

УРМО АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URMO AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УРМО ВЛАДИКАВКАЗ/Беслан  
URMO VLADIKAVKAZ/BeslanУРМО АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URMO AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	431219с 0443624в. В центре ВПП 431219N 0443624E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6 км СВ г. Беслан, 20 км СЗ г. Владикавказ 6 KM NE of Beslan, 20 KM NW of Vladikavkaz
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	510 м/ 28°C 510 M/ 28°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	12 м 12 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В (2015)/ 0.08°В 7°Е (2015)/ 0.08°Е
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии)  Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	ОАО «Международный аэропорт Владикавказ», Россия, 363029, Республика Северная Осетия-Алания, г. Беслан, аэропорт  Open joint stock company "Vladikavkaz International Airport", Airport, Beslan, the Republic of North Ossetiya-Alaniya, 363000, Russia  Тел./Tel.: (8672) 33-36-44 доб./ ext. #835, (8672) 33-36-52 доб./ ext. #778 AFTN: УРМОАПКО / URMOAPKO E-mail: info@mav.aero
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРМО АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URMO AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0530-1430 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0530-1430 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	0600-1800
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	0600-1430
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. ТМ = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

**УРМО АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**URMO AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Equipment for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1, РТ/МС-8П TS-1, RT/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/ пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Установка (УНА-1) для нанесения ПОЖ тип I; Антиобледенительная прицепная машина (АПМ-1) для нанесения ПОЖ тип IV. Facility for application of Type I de-icing fluid; Anti-icing trailer-type machine for application of Type IV fluid.
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРМО АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**URMO AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в г. Беслане Hotels in Beslan
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Беслане Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Beslan
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УРМО АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.**  
**URMO AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6: по регламенту работы АД CAT 6: according to AD OPR HR
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства Emergency lifting bags for removal of wide-body foreign-made ACFT are not AVBL at AD

**УРМО АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ: УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URMO AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY: CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1. Очистка ВПП 09/27, РД А, В, перрон, МС 1-15; 2. Очистка обочин перрона, подъездные пути и внутриаэропортовые дороги. 1. RWY 09/27, TWY A, TWY B, apron, stands 1-15; 2. Apron shoulders, access roads and inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УРМО      АД 2.8      ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.  
URMO      AD 2.8      APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон 1: MP 1 от МС 1 до МС 3 асфальтобетон / Apron 1: Route 1 from stand 1 to stand 3 Asphalt-Concrete, PCN 35/F/B/X/T. Перрон 1: MP 1 от МС 4 до МС 5 асфальтобетон / Apron 1: Route 1 from stand 4 to stand 5 Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T. Перрон 2: MP 2 от МС 6 до МС 9 бетон / Apron 2: Route 2 from stand 6 to stand 9 Concrete, PCN 33/R/B/X/T. Перрон 2: MP 2 от МС 10 до МС 15 асфальтобетон / Apron 2: Route 2 from stand 10 to stand 15 Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T.
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А – 22.3 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 35/F/B/X/T В – 20.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 35/F/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 09 / RWY 09 THR – 497.5 М Порог ВПП 27 / RWY 27 THR – 510 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

## УРМО      АД 2.9      СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

## URMO      AD 2.9      SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids - NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировочные знаки: порога, осевой линии, фиксированного расстояния, зоны приземления, цифрового значения МПУ, края ВПП; аэродромные знаки: сход с ВПП на РД А, В (черные символы на желтом фоне). Маркировочные знаки РД А, РД В: осевой линии, мест ожидания у ВПП. Аэродромные знаки РД А, РД В: знаки обозначения ВПП (белый символ на красном фоне); знаки местоположения (желтый символ на черном фоне), огни РД А, РД В. Marking signs: RWY THR, RCL, fixed distances, TDZ, landing magnetic track value, RWY side stripe; information signs: RWY exit to TWY A, B (black symbols on a yellow background). Marking signs on TWY A, TWY B: CL, runway-holding positions. Information signs on TWY A, TWY B: RWY designation signs (white symbol on a red background); location signs (yellow symbol on a black background), TWY A, TWY B LGT.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМО      АД 2.10      АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.  
URMO      AD 2.10      AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России

See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УРМО АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
URMO AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	AMCG-4 Владикавказ Vladikavkaz Aeronautical Meteorological Station (civil)-4
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	Круглосуточно H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	AMCG-1 Минеральные воды, 9 часов Mineralnyye Vody Aeronautical Meteorological Station (civil)-1, 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 минут TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация по запросу экипажа, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД Oral consultation upon request of the flight crew, briefing by controllers of the duty shift of the ATC unit
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты особых явлений погоды, карты температуры и ветра по высотам, бланк полетной документации: TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, консультативная информация о вулканическом пепле, сообщения о космической погоде. rus, анг SIGWX forecast charts, upper wind and upper-air temperature forecast charts, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, advisory information on volcanic ash (VAAC); Space weather (SWX) advisory. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	SIGMET, AIRMET, AIREP, радиолокационная информация / radar data S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРМО АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
URMO AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)			
1	2	3	4	5	6
09	101°29' 094°	3000x45	PCN 35/F/B/X/T Asphalt-Concrete	431228.24N 0443519.18E — 12 M	THR 497.5 M TDZ 500.5 M
27	281°30' 274°	3000x45	PCN 35/F/B/X/T Asphalt-Concrete	431208.88N 0443729.41E — 12 M	THR 509.9 M TDZ 509.3 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY-SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
+ 0,42%	нет/NIL	400x150	3300x300	нет/NIL	имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11
- 0,42%	нет/NIL	400x150	3300x300	нет/NIL	имеется AVBL	PZ-90.11 coordinate system

УРМО АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
URMO AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
09	3000	3400	3000	3000	нет/NIL
27	3000	3400	3000	3000	нет/NIL

УРМО АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
URMO AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	CAT I 900 M LIH	зеленый green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
27	CAT I 900 M LIH	зеленый green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3000 M, 60 M 2400 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРМО АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
URMO AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	На КДП ВПП 09, на КДП ВПП 27, не освещены TWR on RWY 09, TWR on RWY 27, not illuminated
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А, РД В Edge: TWY A, TWY B
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМО АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
URMO AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ВПП в районе РД А / RWY in the vicinity of TWY A: 431219.49N 0443618.10E ВПП в районе РД В / RWY in the vicinity of TWY B: 431214.94N 0443648.68E
2.	Превышение TLOF и/или FATO м/фт TLOF and/or /FATO elevation M/FT	ВПП в районе РД А / RWY in the vicinity of TWY A: 504 М ВПП в районе РД В / RWY in the vicinity of TWY B: 506 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	ВПП в районе РД А/РД В / RWY in the vicinity of TWY A/TWY B: 60x45 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 35/F/B/X/T
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМО АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.  
URMO AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Владикавказ/Беслан диспетчерская зона / Vladikavkaz/Beslan CTR: 430417N 0444616E - 430230N 0444242E - 430600N 0443800E - 431121N 0442142E - далее по дуге окружности по часовой стрелке радиусом 20 км с центром в / then clockwise by arc of a circle radius of 20 KM centred at (431219N 0443624E) до/то 430417N 0444616E Владикавказ/Беслан диспетчерский район / Vladikavkaz/Beslan CTA: 433559N 0451800E - 432100N 0452000E - 431418N 0452600E - 430500N 0452200E - 430200N 0450000E - 430230N 0444242E - 430600N 0443800E - 431748N 0440148E - 432300N 0435430E - 432505N 0435649E - 432942N 0440642E - 432602N 0441812E - 432602N 0445204E - 433559N 0450750E - 433559N 0451800E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Владикавказ/Беслан диспетчерская зона / Vladikavkaz/Beslan CTR: От земли до FL090 / GND - FL090 Владикавказ/Беслан диспетчерский район / Vladikavkaz/Beslan CTA: Выше 300 м/1000 фут AGL - FL150 / Above 300 M/1000 FT AGL - FL150
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	КДП рус, анг TWR RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	--/ (1200) м --/ (1200) М
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМО АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.  
URMO AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		129.000 121.500 124.000	к/с H24	Резервная частота / Reserve FREQ Аварийная частота / Emergency FREQ
КДП TWR	Владикавказ-Вышка Vladikavkaz-Tower	121.200	к/с H24	нет NIL
	Владикавказ-Транзит Vladikavkaz-Transit	121.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
АТИС ATIS	Владикавказ-АТИС Vladikavkaz-ATIS	118.500	0515-1715	Рус, анг RUS, ENG

УРМО АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.  
URMO AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечивае- мых операций	Обозначе- ния	Частота	Часы работы	Координаты места уста- новки пере- дающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслужива- ния от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (7°B/-- 7°E/--)	ВЛК WLK	115.6	к/с H24	431201.5 N 0443814.5 E	540 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ NDB/MKR	ЦХ CH	250	к/с H24	431234.7N 0443435.8E			274°MAG/1.0 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 09 ILS кат. II (7°B/-) LOC 09 ILS CAT II (7°E/-)	ИЦХ ICH	110.5	к/с H24	431205.2N 0443753.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		329.6	к/с H24	431230.0N 0443533.8E			3°00', RDH 16.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 09 DME 09	ИЦХ ICH	CH42X	к/с H24	431230.0N 0443533.8E	540 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 27 ILS кат. II (7°B/-) LOC 27 ILS CAT II (7°E/-)	ИВЛ IWL	111.3	к/с H24	431232.1N 0443453.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 27 GP 27		332.3	к/с H24	431215.0N 0443714.7E			3°00', RDH 16.5 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 27 DME 27	ИВЛ IWL	CH50X	к/с H24	431215.0N 0443714.7E	540 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 09 GLS кат. I GBAS (H) 09 GLS CAT I	G09A	CH 20431	к/с H24			37	3°00', TCH 16.7 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 27 GLS кат. I GBAS (H) 27 GLS CAT I	G27A	CH 20842	к/с H24	431225.7N 0443623.3E		37	3°00', TCH 16.5 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРМО URMO	108.500 CH 22075	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УРМО АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА  
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение всех ВС по аэродрому осуществляется под руководством диспетчера Вышки и выполняется строго по линиям рулежной разметки на тяге собственных двигателей или буксировкой.

Движение вертолетов может выполняться перемещением по воздуху. Выбор способа движения вертолетов и маршрут перемещения по воздуху выбирается командиром воздушного судна с обязательным предварительным согласованием с диспетчером Вышки.

Скорость руления выбирается командиром ВС, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации данного ВС.

Выруливание на ВПП, её пересечение и руление по ней производится только с разрешения диспетчера КДП.

Ответственность за соблюдение правил руления, осмотрительность (радиоосмотрительность) несет командир воздушного судна.

Лидирование ВС машинами сопровождения выполняется по запросу экипажа ВС.

Запуск двигателей ВС производится по запросу экипажа ВС и после получения разрешений диспетчера Вышки и ответственного за запуск специалиста инженерно-авиационной службы.

Запуск выполняется на маршруте руления № 1 на точках запуска 2, 3 или на маршруте руления № 2 на точке запуска 1, 4.

Запуск ВС с низкорасположенными двигателями производится на предварительном старте РД В.

Конкретное место запуска определяет диспетчер Вышки.

**2. Руление на места стоянки и с них**

Движение ВС по перрону осуществляется рулением или буксировкой спецмашинами под руководством диспетчера Вышки. Заруливание (буксировка) ВС на МС, а также выруливание ВС (буксировка от МС до места запуска) производятся по команде дежурного специалиста ИАС.

ВС устанавливаются на МС 1-15. Распределение ВС по МС производится сменным начальником аэропорта службы планирования и управления производством.

Заруливание по МР 1 от РД А на МС 1-5 осуществляется ВС с размахом крыла менее 42 м. Заруливание на МС 6-15 через РД А производится через свободное МС 5.

Заруливание по МР 2 от РД В на МС 1-15 осуществляется ВС на тяге собственных двигателей при занятой МС 3 и наличии ВС на 3-й точке запуска с размахом крыла не более 42 м. Заруливание на МС 8-15 производится через свободную рядом стоянку.

Руление ВС с размахом от 42 до 51 м разрешается только при отсутствии ВС на местах стоянок по маршруту руления. При занятых МС 6-15 руление по МР 2 разрешается ВС с размахом крыла не более 38 метров.

**2.1 Прибытие**

Заруливание на МС выполняется:

- на МС 1-15 на тяге собственных двигателей;
- заруливание на МС 1 осуществляется в направлении на запад;
- заруливание на МС 2, 3 осуществляется в направлении на юг;

**URMO AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS****1. Airport regulations**

Movement of all ACFT on the aerodrome shall be carried out by instructions of TWR controller strictly along TWY centre lines and taxi guide lines under own engines power or by towing.

Movement of helicopters can be carried out by air taxiing. The choice of helicopters movement method and air taxi route shall be made by the pilot-in-command with mandatory prior coordination with TWR controller.

Taxiing speed shall be determined by the pilot-in-command, but in all cases it must not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

Taxiing onto, along or crossing the RWY is permitted by TWR controller's clearance only.

Pilot-in-command is responsible for observing taxiing rules and maintaining listening watch on prescribed FREQ.

Assistance of "Follow-me" vehicles is provided upon the request of the flight crew.

Engines start-up shall be carried out upon request of the flight crew, after obtaining TWR controller's clearance and by permission of the specialist of the aerodrome technical and engineering service responsible for start-up.

Start-up shall be carried out on Route 1 at start-up points 2, 3 or on Route 2 at start-up point 1, 4.

Start-up of ACFT with low-mounted engines shall be carried out at the runway-holding position on TWY B.

The particular start-up point shall be determined by TWR controller.

**2. Taxiing to and from stands**

Movement of ACFT on the apron shall be carried out by taxiing or towing using tow tractors under the supervision of TWR controller. Taxiing (towing) into stand as well as taxiing out (towing from stand to start-up point) shall be carried out by the instruction of the specialist of the aerodrome technical and engineering service.

ACFT shall be parked on stands 1-15. Stands for parking of ACFT are assigned by the duty supervisor of the airport planning and management service.

ACFT with a wingspan of less than 42 m are permitted to taxi into stands 1-5 via Route 1 from TWY A. ACFT shall taxi into stands 6-15 via TWY A through vacant stand 5.

ACFT with maximum wingspan of 42 m shall taxi into stands 1-15 under own engines power via Route 2 from TWY B, when stand 3 and start-up position 3 are occupied. ACFT shall taxi into stands 8-15 through adjacent vacant stand.

ACFT with a wingspan from 42 m to 51 m are permitted to taxi only if stands located along taxi route are vacant. When stands 6-15 are occupied, ACFT with maximum wingspan of 38 m are permitted to taxi via Route 2.

**2.1 Arrival**

Taxiing of ACFT into stands shall be carried out:

- into stands 1-15: under own engines power;
- into stand 1: facing west;
- into stands 2,3: facing south;

- заруливание на МС 4, 5 осуществляется в направлении на восток;  
- заруливание на МС 6-9 осуществляется в направлении на север;

- заруливание на МС 10-15 осуществляется в направлении на север и на юг;

- заруливание на МС 1, 2, 4, 5 от РД В по маршруту руления 2 разрешается ВС размахом крыла не более 42 м;

- на МС 10, МС 14-15 производится по маршрутам руления 1, 2 через рядом находящуюся свободную МС, т. е. на МС 10, заруливание производится через МС 11, а на МС 14 через МС 13 или МС 15;

- на МС 11 через РД В производится по маршруту руления 2, при незанятых МС 12-15, через свободную МС 10 или МС 12-13;

- на МС 13 производится по маршруту руления 2, через свободные МС 11-12 или МС 14. При занятой МС 11, заруливание ВС на МС 13 через МС 12 – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

## 2.2 Отправление

Выруливание с МС 1 производится буксировкой на точку запуска 3 или 2.

Выруливание с МС 2, 3 производится буксировкой на точку запуска 3.

Выруливание с МС 4 ВС с радиусом разворота до 10 м, производится через точку запуска 3 в соответствии с нанесенной разметкой. Выруливание ВС с радиусом разворота более 10 м только буксировкой на точку запуска 2 или 1.

Выруливание с МС 5 только буксировкой на точку запуска 1.

Выруливание с МС 6-9 только буксировкой на точку запуска 4 или 2.

Выруливание с МС 10-15 на собственной тяге через рядом свободную стоянку либо буксировкой.

## 3. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолетов выделены МС 6-15.

## 4. Перрон

Руление ВС выполняется по разметке маршрутов перрона по оси руления.

## 5. Ограничения при рулении

При рулении в зимних условиях, когда ось руления может быть невидима из-за снега, необходимая помочь со стороны спецмашины, автосопровождение может быть запрошено через диспетчера Вышки.

Заруливание и выруливание ВС через РД В по маршруту руления 2 при занятых МС 6-15 разрешается всем типам ВС с размахом крыла не более 38 м.

Руление ВС с размахом крыла более 42 м по маршруту 2 разрешается при отсутствии ВС на МС 6-15.

Заруливание на МС 3 через РД В по маршруту 2 ЗАПРЕЩЕНО.

Заруливание и выруливание ВС на (с) МС 13 через МС 12 – ЗАПРЕЩАЕТСЯ при занятой МС 11.

## 6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Поисково-спасательное и аварийно-спасательное обеспечение полетов в аэропорту Владикавказ (Беслан) организуется в соответствии с «Инструкцией по организации и проведению поисковых и аварийно-спасательных работ» на территории и в районе аэропрома Владикавказ (Беслан).

- into stands 4,5: facing east;

- into stands 6-9: facing north;

- into stands 10-15: facing north and south;

- taxiing into stands 1, 2, 4, 5 via Route 2 from TWY B is permitted for ACFT with maximum wingspan of 42 m.

- into stands 10, 14-15 along Routes 1, 2 through the adjacent vacant stand, i.e. taxiing of ACFT into stand 10 shall be carried out through stand 11 and into stand 14 through stand 13 or stand 15;

- into stand 11 via TWY B along Route 2, when stands 12-15 are vacant, through vacant stands 10 or stands 12-13;

- into stand 13 along Route 2 through vacant stands 11-12 or stand 14. When stand 11 is occupied, taxiing of ACFT into stand 13 through stand 12 is PROHIBITED.

## 2.2 Departure

ACFT shall taxi out of stand 1 under tow to start-up position 3 or 2.

ACFT shall taxi out of stands 2, 3 under tow to start-up position 3.

ACFT shall taxi out of stand 4 with a radius of turn 10 m through start-up position 3 according to painted marking. ACFT shall taxi out with a radius of turn more than 10 m only under tow to start-up position 2 or 1.

ACFT shall taxi out of stand 5 only under tow to start-up position 1.

ACFT shall taxi out of stands 6-9 only under tow to start-up position 4 or 2.

ACFT shall taxi out of stands 10-15 under own engines power through adjacent vacant stand or under tow.

## 3. Parking area for helicopters

Stands 6-15 are designated for helicopters.

## 4. Apron

ACFT shall taxi along the marking of taxi routes on the apron, along taxi guide line.

## 5. Taxiing – limitations

Taxiing in winter conditions, when the taxi guide lines may not be visible due to snow, assistance from the “Follow-me” vehicle can be requested via TWR controller.

All types ACFT with maximum wingspan of 38 m are permitted to taxi via TWY B along Route 2, when stands 6-15 are occupied.

ACFT with a wingspan of above 42 m are permitted to taxi along Route 2, when stands 6-15 are vacant.

Taxiing into stand 3 via TWY B along Route 2 is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT into/out of stand 13 through stand 12 is PROHIBITED, when stand 11 is occupied.

## 6. Removal of disabled aircraft

Search, emergency and rescue flight support at Vladikavkaz/Beslan AD is organized in accordance with “Instruction for organization and performance of search and rescue operations” on the territory and in the vicinity of Vladikavkaz/Beslan AD.

## 7. Ограничения полетов вертолетов

Для приема, выпуска и мест стоянок вертолетов используется ВПП в районе РД А, ВПП в районе РД В и перрон № 2 (МС 6 - МС 15).

Взлет и посадка на ВПП может осуществляться по самолетному и вертолетному вариантам. Руление, в том числе при рулении по воздуху на ВПП и с нее производится по маршрутам установленным для ВС. Руление по воздуху на высоте до 10 м. Запуск, прогрев и опробование двигателей производится на стоянке с учетом скорости и направления ветра.

При наборе высоты и заходе на посадку разрешается пролетать над препятствиями с превышением над ними не менее 10 м, а над воздушными судами, находящимися на земле – на высоте не менее двух диаметров несущего винта вертолета.

Подход к аэродрому и посадка, а также выход из диспетческого района Владикавказ/Беслан осуществляется по схемам для лёгких ВС и вертолетов, при этом:

а) с обоими МК взлет вертолетам 2, 3, 4-го классов разрешается с ВПП через три минуты после взлета тяжелых и средних ВС и вертолетов 1 -го класса;

б) В момент взлета тяжелых и средних ВС и вертолета 1-го класса, вертолеты 2, 3, 4-го классов, находящиеся на посадку должны находиться не ближе 5 км до ВПП курса посадки;

с) При нахождении вертолетов 2, 3, 4-го классов ближе 5 км и до их посадки - взлет тяжелых и средних ВС и вертолетам 1-го класса – ЗАПРЕЩЕН.

Скорость и направление ветра при запуске, взлете и посадке учитываются по нормам, установленным руководством по летной эксплуатации для каждого типа вертолета.

Если ВПП покрыта рыхлым или свежевыпавшим снегом, то перед взлетом и посадкой она очищается. Взлет и посадка с ВПП в условиях снежного или пыльного вихря производится в исключительных случаях и в соответствии с рекомендациями руководства по летной эксплуатации данного типа вертолета.

Полет с грузом на внешней подвеске производится в соответствии с рекомендациями РЛЭ по маршрутам, установленным на период выполнения работ:

- днем - при видимости не менее 2000 м и высоте нижней границы облаков не менее (450) м;

- ночью - при видимости не менее 4000 м и высоте нижней границы облаков не менее (450) м.

### Примечание:

1. Вертолетам разрешается взлет с ВПП и посадка на неё, согласно заданию на полет, руководству по летной эксплуатации и фактических метеоусловий.

2. Перемещение по воздуху вертолетов по территории аэродрома согласно руководству по летной эксплуатации и маршрутам установленным для ВС.

## 8. Противообледенительная обработка ВС

Противообледенительная обработка ВС производится на местах стоянок 1-5. ВС, находящиеся на других местах стоянок, буксируются к месту обработки на МС 1-5 или двигаются к месту обработки на тяге собственных двигателей с их последующем выключением.

Противообледенительные процедуры на ВС с запущенными двигателями не применяются.

О необходимости противообледенительной обработки ВС диспетчер должен быть уведомлен экипажем ВС при первой радиосвязи. Порядок поступления уведомления на противообледенительную обработку ВС не влияет на очередность обработки.

## 7. Helicopter traffic - limitation

RWY segments adjacent to TWY A, TWY B and apron 2 (stands 6-15) are available for landing, take-off and parking of HEL.

Take-off from and landing on the RWY can be executed as running or no-run take-off/landing. Taxiing, including air taxiing to and from the RWY, shall be carried out along taxi routes established for ACFT. Air taxiing shall be carried out at height up to 10 m. Start-up, warm-up and run-up of engines shall be carried out on the stand, taking into account wind speed and direction.

During climb and approach, it is allowed to overfly obstacles with clearance not less than 10 m, and ACFT on the ground at height not less than two diameters of HEL main rotor.

Approach and landing, and exit from Vladikavkaz/Beslan CTA shall be carried out in accordance with procedures established for light ACFT and HEL, in this respect:

a) take-off of class 2, 3 and 4 HEL from the RWY on both headings is permitted in 3 minutes after take-off of heavy and medium ACFT and class 1 HEL;

b) during take-off of heavy and medium ACFT and class 1 HEL, approaching class 2, 3, 4 HEL must be not closer than 5 km from landing RWY;

c) when class 2, 3, 4 HEL are closer than 5 km and until these HEL execute landing, take-off of heavy and medium ACFT and class 1 HEL is PROHIBITED.

Engines start-up, take-off and landing shall be executed, provided wind speed and direction conditions are within limits established in the Helicopter Flight Manual for each HEL type.

If RWY is covered with loose or newly fallen snow, it is cleared before take-off and landing. Take-off from and landing on the RWY in snowstorm or dusty whirlwind shall be carried out in exceptional cases in accordance with recommendations of the Helicopter Flight Manual for the given HEL type.

Flight with cargo on external sling shall be carried out in accordance with the recommendations of the Helicopter Flight Manual along the routes established for the period of operations:

- in the day-time, when visibility is not less than 2000 m and ceiling is not less than (450) m;

- at night, when visibility is not less than 4000 m and ceiling is not less than (450) m.

### Note:

1. HEL take-off from and landing on the RWY are permitted in accordance with flight assignment, Helicopter Flight Manual requirements and current weather conditions.

2. Air taxiing of HEL on the aerodrome shall be executed in accordance with the Helicopter Flight Manual along taxi routes established for ACFT.

## 8. De-icing/anti-icing treatment of aircraft

De-icing/anti-icing treatment of aircraft is performed on stands 1-5. ACFT located on other stands shall be towed to de-icing/anti-icing positions on stands 1-5 or taxi under own engines power to stands 1-5 followed by engines shutdown.

De-icing/anti-icing treatment of aircraft is not performed with started engines.

Flight crew shall notify the controller on the initial radio contact of the necessity for de-icing/anti-icing treatment of aircraft. The sequence of entry of notifications for de-icing/anti-icing treatment does not influence the order of priority for the treatment.

## УРМО АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

### 1. Общие положения

Экипажи всех воздушных судов должны выполнять эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты.

В целях уменьшения шума на аэродроме Владикавказ/Беслан следует выполнять все процедуры в соответствии с требованиями РЛЭ. При этом является обязательным выполнение следующих мероприятий:

- при взлете с ВПП 09 высота начала первого разворота (300) м. Набор высоты (300) м выполнять с максимально возможным градиентом набора высоты.

После набора высоты (300) м немедленно выполнить правый разворот на МК 274° с дальнейшим набором высоты (900) м для ВС категорий А, В, С, Д. Далее выходы в коридоры производить по указанию диспетчера.

При взлете с ВПП 27 высота начала первого разворота (300) м. Набор высоты (300) м выполнять с максимально возможным градиентом набора высоты.

После набора высоты (300) м немедленно выполнить левый разворот на МК 094° с дальнейшим набором высоты (900) м для ВС категорий А, В, С, Д. Далее выходы в коридоры производить по указанию диспетчера.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов. Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.

### 2. Использование системы ВПП в ночное время

В период с 22:00 до 07:00 местного времени запрещается опробование двигателей (двигателя) на оборотах выше малого газа.

Руководитель полетов при выборе рабочего курса ВПП руководствуется условием: ВПП 27 - для взлета, ВПП 09 - для посадки, вплоть до максимально-допустимой попутной составляющей скорости ветра согласно руководству по летной эксплуатации ВС с учетом состояния ВПП. Окончательное решение по выбору рабочего курса ВПП с учетом метеорологической и воздушной обстановки в диспетчерском районе Владикавказ/Беслан принимает руководитель полетов.

Руководитель полетов принимает решение о выпуске ВС со сменой курса взлета, без переключения РТС, при выдерживании минимальных интервалов продольного эшелонирования при полетах воздушных судов по правилам полета по приборам.

### 3. Ограничения

#### 3.1 Ограничения на взлет

Взлет воздушного судна при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным для уменьшения шума над городом, или в случаях, когда выполнение его против ветра не обеспечивает безопасности или взлет в этом направлении запрещен. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным руководством по летной эксплуатации каждого типа ВС.

## URMO AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

### 1. General

All ACFT crews must execute noise abatement procedures during take-off and climb.

To minimize noise at Vladikavkaz/Beslan aerodrome all noise abatement procedures should be executed in accordance with the Aeroplane Flight Manual requirements. At the same time, the following procedures are mandatory:

- after take-off from RWY 09 the initial turn commencement height shall be (300) m. Climbing to (300) m shall be carried out with maximum possible climb gradient;

After reaching (300) m right turn onto heading 274° MAG shall be carried out immediately with further climbing to (900) m for CAT A, B, C, D ACFT. Then proceed in accordance with controller's instruction.

After take-off from RWY 27 the initial turn commencement height shall be (300) m. Climbing to (300) m shall be carried out with maximum possible climb gradient.

After reaching (300) m, left turn onto heading 094° MAG shall be carried out immediately with further climbing to (900) m for CAT A, B, C, D ACFT. Then proceed in accordance with controller's instruction.

Execution of noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of compromising flight safety. Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of ACFT engines failure during take-off.

Noise abatement procedures must not require excess of the indicated rate of descent.

When executing instrument approach and visual approach, flying below ILS glide path is prohibited.

### 2. Use of the runway system in the night-time

Engines (engine) run-up at power above idle is prohibited from 2200 to 0700 LT.

Flight Control Officer determines active RWY heading based on the following condition: RWY 27 - for take-off, RWY 09 - for landing, up to the maximum allowable tailwind component in accordance with the Aeroplane Flight Manual, taking into account RWY condition. The Flight Control Officer takes the final decision on determining active RWY heading, taking into account meteorological and air situation in Vladikavkaz/Beslan CTA.

It is permitted for ACFT to take off on back course using radio navigation aids set to initial heading by the decision of the Flight Control Officer, provided minimum longitudinal separation intervals for flights under IFR are maintained.

### 3. Restrictions

#### 3.1 Take-off restrictions

ACFT tailwind take-off taking into account friction coefficient is permitted, when this direction is preferable in terms of minimizing noise over the city or in cases, when upwind take-off does not provide safety or take-off in this direction is prohibited. Tailwind component must correspond to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for each aircraft type.

Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V2+20 км/ч или меньше предписанной в РЛЭ воздушного судна, если она имеет большее значение.

Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока воздушное судно не достигнет высоты (300) м.

### 3.2 Ограничения на посадку

Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее (150) м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

в) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

г) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

д) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

Посадка воздушного судна при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешается в случаях, когда это направление является оптимальным для уменьшения шума над городом или в случаях, когда выполнение посадки против ветра не обеспечивает безопасности или посадка в этом направлении ЗАПРЕЩЕНА. При этом попутная составляющая скорости ветра должна соответствовать нормам, установленным руководством по летной эксплуатации каждого типа ВС.

Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности полета.

## УРМО АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

### 1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

#### Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости

Процедуры при ограниченной видимости вводятся при дальности видимости на ВПП менее 550 м и прекращают действие при дальности видимости на ВПП 550 м и более.

Введение (прекращения действия) процедуры в условиях ограниченной видимости осуществляется Руководителем полетов.

Процедура в условиях ограниченной видимости инициируется диспетчером УВД на площади маневрирования аэродрома, при поступлении метеоинформации о фактической дальности видимости на ВПП менее 550 м, которая доводится диспетчером до РП.

При значении дальности видимости на ВПП менее 550 м, орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажам ВС: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости».

The minimum indicated air speed during steady climb must not be less than V2+20 km/h or the speed prescribed by the Aeroplane Flight Manual, if it has greater value.

Maintaining of minimum indicated air speed during climb is not required if it leads to exceeding of the maximum permissible angle of attack.

The reduction of engines power shall not be applied until ACFT reaches (300) m.

### 3.2 Landing restrictions

The required noise abatement procedures shall not be observed in the overflowed areas in the following cases:

а) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil, etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

б) under meteorological conditions, when ceiling is below (150) m or horizontal visibility is below 1800 m;

в) when crosswind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

г) when tailwind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

д) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may affect aircraft approach and landing.

A displacement of RWY THR shall not be used as a noise abatement measure.

ACFT tailwind landing taking into account friction coefficient is permitted in cases, when this direction is preferable for minimizing noise over the city or in cases, when upwind landing does not provide safety or is PROHIBITED. Tailwind component must correspond to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for each aircraft type.

Reverse thrust (with the exception of reverse idle thrust) shall be used only to ensure flight safety.

## URMO AD.2.22 FLIGHT PROCEDURES

### 1. Low visibility procedures

#### Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented when RVR is below 550 m and cancelled when RVR is 550 m or above.

LVP are implemented (cancelled) by the Flight Control Officer.

ATC controller initiates application of LVP on the aerodrome manoeuvring area after receiving information that current RVR value is below 550 m, and passes this information to the Flight Control Officer.

When RVR value is below 550 m, ATS unit ensures that the following message is included in ATIS broadcast or informs flight crews: "Low visibility procedures in progress".

Выезд на летную полосу разрешается только спецмашинам, которые оборудованы проблесковыми маяками и имеющим средства радиосвязи.

При объявлении «Процедуры в условиях ограниченной видимости» руление ВС осуществляется на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа ВС.

Машина сопровождения используется по запросу экипажа воздушного судна.

Ответственность за назначение маршрутов руления возлагается на диспетчера КДП, осуществляющего управление движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления возлагается на экипаж ВС (ответственного за лидерование ВС).

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП людьми, животными - несет служба авиационной безопасности.

Ответственность за выдерживание безопасной дистанции между ВС и автомобилем сопровождения возложена на командира воздушного судна.

По запросу экипажа ВС после посадки, машина сопровождения встречает ВС в точке освобождения ВПП, определенной диспетчером КДП.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру УВД используя следующую фразеологию: «Позывной ВС», на МС «...».

## 1.1 Вылет

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта для взлета с ВПП 09/27 на РД А, В определяется диспетчером КДП, осуществляющим управление движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

При рулении воздушного судна к линии предварительного старта на РД А, В для взлета с ВПП 09/27 ответственность за исход руления возлагается на командира воздушного судна.

Пересекать линию предварительного старта, обозначенную на РД А, В, без разрешения диспетчера КДП ВС и спецавтотранспорту - запрещается.

Взлетно-посадочные и технологические операции выполняются с интервалом, обеспечивающим отсутствие ВС и ТС в критических зонах РМС к моменту пролета прибывающего ВС конечной контрольной точки захода на посадку (FAF). В период действия процедур при ограниченной видимости допускается наличие только одного ВС на используемом месте ожидания. При использовании мест ожидания экипажи ВС информируются о взаимном расположении.

РД считаются свободными, когда ВС, по докладу экипажа, займет ВПП 09/27. ВПП 09/27 считается свободной, когда экипаж ВС доложит диспетчеру КДП об освобождении ВПП. Летная полоса считается свободной, если получен доклад от ответственного лица аэродромной службы (ответственного лица за проведение работ) об окончании работ, о выводе техники и работников с летной полосы и критических зон КРМ+ГРМ.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера КДП, осуществляющего управление движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

Руление за автомобилем сопровождения для вылетающих ВС выполняется до границ сопряжения перрона и РД. ВС ожидают разрешения на руление к месту ожидания вылетающего ВС, используя при вылете с ВПП 09/27 в местах запуска двигателей.

Only special vehicles equipped with flashing beacons and radio communication aids are allowed to taxi onto the runway strip.

After LVP are announced, taxiing of ACFT shall be carried out at reduced speed with flight crew exercising extreme caution.

“Follow-me” vehicle is used upon request of the flight crew.

The responsibility for assignment of taxi routes is imposed on TWR controller coordinating ACFT traffic on the aerodrome manoeuvring area.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes is imposed on the flight crew (driver of the “Follow-me” vehicle).

The responsibility for RWY incursion by people, animals is imposed on the aviation security service.

Pilot-in-command is responsible for maintaining safe distance between ACFT and “Follow-me” vehicle.

After landing, upon request of the flight crew, ACFT is met by the “Follow-me” vehicle at the point of RWY vacatation determined by TWR controller.

Flight crew shall inform ATC controller about ACFT arrival on stand using the following phrase: «ACFT call sign», on stand «...».

## 1.1 Departure

Taxi route for departing ACFT to the runway-holding position on TWY A, TWY B for take-off from RWY 09/27 is determined by TWR controller coordinating ACFT traffic on AD manoeuvring area.

During taxiing of ACFT to the runway-holding position on TWY A, TWY B for take-off from RWY 09/27 the responsibility for safety of taxiing is imposed on the pilot-in-command.

It is prohibited for ACFT and special vehicles to cross the runway-holding position limit designated on TWY A, TWY B without TWR controller's clearance.

Take-off/landing and service operations shall be executed at intervals ensuring absence of ACFT and vehicles in ILS critical areas when arriving ACFT passes FAF. When LVP are in force, holding position can be occupied by one ACFT only. When holding positions are occupied, flight crews are informed of relative positioning.

TWY are considered vacant after flight crew reports that ACFT occupied RWY 09/27. RWY 09/27 is considered vacant after flight crew reports RWY vacation to TWR controller. RWY strip is considered vacant, if a report about completion of work, withdrawal of technical equipment and vehicles, and staff from the runway strip and LOC+GP critical areas has been received from the authorized specialist of the aerodrome service (person responsible for work operations).

Flight crew should read back all instructions of TWR controller coordinating ACFT traffic on AD manoeuvring area.

Departing ACFT shall taxi after the “Follow-me” vehicle to junctions of TWY and apron. ACFT departing from RWY 09/27 shall hold at engines start-up positions while expecting clearance to taxi to the runway-holding position.

Для ожидания разрешения на занятие ВПП 09/27, ВС используется место ожидания перед маркировочными (дневными) и световыми знаками критических зон РМС на РД А, РД В.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости запрещается выполнять взлет не от начала ВПП, а также выполнять взлет без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП. Разрешение на взлет может включать указание экипажу ВС о докладе начала разбега или производства взлета.

## 2. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа УВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метео явлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Слив топлива и сброс груза осуществляются по указанию диспетчера между 2-м и 3-м разворотом на высоте не менее FL070.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по согласованию с диспетчером ОВД, при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими ВС. Решение о переходе на полет по ПВП принимает КВС, однако принуждать его о переходе от полета по ППП к полету по ПВП запрещается.

## 3. Процедуры наблюдения ОВД

### 3.1 Радиолокационный контроль с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются. В диспетчерском районе радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ.

### 3.2 Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора

В целях индивидуального опознавания воздушных судов каждому воздушному судну присваивается код вторичного обзорного радиолокатора, который должен сохраняться в течение всего полета.

Коды 7700, 7600 и 7500 резервируются на международной основе для использования экипажами воздушных судов в условиях аварийной ситуации, отказа радиосвязи или незаконного вмешательства.

При назначении кода следует исключать его использование другим воздушным судном в пределах зоны действия вторичного обзорного радиолокатора.

ACFT shall use the runway-holding positions on TWY A, TWY B before the marking (day) and light signs of ILS critical areas when expecting to be cleared to RWY 09/27.

When LVP are in force, it is prohibited to take off not from the runway beginning and to take off without stop at line-up position after entering the runway. Take-off clearance may include the instruction for the flight crew to report the start of take-off run or take-off execution.

## 2. Procedures for IFR flights

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATC unit instruction.

When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

Fuel dumping and cargo dropping shall be carried out by controller's instruction on downwind leg at not below FL070.

Change from IFR flights to VFR flights shall be carried out after coordination with ATS unit controller, provided ACFT safety (i.e. possible collision with other ACFT) is provided. The decision to change to a VFR flight shall be taken by the pilot-in-command, however, it is prohibited to force him to change from an IFR flight to a VFR flight.

## 3. ATC surveillance procedures

### 3.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar vectoring in CTA is provided by the ATS unit that directly controls ACFT movement. For air traffic flow management ATS unit controllers instruct flight crews to reach specified flight levels (heights) and assign courses to provide separation intervals required to execute landing taking into account ACFT operational characteristics.

Radar vectoring charts are not published. Radar control of ACFT flights in CTA is provided by surveillance radar.

### 3.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

To identify ACFT, an SSR code is assigned to each ACFT that must be maintained throughout the flight.

Codes 7700, 7600 and 7500 are reserved on international basis to be used by flight crews in the event of emergency, radio communication failure or unlawful interference.

After the code is assigned, it should be excluded from use by other ACFT within SSR coverage area.

Если после установки экипажем воздушного судна на бортовом приемоответчике кода вторичного обзорного радиолокатора на экране средств наблюдения наблюдается код, отличный от заданного, экипажудается указание повторно установить заданный код и подтвердить правильность его установки.

Если принятые ранее меры не принесли ожидаемого результата, экипажу воздушного судна дается указание прекратить работу бортового приемоответчика в режиме "A". Информация об ограничении работы приемоответчика передается принимающему органу ОВД по направлению полета.

При использовании вторичного обзорного радиолокатора опознавание воздушного судна осуществляется одним из следующих способов:

а) распознаванием позывного воздушного судна или дискретного кода вторичного обзорного радиолокатора, включая режим S в формуляре сопровождения;

б) передачей опознавания воздушного судна;

с) контролем за выполнением указания об установлении конкретного кода вторичного обзорного радиолокатора;

д) контролем за выполнением указания о включении режима приемоответчика в режиме "опознавание".

#### 4. Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж ВС обязан:

- установить код ответчика 7600;

- прослушивать на частоте ОПРМ СН информацию и указания диспетчера;

- использовать для координации действий мобильную связь с руководителем полетов:

+7 (867-2) 40-88-26.

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 АИП России.

#### 4.1 Отказ связи непосредственно после взлета или ухода на второй круг

Если на высоте (200) связь с «Владикавказ-Вышка» не установлена, командир воздушного судна (пилот) продолжает набор высоты (900 м) и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочной массы ВС производит посадку на аэродроме Владикавказ/Беслан. Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Владикавказ/Беслан не представляется возможным, то после выполнения взлета или ухода на второй круг, командир воздушного судна имеет право следовать:

- на аэродром назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL, по маршруту в соответствии с планом и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями по времени, указанному в плане полета;

- на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет, на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (FL140 - FL150) или (FL240 - FL250) по маршруту выхода с набором указанного эшелона;

If, after flight crew set the SSR code on the on-board transponder, a code other than the specified one is observed on the surveillance display, flight crew is instructed to re-set the specified code and confirm setting accuracy.

If measures taken earlier did not lead to the desired outcome, flight crew will be instructed to stop operation of the on-board transponder in mode "A". Information about transponder operation restriction shall be transmitted to the receiving ATS unit of flight direction.

When secondary surveillance radar is used, ACFT is identified:

a) by ACFT call sign and SSR discrete code, selecting S mode in SSR and/or MLAT label (tag);

b) by transmitting ACFT identification;

c) by controlling implementation of special SSR Code Assignment;

d) by controlling implementation of the instruction to switch on "IDENT" mode.

#### 4. Radio communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

- set transponder to code 7600;

- maintain listening watch on NDB/MKR CH frequency for information and controller's instructions;

- use mobile communication to coordinate actions with the Flight Control Officer:

+7 (867-2) 40-88-26.

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

#### 4.1 Communication failure immediately after take-off or missed approach

If at (200) m communication with «Vladikavkaz-Tower» controller is not established, pilot-in-command (pilot) shall continue climbing to (900 м), execute approach and, depending on meteorological conditions and ACFT landing mass, land at Vladikavkaz/Beslan AD. If, due to meteorological conditions or other reasons, it is not possible to land at Vladikavkaz/Beslan AD, after take-off or missed approach, pilot-in command has the right to:

- proceed to the destination aerodrome climbing to height (flight level) along the route indicated in the flight plan and land at the destination aerodrome with minimum deviations from ETA indicated in the flight plan;

- proceed to the alternate aerodrome, selected when making a decision for departure, at MEL or at flight level specially established for flights without radio communication (FL140 - FL150) or (FL240 - FL250), depending on direction of flight, along departure route climbing to the indicated flight level;

- в зону ожидания над ОПРМ СН для выработки топлива в зависимости от рабочего курса ВПП с набором эшелона FL070. После пролета ОПРМ СН выполнить вход в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки топлива. После выработки топлива выполнить заход на посадку по следующим схемам:

- ILS Z, LOC Z, ILS Y, RNAV, GLS, NDB для посадки на ВПП 09;

- ILS Z, ILS X, RNAV Z, GLS Z, NDB Z для посадки на ВПП 27.

При необходимости, слия топлива выполнять между 2 и 3 разворотом на эшелоне полета FL070.

#### 4.2 Отказ связи в наборе высоты

Экипаж (пилот) обязан выдерживать последний заданный диспетчером и подтвержденный КВС эшелон (высоту) до пролета ПОД выхода из диспетческого района Владикавказ/Беслан, после этого командир воздушного судна (пилот) имеет право:

- следовать на аэродром назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL по маршруту в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полета;

- вернуться на аэродром вылета (Владикавказ/Беслан) на ближайшем к заданному попутном нижнем эшелоне, высота которого должна быть не ниже безопасной высоты полета, или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (FL140 - FL150) или (FL240 - FL250). После пролета ОПРМ СН выполнить вход в зону ожидания, произвести снижение в зоне ожидания до эшелона 2150 м (FL070) и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки топлива. После выработки топлива выполнить заход на посадку по следующим схемам:

- ILS Z, LOC Z, ILS Y, RNAV, GLS, NDB для посадки на ВПП 09;

- ILS Z, ILS X, RNAV Z, GLS Z, NDB Z для посадки на ВПП 27.

При необходимости, слия топлива выполнять между 2 и 3 разворотом на эшелоне полета FL070.

#### 4.3 Отказ связи после входа в диспетческий район или прибытия без радиосвязи

Экипаж (пилот) продолжает полет на последнем, заданном органом ОВД и подтвержденном КВС (пилотом), эшелоне или указанном в FPL на (ОПРМ) СН аэродрома Владикавказ/Беслан.

После пролета (ОПРМ) СН выполнить вход в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для снижения до эшелона 2150 м (FL070). Выполнить заход на посадку по выбранной схеме.

#### 4.4 Отказ связи в условиях полета по ПВП

На высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона ВС следует по плану до аэродрома первой посадки на установленной ранее органом ОВД и подтвержденной командиром воздушного судна (пилотом) высоте.

#### 5. Процедуры полетов по ПВП

Для соответствующего полета по ПВП должен быть представлен план полета. Условия полета по ПВП:

- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

- proceed to the holding area over NDB/MKR CH for burning off fuel depending on the operational RWY heading climbing to FL070. After passing NDB/MKR CH ACFT shall join the holding area and hold for the time required to burn off fuel. After burning off fuel, execute approach in accordance with the following procedures:

- ILS Z, LOC Z, ILS Y, RNAV, GLS, NDB for landing on RWY 09;

- ILS Z, ILS X, RNAV Z, GLS Z, NDB Z for landing on RWY 27.

If necessary, fuel can be dumped on the downwind leg at FL070.

#### 4.2 Communication failure during climb

Flight crew (pilot) shall maintain the last flight level (height) assigned by the controller and acknowledged by the pilot-in-command until passing CRP of exit from Vladikavkaz/Beslan CTA. After that, pilot-in-command has the right to:

- proceed to the destination aerodrome climbing to height (flight level) along the route indicated in the flight plan and land at the destination aerodrome with minimum deviations from ETA indicated in the flight plan;

- return to the aerodrome of departure (Vladikavkaz/Beslan) at the lower FL of the same direction nearest to the assigned FL that must not be below the safe flight height, or at FL specially established for a flight without radio communication (FL140 - FL150) or (FL240 - FL250) depending on direction of the flight. After passing NDB/MKR CH ACFT proceed to the holding area, descend to 2150 m (FL070) in the holding area and hold for the time required to burn off fuel. After burning off fuel, execute approach in accordance with the following procedures:

- ILS Z, LOC Z, ILS Y, RNAV, GLS, NDB for landing on RWY 09;

- ILS Z, ILS X, RNAV Z, GLS Z, NDB Z for landing on RWY 27.

If necessary, fuel can be dumped on the downwind leg at FL070.

#### 4.3 Communication failure after entry into CTA or arrival without radio communication

Flight crew (pilot) shall continue a flight at last flight level assigned by ATS unit and acknowledged by a pilot-in-command (pilot) or at flight level indicated in FPL to NDB/MKR CH of Vladikavkaz/Beslan AD.

After passing NDB/MKR CH enter the holding area and hold for the time necessary to descend to flight level 2150 m (FL070). Then execute approach according to the selected procedure.

#### 4.4 Communication failure during VFR flight

ACFT shall proceed at height below the lower (safe) flight level in accordance with the flight plan to the aerodrome of first landing at height established earlier by the ATS unit and acknowledged by the pilot-in-command (pilot).

#### 5. Procedures for VFR flights

A flight plan must be submitted for the relevant VFR flight. Requirements for VFR flights:

- deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

- полет осуществлять при визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с ППП;
- на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

## 6. Визуальный заход на посадку

Визуальный заход на посадку запрашивается экипажем ВС (командиром ВС) или инициируется диспетчером ДПК («Владикавказ-Вышка»). В последнем случае требуется согласие экипажа. При инициировании визуальных заходов на посадку диспетчером, последний должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия на аэродроме.

Визуальный заход на посадку может быть выполнен в любое время суток из любой точки полета, по схеме захода на посадку по приборам, начиная от точки её начального участка, (этапа) - IAF:

- a) нижняя граница облачности превышает высоту начального этапа захода на посадку;
- b) экипаж доложил об установлении визуального контакта с ВПП или её ориентирами;
- c) от экипажа получено сообщение, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета и безопасный пролет препятствий возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

## 6.1 Визуальный заход на посадку с применением визуального маневрирования

Визуальное маневрирование (маневр «circle-to-land») выполняется в пределах границ зоны визуального маневрирования. Визуальное маневрирование запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется диспетчером ДПК. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

Разрешение на выполнение визуального маневрирования может быть выдано когда:

- a) от экипажа получен доклад об установлении визуального контакта с ВПП и (или) её ориентирами;
- b) система наблюдения ОВД на рабочем месте диспетчера обеспечивает наблюдение за полетами воздушных судов в границах диспетчерской зоны аэродрома.

Векторение для вывода ВС в точку, с которой может быть начато выполнение визуального маневрирования (маневра «circle-to-land») осуществляется при условии, что сообщаемая нижняя граница облаков (Ннго) на аэродроме не ниже следующих значений:

- для ВС категории «А, В» - 230 м;
- для ВС категории «С» - 310 м;
- для ВС категории «D» - 380 м.

- the flight shall be conducted with visual reference to the ground, otherwise the flight may be conducted in accordance with IFR;
- two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Pilot-in-command must follow VFR and timely report the necessity to change to IFR flight to the ATS unit (flight control unit).

## 6. Visual approach

Visual approach shall be requested by the flight crew (pilot-in-command) or is initiated by Radar controller («Vladikavkaz-Tower»). In the latter case, coordination with the flight crew is required. When initiating visual approaches, controller must take into account air situation and meteorological conditions at the aerodrome.

Visual approach can be executed at any time of the day from any point of the instrument approach procedure, starting from IAF, provided:

- a) ceiling exceeds the height of the initial approach segment;
- b) flight crew reported establishing visual contact with RWY or its references;
- c) a report has been obtained from the flight crew that meteorological conditions allow to execute visual approach and landing.

When executing visual approach, the responsibility for maintaining safe flight heights and safe obstacle clearance is imposed on the flight crew.

ATS unit can start vectoring of ACFT for execution of visual approach before flight crew reports establishing visual contact with RWY and/or its references, after that vectoring is terminated.

## 6.1 Visual approach using visual manoeuvring (circling)

Visual manoeuvering (“circle-to-land” manoeuvre) shall be performed within the visual maneuvering area boundaries. Visual maneuvering shall be requested by the flight crew or is initiated by Radar controller. In the latter case, coordination with the flight crew is required.

Clearance for visual manoeuvring can be issued, provided:

- a) a report has been obtained from the flight crew about establishing visual contact with RWY or its references;
- b) ATS surveillance system provides monitoring of ACFT flights within CTR.

ACFT are vectored to the point from which visual manoeuvring (“circle-to-land”) procedure can be started, provided the reported ceiling is not less than the following values:

- 230 m for CAT A, B ACFT;
- 310 m for CAT C ACFT;
- 380 m for CAT D ACFT.

**УРМО АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ****Миграция птиц**

**1. Сезонная** (грач, черный коршун, канюк, лунь полевой-болотный).

Весенняя миграция происходит с начала марта по конец мая.

Осенняя миграция происходит с начала сентября по конец октября.

Интенсивность перелетов птиц увеличивается в период пахотных работ на полях сельхозназначения вблизи аэродрома.

**Направление**

Основные направления осенних перелетов птиц - с северо-востока на юг, весенних - в обратном направлении в районе РД А, РД В и порога ВПП 27.

**Высота**

Миграция птиц происходит на высотах от 20 - 1000 м от уровня земли.

Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 3000 м от уровня земли.

**Частота**

Миграция птиц происходит круглосуточно.

**2. Суточная** (грач, черный коршун, серые вороны, голуби).

**Время**

Дневная миграция птиц начинается за 10-30 минут до восхода солнца и длится до темноты.

Ночная миграция птиц начинается за 10-20 минут до темноты и длится до восхода солнца.

**Направление**

Основное направление утренних перелетов птиц с юго-востока, юга, юго-запада на северо-запад и северо-восток.

Основное направление вечерних перелетов птиц с северо-запада на юго-восток.

**Высота**

Перелеты птиц происходят на высотах от 10 - 300 м от уровня земли.

Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 1000 м от уровня земли.

**Частота**

Перелеты птиц происходят круглосуточно.

Информация о сложной орнитологической обстановке в районе аэродрома передается по каналу АТИС фразой: «*Перелет птиц в районе аэродрома и на предполосадочной прямой*», которая означает возможное (вероятное) нахождение птиц в любой точке в секторе взлета/посадки.

В сложной орнитологической обстановке по решению главного оператора АД и указанию руководителя полетов, возможно, кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

**URMO AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION****Bird migration**

**1. Seasonal** (rook, black kite, buzzard, hen/swamp harrier).

Spring migration takes place from the beginning of March till the end of May.

Autumn migration takes place from the beginning of September till the end of November.

Intensity of bird migration increases during ploughing activities on the agricultural fields located near the aerodrome.

**Direction**

The main directions of bird migrations are from north-east to south in autumn and in reverse direction in spring in the vicinity of TWY A, TWY B and RWY 27 THR.

**Height**

Birds migrate at heights 20 m - 1000 m above ground level.

Certain bird species fly at heights up to 3000 m above ground level.

**Intensity**

Bird migration takes place round the clock.

**2. Daily** (rook, black kite, grey crows, pigeons).

**Time**

In the morning bird migration starts 10-30 minutes before sunrise and lasts till dark.

In the evening bird migration starts 10-20 minutes before dark and lasts till sunrise.

**Direction**

The main directions of bird migrations in the morning are from south-east, south, south-west to north-west and north-east.

The main direction of bird migrations in the evening is from north-west to south-east.

**Height**

Birds migrate at heights 10 - 300 m above ground level.

Certain bird species fly at heights up to 1000 m above ground level.

**Intensity**

Birds migrate round the clock.

Information about dangerous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted via ATIS using the phrase: "*Bird migration in take-off/landing sector*" which means possible (probable) presence of birds at any point of the take-off/landing sector.

In case of hazardous ornithological situation, by the decision of the AD administration and by the instruction of the Flight Control Officer, additional detailed information on specific aspects of the ornithological situation may be included in ATIS broadcast for a short-term period.

**УРМО АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ  
URMO AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URMO-31 AD 2.1 URMO-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO. RWY 09/27	AD 2.1 URMO-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URMO-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URMO-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URMO-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 URMO-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 URMO-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09/27	AD 2.1 URMO-87
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 09	AD 2.1 URMO-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 09	AD 2.1 URMO-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-102
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-103
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 27	AD 2.1 URMO-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 27	AD 2.1 URMO-106
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 URMO-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 URMO-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 URMO-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 URMO-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 URMO-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS CAT I RWY 09	AD 2.1 URMO-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 URMO-156
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Z CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-157
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Y CAT I RWY 27	AD 2.1 URMO-158
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV Z RWY 27	AD 2.1 URMO-159
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV Y RWY 27	AD 2.1 URMO-160