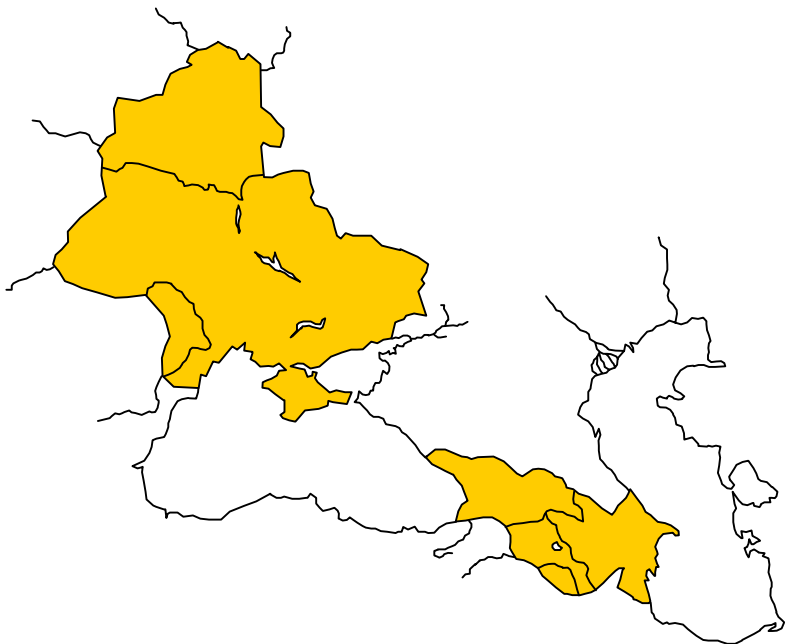


Сборник Аэронавигационной информации № 12



**Азербайджан , Армения , Беларусь ,
Грузия , Украина**

УВЕДОМЛЕНИЕ, КАСАЮЩЕЕСЯ ГАРАНТИЙ И АВТОРСКИХ ПРАВ

В Сборнике содержится вся действующая аэронавигационная информация по аэродромам и воздушным трассам региона данного Сборника.

Основанием для опубликования схем, таблиц в Сборнике являются схемы и таблицы, содержащиеся в ИПП (АНПА) аэродрома и представленные соответствующими полномочными авиационными органами в ФГУП «ЦАИ» установленным порядком. Процедуры полетов опубликованы точно в том виде, в каком они были предоставлены соответствующими полномочными авиационными органами. ФГУП «ЦАИ» не разрабатывает и не проверяет в полете ни одну из этих процедур; не изменяет, не модифицирует, не добавляет и не сокращает какие бы то ни было процедуры полетов.

ФГУП «ЦАИ» в отношении данного Сборника аэронавигационной информации и его содержания гарантирует идентичность данных, опубликованных в данном Сборнике, представляемым материалам, полученным от официальных источников и своевременное их доведение до авиационных организаций всех форм собственности РФ, стран СНГ и иностранных государств.

Схемы в Сборнике представлены в удобной графической форме, выполнены с использованием компьютерной техники, точно передавая процедуры полетов, предписанные соответствующими полномочными органами.

Дополнительно в Сборник включена необходимая для экипажей воздушных судов информация, полученная из официальных источников. ФГУП «ЦАИ» отслеживает эту информацию. Издаваемые поправки к Сборнику точно отражают данную информацию в соответствии с исходным материалом.

Все виды картографических работ осуществляются на основании лицензии Федеральной службы геодезии и картографии России.

На всех схемах и страницах данного Сборника имеются обозначения товарного знака ФГУП «ЦАИ», зарегистрированного в Государственном патентном ведомстве Российской Федерации. Свидетельство на торговый знак №166295 Российского агентства по патентным и товарным знакам (Роспатент). Без предварительного письменного разрешения ФГУП «ЦАИ» **ЗАПРЕЩАЕТСЯ** полное или частичное воспроизведение, сохранение на электронных носителях или передача каким бы то ни было способом материалов, опубликованных в данном Сборнике аэронавигационной информации.

Использование товарного знака без разрешения его владельца влечет за собой гражданскую или уголовную ответственность в соответствии с законодательством Российской Федерации (ст.4 и ст.40 Закона Российской Федерации “О товарных знаках, знаках обслуживания и наименовании мест происхождения товаров”).

Публикуемая в Сборнике информация и все последующие поправки к ней покупаются и используются в соответствии с вышеуказанными условиями.

Российская Федерация
125364 Москва Д-364
ул. Свободы, 67
ФГУП «ЦАИ»

УЧЕТ ВНЕСЕННЫХ ПОПРАВОК

№ поправки	Дата поправки	Дата внесения поправки	Роспись исполнителя	№ поправки	Дата поправки	Дата внесения поправки	Роспись исполнителя
01/13	10 янв 13			27/13	11 июл 13		
02/13	17 янв 13			28/13	18 июл 13		
03/13	24 янв 13			29/13	25 июл 13		
04/13	31 янв 13			30/13	1 авг 13		
05/13	7 фев 13			31/13	8 авг 13		
06/13	14 фев 13			32/13	15 авг 13		
07/13	21 фев 13			33/13	22 авг 13		
08/13	28 фев 13			34/13	29 авг 13		
09/13	7 мар 13			35/13	5 сен 13		
10/13	14 мар 13			36/13	12 сен 13		
11/13	21 мар 13			37/13	19 сен 13		
12/13	28 мар 13			38/13	26 сен 13		
13/13	4 апр 13			39/13	3 окт 13		
14/13	11 апр 13			40/13	10 окт 13		
15/13	18 апр 13			41/13	17 окт 13		
16/13	25 апр 13			42/13	24 окт 13		
17/13	2 май 13			43/13	31 окт 13		
18/13	9 май 13			44/13	7 ноя 13		
19/13	16 май 13			45/13	14 ноя 13		
20/13	23 май 13			46/13	21 ноя 13		
21/13	30 май 13			47/13	28 ноя 13		
22/13	6 июн 13			48/13	5 дек 13		
23/13	13 июн 13			49/13	12 дек 13		
24/13	20 июн 13			50/13	19 дек 13		
25/13	27 июн 13			51/13	26 дек 13		
26/13	4 июл 13						

ПРИМЕЧАНИЯ.

- В 2013 году поправки к сборникам № 1 и 2 планируется издавать еженедельно, к сборникам № 3, 4, 5-Аз1 и 5-2 - один раз в две недели, а к сборникам №№12 и 13 - один раз в месяц к дате AIRAC в соответствии с графиком и указанием на листе поправки номера и даты издания предыдущей.
- При необходимости издания внеочередных поправок для сборников №№ 3, 4, 5Аз-1, 5Аз-2, 12, 13 будут использоваться номера и даты поправок данной таблицы.
- В таблице выделены строки - с датами AIRAC.

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ЦЕНТР АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ**

Телефон: (499) 4923131, Факс: (495) 9485909, АФТН: УУУУЫОбь,
E-mail: office@caica.ru, Web: www.caica.ru

СБОРНИК № 12

ПОПРАВКА № 45/13

Лицензия № 77-00293Ф

Исходящий № 18.10/2-1915 от 17 октября 2013 г.

Дата ввода в действие 14 ноября 2013 г.

**Дата к листу в поправке указывается, если он вводится в более поздний срок.
Дата к листу в поправке не указывается, если: она соответствует общей дате ввода поправки в действие; информация на листе не претерпела изменений; информация на листе опубликована позднее даты ее ввода в действие.**

▼- листы, отмеченные таким знаком, находятся в конце поправки.

ПРЕДИСЛОВИЕ К СБОРНИКУ

ЛИСТ ПОПРАВКИ

1/--

Контрольный Лист

12-1/12-2

12-3/12-4

РАДИОДАННЫЕ

СНГ-Ев-1/2

СНГ-Ев-17/18

СНГ-Ев-19/20

СНГ-Ев-21/--

вставить

МЕТЕООБЕСПЕЧЕНИЕ

СНГ-Ев-13/--

АЭРОДРОМЫ

UMII ВИТЕБСК

И-1/--

UKWB КИЕВ (Борисполь Межд.)

▼ А-1/А-2

▼ Б-1/Б-2

Б-3/Б-4

Б-5/Б-6

▼ Б-7/Б-8

▼ Б-9/Б-10

▼ В-1/В-2

▼ В-3/В-4

▼ В-5/В-6

▼ В-7/В-8

Г-1/Г-2

Г-3/--

Г-3/Г-4

Д-1/Д-2

Д-5/Д-6

И-1/И-1А

И-2/И-3

И-4/--

К-1/К-2

Л-1/Л-2

Л-3/Л-4

UKON НИКОЛАЕВ (Межд.)

▼ Б-1/Б-2

▼ В-1/В-2

Д-1/Д-2

И-1/И-2

Л-1/Л-2

UKFW СИМФЕРОПОЛЬ (Заводское)

2А-1/--

2Б-1/--

2В-1/--

2Д-1/2Д-2

2Л-1/2Л-2

UKHN ХАРЬКОВ (Основа Межд.)

▼ Б-1/Б-2

▼ Б-3/Б-4

▼ В-1/В-2

▼ В-3/В-4

И-1/--

И-2/--

И-1/И-2

К-1/К-2

исключить

исключить

вставить

- Конец -

Предыдущая поправка

**№ 42/13 Дополнительная к № 41/13
от 17 октября 2013г.**

ВНИМАНИЕ!

**Планируется издание Поправки
№ 46/13 Дополнительная к № 45/13
от 14 ноября 2013 г.**

исключить

вставить

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
ЦЕНТР АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ**

Телефон: (499) 4923131, Факс: (495) 9485909, АФТН: УУУУЫЮЬ, Е-mail: office@caica.ru, Web: www.caica.ru

СБОРНИК № 12

ПОПРАВКА № 46/13 Дополнительная к № 45/13 Лицензия № 77-00293Ф

Исходящий № 18.10/2-1959 от 23 октября 2013 г.

Дата ввода в действие 14 ноября 2013 г.

Дата к листу в поправке указывается, если он вводится в более поздний срок. Дата к листу в поправке не указывается, если: она соответствует общей дате ввода поправки в действие; информация на листе не претерпела изменений; информация на листе опубликована позднее даты ее ввода в действие.

▼- листы, отмеченные таким знаком, находятся в конце поправки.

**ПРЕДИСЛОВИЕ К СБОРНИКУ
ЛИСТ ПОПРАВКИ**
1/--

Предыдущая поправка
№ 45/13 от 14 ноября 2013г.

БЮЛЛЕТЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ
12-1/12-2

НОТАМ. Внесены в поправку:
- 3825/13.

АЭРОДРОМЫ

UGSB БАТУМИ

Д-1/Д-2

И-1/И-1

UKDE ЗАПОРОЖЬЕ (Мокрая Межд.)

▼ Б-1/Б-2

В-1/В-2

Д-1/Д-2

Д-3/Д-4

И-1/И-2

Л-1/Л-2

UGKO КУТАИСИ (Копитнари)

Д-1/Д-2

И-1/--

вставить

UKLL ЛЬВОВ (Межд.)

А-1/А-2

▼ Б-1/Б-2

▼ Б-3/Б-4

▼ Б-5/Б-6

▼ В-1/В-2

В-3/В-4

▼ В-5/В-6

Г-1/--

Д-1/Д-2

И-1/И-2

К-1/К-2

UGTV ТБИЛИСИ

Д-3/--

CD-ROM

Аэропорт Оптима 14 ноя 13 - 12 дек 13

- Конец -

Контрольный лист включает все действующие листы и предназначен для проверки их наличия в Сборнике.

№ листа	Дата	№ листа	Дата	№ листа	Дата
ПРЕДИСЛОВИЕ		ТАБЛИЦЫ		МЕТЕООБЕСПЕЧЕНИЕ	
К СБОРНИКУ		12-1/--	2 май 13	СНГ-Ев-1/--	2 май 13
Титульный Лист/		1/--	10 мар 11	1/2	4 апр 13
Уведомление		12-3/12-4	28 июн 12	3/4	4 апр 13
Учет внесенных поправок		5/6	2 авг 07	5/6	4 апр 13
Листы поправок		7/--	13 мар 08	7/8	4 апр 13
Контрольный Лист		9/10	2 авг 07	9/--	4 апр 13
12-1/12-2	14 ноя 13	11/12	2 авг 07	СНГ-Ев-9/10	7 фев 13
12-3/12-4	14 ноя 13	13/14	2 авг 07	СНГ-Ев-13/--	14 ноя 13
Оглавление		15/16	2 авг 07	СНГ-Ев-15/--	7 фев 13
12-1/12-II	2 май 13	17/--	2 авг 07	19/20	4 апр 13
БЮЛЛЕТЕНЬ		19/20	21 мар 02	ГОСУДАРСТВЕННЫЕ	
ИЗМЕНЕНИЙ		21/22	21 мар 02	ТРЕБОВАНИЯ	
12-1/12-2	17 окт 13	23/--	23 окт 08	12-1/--	7 мар 13
ИНФОРМАЦИОННЫЕ		25/26	21 мар 02	АЗЕРБАЙДЖАН	
БЮЛЛЕТЕНИ		27/--	21 мар 02	1/2	7 мар 13
01/12	8 мар 12	УВД		3/--	7 мар 13
03/12	18 окт 12	12-1/--	7 мар 13	АРМЕНИЯ	
04/12	13 дек 12	12-1/12-2	10 май 07	1/2	7 апр 11
05/12	15 ноя 12	12-3/12-4	10 май 07	3/4	7 апр 11
07/13	2 май 13	АЗЕРБАЙДЖАН		БЕЛАРУСЬ	
09/13	1 июл 13	1/2	7 мар 13	1/2	30 май 13
ОБЩИЙ РАЗДЕЛ		АРМЕНИЯ		3/4	30 май 13
12-1/--	2 май 13	1/2	12 май 05	ГРУЗИЯ	
1/2	10 фев 11	3/--	12 май 05	1/2	27 июн 13
3/4	10 фев 11	БЕЛАРУСЬ		УКРАИНА	
5/6	10 фев 11	1/2	27 июн 13	1/2	2 май 13
7/8	10 фев 11	3/4	27 июн 13	3/4	2 май 13
9/10	10 фев 11	5/6	27 июн 13	5/6	7 мар 13
11/--	10 фев 11	7/--	27 июн 13	7/--	7 мар 13
17/18	2 май 13	ГРУЗИЯ		АВАРИЙНЫЕ	
19/20	2 май 13	1/2	7 мар 13	ПРОЦЕДУРЫ	
21/22	25 июл 13	3/4	4 апр 13	12-1/--	30 май 13
23/24	25 июл 13	5/--	4 апр 13	1/2	30 май 13
24А/24Б	25 июл 13	УКРАИНА		3/4	30 май 13
24В/24Г	25 июл 13	1/2	11 мар 10	5/6	30 май 13
25/26	13 янв 11	3/4	12 янв 12	7/8	30 май 13
27/--	13 янв 11	5/6	12 янв 12	9/10	30 май 13
33/34	13 дек 12	7/8	8 мар 12	11/12	30 май 13
39/40	13 дек 12	9/10	12 янв 12	13/14	30 май 13
41/42	10 мар 11	11/12	8 мар 12	15/16	30 май 13
49/50	13 дек 12	13/14	8 мар 12	21/22	30 май 13
51/52	6 май 10	15/16	8 мар 12	АЗЕРБАЙДЖАН	
53/--	6 май 10	17/18	9 фев 12	1/2	14 апр 05
55/56	28 июн 12	19/--	9 фев 12	АРМЕНИЯ	
59/60	16 мар 06	РАДИОДАННЫЕ		1/2	14 апр 05
61/62	16 мар 06	СНГ-Ев-1/--	2 май 13	БЕЛАРУСЬ	
63/64	16 мар 06	СНГ-Ев-1/2	14 ноя 13	1/--	13 янв 12
65/66	16 мар 06	СНГ-Ев-15/16	4 апр 13	ГРУЗИЯ	
67/68	16 мар 06	СНГ-Ев-17/18	14 ноя 13	1/--	12 янв 12
69/70	16 мар 06	СНГ-Ев-19/20	14 ноя 13	УКРАИНА	
		СНГ-Ев-21	14 ноя 13	1/2	5 апр 12
		СНГ-Ев-41/--	20 окт 11		
		СНГ-Ев-43/--	12 мар 09		
		47/48	2 июл 09		

№ листа	Дата	№ листа	Дата	№ листа	Дата
ДАННЫЕ АЭРОПОРТОВ		В-Г		Д-Е	
12-И/--	2 май 13	ВИННИЦА (Гавришевка		ДЖАНКОЙ	
12-1/--	7 фев 13	Межд.)		А-1/--	2 июн 11
3/--	22 сен 11	А-1/--	13 дек 12	Б-1/Б-2	2 июн 11
12-5/12-6	19 сен 13	Б-1/Б-2	6 май 10	В-1/В-2	2 июн 11
12-7/12-8	28 июн 13	В-1/В-2	6 май 10	Д-1/Д-2	2 июл 09
12-9/12-10	17 окт 13	Д-1/Д-2	21 окт 10	Л-1/Л-2	2 июн 11
12-11/12-12	19 сен 13	И-1/И-2	11 фев 10	ДНЕПРОПЕТРОВСК (Межд.)	
12-13/12-14	4 апр 13	Л-1/Л-2	11 фев 10	А-1/А-2	17 окт 13
12-15/12-16	17 окт 13	ВИТЕБСК		Б-1/Б-2	2 май 13
АЭРОДРОМЫ		А-1/--	17 окт 13	Б-3/Б-4	25 июл 13
12-И/--	25 июл 13	Б-1/Б-2	17 окт 13	В-1/В-2	2 май 13
1/2	22 авг 13	Б-3/--	17 окт 13	В-3/В-4	2 май 13
3/4	22 авг 13	В-1/В-2	17 окт 13	Г-1/Г-2	17 окт 13
5/6	22 авг 13	В-3/--	17 окт 13	Д-1/Д-2	17 окт 13
7/8	22 авг 13	Д-1/Д-2	17 окт 13	И-1/И-2	25 июл 13
9/--	22 авг 13	И-1/--	14 ноя 13	К-1/К-2	25 июл 13
А-Б		К-1/К-2	17 окт 13	Л-1/Л-2	25 июл 13
БАКУ (Гейдар Алиев Межд.)		Л-1/Л-2	17 окт 13	ДОНЕЦК (Межд.)	
Б-1/Б-2	10 янв 13	ГАБАЛА (Межд.)		А-1/А-2	17 окт 13
Б-3/Б-4	10 янв 13	Б-1/Б-2	19 сен 13	Б-1/Б-2	13 дек 12
В-1/В-2	10 янв 13	В-1/В-2	19 сен 13	Б-3/Б-4	25 июл 13
В-3/В-4	7 фев 13	В-3/В-4	19 сен 13	В-1/В-2	13 дек 12
Г-1/Г-2	28 июн 12	Д-1/Д-2	19 сен 13	В-3/В-4	7 фев 13
Д-1/Д-2	19 сен 13	И-1/И-2	19 сен 13	Г-1/Г-2	19 сен 13
Д-3/Д-4	19 сен 13	К-1/--	19 сен 13	Д-1/Д-2	17 окт 13
И-1/И-1А	19 сен 13	Н-1/--	19 сен 13	И-1/И-1А	8 мар 12
И-2/И-2А	19 сен 13	ГОМЕЛЬ		И-2/--	8 мар 12
И-3/И-3А	19 сен 13	А-1/--	17 окт 13	К-1/К-2	20 окт 11
И-4/И-4А	19 сен 13	Б-1/Б-2	17 окт 13	Л-1/Л-2	17 ноя 11
К-1/К-2	19 сен 13	Б-3/--	17 окт 13	ЕРЕВАН (Звартноц Межд.)	
К-3/К-4	19 сен 13	В-1/В-2	17 окт 13	А-1/А-2	25 июл 13
Н-1/Н-2	19 сен 13	Д-1/Д-2	17 окт 13	Б-1/Б-2	13 дек 12
Н-3/Н-4	19 сен 13	И-1/И-2	17 окт 13	В-1/В-2	30 май 13
БАТУМИ		К-1/К-2	17 окт 13	Г-1/--	30 май 13
А-1/--	12 янв 12	Л-1/Л-2	17 окт 13	Д-1/Д-2	13 дек 12
Б-1/--	26 июл 12	ГРОДНО		И-1/И-1А	25 июл 13
В-1/В-2	26 июл 12	А-1/--	17 окт 13	К-1/--	25 июл 13
Д-1/Д-2	12 янв 12	Б-1/Б-2	27 июн 13	Н-1/Н-2	25 июл 13
И-1/Н-1	12 янв 12	Б-3/Б-4	22 авг 13	Р-1/Р-2	30 май 13
БЕРДЯНСК		В-1/В-2	27 июн 13	ЕРЕВАН (Эребуни)	
А-1/--	9 фев 12	В-3/--	22 авг 13	2Б-1/--	13 дек 12
Б-1/Б-2	9 фев 12	Д-1/Д-2	27 июн 13	2В-1/--	30 май 13
В-1/В-2	9 фев 12	И-1/--	17 окт 13	2Д-1/2Д-2	25 июл 13
Д-1/Д-2	9 фев 12	К-1/К-2	17 окт 13	2Л-1/--	25 июл 13
Л-1/Л-2	9 фев 12	Л-1/Л-2	17 окт 13	2Н-1/--	25 июл 13
БРЕСТ		ГЮМРИ (Ширак)		Ж-З	
А-1/--	17 окт 13	А-1/--	20 окт 11	ЗАГАТАЛА	
Б-1/Б-2	17 окт 13	Б-1/В-1	13 янв 11	Б-1/Б-2	5 апр 12
В-1/В-2	22 авг 13	Д-1/Д-2	10 мар 11	В-1/В-2	5 апр 12
Д-1/Д-2	17 окт 13	И-1/К-1	7 мар 13	В-3/--	18 ноя 10
И-1/--	17 окт 13	Н-1/--	7 фев 13	Д-1/Д-2	22 сен 11
К-1/К-2	17 окт 13	ГЯНДЖА (Межд.)		И-1/--	16 дек 10
Л-1/Л-2	17 окт 13	Б-1/Б-2	19 сен 13	Л-1/--	16 дек 10
		В-1/В-2	19 сен 13	Н-1/Н-2	16 дек 10
		В-3/--	19 сен 13		
		Д-1/Д-2	19 сен 13		
		И-1/И-2	19 сен 13		
		К-1/--	19 сен 13		

№ листа	Дата	№ листа	Дата	№ листа	Дата
ЗАПОРОЖЬЕ (Мокрая Межд.)		КИЕВ (Антонов Межд.)		М-Н	
А-1/--	17 окт 13	ЗБ-1/ЗБ-2	17 окт 13	МАРИУПОЛЬ (Межд.)	
Б-1/Б-2	2 май 13	ЗВ-1/ЗВ-2	17 окт 13	А-1/--	25 июл 13
В-1/В-2	2 май 13	ЗД-1/ЗД-2	17 окт 13	Б-1/Б-2	25 июл 13
Д-1/Д-2	7 мар 13	ЗИ-1/ЗИ-2	17 окт 13	В-1/В-2	25 июл 13
Д-3/Д-4	4 апр 13	ЗЛ-1/ЗЛ-2	17 окт 13	Д-1/Д-2	2 май 13
И-1/И-2	7 фев 13	КРИВОЙ РОГ (Лозоватка Межд.)		И-1/--	25 июл 13
Л-1/Л-2	7 фев 13	А-1/--	7 фев 13	Л-1/Л-2	25 июл 13
И-Й		Б-1/Б-2	13 дек 12	МИНСК 1	
ИВАНО-ФРАНКОВСК (Межд.)		В-1/В-2	4 апр 13	А-1/--	17 окт 13
А-1/--	17 окт 13	Д-1/Д-2	20 окт 11	Б-1/Б-2	17 окт 13
Б-1/Б-2	7 мар 13	И-1/И-2	18 ноя 10	Б-3/--	22 авг 13
В-1/В-2	13 дек 12	Л-1/Л-2	18 ноя 10	В-1/В-2	17 окт 13
Д-1/Д-2	13 дек 12	КУТАЙСИ (Копитнари)		В-3/В-4	17 окт 13
И-1/И-2	13 дек 12	А-1/--	15 ноя 12	Д-1/Д-2	17 окт 13
Л-1/Л-2	10 янв 13	Б-1/--	27 июн 13	И-1/--	17 окт 13
К-Л		В-1/В-2	27 июн 13	Л-1/Л-2	17 окт 13
КЕРЧЬ		Д-1/Д-2	27 июн 13	МИНСК 2	
А-1/--	9 фев 12	И-1/И-2	27 июн 13	ББ-1/2ББ-2	27 июн 13
Б-1/Б-2	9 фев 12	И-3/И-4	27 июн 13	ББ-3/2ББ-4	22 авг 13
В-1/В-2	9 фев 12	К-1/К-2	27 июн 13	2В-1/2В-2	27 июн 13
Д-1/Д-2	9 фев 12	К-3/К-4	27 июн 13	2В-3/2В-4	22 авг 13
Л-1/Л-2	9 фев 12	ЛЕНКОРАНЬ		2Д-1/2Д-2	27 июн 13
КИЕВ (Борисполь Межд.)		Б-1/Б-2	5 апр 12	2Д-3/2Д-4	27 июн 13
А-1/А-2	14 ноя 13	В-1/В-2	5 апр 12	2И-1/2И-2	17 окт 13
Б-1/Б-2	14 ноя 13	Д-1/Д-2	22 сен 11	2И-3/2И-3А	17 окт 13
Б-3/Б-4	14 ноя 13	И-1/--	22 сен 11	2И-4/2И-4А	17 окт 13
Б-5/Б-6	14 ноя 13	Л-1/Л-2	22 сен 11	2К-1/2К-2	17 окт 13
Б-7/Б-8	14 ноя 13	ЛИМАНСКОЕ (Межд.)		2Л-1/2Л-2	17 окт 13
Б-9/Б-10	14 ноя 13	А-1/--	25 июл 13	МОГИЛЕВ	
В-1/В-2	14 ноя 13	Б-1/--	20 сен 12	А-1/--	17 окт 13
В-3/В-4	14 ноя 13	В-1/--	20 сен 12	Б-1/Б-2	22 авг 13
В-5/В-6	14 ноя 13	Д-1/Д-2	20 сен 12	В-1/В-2	22 авг 13
В-7/В-8	14 ноя 13	Л-1/Л-2	20 сен 12	Д-1/Д-2	25 июл 13
Г-1/Г-2	14 ноя 13	ЛУГАНСК (Межд.)		И-1/--	17 окт 13
Г-3/Г-4	14 ноя 13	А-1/--	17 окт 13	К-1/К-2	17 окт 13
Д-1/Д-2	14 ноя 13	Б-1/Б-2	7 фев 13	Л-1/Л-2	17 окт 13
Д-3/Д-4	13 дек 12	В-1/В-2	7 мар 13	НАХИЧЕВАНЬ	
Д-5/Д-6	14 ноя 13	Г-1/--	4 апр 13	Б-1/Б-2	12 янв 12
И-1/И-1А	14 ноя 13	Д-1/Д-2	4 апр 13	Б-3/Б-4	12 янв 12
И-2/И-3	14 ноя 13	И-1/И-2	4 апр 13	В-1/В-2	22 сен 11
И-4/--	14 ноя 13	Л-1/Л-2	7 мар 13	В-3/В-4	22 сен 11
К-1/К-2	14 ноя 13	ЛЬВОВ (Межд.)		В-5/--	22 сен 11
Л-1/Л-2	14 ноя 13	А-1/А-2	25 июл 13	Д-1/Д-2	22 сен 11
Л-3/Л-4	14 ноя 13	Б-1/Б-2	13 дек 12	И-1/И-2	3 май 12
КИЕВ (Жуляны Межд.)		Б-3/Б-4	7 фев 13	И-3/--	3 май 12
2Б-1/--	17 окт 13	Б-5/Б-6	7 фев 13	Л-1/Л-2	3 май 12
2Б-3/2Б-4	17 окт 13	В-1/В-2	13 дек 12	Н-1/Н-2	22 сен 11
2В-1/2В-2	17 окт 13	В-3/В-4	13 дек 12	НИКОЛАЕВ (Межд.)	
2В-3/2В-4	30 май 13	В-5/В-6	13 дек 12	А-1/--	13 дек 12
2В-5/2В-6	17 окт 13	Г-1/--	13 дек 12	Б-1/Б-2	14 ноя 13
2В-7/2В-8	30 май 13	Д-1/Д-2	13 дек 12	В-1/В-2	14 ноя 13
2Д-1/2Д-2	30 май 13	И-1/И-2	4 апр 13	Д-1/Д-2	14 ноя 13
2И-1/2И-2	30 май 13	К-1/К-2	13 дек 12	И-1/И-2	14 ноя 13
2Л-1/2Л-2	30 май 13			Л-1/Л-2	14 ноя 13

№ листа	Дата	№ листа	Дата	№ листа	Дата
О-П		СИМФЕРОПОЛЬ		ХЕРСОН (Межд.)	
ОДЕССА (Межд.)		(Заводское)		А-1/--	25 июл 13
А-1/А-2	25 июл 13	2А-1/--	14 ноя 13	Б-1/--	25 июл 13
Б-1/Б-2	20 окт 11	2Б-1/--	14 ноя 13	В-1/--	25 июл 13
Б-3/Б-4	20 окт 11	2В-1/--	14 ноя 13	Д-1/Д-2	25 июл 13
Б-5/Б-6	20 окт 11	2Д-1/2Д-2	14 ноя 13	Л-1/Л-2	25 июл 13
В-1/В-2	20 окт 11	2Л-1/2Л-2	14 ноя 13	ХМЕЛЬНИЦКИЙ (Межд.)	
В-3/В-4	20 окт 11	СУМЫ		А-1/--	13 дек 12
В-5/В-6	20 окт 11	А-1/--	8 мар 12	Б-1/--	13 дек 12
В-7/--	28 июн 12	Б-1/Б-2	13 дек 12	В-1/--	13 дек 12
Д-1/Д-2	12 янв 12	В-1/В-2	13 дек 12	Д-1/Д-2	9 фев 12
Д-3/Д-4	28 июл 11	Д-1/Д-2	20 сен 12	И-1/--	9 фев 12
И-1/И-2	20 окт 11	Л-1/Л-2	20 сен 12	Л-1/Л-2	9 фев 12
Л-1/Л-2	17 ноя 11	Т-У		Ц-Ч-Ш	
ПОЛТАВА (Супруновка)		ТБИЛИСИ		ЧЕРКАССЫ (Межд.)	
А-1/--	7 фев 13	А-1/А-2	8 мар 12	А-1/--	25 июл 13
Б-1/Б-2	31 май 12	Б-1/Б-2	20 окт 11	Б-1/--	7 фев 13
В-1/В-2	31 май 12	В-1/В-2	28 июл 11	В-1/--	7 фев 13
Д-1/Д-2	31 май 12	Г-1/--	12 мар 09	Д-1/Д-2	7 фев 13
Л-1/Л-2	31 май 12	Д-1/Д-2	20 сен 12	Л-1/Л-2	7 мар 13
Р-С		Д-3/--	25 июл 13	ЧЕРНОВЦЫ (Межд.)	
РОВНО (Межд.)		И-1/И-2	20 окт 11	А-1/--	13 дек 12
А-1/--	19 сен 13	К-1/К-2	20 окт 11	Б-1/Б-2	13 дек 12
Б-1/Б-2	13 дек 12	Н-1/--	28 июл 11	В-1/В-2	7 мар 13
В-1/В-2	13 дек 12	ТЕРНОПОЛЬ (Межд.)		Д-1/Д-2	23 авг 12
Д-1/Д-2	13 дек 12	А-1/--	19 сен 13	И-1/И-2	20 окт 11
И-1/--	7 фев 13	Б-1/--	19 сен 13	Л-1/Л-2	20 окт 11
Л-1/Л-2	7 мар 13	В-1/--	19 сен 13	Э-Ю-Я	
СЕВАСТОПОЛЬ (Бельбек		Д-1/Д-2	19 сен 13	РНК	
Межд.)		Л-1/Л-2	19 сен 13	Р-1(н)	19 сен 13, Изд. 3-е
А-1/--	17 окт 13	УЖГОРОД (Межд.)		Р-1(в)	19 сен 13, Изд. 3-е
Б-1/Б-2	22 авг 13	А-1/--	17 окт 13	Р-2	19 сен 13, Изд. 4-е
В-1/В-2	22 авг 13	Б-1/--	17 окт 13	Р-6	19 сен 13, Изд. 3-е
Д-1/Д-2	22 авг 13	В-1/--	17 окт 13		
Л-1/Л-2	22 авг 13	Д-1/Д-2	17 окт 13		
СЕВЕРОДОНЕЦК		Л-1/--	17 окт 13		
А-1/--	13 дек 12	М-1/--	17 окт 13		
Б-1/Б-2	9 фев 12	Ф-Х			
В-1/В-2	9 фев 12	ХАРЬКОВ (Основа Межд.)			
Д-1/Д-2	9 фев 12	А-1/А-2	17 окт 13		
Л-1/Л-2	28 июн 12	Б-1/Б-2	14 ноя 13		
СИМФЕРОПОЛЬ (Межд.)		Б-3/Б-4	14 ноя 13		
А-1/А-2	17 окт 13	В-1/В-2	14 ноя 13		
Б-1/Б-2	25 июл 13	В-3/В-4	14 ноя 13		
В-1/В-2	25 июл 13	Г-1/Г-2	17 окт 13		
Г-1/--	5 апр 12	Г-3/--	17 окт 13		
Д-1/Д-2	25 июл 13	Д-1/Д-2	17 окт 13		
Д-3/--	25 июл 13	Д-3/--	17 окт 13		
И-1/И-2	25 июл 13	И-1/И-2	14 ноя 13		
К-1/К-2	25 июл 13	К-1/К-2	14 ноя 13		
Л-1/Л-2	25 июл 13	ХАРЬКОВ (Сокольники)			
		2А-1/--	25 июл 13		
		2Б-1/2Б-2	8 мар 12		
		2В-1/2В-2	8 мар 12		
		2Д-1/2Д-2	15 ноя 12		
		2И-1/--	20 окт 11		
		2Л-1/2Л-2	20 окт 11		

Расположение разделов в Сборнике и их содержание должны точно соответствовать приведенной последовательности.

ПРЕДИСЛОВИЕ К СБОРНИКУ

Учет внесенных поправок	
Лист поправки	
Контрольный лист	12-1
Оглавление	12-1

БЮЛЛЕТЕНЬ ИЗМЕНЕНИЙ

Бюллетень изменений по аэропортам	12-1
Информационные бюллетени	

ОБЩИЙ РАЗДЕЛ

Содержание	12-1
Термины и их определения	1
Сокращения	17
Обозначения на схеме района аэродрома (аэроузла)	25
Обозначения на схеме подхода и выхода	33
Обозначения на схеме аэродрома	39
Обозначения на схеме захода на посадку	49
Обозначения на РНК	55
Стандартное светооборудование аэродромов	59
Стандартная маркировка ВПП и РД	69

ТАБЛИЦЫ

Содержание	12-1
Единицы измерения	1
Местное время и координированное всемирное время	12-3
Рекомендация по пользованию классификационными числами воздушных судов и прочности покрытий ACN/PCN	5
Таблица соотношения градиента и скорости	19
Системный NOTAM	21
Переводные таблицы	25

УПРАВЛЕНИЕ ВОЗДУШНЫМ ДВИЖЕНИЕМ

Содержание	12-1
Полеты по RNAV в европейском регионе	12-1
Правила и процедуры	Азербайджан-1
Правила и процедуры	Армения-1
Правила и процедуры	Беларусь-1
Правила и процедуры	Грузия -1
Правила и процедуры	Украина-1

РАДИОДАННЫЕ

Содержание	СНГ-Ев-1
Радионавигация на воздушных трассах	СНГ-Ев-1
Данные радиосвязи центров УВД	СНГ-Ев-15
Радиовещательные станции	СНГ-Ев-41
Расписание смены дневных и ночных частот наземных коротковолновых средств радиосвязи	СНГ-Ев-43
Центральная диспетчерская служба ГА	45
Объяснение табличных обозначений	47

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

Содержание	СНГ-Ев-1
Метеообеспечение экипажей гражданской авиации	1
Дальняя радиосвязь и метеоинформация	СНГ-Ев-9
Средства метеоинформации аэропортов	СНГ-Ев-13
Автоматическое обслуживание полетной информацией аэропорта (АТИС)	СНГ-Ев-15
Группа сообщения состояния ВПП	19

ГОСУДАРСТВЕННЫЕ ТРЕБОВАНИЯ

Содержание	12-1
Правила и процедуры государств	Азербайджан-1
Правила и процедуры государств	Армения-1
Правила и процедуры государств	Беларусь-1
Правила и процедуры государств	Грузия-1
Правила и процедуры государств	Украина-1

АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Содержание	12-1
Аварийные процедуры - правила ИКАО	1
Толкование терминов	1
Аварийные процедуры	1
Незаконное вмешательство	3
Аварийное снижение	4
Процедуры аварийной и срочной радиосвязи	5
Потеря радиосвязи	9
Перехват	11
Поиск и спасание	16

АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

Азербайджан	Азербайджан-1
Армения	Армения-1
Беларусь	Беларусь-1
Грузия	Грузия -1
Украина	Украина-1

ДААННЫЕ АЭРОПОРТОВ

Содержание	12-1
Индексы ФИР, РЦ и аэропортов	12-1
Объяснение табличных обозначений	3

ДААННЫЕ АЭРОПОРТОВ

Азербайджан	12-5
Армения	12-7
Беларусь	12-8
Грузия	12-10
Украина	12-11

АЭРОДРОМЫ

Содержание	12-1
Эксплуатационные минимумы для взлета и посадки воздушных судов на зарубежных аэродромах	1
Аэродромные карты	

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ КАРТЫ (РНК)

В настоящем разделе публикуются изменения и содержания НОТАМов, которые не вошли в последнюю Поправку к Сборнику.

При подготовке к полету экипаж ВС должен обратить особое внимание на изменения, опубликованные в настоящем разделе, а также использовать НОТАМ и Дополнения к АИП иностранных государств.

Перед вылетом экипаж воздушного судна обязан получить Бюллетень предполетной информации.

Изменения и НОТАМ даны в алфавитном порядке названий стран и аэропортов в каждом государстве, включенных в настоящий Сборник.

ПО АЭРОПОРТАМ

АЗЕРБАЙДЖАН.

→ БАКУ (Гейдар Алиев).

ИЛС ВПП 18/36 не используется за пределами 35° слева и справа от оси КРМ.

МС 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22 полностью сняты с эксплуатации.

ГЯНДЖА.

ИЛС ВПП12Л/30П не используется за пределами 35° слева и справа от оси КРМ.

ВПП 12П/30Л закрыта.

ЗАГАТАЛА.

ВПП 33. За пределами сектора 35° слева и справа от курсового маяка ИЛС показателями не пользоваться.

ЛЕНКОРАНЬ.

ВПП 33. За пределами сектора 35° слева и справа от курсового маяка ИЛС показателями не пользоваться.

НАХИЧЕВАНЬ.

ИЛС ВПП 14П/32Л и 14Л/32П не используется за пределами 35° слева и справа от оси КРМ.

БЕЛАРУСЬ.

1. Информация о состоянии ВПП, РД, МС и перронов международных аэродромов республики БЕЛАРУСЬ, когда это необходимо, будет передаваться в формате НОТАМ открытым текстом.
2. Разрешается использовать участки воздушных трасс UW648 GORAT-KIBER и L/UL23 GORAT-LOVIK круглосуточно без запроса РЦ Минск.
3. Радиообмен экипажей ВС с органами обслуживания воздушного движения (ОВД) в контролируемом воздушном пространстве республики Беларусь ведется на английском языке. Русский язык при ведении радиообмена будет применяться только по запросу экипажа ВС.

ГРОДНО.

ОРЛ ВЗ АД полностью снят с эксплуатации.

МИНСК-1.

Установлены координаты БПРМ ВПП 12:

- N53 52 23.3 E027 31 07.7.

Установлены координаты БПРМ ВПП 30:

- N53 51 14.4 E027 33 53.5.

На РД 1, 2, 3 установлено ССО пассивного типа «СЕЛЕНА» со световозвращающим покрытием: указатели курса, названия РД и боковые светоотражающие маркеры. На РД 4 светосигнальное оборудование отсутствует.

МИНСК-2.

Обеспечивает прием, стоянку и обслуживание частных рейсов.

Огни линии стоп на РД А, В, Р, L не работают.

ГРУЗИЯ.

БАТУМИ.

Следует идентифицировать ВПП 13 АД Батуми до посадки, чтобы не перепутать с муниципальной дорогой, расположенной 160-170 м слева от осевой линии ВПП с осветительными мачтами высотой до 11 м ур.земли.

Взлет с ВПП 13 и посадка на ВПП 31 разрешены только в дневное время в соответствии с правилами полетов по ПВП для ВС с максимальным взлетным весом, не превышающим 5700 кг и для всех типов вертолетов.

ТБИЛИСИ.

1. Закрытие RWY 13L/31R.

RWY 13L/31R закрыта для посадки и взлета. Ведутся строительные работы на RWY 13L/31R.

RWY 13L/31R между TWY E и TWY F используется для стоянки ВС с MTOW 136000 кг и более.

2. TWY F закрыта.

ГРУЗИЯ.**ТБИЛИСИ (продолжение).**

3. МС 6, 7, 8, 9 используются для всех типов ВС, длина которых не превышает 44 м и размахом крыла до 38 м. МС 35, 38, 39, 40, 41 и 45 закрыты. Руление ВС с МС 1, 2, 6, 10 и 14 осуществляется только буксировкой. МС 15, 16 и 44 используются ВС, размах крыла, которых до 51 м. Руление на/со стоянок осуществляется только буксировкой.
- В соответствии с новой маркировкой МС 14, 15, 16 и 17 используются для длительной стоянки, заруливания и выруливания ВС типа Ил-76.
- МС 20, 21, 22, 26 и 27 используется только для длительной стоянки. Заруливание и выруливание на/с данных МС осуществляется только буксировкой.

УКРАИНА.**БЕРДЯНСК.**

Аэродром закрыт отсутствием сертификата. Бердянск-аэродромная информация на частоте 127.900 не работает.

Горизонтальные и вертикальные границы AFIZ Бердянск не применяются.

ДНЕПРОПЕТРОВСК.

Стоянки 22-29 закрыты.

ЗАПОРОЖЬЕ (Мокрая Международный).

Операции на GRASS RWY 02/20 выполняются только по ПВП.

КЕРЧЬ.

Аэродром закрыт отсутствием сертификата. Керчь-аэродромная информация на частоте 128.000 не работает.

Горизонтальные и вертикальные границы AFIZ КЕРЧЬ не применяются.

→ ЛИМАНСКОЕ.

Аэродром закрыт.

→ ЛЬВОВ.

В связи с производством работ по реконструкции аэродрома изменяются условия использования аэродрома Львов:

- изменение размеров ВПП;
- изменение радиотехнического и светового оборудования.

Экипажам ВС при заходе на посадку сохранять повышенное внимание.

СЕВЕРОДОНЕЦК.

Аэродром закрыт отсутствием сертификата. Северодонецк-аэродромная информация на частоте 126.000 не работает.

Горизонтальные и вертикальные границы AFIZ Северодонецк не применяются.

СИМФЕРОПОЛЬ (Международный).

TWY J и участок TWY D от TWY E до TWY J рулежные огни сняты с эксплуатации.

- Конец -

Об изменениях в публикации аэронавигационных данных на аэронавигационных картах (схемах) аэродромов, входящих в Сборники № 12.

В связи с приведением к единому стандарту публикации аэронавигационных данных на аэронавигационных картах (схемах) в АИП и сборниках аэронавигационной информации, ФГУП «ЦАИ» информирует о том, что публикация названий радионавигационных средств/систем будет осуществляться латинскими буквами.

Внедрение нового формата плана полета (FPL) ICAO и сообщений службы организации воздушного движения (ATS).

1. Вступление.

- 1.1. Международная организация гражданской авиации (ICAO) Поправкой 1 в Правила аэронавигационного обслуживания - Организация воздушного движения (PANS-ATM, Doc 4444, издание 15) опубликовала изменения в содержании и формате плана полета (FPL) и сообщений службы организации воздушного движения (ATS), которые на постоянной основе повсеместно вводятся в действие с 15 ноября 2012 года.
- 1.2. Изменения вызваны необходимостью заранее сообщать о движении воздушных судов и выполнять требования автоматизированных систем по организации воздушного движения (ATM).
- 1.3. Начиная с 12 ноября 2012 года в 0000 по Гринвичу(UTC) все планы полета для Правил полета по приборам (IFR) и Правил визуального полета (VFR) должны обрабатываться с учетом НОВОГО содержания и формата. Планы полета с ТЕКУЩИМ содержанием и форматом будут приниматься до 15 ноября 2012 года до 0000 по Гринвичу (UTC). Планы полетов для IFR и VFR, использующие ТЕКУЩЕЕ содержание и формат, обработанные после 0000 по Гринвичу 15 ноября 2012 года приниматься не будут.

2. Определения.

- 2.1. Действующий формат плана полета ICAO и формат сообщений службы организации воздушного движения содержится в Doc 4444, издание 15.
 - 2.2. Новый формат плана полета ICAO и формат сообщений службы организации воздушного движения (ATS), публикуется в Поправке 1 к Doc 4444, издание 15.
- ### 3. Изменения в содержании и формате плана полета ICAO.
- Существенные изменения внесены в следующие пункты плана полета:
- Пункт 7 – Оознавательный индекс воздушного судна.
 - Пункт 10 – Оборудование и возможности.
 - Пункт 18 – Прочая информация.
- Поправки к положениям ICAO по планированию полета доступны на сайте Европейского и Североатлантического бюро ICAO: www.paris.icao.int по ссылкам «Other Meetings, Seminars&Workshops», «FPL 2012 ICAO EUR Region Plan», «Documentation related to FPL 2012 Amendment»

**Вниманию пользователей
сборниками № 12 и № 13 ФГУП «ЦАИ»!**

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 4

ФГУП ЦАИ

13 декабря 2012 г.

В настоящее время сборники № 12 и № 13 ФГУП «ЦАИ» издаются на основании АИП государств, аэропорты которых включены в эти сборники. Это налагает особенности на их издание, связанные с использованием английского языка, более широкого применения правил этих государств, а также стандартов и рекомендаций ИКАО. Принято решение об издании этих сборников Отделом международной аэронавигационной информации ФГУП «ЦАИ».

Настоящим Бюллетенем информируем всех пользователей о том, что в 2013 году поправки к сборникам № 12 и № 13 ФГУП «ЦАИ» будут издаваться, как и раньше, один раз в месяц с вводом информации в дату АИРАК в общем порядке выпуска поправок к международным сборникам ФГУП «ЦАИ» с указанием на листе номера и даты издания предыдущей поправки.

Первая поправка планируется к изданию под номером **01/13 на 10 января 2013 года**. Остальные поправки будут издаваться в соответствии с представленным листом учета поправок на 2013 год.

Ваши предложения по формированию, замечания по содержанию информации и ведению сборников №№ 12 и 13 просим направлять по адресам:

Почтовый адрес: 125364, Москва,
ул. Свободы, 67,
ФГУП «ЦАИ»
Телеграфный: УУУУЫОЫЬ
Телефон: 8 (499) 492-31-31, 8 (499) 492-82-81
Факс: 8 (495) 948-59-09
E-mail: office@caica.ru; omi@caica.ru
Web: www.caica.ru

- Конец -

ФГУП «ЦАИ»

15 ноября 2012 г

ВНИМАНИЕ!

Уважаемые пользователи сборника № 12.

Информируем Вас о том, что поправка Украины AIRAC AIP – AMDT 07/12 с датой ввода в действие 13 декабря 2012 года имеет большой объем информации, затрагивающей все воздушное пространство Украины и аэродромные зоны.

В связи с этим часть информации по аэропортам Украины не вошла в поправку 181 к сборнику № 12 и будет издана дополнительной поправкой 182, которая будет размещена на сайте ФГУП «ЦАИ» в разделе «Информация - Новости» не позднее 12 декабря 2012 года, о чем будет издан NOTAM.

Также для Вашей информации поправка Украины AIRAC AIP – AMDT 07/12 заблаговременно будет представлена на сайте <http://www.caica.ru> ФГУП «ЦАИ» в разделе «Информация - Новости».

О готовности поправок 181 и 182 к рассылке будет сообщено установленным порядком на сайте ФГУП «ЦАИ» в разделе «Информация – Документы к рассылке».

Благодарим за понимание!

Отдел международной информации ФГУП «ЦАИ».

Тел. 8(499) 492 82 81

E-mail: office@caica.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 06/13

ФГУП «ЦАИ»

01 января 2013 г.

ГРАФИК РАБОТЫ ЗОН ОГРАНИЧЕНИЯ
ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ УКРАИНЫ НА 2013 г.

Период действия с 01 января по 01 июля 2013 года.

SUP 01/13 от 01 января 2013 г. Украины.

Обозначение, название и боковые границы	Границы верхняя/нижняя	Время деятельности. Вид ограничения							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Restriction areas		JAN	FEB	MAR	APR	MAY	JUN		
UK-R601 Ингулец Круг радиусом 2 км с центром в 473950N 0331311E	1500 GND	04,18, 11,25	1,15, 08,22	01,15,29, 07, 22	12,26, 05,19	10,24,03, 17,31	07,21, 14,27	09,00- 12.00 (08.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R606 Петровский Круг радиусом 1.75 км с центром в 481740N 0331907E	1500 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R607 Артемковский Круг радиусом 1.5 км с центром в 482333N 0332436E	1500 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R608 Полтавский 490058N 0333904E – -490516N 0333904E – -490516N 0334102E – -490058N 0334102E – 490058N 0333904E	1500 GND	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	06.00-13.00 (05.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R629 Клесевский Круг радиусом 1 км с центром в 511759N 0265324E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	09.00-12.00 (08.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R631 Короливский Круг радиусом 0.30 км с центром в 481015N 0231000E	1100 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-12.00 (10.00-11.00) и 13.30-14.30 (12.30-13.30) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R632 Шелестове Круг радиусом 0.60 км с центром в 482941N 0224535E	1250 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	10.00-12.00 (09.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R634 Новоселка Круг радиусом 0.30 км с центром в 492718N 0260015E	1300 GND	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	10.00-16.00 (09.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>	

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R635 Корживский Круг радиусом 0.60 км с центром в 490807N 0250224E	1200 GND	MON, TUE, THU	MON, TUE, THU	MON, TUE, THU	MON, TUE, THU	MON, TUE, THU	MON, TUE, THU
		10.00-14.00 (09.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R640 Томашгородский Круг радиусом 0.35 км с центром в 511858N 0270701E	1100 GND	MON- SAT	MON- SAT	MON- SAT	MON- SAT	MON- SAT	MON- SAT
		09.00-16.00 (08.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R642 Ивано-Долинский Круг радиусом 1.25км с центром в 505438N 0261402E	1100 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		10.00-12.00 (09.00-11.00) и 13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R643 Берестовецкий Круг радиусом 0.45 км с центром в 505148N 0261835E	1100 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R644 Полонский Круг радиусом 0.75км с центром в 500831N 0273229E	1150 GND	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI
		09.00-16.00 (08.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R645 Русановский Круг радиусом 0.50 км с центром в 492426N 0272124E	1200 GND	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI
		10.00-14.00 (10.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R653 Селеще-2 Круг 0.40 км с центром в 511254N0265550E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R654 Селеще-1 Круг радиусом 0.35 км с центром в 511223N 0265435E	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R655 Осмаино Круг радиусом 0.15 км с центром в 511206N 0265934E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R671 Помошнянский Круг радиусом 0.70 км с центром в 481353N 0311924E	1100 GND	18 08.00- 13.00 (0700- 1200)	06, 20 08.00- 13.00 (0700- 1200)	14, 20, 29 09.00- 14.00 (0800- 1300)	11, 19, 26 09.00- 15.00 (0800- 1400)	06, 16, 27 10.00- 16.00 (0900- 1500)	07,15,22,27 10.00- 16.00 (0900- 1500)
		<i>Взрывные работы</i>					
UK-R672 Новгородский Круг радиусом 0.70км с центром в 481949N 0324202E	1100 GND	28 08.00- 13.00 (0700- 1200)	13, 22 08.00- 13.00 (0700- 1200)	16, 28 09.00- 14.00 (0800- 1300)	10, 18 09.00- 15.00 (0800- 1400)	8, 20 10.00- 16.00 (0900- 1500)	05, 20 10.00- 16.00 (0900- 1500)
		<i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R673 Капустинский Круг радиусом 0.70 км с центром в 482517N 0313158E	1200 GND	-	-	29 09.00- 14.00 (0800- 1300)		27 10.00- 16.00 (0900- 1500)	27 10.00- 16.00 (0900- 1500)
		<i>Взрывные работы</i>					
UK-R679 Адабашинский Круг радиусом 0.70 км с центром в 482424N 0313025E	1100 GND	24, 25	21, 22	20, 21	18, 19	23, 24	26, 27
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R688 Купчинский Круг радиусом 0.40 км с центром в 511929N 0265342E	1200 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		10.00-13.00 (09.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R689 Томашгородский Круг радиусом 0.70 км с центром в 511821N 0270311E	1250 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		09.00-17.00 (08.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R691 Пивденнобужский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474119N 0311546E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-13.00 (07.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R692 Микитивский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474259N 0311340E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-14.00 (07.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R693 Прибужский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474059N 0311254E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		07.00-13.00 (06.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R694 Первомайский Круг радиусом 0.70 км с центром в 480133N 0304632E	1150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R701 Рыжковский Круг радиусом 1.5 км с центром в 490156N 0333331E	1200 GND	-	05	22	25	24	21
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R702 Жовтокамьянский Круг радиусом 1.5 км с центром в 474750N 0334946E	1000 GND	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU
		08.00-14.00 (07.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R703 Тягинский Круг радиусом 0.35 км с центром в 464659N 0325955E	1000 GND	25	22	22	26	24	27
		06.00-16.00 (05.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R708 Шевченковский Круг радиусом 1.5 км с центром в 474156N 0341133E	1000 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		12.00-13.00 (11.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R709 Васильковский Круг радиусом 1.0 км с центром в 481644N 0360114	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-14.00 (11.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R713 Коломойский Круг радиусом 0.80 км с центром в 480330N 0333131E	1000 GND	17, 24	05, 14, 21	05, 12, 19, 26	02, 09, 18, 25	07, 16, 21, 28	04, 11, 20, 27
		10.00-11.00 (09.00-10.00) и 14.00 -15.00 (13.00 -14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R715 Старокрымский Круг радиусом 0.50 км центром в 450300N 0350511E	1500 GND	-	-	13	10	14	07
		10.00-13.00 (09.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R717 Гниванский Круг радиусом 1.0 км с центром в 490448N 0281945E	1850 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		07.30-10.00 (06.30-09.00) и 12.00-17.00 (11.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R718 Соломирский Круг радиусом 0.85 км с центром в 493058N 0280848E	2150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-16.00 (11.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R720 Крутновский Круг радиусом 0.70 км с центром в 493314N 0275132E	2150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-17.00 (07.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R722 Вербетский Круг радиусом 0.35 км с центром в 484939N 0263719E	1200 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	MON-FRI	MON-FRI	TUE, FRI
		12.00- 15.00 (11.00- 14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R723 Шматкивский Круг радиусом 1.5 км с центром в 485756N 0334648E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R724 Гуменский Круг радиусом 1.0 км с центром в 484617N 0263848E	1200 GND	WED, FRI	WED, FRI	TUE, THU FRI, SAT	MON, TUE THU, FRI, SAT	MON, TUE THU, FRI, SAT	MON, TUE, THU, FRI, SAT
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R725 Рафаливский Круг радиусом 1.0 км с центром в 511347N 0260311E	1250 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN
		10.00-17.00 (09.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R726 Клесевский-1 Круг радиусом 0.45 км с центром в 511922N 0265320E	1100 GND	11	4	28	4	15	12
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R727 Клесевский-2 Круг радиусом 0.30 км с центром в 512034N 0265321E	1050 GND	23	13	14	4	22	19
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R728 Клесевский-3 Круг радиусом 0.45 км с центром в 512003N 0265330E	1050 GND	14	13	14	4	22	12
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R729 Выривский Круг радиусом 1.85 с центром в 511412N 0265539E	1300 GND	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI
		11.00-16.00 (10.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R731 Головчинский Круг радиусом 0.40 км с центром в 492543N 0272838E	1250 GND	-	28	28	25	30	27
		08.00-15.00 (07.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R733 Писареский Круг радиусом 1.0 км с центром в 493101N 0282723E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R737 Самчинецкий Круг радиусом 1.0 км с центром в 485206N 0290524E	1100 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R738 Семенкивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 485036N 0290730E	1200 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R741 Александривский Круг радиусом 1.0 км с центром в 473947N 0311510E	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R742 Томашгородский -3 Круг радиусом 1.0 км с центром в 511800N 0270500E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R745 Софиивский -1 Круг радиусом 1.2 км с центром в 474130N 0322259E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		07.00-15.00 (06.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R748 Шепетивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 501200N 0271200E	1200 GND	3, 15, 27	2, 14, 28	3, 15, 27	2, 14, 28	3, 15, 27	2, 14, 28
		14.00-17.00 (13.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R750 Кошиевский Круг радиусом 1.5 км с центром в 500937N 0295630E	1000 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		10.00-14.00 (09.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R752 Салкивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 481429N 0295948E	1050 GND	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN
		11.00-15.00 (10.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R754 Выривский Круг радиусом 0.70 с центром в 511429N 0265602	1150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R755 Токмакский Круг радиусом 1.0 км с центром в 471542N 0355616E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		12.00-14.00 (11.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R762 Смотрич Круг радиусом 0.6 км с центром в 485537N 0263351E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R764 Новосинявский Круг радиусом 1.0 км с центром в 493157N 0274737E	1200 GND	30	28	28	25	30	27
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работ</i>					
UK-R766 Копийчанский Круг радиусом 0.50 км с центром в 490345N 0315657E	1050 GND			19			12
		11.00-14.00 (10.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R769 Завиричья Круг радиусом 1.0 км с центром в 511820N 0265950E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		06.00-16.00 (05.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R771 Шумиловский-1 Круг радиусом 0.3 км с центром в 482921N 0294002E	1100 GND	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU
		0700-13.00 (06.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R775 Тельмановский Круг радиусом 0.63 км с центром в 472715N 0374931E	1000 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		08.00-18.00 (07.00-17.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R781 Карповский 475045N 0382943E – -475120N 0383009E – -475040N 0383226E – -474949N 0383209E – 475045N 0382943E	1050 GND	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R785 Торезский Круг радиусом 1.0 км с центром в 480005N 0383509E	1350 GND	22	26	26	23	28	25
		11.00-16.00 (10.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R790 Малоскеливское Круг радиусом 0.35 км с центром в 485542N 0330953E	1100 GND	WED	WED	WED	WED	WED	WED
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R791 Миколаевский Круг радиусом 0.30 км с центром в 482815N 0380119E	900 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI
		08.00-14.00 (07.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					

- Конец -

**Вниманию руководителей летных,
навигационных служб, САИ, летного состава,
всех пользователей сборниками № 12 и № 13 ФГУП «ЦАИ»!**

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 07/13

ФГУП «ЦАИ»

2 мая 2013 г.

О публикации аэронавигационных данных на схемах в сборниках № 12 и № 13 в соответствии с терминологией ИКАО и АИП государств.

В настоящее время сборники № 12 и № 13 ФГУП «ЦАИ» издаются на основании информации, публикуемой в АИП государств, аэропорты которых включены в эти сборники, на русском языке.

В связи с расширенным использованием в АИП этих государств английского языка, ФГУП «ЦАИ» планирует приступить к планомерному переизданию схем аэродромов, включенных в сборники № 12 и № 13, с частичным использованием основных сокращений и терминов ИКАО, представляемых в АИП этих государств, на английском языке.

Расширенный объем информации по изменениям планируется публиковать путем издания очередных поправок. До полного переиздания листов в сборниках допускается существование идентичной информации, как в новом, так и в старом виде.

Планируемые к использованию сокращения, включенные в Общий раздел сборников, и образцы схем аэродромов для Вашего анализа размещены на сайте ФГУП «ЦАИ» в разделе «Информация/Новости»

Ваши предложения по формированию сборников, замечания по содержанию информации и целесообразности переиздания схем в сборниках № 12 и № 13 с предлагаемыми изменениями просим направлять в любой из адресов:

Почтовый адрес: 125364, Москва,
ул. Свободы,67,
ФГУП «ЦАИ»
Телеграфный: УУУУЫОЫЬ
Телефон: 8 (499) 492-31-31, 8 (499) 492-82-81
Факс: 8 (495) 948-59-09
E-mail: office@caica.ru; omi@caica.ru
Web: www.caica.ru

- Конец -

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 08/13

ФГУП ЦАИ

11 апреля 2013 г.

Порядок установки давления QNH на высотомере и общая высота перехода

(в соответствии с AIC 01/13 от 04 апреля 2013 Республики Беларусь)

1. Общие положения

В целом порядок установки высотомера соответствует Doc 8168, Vol. I, Part 6 и приводится полностью ниже.

Высота перехода приводится на схемах.

Информация о температуре и давлении QNH, которые используются для определения требуемой высоты пролета местности, предоставляются в сообщениях ATIS/MET.

Значения QFE предоставляются соответствующим органом ОВД по запросу.

Значения QNH приводятся в гектопаскалях.

2. Основной порядок установления высотомера

2.1. Общие положения

2.1.1. В пределах FIR Минск установлена абсолютная высота перехода (transition altitude) 6000' (1850 м) для всех TMA и воздушного пространства вне TMA.

2.1.2. В пределах FIR Минск (QNH) эшелон перехода устанавливается:

QNH (hPA)	Ниже 977.2	От 977.2 до 1013.2	1013.3 или выше
Эшелон перехода	FL90	FL80	FL70

2.1.3. Вертикальное положение ВС в пространстве на или ниже абсолютной высоты перехода выражается в терминах «абсолютные высоты - altitudes», тогда как вертикальное положение в пространстве на или выше эшелона перехода выражается в терминах «эшелоны полета – flight levels».

При прохождении переходного слоя при снижении вертикальное положение выражается термином «абсолютная высота – altitude», а при наборе высоты - терминами «эшелоны полета – flight levels».

Определение уровней полета должно основываться:

1. На давлении на уровне моря (QNH) на аэродроме и в пределах воздушного пространства ниже эшелона перехода в TMA и вне его.

2. На атмосферном давлении на уровне превышения аэродрома (QFE) в TMA, которое должно предоставляться органами УВД (АТС) по запросу.

3. На стандартном атмосферном давлении (QNE) при выполнении полета на или выше эшелона перехода.

2.1.4. Нулевой эшелон полета расположен на уровне, где атмосферное давление имеет величину 1013.2 hPA (760 мм рт. ст.).

Первым последовательным эшелонем полета в воздушном пространстве, в котором ответственность за обслуживание воздушного движения возлагается на органы ОВД (АТС) Республики Беларусь, является FL 70.

2.2. Взлет и набор высоты

2.2.1. До взлета производится установка значения QNH на высотомере, которое предоставляется экипажу ВС в диспетчерском разрешении на руление. Значение QFE будет выдаваться только по запросу.

2.2.2. Вертикальное положение ВС в пространстве в период набора высоты выражается в терминах «абсолютная высота - altitude» до достижения абсолютной высоты перехода, выше которой вертикальное положение выражается в терминах «эшелон полета – flight levels».

2.3. Полеты по ППП/ПВП (IFR/VFR) выше FL 70 должны выполняться на таких эшелонах полета, которые соответствуют магнитным путевым углам, указанным в таблице ниже, таким образом, чтобы обеспечить требуемую высоту пролета местности:

	000° - 179°		180° - 359°	
	IFR	VFR	IFR	VFR
Эшелоны полета	70	75	80	85
	90	95	100	105
	...	и т.д.	...	и т.д.
	270		280	
	290		300	
	и т.д.		и т.д.	

2.4. Заход на посадку и посадка

2.4.1. Установка значения QNH на высотомере производится на основе данных, которые предоставляются в разрешении на выполнение захода на посадку и при получении разрешения на вход в зону визуального маневрирования (круг полетов).

2.4.2 Значение QFE для установки на высотомере будет предоставляться только по запросу.

2.4.3. Вертикальное положение ВС в пространстве в процессе выполнения захода на посадку контролируется значением номера эшелона полета до достижения эшелона перехода, ниже которого контроль вертикального положения ВС осуществляется по значениям абсолютной высоты полета.

2.5. Уход на второй круг

2.5.1. В случае ухода на второй круг должны применяться положения, указанные в пунктах 2.1.2, 2.2 и 2.3 выше.

4.1. Планирование полетов

4.1.1. Таблица крейсерских эшелонов полета ИКАО применяется в воздушном пространстве Республики Беларусь, начиная от FL 70 (эшелон перехода) и выше.

4.1.2. При планировании полетов ниже эшелона перехода в пределах CTR (ТМА), высоты полета ВС должны быть указаны в плане полета в терминах «абсолютная высота (QNH) - altitude».

Ваши предложения по формированию сборников ФГУП «ЦАИ», замечания по содержанию информации просим направлять в любой из адресов:

Почтовый адрес: 125364, Москва,
ул. Свободы, 67,
ФГУП «ЦАИ»
Телеграфный: УУУУЫОЫЬ
Телефон: 8 (499) 492-31-31, 8 (499) 492-82-81
Факс: 8 (495) 948-59-09
E-mail: office@caica.ru; omi@caica.ru
Web: www.caica.ru

ИНФОРМАЦИОННЫЙ БЮЛЛЕТЕНЬ № 09/13

ФГУП «ЦАИ»

01 июля 2013 г.

ГРАФИК РАБОТЫ ЗОН ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ В ВОЗДУШНОМ ПРОСТРАНСТВЕ УКРАИНЫ НА 2013 г.

Период действия с 01 июля по 31 декабря 2013 года.

SUP 05/13 от 01 июля 2013 г. Украины.

Обозначение, название и боковые границы	Границы верхняя/нижняя	Время деятельности. Вид ограничения							
		1	2	3	4	5	6	7	8
Restriction areas		JUL	AUG	SEP	OCT	NOV	DEC		
UK-R601 Ингулец Круг радиусом 2 км с центром в 473950N 0331311E	1500 GND	05,12, 19,26	2,09,16, 23,30	06,13, 20,27	04,11, 18,25	01,08,15, 22,29	06,13, 20,27	09.00- 12.00 (08.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R606 Петровский Круг радиусом 1.75 км с центром в 481740N 0331907E	1500 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R607 Артемовский Круг радиусом 1.5 км с центром в 482333N 0332436E	1500 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R608 Полтавский -490058N 0333904E – -490516N 0333904E – -490516N 0334102E – -490058N 0334102E – -490058N 0333904E	1500 GND	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	TUE, THU, FRI, SUN	06.00-13.00 (05.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R629 Клесевский Круг радиусом 1 км с центром в 511759N 0265324E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	09.00-12.00 (08.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R631 Королевский Круг радиусом 0.30 км с центром в 481015N 0231000E	1100 GND	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	MON-SUN	11.00-12.00 (10.00-11.00) и 13.30-14.30 (12.30-13.30) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R632 Шелестове Круг радиусом 0.60 км с центром в 482941N 0224535E	1250 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	10.00-12.00 (09.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>	
UK-R634 Новоселка Круг радиусом 0.30 км с центром в 492718N 0260015E	1300 GND	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	MON, FRI	10.00-16.00 (09.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>	

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R635 Корживский Круг радиусом 0.60 км с центром в 490807N 0250224E	1200 GND	MON,TUE, THU	MON,TUE, THU	MON,TUE, THU	MON,TUE, THU	MON,TUE, THU	MON,TUE, THU
		10.00-14.00 (09.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R640 Томашгородский Круг радиусом 0.35 км с центром в 511858N 0270701E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		09.00-16.00 (08.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R642 Ивано-Долинский Круг радиусом 1.25км с центром в 505438N 0261402E	1100 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		10.00-12.00 (09.00-11.00) и 13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R643 Берестовецкий Круг радиусом 0.45 км с центром в 505148N 0261835E	1100 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R644 Полонский Круг радиусом 0.75км с центром в 500831N 0273229E	1150 GND	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI
		09.00-16.00 (08.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R645 Русановский Круг радиусом 0.50 км с центром в 492426N 0272124E	1200 GND	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI	THU, FRI
		11.00-15.00 (10.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R653 Селеще-2 Круг 0.40 км с центром в 511254N0265550E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R654 Селеще-1 Круг радиусом 0.35 км с центром в 511223N 0265435E	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R655 Осмаино Круг радиусом 0.15 км с центром в 511206N 0265934E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R671 Помошнянский Круг радиусом 0.70 км с центром в 481353N 0311924E	1100 GND	9,18,25 10.00- 16.00 (0900- 1500)	08,14,21 10.00- 16.00 (0900- 1500)	5,17,24 10.00- 16.00 (0900- 1500)	9,18,25 10.00- 14.00 (0900- 1300)	14,19,27 10.00- 14.00 (0900- 1300)	09,18 10.00-13.00 (0900-1200)
		<i>Взрывные работы</i>					
UK-R672 Новгородский Круг радиусом 0.70км с центром в 481949N 0324202E	1100 GND	10, 24 10.00- 16.00 (0900- 1500)	12, 20 10.00- 16.00 (0900- 1500)	06, 19 10.00- 16.00 (0900- 1500)	11, 22 10.00- 14.00 (0900- 1300)	13, 22 10.00- 14.00 (0900- 1300)	13 10.00- 13.00 (0900- 1200)
		<i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R675 Завалинский Круг радиусом 0.70 км с центром в 481232N 0500545E	1100 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R679 Адабашинский Круг радиусом 0.70 км с центром в 482424N 0313025E	1100 GND	18, 19	15, 16	19, 20	17, 18	14, 15	7, 8, 26, 27
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R688 Купчинский Круг радиусом 0.40 км с центром в 511929N 0265342E	1200 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		10.00-13.00 (09.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R689 Томашгородский Круг радиусом 0.70 км с центром в 511821N 0270311E	1250 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		09.00-17.00 (08.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R691 Пивденнобужский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474119N 0311546E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-13.00 (07.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R692 Микитивский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474259N 0311340E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-14.00 (07.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R693 Прибужский Круг радиусом 0.70 км с центром в 474059N 0311254E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		07.00-13.00 (06.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R694 Первомайский Круг радиусом 0.70 км с центром в 480133N 0304632E	1150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R701 Рыживский Круг радиусом 1.5 км с центром в 490156N 0333331E	1200 GND	25	–	12	30	–	11
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R702 Жовтокам'янський Круг радиусом 1.5 км с центром в 474750N 0334946E	1000 GND	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU
		08.00-14.00 (07.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R703 Тягинский Круг радиусом 0.35 км с центром в 464659N 0325955E	1000 GND	26	23	27	25	22	26
		06.00-16.00 (05.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R707 Бехинский Круг радиусом 2.0 км с центром в 510436N 0284150E	1150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		11.00-16.00 (10.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R708 Шевченковский Круг радиусом 1.5 км с центром в 474156N 0341133E	1000 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		12.00-13.00 (11.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R709 Василькивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 481644N 0360114	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-14.00 (11.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R711 Новопавлинский Круг радиусом 1.5 км с центром в 473924N 0342630E	1000 GND	30	08,13,27, 30	17, 19	29, 31	–	11, 13
		14.00-15.00 (13.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R713 Коломойский Круг радиусом 0.80 км с центром в 480330N 0333131E	1000 GND	02, 09, 18, 25	06, 15, 22, 27	05, 12, 17, 24	03, 10, 19, 24	05, 14, 19, 26	03, 10, 17, 24
		10.00-11.00 (09.00-10.00) и 14.00 -15.00 (13.00 -14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R715 Старокрымский Круг радиусом 0.50 км центром в 450300N 0350511E	1500 GND	04, 25	08, 29	10, 24	9, 30	14, 29	12, 27
		10.00-13.00 (09.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R717 Гниванский Круг радиусом 1.0 км с центром в 490448N 0281945E	1850 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		07.30-10.00 (06.30-09.00) и 12.00-17.00 (11.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R718 Соломирский Круг радиусом 0.85 км с центром в 493058N 0280848E	2150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-16.00 (11.00-17.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R720 Крутневский Круг радиусом 0.70 км с центром в 493314N 0275132E	2150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-17.00 (07.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R722 Вербетский Круг радиусом 0.35 км с центром в 484939N 0263719E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		12.00-15.00 (11.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R723 Шматовский Круг радиусом 1.5 км с центром в 485756N 0334648E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		11.00-13.00 (10.00-12.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R724 Гуменский Круг радиусом 1.0 км с центром в 484617N 0263848E	1200 GND	MON,TUE, THU, FRI, SAT	MON,TUE, THU, FRI, SAT	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R725 Рафаливский Круг радиусом 1.0 км с центром в 511357N 0260314E	1250 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		06.00-16.00 (05.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R726 Клесевский-1 Круг радиусом 0.45 км с центром в 511922N 0265320E	1100 GND	25	12	4	2	14	11
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R727 Клесевский-2 Круг радиусом 0.30 км с центром в 512034N 0265321E	1050 GND	30	21	19	23	27	25
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R728 Клесевский-3 Круг радиусом 0.45 км с центром в 512003N 0265330E	1050 GND	30	21	18	16	20	25
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R729 Вырывский Круг радиусом 1.85 с центром в 511412N 0265539E	1300 GND	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI	MON, WED, FRI
		11.00-16.00 (10.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R731 Головчинский Круг радиусом 0.40 км с центром в 492543N 0272838E	1250 GND	25	29	26	31	28	26
		08.00-15.00 (07.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R732 Поляский Круг радиусом 1.0 км с центром в 511447N 0260112E	1250 GND	5, 26	8, 23	6, 25	7, 23	8, 22	5, 27
		11.00-14.00 (10.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R733 Писареский Круг радиусом 1.0 км с центром в 493101N 0282723E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		10.00-15.00 (09.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R737 Самчинецкий Круг радиусом 1.0 км с центром в 485206N 0290524E	1100 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R738 Семенкивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 485036N 0290730E	1200 GND	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI	TUE-FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R741 Александривский Круг радиусом 1.0 км с центром в 473947N 0311510E	1050 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R742 Томашгородский -3 Круг радиусом 1.0 км с центром в 511800N 0270500E	1100 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R745 Софиевский -1 Круг радиусом 1.2 км с центром в 474130N 0322259E	1200 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		07.00-15.00 (06.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R748 Шепетивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 501200N 0271200E	1200 GND	TUE,WED, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI	TUE,THU, FRI
		14.00-17.00 (13.00-16.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R750 Кошиевский Круг радиусом 1.5 км с центром в 500937N 0295630E	1000 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		10.00-14.00 (09.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R752 Салкивский Круг радиусом 1.0 км с центром в 481429N 0295948E	1050 GND	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN	TUE-SUN
		11.00-15.00 (10.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R754 Вырывский Круг радиусом 0.70 с центром в 511429N 0265602	1150 GND	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI	MON-FRI
		08.00-16.00 (07.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R755 Токмакский Круг радиусом 1.0 км с центром в 471542N 0355616E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		11.00-14.00 (10.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R762 Смотрич Круг радиусом 0.60 км с центром в 485537N 0263351E	1200 GND	MON,FRI	MON,FRI	MON,FRI	MON,FRI	MON,FRI	MON,FRI
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R764 Новосинявский Круг радиусом 0.60 км с центром в 493157N 0274737E	1200 GND	25	29	26	31	28	19
		13.00-15.00 (12.00-14.00) <i>Взрывные работ</i>					
UK-R766 Копийчанский Круг радиусом 0.50 км с центром в 490345N 0315657E	1050 GND		20			24	
		11.00-14.00 (10.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					

1	2	3	4	5	6	7	8
UK-R769 Завиричья Круг радиусом 1.0 км с центром в 511820N 0265950E	1100 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		06.00-16.00 (05.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R771 Шумиловский-1 Круг радиусом 0.30 км с центром в 482921N 0294002E	1100 GND	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU	TUE-THU
		0700-13.00 (08.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R775 Тельмановский Круг радиусом 0.63 км с центром в 472715N 0374931E	1000 GND	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT	MON-SAT
		08.00-18.00 (07.00-17.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R781 Карповский 475045N 0382943E – -475120N 0383009E – -475040N 0383226E – -474949N 0383209E – -475045N 0382943E	1050 GND	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU	TUE, THU
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R785 Торезский Круг радиусом 1.0 км с центром в 480005N 0383509E	1350 GND	25	29	26	24	28	24
		11.00-16.00 (10.00-15.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R787 Первомайский Круг радиусом 0.50 км с центром в 472534N 0380518E	1200 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI
		08.00-10.00 (07.00-09.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R790 Малоскеливское Круг радиусом 0.35 км с центром в 485542N 0330953E	1100 GND	WED	WED	WED	WED	WED	WED
		08.00-12.00 (07.00-11.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R791 Миколаевский Круг радиусом 0.30 км с центром в 482815N 0380119E	900 GND	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI	TUE, FRI
		08.00-15.00 (07.00-14.00) <i>Взрывные работы</i>					
UK-R793 Димитриевский Круг радиусом 0.60 км с центром в 473306N 0373135E	1150 GND	WED, FRI	WED, FRI	WED, FRI	WED, FRI	WED, FRI	WED, FRI
		12.00-14.00 (11.00-13.00) <i>Взрывные работы</i>					

СОДЕРЖАНИЕ

Термины и их определения	1
Сокращения	17
Обозначения на схеме района аэродрома (аэроузла)	25
Обозначения на схеме подхода и выхода	33
Обозначения на схеме аэродрома	39
Обозначения на схеме захода на посадку	49
Обозначения на РНК	55
Стандартное светооборудование аэродромов	59
Стандартная маркировка ВПП и РД	69

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

В данном Сборнике приведены только те термины, которые имеют отношение к содержанию данного Сборника.

АБСОЛЮТНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ (ОСА) ИЛИ ОТНОСИТЕЛЬНАЯ ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПРЕПЯТСТВИЙ (ОСН) - Минимальная абсолютная высота или минимальная относительная высота над превышением соответствующего порога ВПП или в соответствующих случаях над превышением аэродрома, используемая для обеспечения соблюдения соответствующих критериев пролета препятствий.

АВТОМАТИЧЕСКИЙ РАДИОПЕЛЕНГАТОР (АРП) - Ультракотковолновый пеленгатор, осуществляющий автоматическое измерение и индикацию радиопеленга объекта, излучающего радиосигнал, на частоту которого он настроен. АРП выдает магнитный азимут.

АЗИМУТ ВОЗДУШНОГО СУДНА (ОРИЕНТИРА) - Угол, заключенный между северным направлением истинного или магнитного меридиана, проходящего через контрольный пункт и направлением на воздушное судно.

АЭРОДРОМ - Участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

АЭРОДРОМ ГОРНЫЙ - Аэродром, расположенный на местности с пересеченным рельефом и относительными превышениями 500 м и более в радиусе 25 км от контрольной точки аэродрома (КТА), а также аэродром, расположенный на высоте 1000 м и более над уровнем моря.

АЭРОДРОМ ЗАПАСНОЙ - Аэродром, предназначенный для посадки воздушного судна в случае, когда использование аэродрома назначения невозможно. Запасным может быть также и аэродром вылета.

АЭРОДРОМ НАЗНАЧЕНИЯ - Аэродром, на котором посадка воздушного судна предусмотрена планом полета или заданием на полет. Аэродромы назначения подразделяются на аэродромы промежуточной и конечной посадки.

АЭРОПОРТ - Комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование, авиационный персонал и других работников.

АЭРОУЗЕЛ – объединение близкорасположенных районов аэродромов (вертодромов), которые имеют общие границы и организация полетов с которых требует согласования и координирования.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ ДАННЫЕ – сведения об аэродромах, аэроузлах, элементах структуры воздушного пространства и средствах радиотехнического обеспечения, необходимые для организации и выполнения полетов.

АЭРОНАВИГАЦИОННАЯ ИНФОРМАЦИЯ – информация, полученная в результате подборки, анализа и форматирования аэронавигационных данных.

БЕЗОПАСНАЯ ВЫСОТА ПОЛЕТА - Высота полета, исключающая столкновение воздушного судна с земной (водной) поверхностью или препятствиями на ней.

БОКОВОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ - рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по расстоянию или угловому смещению между линиями пути.

ВЕКТОРЕНИЕ - Обеспечение навигационного наведения ВС посредством указания определенных курсов на основе использования системы наблюдения ОВД.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ – рассредоточение воздушных судов по высоте на установленные интервалы.

ВЕРТОДРОМ - Участок земли или определенный участок поверхности сооружения, предназначенный полностью или частично для взлета, посадки, руления и стоянки вертолетов.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ВЗЛЕТНАЯ ДИСТАНЦИЯ САМОЛЕТА -

Расстояние по горизонтали, проходимое самолетом от точки старта до точки, над которой самолет набирает высоту не менее 10.7 м (35 футов) над рельефом местности по курсу взлета.

ВЗЛЕТНАЯ ДИСТАНЦИЯ ВЕРТОЛЕТА -

Расстояние по горизонтали, проходимое вертолетом от точки старта, высоты зависания при вертикальном взлете или точки начала разбега, до точки, в которой несущий винт вертолета перешел на режим косой обдувки и вертолет выполнил набор не менее высоты 10.7 м (35 футов) над рельефом местности по курсу взлета.

ВЗЛЕТНО - ПОСАДОЧНАЯ ПОЛОСА

(ВПП) - Часть аэродрома, предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки воздушных судов.

ВИДИМОСТЬ(ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ) - Максимальное расстояние, с которого видны и опознаются объекты.

ВИДИМОСТЬ НА ВПП (ДАЛЬНОСТЬ ВИДИМОСТИ НА ВПП) (RVR) - Максимальное расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры. За видимость на ВПП ночью принимается видимость световых ориентиров.

ВИДИМОСТЬ ПОЛЕТНАЯ - Видимость из кабины воздушного судна в полете.

ВИДИМОСТЬ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ -

Горизонтальная видимость, определяемая метеорологической службой с помощью технических средств или визуально по ориентирам видимости.

ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ -

Заход на посадку, когда пространственное положение воздушного судна и его местоположение определяются экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений.

ВОЗДУШНАЯ ТРАССА (ВТ) - Контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине.

ВСЕМИРНОЕ КООРДИНИРОВАННОЕ ВРЕМЯ

(UTC) - Атомное время, откорректированное в целях максимального его приближения к среднему солнечному времени гринвичского меридиана.

ВСЕНАПРАВЛЕННЫЙ РАДИОМАЯК

(PMA/PMД) - Наземное электронное навигационное средство, используемое для измерения магнитного азимута воздушного судна от всенаправленного радиомаяка. PMA радиомаяк азимутальный с форматом сигнала VOR, PMД радиомаяк дальномерный с форматом сигнала DME/N.

ВСЕНАПРАВЛЕННЫЙ РАДИОМАЯК

(VOR) - Наземное электронное навигационное средство, используемое для измерения магнитного азимута воздушного судна от всенаправленного радиомаяка.

ВЫСОТА НИЖНЕЙ ГРАНИЦЫ ОБЛАКОВ (Ннго)

- Расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков.

ВЫСОТА ПЕРЕХОДА (Нпер)

- Высота, установленная для перевода шкалы давления барометрического высотомера на стандартное давление при наборе высоты полета.

ВЫСОТА ПОЛЕТА (Н)

- Общий термин, означающий расстояние по вертикали от определенного уровня до воздушного судна.

В зависимости от уровня начала отсчета различают высоты:

ИСТИННУЮ - от точки на земной (водной) поверхности, расположенной непосредственно под объектом измерения, до этого объекта;

ОТНОСИТЕЛЬНУЮ - от выбранного уровня относительно которого производится измерение;

АБСОЛЮТНУЮ - от уровня моря. выбранного за начало отсчета.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ВЫСОТА ПРИНЯТИЯ РЕШЕНИЯ

(ВПР/ДА/Н) - Высота, установленная для точного захода на посадку, на которой должен быть начат маневр ухода на второй круг в случае, если до достижения этой высоты командиром воздушного судна не был установлен необходимый визуальный контакт с ориентирами для продолжения захода на посадку или положение воздушного судна в пространстве, или параметры его движения не обеспечивают безопасности посадки.

ВЫСОТА ПРОЛЕТА ПОРОГА ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ (Нот)

- Высота пролета воздушным судном порога взлетно-посадочной полосы при выдерживании глиссады.

ВЫСОТА РЕЛЬЕФА (Нрел)

– Абсолютная высота рельефа местности.

ВЫХОД

- Название схемы в сборнике ФГУП ЦАИ, на которой опубликован действующий маршрут вылета, связывающий аэродром или определенную ВПП с точкой в районе аэродрома или на воздушной трассе, в которой начинается этап полета по маршруту.

ГЛИССАДА

- Профиль снижения, установленный для вертикального наведения на конечном этапе захода на посадку.

ГЛОБАЛЬНАЯ НАВИГАЦИОННАЯ СПУТНИКОВАЯ СИСТЕМА (GNSS)

- Глобальная система определения местоположения и времени, которое включает одно или несколько созвездий спутников, а также сочетание комбинаций нескольких составляющих, размещенных на земле (GBAS), спутниках (SBAS) и на борту воздушного судна (ABAS).

Дополнение (SBAS) - глобальная система с зоной действия до нескольких тысяч км.

Дополнение (GBAS) - локальная система, функционирующая в зоне действия до нескольких десятков км, содержит контрольно-корректирующую станцию (ККС), антенна которой установлена в точке с координатами, измеренными с высокой (сантиметровой) точностью.

GNSS может обеспечивать навигацию на маршруте, точный заход на посадку по 1 категории (в перспективе по 2 и 3 категориям).

ГЛОБАЛЬНАЯ СИСТЕМА ОПРЕДЕЛЕНИЯ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ (GPS)

- Спутниковая радионавигационная система определения местоположения, работающая в режиме реального времени под контролем военного ведомства США с использованием Всемирной геодезической системы (WGS-84).

ГОСУДАРСТВЕННАЯ АВИАЦИЯ

– Авиация, используемая для осуществления военной, пограничной, милицейской, таможенной и другой государственной службы, а также для выполнения мобилизационно-оборонных задач.

ГРАЖДАНСКАЯ АВИАЦИЯ (ГА)

- Авиация, используемая в целях обеспечения потребностей граждан и экономики.

ДАВЛЕНИЕ АТМОСФЕРНОЕ СТАНДАРТНОЕ

- Установленное значение давления 1013.25 гектопаскаля (760 мм ртутного столба или 1013.25 мбар).

ДАВЛЕНИЕ НА АЭРОДРОМЕ

- Атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП.

ДАЛЬНОМЕРНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ (ДМЕ/ДМЕ)

- Радионавигационное средство, используемое для измерения на борту воздушного судна наклонной дальности от наземного радиомаяка.

ДАЛЬНОСТЬ ПО ДМЕ/ДМЕ (D)

- Дальность, измеряемая по линии прямой видимости (наклонная дальность), от источника сигнала ДМЕ до приемной антенны.

ДИСПЕТЧЕРСКИЙ РАДИОЛОКАТОР (ДРЛ)

- Наземная радиолокационная станция, предназначенная для управления воздушным движением в районе аэродрома. ДРЛ выдает магнитный азимут и наклонное расстояние от наземной радиолокационной станции до ВС.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ – обслуживание (управление), предоставляемое в целях предотвращения столкновений между воздушными судами и столкновений воздушных судов с препятствиями на площади маневрирования, а также в целях регулирования воздушного движения.

ДИСПЕТЧЕРСКОЕ РАЗРЕШЕНИЕ – разрешение экипажу воздушного судна действовать в соответствии с условиями, доведенными органом обслуживания воздушного движения (управления полетами).

ДОКУМЕНТ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ – публикация, содержащая аэронавигационную информацию.

ЕДИНАЯ СИСТЕМА – Единая система организации воздушного движения Российской Федерации.

ЗАПРЕТНАЯ ЗОНА (..P) - Воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ЗАПРЕЩЕНЫ, за исключением случаев, предусмотренных Федеральными правилами использования воздушного пространства РФ.

ЗАХОД НА ПОСАДКУ ПО РАДИОЛОКАЦИОННОЙ СИСТЕМЕ ПОСАДКИ (РСР) - Заход на посадку (до ВПР), выполняемый под руководством диспетчера.

ЗОНА ВИЗУАЛЬНОГО МАНЕВРИРОВАНИЯ (ЗВМ) - Зона, в пределах которой учитывается запас высоты над препятствиями для воздушных судов, выполняющих визуальный заход на посадку.

ЗОНА ОГРАНИЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ (..R) - Воздушное пространство Российской Федерации установленных размеров, в пределах которого полеты воздушных судов ограничены определенными условиями.

ЗОНА ОЖИДАНИЯ - Воздушное пространство установленных размеров, расположенное, как правило, над радионавигационной точкой аэродрома (района аэродрома, аэроузла), предназначенное для ожидания ВС своей очереди захода на посадку или подхода к аэродрому.

ЗОНА (РАЙОН) ЕДИНОЙ СИСТЕМЫ – Воздушное пространство установленных размеров, в пределах которого оперативные органы Единой системы осуществляют свои функции.

ЗОНАЛЬНАЯ НАВИГАЦИЯ (RNAV) – Метод навигации, позволяющий воздушным судам выполнять полет по любой заданной траектории с использованием технических средств.

ИЛС (ILS) - Система посадки по приборам с использованием электронного наведения по курсу и глиссаде. В состав ИЛС входят курсовой, глиссадный и маркерный радиомаяки.

ИНДЕКС ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (ИНД) - Воздушные суда в зависимости от размаха крыла и колеи шасси индексируются. Диапазоны размаха крыла и колеи шасси относящиеся к каждому индексу приведены в таблице.

Индекс ВС	Параметры м.	
	Размах крыла	Колея шасси
1	Менее 24	Менее 4
2	24 – 32	4 – 6
3	24 – 32	6 – 9
4	32 – 42	9 – 10.5
5	32 – 42	10.5–12.5
6	42 – 60	10.5–14.5

КАТЕГОРИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ (КАТ) - Воздушные суда подразделяются на категории в зависимости от классификационной скорости. Классификационная скорость - скорость пересечения порога ВПП, в 1.3 раза превышающая скорость сваливания в посадочной конфигурации при максимальной сертификационной посадочной массе. Категории ВС обозначаются латинскими буквами А, В, С, D, E. Диапазоны классификационных скоростей и типы ВС, относящиеся к каждой категории, приведены в таблице.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Категория ВС	Классификационная скорость, км/ч	Максимальная скорость при визуальном заходе, км/ч
A	Менее 169	185
B	169-223	250
C	224-260	335
D	261-306	380
E	307-390	445

КЛАСС ВОЗДУШНЫХ СУДОВ - Воздушные суда в зависимости от максимальной взлётной массы классифицируются. Диапазоны максимальной взлётной массы относящиеся к каждому классу приведены в таблице.

Максимальная взлётная масса, т.		
Класс ВС	Самолёты	Вертолёты
1	75 и более	10 и более
2	30 – 75	5 – 10
3	10 – 30	2 – 5
4	Менее 10	Менее 2

КОНЕЧНЫЙ УЧАСТОК ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Участок схемы захода на посадку по приборам, в пределах которого производится выход в створ ВПП и снижение для посадки.

КОНЕЧНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Та часть схемы захода на посадку по приборам, которая начинается в установленной контрольной точке (или точке) конечного этапа захода на посадку, или при отсутствии такой точки:

а) в конце последнего стандартного разворота, разворота на посадочную прямую или разворота на линию пути приближения в схеме типа «ипподром», если такая предусмотрена; или

б) в точке выхода на последнюю линию пути в схеме захода на посадку; и заканчивается в точке района аэродрома, из которой:

- может быть выполнена посадка; или
- начат уход на второй круг.

КОНЕЧНЫЙ ЭТАП УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ - Начинается в точке, где достигнут и может быть сохранен запас высоты над препятствиями 50м и заканчивается в точке, в которой начинается новый заход на посадку, полет в зоне ожидания или возобновляется полет по маршруту.

КОНТРОЛИРУЕМЫЙ АЭРОДРОМ – аэродром, на котором обеспечивается диспетчерское обслуживание аэродромного движения вне зависимости от наличия диспетчерской зоны.

КОНТРОЛИРУЕМОЕ ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО – Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечивается диспетчерское обслуживание.

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА - Точка, фиксируемая бортовым радиооборудованием воздушного судна или наземными средствами, с передачей информации на борт.

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА АЭРОДРОМА - (КТА) - Точка, определяющая местоположение аэродрома в выбранной системе координат.

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (КТК/FAF) - Контрольная точка схемы захода на посадку по приборам, в которой начинается участок конечного этапа захода на посадку (для неточных систем).

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА НАЧАЛЬНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (КТН/IAF) - Контрольная точка, в которой начинается полет в соответствии с установленной процедурой захода на посадку по приборам.

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА ПРОМЕЖУТОЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (КТП/IF) - Контрольная точка, в которой начинается промежуточный этап захода на посадку по приборам.

КОНТРОЛЬНАЯ ТОЧКА СТУПЕНЧАТОГО СНИЖЕНИЯ (КТС/SDF) – Контрольная точка процедуры захода на посадку, до пролета которой снижение ниже указанной высоты не производится.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

КОНЦЕВАЯ ПОЛОСА ТОРМОЖЕНИЯ (КПТ) - Специально подготовленный прямоугольный участок в конце располагаемой дистанции разбега, предназначенный для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета.

ЛЕТНАЯ ПОЛОСА - Часть летного поля аэродрома, включающая ВПП и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для обеспечения взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП, и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета и посадки.

МАГИСТРАЛЬНАЯ РУЛЕЖНАЯ ДОРОЖКА (МРД) - Рулежная дорожка, располагающаяся, как правило, вдоль взлетно-посадочной полосы и обеспечивающая руление воздушного судна от одного конца взлетно-посадочной полосы к другому.

МАРШРУТ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ - Установленный маршрут, который предназначен для направления потока движения в целях обеспечения обслуживания воздушного движения.

МАРШРУТ ПОЛЕТА - Проекция заданной (установленной) траектории полета воздушного судна на земную (водную) поверхность, определенная основными пунктами.

МАРШРУТ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ - Маршрут обслуживания воздушного движения, установленный для воздушных судов, которые могут применять зональную навигацию.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ВОЗДУШНАЯ ТРАССА - Воздушная трасса, открытая для международных полетов.

МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ - Аэропорт, который открыт для приема и отправки воздушных судов, выполняющих международные воздушные перевозки, и в котором осуществляется пограничный и таможенный контроль, а в случаях, уста-

новленных международными договорами Российской Федерации и федеральными законами, и иные виды контроля.

МЕСТНАЯ ВОЗДУШНАЯ ЛИНИЯ (МВЛ) - Контролируемое воздушное пространство (ниже эшелона перехода) в виде коридора, ограниченное по высоте и ширине.

МЕСТО СТОЯНКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА (МС) - Подготовленная площадка на аэродроме, предназначенная для размещения воздушного судна в целях его обслуживания.

МИНИМАЛЬНАЯ ВЫСОТА СНИЖЕНИЯ (МВС/МДА/Н) - Высота, установленная для неточного захода на посадку, ниже которой снижение не может производиться без необходимого визуального контакта с ориентирами.

МИНИМУМ АЭРОДРОМА ДЛЯ ВЗЛЕТА - Устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых разрешается выполнять взлет на воздушном судне данной категории.

МИНИМУМ АЭРОДРОМА ДЛЯ ПОСАДКИ - Устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых разрешается выполнять посадку на воздушном судне данной категории.

МИНИМУМ ВОЗДУШНОГО СУДНА ДЛЯ ВЗЛЕТА - Устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП, позволяющему безопасно производить взлет на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ ВОЗДУШНОГО СУДНА ДЛЯ ПОСАДКИ - Устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), позволяющим безопасно производить посадку на воздушном судне данного типа.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

МИНИМУМ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА ДЛЯ ВЗЛЕТА – Устанавливается по минимально допустимому значению видимости на ВПП и, при необходимости, по высоте нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять взлет на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА ДЛЯ ПОСАДКИ - Устанавливается по минимально допустимым значениям видимости на ВПП и ВПР (МВС), при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять посадку на воздушном судне данного типа.

МИНИМУМ КОМАНДИРА ВОЗДУШНОГО СУДНА ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПОД ОБЛАКАМИ ПО ПВП - Устанавливается по минимально допустимым значениям видимости и высоты нижней границы облаков, при которых командиру воздушного судна разрешается выполнять визуальные полеты на воздушном судне данного типа.

НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Часть захода на посадку по приборам между контрольной точкой начального этапа захода на посадку и контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку, или в соответствующих случаях, контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку.

НАЧАЛЬНЫЙ ЭТАП УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ - Начинается в точке начала ухода на второй круг (MAPt) и заканчивается в точке начала набора высоты (SOC).

НЕЗАВИСИМЫЕ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ВЫЛЕТЫ - Одновременные вылеты с параллельных или почти параллельных оборудованных ВПП.

НЕЗАВИСИМЫЕ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ЗАХОДЫ НА ПОСАДКУ – Одновременные заходы на посадку на параллельные или почти параллельные оборудованные ВПП в тех случаях, когда не установлены минимумы радиолокационного эшелонирования воздушных судов, находящихся на продолжении осевых линий соседних ВПП.

НЕТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ - Заход на посадку по приборам без навигационного наведения по глиссаде, формируемой с помощью электронных средств.

ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ОРЛ) - Радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна. ОРЛ бывают трассовые и района аэродрома. ОРЛ выдает азимут истинный.

ОБОРУДОВАНИЕ СИСТЕМЫ ПОСАДКИ (ОСП) - Оборудование системы посадки для обеспечения привода воздушных судов в район аэродрома и инструментального захода на посадку до высоты, установленной метеоминимумом аэродрома. В ОСП входят ДПРС, БПРС и маркерные радиомаяки.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОВД/ATS) – Полетно-информационное обслуживание, аварийное оповещение, диспетчерское обслуживание.

ОГРАНИЧИТЕЛЬНЫЙ ПЕЛЕНГ - Условная вертикальная плоскость, установленная в воздушном пространстве в целях ограничения полетов по дальности и (или) высоте.

ОПАСНАЯ ЗОНА (..D) - Воздушного пространства установленных размеров, в пределах которой в определенные периоды времени может осуществляться деятельность, представляющая опасность для полетов воздушных судов.

ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ (ОрВД) - Обеспечение возможности эксплуатантам воздушных судов придерживаться планируемого времени вылета и прибытия и выдерживать наиболее предпочтительные профили полета при минимальных ограничениях и без снижения установленной безопасности. ОрВД включает: обслуживание (управление) воздушного движения, организацию потоков воздушного движения, организацию воздушного пространства.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ПЕЛЕНГ РАДИОСТАНЦИИ (ОРИЕНТИРА) - Угол, заключенный между северным направлением меридиана, проходящего через воздушное судно, и направлением на радиостанцию (ориентир).

В зависимости от меридиана отсчета различают истинный и магнитный пеленги радиостанции (ориентира).

ПЕРРОН - Определенная площадь аэродрома, предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки (высадки) пассажиров, погрузки (выгрузки) почты или грузов, заправки, стоянки или технического обслуживания.

ПЛОЩАДЬ МАНЕВРИРОВАНИЯ - Часть аэродрома, исключая перрон (стоянку), предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

ПОДХОД - Название схемы в сборнике ФГУП ЦАИ, на которой опубликован действующий маршрут прибытия на аэродром, с точки на воздушной трассе или района аэродрома до точки, от которой начинается схема захода на посадку.

ПОЛЕТ ВИЗУАЛЬНЫЙ - Полет, когда пространственное положение воздушного судна и его местонахождение определяется экипажем визуально по естественному горизонту, земным ориентирам, а также относительно других материальных объектов и сооружений.

ПОЛЕТ ПО ПРИБОРАМ - Полет, когда пространственное положение воздушного судна, его местонахождение, а также положение относительно других материальных объектов и сооружений определяется экипажем по приборам.

ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ – обслуживание, целью которого является предоставление консультаций и информации для обеспечения безопасного и эффективного выполнения полетов.

ПОЛОСА ВОЗДУШНЫХ ПОДХОДОВ - Часть воздушного пространства в установленных границах, примыкающая к торцу ВПП и расположенная в направлении ее оси, в которой воздушные суда производят набор высоты после взлета и снижение при заходе на посадку.

ПОРОГ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНОЙ ПОЛОСЫ - Начало участка взлетно-посадочной полосы, который допускается использовать для посадки ВС.

ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ - Расстояние по горизонтали, проходимое самолетом с высоты 15м (9м для самолетов со скоростью захода на посадку менее 200 км/ч при градиенте снижения не более 5%) над уровнем торца ВПП до полной его остановки.

ПОСАДКА - Название схемы в сборнике ФГУП ЦАИ, на которой опубликованы маневры захода на посадку.

ПОСАДОЧНАЯ ПЛОЩАДКА - Участок земли, льда, поверхности воды, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, предназначенный для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.

ПОСАДОЧНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (ПРЛ) - Радиолокационное оборудование, используемое для определения местоположения воздушного судна на конечном этапе захода на посадку по боковым и вертикальным отклонениям от номинальной траектории захода на посадку и по расстоянию от точки приземления.

ПРЕВЫШЕНИЕ ЭРОДРОМА (Наэр.) - Абсолютная высота наивысшей точки ВПП. При наличии нескольких взлетно-посадочных полос выбирается наибольшее значение.

ПРЕПЯТСТВИЕ - Рельеф местности, естественные и искусственные объекты на ней, представляющие угрозу безопасности воздушного движения.

ПРИВОДНАЯ РАДИОСТАНЦИЯ (ДПРС, БПРС, ОПРС) - Ненаправленный радиомаяк, передающий на низких и средних частотах ненаправленные сигналы, при помощи которых пилот воздушного судна, оборудованного радиопеленгаторным оборудованием может определить его пеленг "на" или "от" радиомаяка.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

ПРОДОЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ – Рассредоточение воздушных судов на одной высоте на установленные интервалы по времени или расстоянию вдоль линии пути.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ЭТАП ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Участок схемы захода на посадку по приборам соответственно между контрольной точкой промежуточного этапа захода на посадку и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку, или между концом обратной схемы, схемы типа «ипподром» или линии пути, прокладываемой методом счисления, и контрольной точкой (или точкой) конечного этапа захода на посадку.

ПРОМЕЖУТОЧНЫЙ ЭТАП УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ - На данном этапе продолжается набор высоты с установившимися скоростями до первой точки, где достигнут и может быть сохранен запас высоты над препятствием в 50 м.

ПУНКТ ОБЯЗАТЕЛЬНОГО ДОНЕСЕНИЯ (ПОД) - Установленная точка (рубеж) на воздушной трассе, МВЛ, маршруте полета, схеме вылета или захода на посадку, пролет которой летный экипаж воздушного судна должен сообщить органу ОВД.

ПУТЕВОЙ УГОЛ (ПУ) - Угол между направлением, принятым за начало отсчета, и линией пути (вектором путевой скорости). В зависимости от меридиана, принимаемого за начало отсчета, ПУ может быть: истинным, магнитным, ортодромическим и условным.

ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (W) - Скорость перемещения воздушного судна относительно поверхности земли.

РАБОЧАЯ ПЛОЩАДЬ АЭРОДРОМА – Часть аэродрома, состоящая из площади маневрирования и перрона (стоянки).

РАИАЛ (R) - Магнитный пеленг воздушного судна (ориентира) относительно меридиана маяка ВОР (VOR)

РАДИОЛОКАЦИОННАЯ СИСТЕМА ПОСАДКИ (РСП) - Предназначена для управления воздушным движением в зоне аэродрома (аэроузла) при выполнении маневра

для захода на посадку, контроля за выдерживанием линии посадочного курса и глиссады воздушным судном на конечном этапе захода на посадку и руководства посадкой. В РСП входит ПРЛ и ДРЛ.

РАДИОМАЯЧНАЯ СИСТЕМА БЛИЖНЕЙ НАВИГАЦИИ (РСБН) - Угломерно-дальномерная система, предназначенная для определения истинного азимута и наклонной дальности на воздушном судне и на земле относительно места установки наземного маяка.

РАДИОМАЯЧНАЯ СИСТЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (РМС) - Комплекс наземного и бортового радиооборудования, обеспечивающего заход воздушных судов на посадку по линиям курса и глиссады снижения в автоматическом, директорном и режиме ПСП. В РМС входят курсовой радиомаяк, глиссадный радиомаяк и маркерные радиомаяки.

РАЙОН АЭРОДРОМА - Часть воздушного пространства установленных размеров, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов, а также расположенный под ней участок земной или водной поверхности.

РАЙОН АЭРОУЗЛА - Часть воздушного пространства, предназначенная для организации выполнения аэродромных полетов с 2 и более близко расположенных аэродромов.

РАЙОННЫЙ ЦЕНТР – Оперативный орган Единой системы, предназначенный для организации использования воздушного пространства в своем районе Единой системы.

РАЙОН ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИИ – Воздушное пространство определенных размеров, в пределах которого обеспечиваются полетно-информационное обслуживание и аварийное оповещение.

РАСПОЛАГАЕМАЯ ДИСТАНЦИЯ РАЗБЕГА (РДР) - Длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для разбега самолета, совершающего взлет.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

РАСПОЛАГАЕМАЯ ДИСТАНЦИЯ ВЗЛЕТА (РДВ) - Сумма располагаемой дистанции разбега (РДР) и длины свободной зоны (СЗ), если она предусмотрена .

РАСПОЛАГАЕМАЯ ДИСТАНЦИЯ ПРЕРВАННОГО ВЗЛЕТА (РДПВ) - Сумма располагаемой дистанции разбега и длины концевой полосы торможения, если она предусмотрена.

РАСПОЛАГАЕМАЯ ПОСАДОЧНАЯ ДИСТАНЦИЯ (РПД) - Длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для пробега самолета после посадки.

РАСЧЕТНОЕ ВРЕМЯ ПРИЛЕТА (ПРИБЫТИЯ) - Расчетное время (момент) выхода воздушного судна на аэродромное навигационное средство, а при его отсутствии на центр ВПП (КТА).

СВОБОДНАЯ ЗОНА (СЗ) - Находящийся под контролем служб аэропорта прямоугольный участок земной или водной поверхности, примыкающий к концу располагаемой дистанции разбега, выбранный или подготовленный в качестве участка, пригодного для первоначального набора высоты самолетом до установленного значения.

СДВИГ ВЕТРА - Изменения направления и (или) скорости ветра в пространстве, включая восходящие потоки (сдвиг ветра слабый - до 2 м/сек. на 30 м высоты; сильный - от 4 до 6 м/сек. на 30 м высоты; очень сильный - 6 м/сек. и более на 30 м высоты).

СИСТЕМА СВЕТОСИГНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМА - Совокупность светосигнальных приборов, размещенных на аэродроме по определенной схеме, электрического оборудования и аппаратуры дистанционного управления, предназначенных для обеспечения взлета, захода на посадку, посадки и руления воздушных судов.

СЛУЖБА АВТОМАТИЧЕСКОЙ ПЕРЕДАЧИ ИНФОРМАЦИИ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА (АТИС/АТИС) - Автоматическое представление круглосуточно или в определенное время суток текущей установ-

ленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов.

СМЕЩЕННЫЙ ПОРОГ ВПП - Порог взлетно-посадочной полосы, не совпадающий с ее началом (торцом).

СТРУКТУРА ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА - Совокупность ограниченных в вертикальной и горизонтальной плоскости элементов воздушного пространства, предназначенных для осуществления деятельности по использованию воздушного пространства.

СХЕМА ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по визуальным ориентирам, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, с которой может быть выполнена посадка и после которой, если посадка не выполнена, может быть выполнена схема ухода на второй круг.

СХЕМА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО ПРИБОРАМ - Серия заранее намеченных маневров, выполняемых по пилотажным приборам, при соблюдении установленных требований, предусматривающих предотвращение столкновения с препятствиями, от контрольной точки начального этапа захода на посадку или, в соответствующих случаях, от начала установленного маршрута прибытия до точки, с которой может быть выполнена посадка, а если посадка не выполнена, то до точки, от которой применяются критерии пролета препятствий в зоне ожидания или на маршруте.

СХЕМА ПОЛЕТА В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ - Заранее определенный маневр, позволяющий воздушному судну оставаться в пределах определенного воздушного пространства в ожидании последующего разрешения.

ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

СХЕМА ТИПА «ИППОДРОМ» - Схема, позволяющая воздушному судну уменьшить абсолютную высоту на начальном этапе захода на посадку и/или вывести воздушное судно на линию пути приближения, когда вход в обратную схему не может быть выполнен.

СХЕМА ТОЧНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ - Схема захода на посадку по приборам с использованием информации об азимуте и глиссаде, выдаваемой ИЛС или ПРЛ.

ТИП RNP - Величина удерживания, выраженная через расстояние в морских милях от планируемого местоположения, в пределах которого воздушные суда будут находиться в течение как минимум 95% общего полетного времени. Пример: RNP 4 представляет собой навигационную точность плюс или минус 7.4 км (4 м. мили) на основе 95-процентного уровня удерживания.

ТОРЕЦ ВПП - Поперечная грань, ограничивающая искусственное покрытие ВПП и расположенная под прямым углом к ее продольной оси.

ТОЧКА ВХОДА В ГЛИССАДУ (ТВГ/GRIP) - Точка на конечном этапе захода на посадку на осевой линии курсового маяка, где высота полета воздушного судна пересекает глиссаду.

ТОЧКА ВХОДА НА ВОЗДУШНУЮ ТРАССУ - Установленная точка на воздушной трассе, в которую экипаж воздушного судна выходит в процессе выполнения процедуры выхода.

ТОЧКА КОНЕЧНОГО ЭТАПА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ (ТКЭ/FAR) - Точка схемы захода на посадку по приборам, в которой начинается участок конечного этапа захода на посадку (для точных систем).

ТОЧКА СХОДА С ВОЗДУШНОЙ ТРАССЫ - Установленная точка на воздушной трассе, в которой экипаж воздушного судна осуществляет сход с воздушной трассы и начинает процедуру подхода к аэродрому посадки.

ТОЧКА УХОДА НА ВТОРОЙ КРУГ (МАРt) - Точка в схеме захода на посадку по приборам, в которой или до которой для обеспечения минимального запаса высо-

ты над препятствиями должен начинаться полет по предписанной схеме ухода на второй круг.

ТОЧНЫЙ ЗАХОД НА ПОСАДКУ - Заход на посадку по приборам с навигационным наведением по азимуту и глиссаде, формируемым с помощью электронных средств.

ТРЕБУЕМЫЕ НАВИГАЦИОННЫЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ (RNP) - Показатель точности удерживания навигационных характеристик, необходимой для выполнения полетов в пределах установленного воздушного пространства.

УГОЛ НАКЛОНА ГЛИССАДЫ (УНГ/GRA) - Угол между горизонтальной плоскостью, проходящей через порог ВПП и средней линией глиссады.

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНАЯ АВИАЦИЯ - Авиация, используемая для проведения опытно-конструкторских, экспериментальных, научно-исследовательских работ, а также испытаний авиационной и другой техники.

ЭШЕЛОН НИЖНИЙ (БЕЗОПАСНЫЙ) - Ближайший к безопасной высоте полета рассчитанный и установленный эшелон полета, расположенный выше этой высоты.

ЭШЕЛОН ПЕРЕХОДА (Эш.пер.) - Установленный эшелон полета для перевода шкалы барометрического высотомера со стандартного давления на давление аэродрома или минимальное атмосферное давление, приведенное к уровню моря. Эшелон перехода является нижний эшелон полета в районе аэродрома (аэроузла).

ЭШЕЛОН ПОЛЕТА - Установленная поверхность постоянного атмосферного давления, отнесенная к давлению 760 мм.рт.ст. (1013.2 мбар) и отстоящая от других таких поверхностей на величину установленных интервалов.

ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ - Вертикальное, продольное или боковое рассредоточение воздушных судов в воздушном пространстве на установленные интервалы.

СОКРАЩЕНИЯ

А	Азимут истинный	Дир.	Директорный (заход на посадку)
авг	Август	ДПП(АРР)	Диспетчерский пункт подхода
Авт.	Автоматический (заход)	ДПР	Диспетчерский пункт руления
АД	Аэродром	ДПРМ(ЛОМ)	Дальняя приводная радиостанция, смещенная с радиомаркером
АДС	Аэродромно-диспетчерская служба	ДПРС(ЛО)	Дальняя приводная радиостанция
Ам	Азимут магнитный	ДПС	Диспетчерский пункт старта
АМСГ	Авиационная метеорологическая служба (гражданская)	ДРЛ	Диспетчерский радиолокатор
АМЦ	Авиационный метеорологический центр	ДРЛ-В	Диспетчерский радиолокатор с вторичным излучением
АНИ	Аэронавигационная информация	ЖЕЛ	Железо
Анг, англ	Английский	з(W)	Запад, западная долгота
АОН	Авиация общего назначения	ЗВМ	Зона визуального маневрирования
АП	Аэропорт	ИВПП	Искусственная ВПП
апр	Апрель	ИК	Истинный курс
АРП	Автоматический радиопеленгатор	ИНД	Индекс ВС
АС	Автоматизированная система	ИНС	Инерциальная навигационная система
АСФ	Асфальт	ИО	Импульсные огни
БВП	Безопасная высота полета (согласно п.2 Приложения 1 ФАП)	ИПУ	Истинный путевой угол
б/о	Без ограничений	июл	Июль
БПРМ	Ближняя приводная радиостанция, смещенная с радиомаркером	июн	Июнь
(LMM)		к	Канал работы РБСН
БПРС(LM)	Ближняя приводная радиостанция	КАТ(CAT)	Категория
в(Е)	Восток, восточная долгота	КВС	Командир воздушного судна
вар	Вариант	кВт	Киловатт
Верт	Вертолет	кг	Килограмм
ВЗ(AREA)	Воздушная зона	КГС	Курсо-глиссадная система
ВЗП	Визуальный заход на посадку	КГц	Килогерц
ВМДП	Вспомогательный местный диспетчерский пункт	к/с	круглосуточно
ВО	Входные огни	км	Километр
ВОЛМЕТ	Метеоинформация для ВС, находящихся в полете	км/ч	Километр в час
(VOLMET)		КДП	Командно-диспетчерский пункт
ВОРЛ(SSR)	Вторичный обзорный радиолокатор	КПТ	Концевая полоса торможения
ВПП(RWY)	Взлетно-посадочная полоса	КРМ(LOC)	Курсовой радиомаяк
ВПР	Высота принятия решения	КТА(АРР)	Контрольная точка аэродрома
(DA/DH)		Л(Л)	Левая
ВРЦ	Вспомогательный районный центр	ЛЗП	Линия заданного пути
ВС	Воздушное судно	ЛККС	Авиационная локальная
вс	Воскресенье	(GBAS)	контрольно-корректирующая станция (ГЛОНАСС/GPS).
ВСП	Визуальные средства посадки	м	Метр
ВТ	Воздушная трасса	май	Май
вт	Вторник	макс	Максимальный
Высота пер.	Высота перехода	мар	Март
(Trans.alt.)		Мбар(мб)	Миллибар
ГА	Гражданская авиация	МБВ	Минимальная безопасная высота
ГВПП	Грунтовая ВПП	МВЛ	Местная воздушная линия
ГО	Глиссадный огни	МВМ	Максимальная взлетная масса
ГПа(hPa)	Гектопаскаль, гектопаскали	МВС	Минимальная высота снижения
ГРМ(GS)	Глиссадный радиомаяк	МГц	Мегагерц
ГРУЗ	Грузонапряженность	Межд	Международный
ГЦ	Главный центр	мин	Минута
Д(D)	Дальность	миним	Минимальный
д	Дневная работа	МК	Магнитный курс
дек	Декабрь	мкс	Микросекунда

СОКРАЩЕНИЯ

мм.рт.ст	Миллиметр ртутного столба	ПСП	Система посадка по приборам
м.м.	Морская миля (1852 м)		Режим захода на посадку по планкам положения РМС
МН/м.куб	Меганьютон на метр кубический	пт	Пятница
МПа	Мегапаскаль	ПУ	Путевой угол
МПР	Магнитный пеленг р/станции	разв	Разворот
МПС	Магнитный пеленг самолета	расч	Расчетное
МРД	Магистральная рулежная дорожка	РВ(РА)	Радиовысотомер
МРМ	Маркерный радиомаяк	РВ	Регион России «Восток»
МС	Место стоянки	РВС	Радиовещательная станция
м/сек	Метр в секунду	РД(TWY)	Рулежная дорожка
н	Ночная работа	РДВ(TODA)	Располагаемая дистанция взлета
непрер.	Непрерывно	РДЦ(ACC)	Районный диспетчерский центр
ноя	Ноябрь	РДН(DME)	Радиомаяк дальномерный
ОВД (ATS)	Обслуживание воздушного движения	РДПВ (ASDA)	Располагаемая дистанция прерванного взлета
ОВИ	Огни высокой интенсивности	РДР(TORA)	Располагаемая дистанция разбега
ОЗП(TDZL)	Огни зоны приземления	РЕ	Регион России «Европа»
окт	Октябрь	резв	Резервная
ОМИ	Огни низкой интенсивности	РИО	Радиостанция информационного обслуживания
ОО	Ограничительные огни	РЛ	Радиолокатор
ОО ВПП	Осевые огни взлетно-посадочной полосы	РЛК	Радиолокационный контроль
ОП	Огни приближения	РЛС	Радиолокационная станция
ОПРМ	Отдельная приводная с маркером	РМС	Радиомаячная система посадки
ОПРС (NDB)	Отдельная приводная радиостанция	РНК	Радионавигационная карта
ОрВД (АТМ)	Организация воздушного движения	РНС	Радионавигационное средство
ОРЛ-А	Обзорный аэродромный радиолокатор	РНТ	Радионавигационная точка
ОРЛ-Т	Обзорный трассовый радиолокатор	РО	Рулежные огни
ОСП	Оборудование системы посадки	РПД(LDA)	Располагаемая посадочная дистанция
П(Р)	Правая	РПИ(FIR)	Район полетной информации
Па	Паскаль	РПЛ(RPL)	Повторяющийся план полета
ПАСОП	Поисковое аварийно-спасательное обеспечение полетов	РС	Регион России «Сибирь»
ПВП	Правила визуальных полетов	РСБН	Радиотехническая система ближней навигации
ПДЗ	Пункт донесения по запросу	РСВМ	Радиостанция вещания метеоинформации
ПДСП	Производственно-диспетчерская служба предприятия	РСДН	Радиотехническая система дальней навигации
ПНД	Пункт не обязательного донесения	РСР	Радиолокационная система посадки
п/з	По запросу	РТО	Радиотехническое оборудование
пн	Понедельник	РТС	Радиотехнические средства
ПО	Посадочные огни	РУ	Региональное управление
ПОД	Пункт обязательного донесения	Рус, рус	Русский
ПОЗ	Позывной	РЦ ЕС ОВД	Районный центр единой системы обслуживания воздушного движения
п/п	Период полетов	с(N)	Север
ППП	Правила полетов по приборам	САИ(AIS)	Служба аэронавигационной информации
ППС	Противопожарная служба	сб	Суббота
Прев	Превышение	СД	Служба движения
Преп	Препятствие	сек	Секунда
ПРЛ(PAR)	Посадочный радиолокатор		
ПРС	Приводная радиостанция		

СОКРАЩЕНИЯ

сен	Сентябрь	ACN	Классификационное число воздушного судна
СЗ	Полоса (зона) свободная от препятствий	AGL	Высота над уровнем земли
Скл	Склонение	ALS	Система огней приближения
см	Сантиметр	APP	Подход
СНГ-Аз	Регион СНГ «Азия»	AMSL	Высота над средним уровнем моря
СНГ-Ев	Регион СНГ «Европа»	ATIS	Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома
СНС	Спутниковая навигационная система	C°	Градусы Цельсия
СП	Система посадки	CL	Осевая линия, огни осевой линии ВПП
ср	Среда	CTA	Диспетчерский район
СРС	Связная радиостанция	CTR	Диспетчерская зона
ССО	Светосигнальное оборудование	DA(H)	Абсолютная/относительная высота принятия решения
СТО	Светотехническое оборудование	DME	Дальномерное оборудование
т	Тонна	DVOR	Доплеровский VOR
ТВГ(GPIP)	Точка входа в глассаду	F	Частота
Тел	Телефон	FAF(КТК)	Контрольная точка конечного этапа захода на посадку (для неточных систем)
Тм(МВ)	Местное время	FAP(ТКЭ)	Точка конечного этапа захода на посадку (для точных систем)
УВД(АТС)	Управление воздушным движением	FL	Эшелон полета
уз(kt)	Узлы (скорость)	FPL	План полета
укр	Угол крена	GBAS	Наземная система функционального дополнения (является составляющей GNSS)
УНГ	Угол наклона глассады (при заходе по точным системам)	GLS	Система посадки с использованием систем GNSS
УНТ	Угол наклона траектории снижения на прямой (при заходе по неточным системам)	GND	Уровень земли
УТПЗ	Уровень требуемой пожарной защиты	GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
факт	фактический	GPS	Глобальная система определения местоположения
ФАВТ РФ	Федеральное агентство воздушного транспорта Российской Федерации	Н	Высота
фев	Февраль	Наэр	Превышение аэродрома
фт(ft)	Фут, футы	(Apt.elev)	
фт/мин	Футы в минуту	Нкр	Высота круга
ft/min		Нмб	Минимальная высота пролета препятствий
Ц(C)	Центральная ВПП (RWY)	Нмс	Минимальная высота снижения визуального захода на посадку
ч	Час	Ннго(Ceil)	Высота нижней границы облаков
чт	Четверг	Нот(TCH)	Относительная высота пролета опорной точки ИЛС
шир.фюз	Широкофюзеляжный(самолет)	Нпор(Elev)	Высота порога ВПП
ю (S)	Юг, южная широта	Нрел	Высота рельефа
янв	Январь	IAF(КТН)	Контрольная точка начального этапа захода на посадку
Эш.пер.	Эшелон перехода	IF(КТП)	Контрольная точка промежуточного этапа захода на посадку
(Trans.level)		ILS	Система посадки по приборам
		МАРt	Точка ухода на второй круг
		МАТF	Контрольная точка пути разворота при уходе на второй круг

СОКРАЩЕНИЯ

MDA(H)	Минимальная абсолютная (относительная) высота снижения	T	Время
MEL	Минимальный эшелон полета по маршруту	TDZ	Зона приземления
MSA(H)	Минимальная абсолютная (относительная) высота в секторе	THR	Порог ВПП
NADH-1,2	Приемы снижения уровня шума во время вылета (метод 1 или 2)	Tm	Время местное
OCA(H)	Абсолютная (относительная) высота пролета препятствий	TMA	Узловой диспетчерский район
P	Давление	TWR	Вышка (Tower)
PAPI	Указатель траектории точного захода на посадку	UNL	Неограниченный (без ограничений)
PCN	Классификационное число покрытия ВПП	UTC	Всемирное координированое время
QFE	Атмосферное давление на уровне рабочего порога ВПП	V	Воздушная скорость
QNE	Высота по высотомеру, установленному на давление 760мм. рт. ст.	V ₁	Скорость принятия решения (на продолжение взлета)
QNH	Атмосферное давление, приведенное к среднему уровню моря по стандартной атмосфере, при установке которого на шкале давления барометрического высотомера, барометрическая высота аэродрома совпадает с его абсолютной высотой.	V ₂	Безопасная скорость взлета
R	Радиал	V ₄	Начальная скорость набора высоты
r	Радиус	Vzf	Минимальная скорость с убранными закрылками
Rad	Радиолокатор (Radar)	Vв	Вертикальная скорость
RNP	Требуемые навигационные характеристики	Vист	Истинная воздушная скорость
RVR	Видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП)	Vпр	Приборная воздушная скорость
RVSM	Сокращенный минимум вертикального эшелонирования (в диапазоне FL290- FL410)	Vis	Видимость (в минимумах)
S	Расстояние	VOR	Высокочастотный всенаправленный радиомаяк
SDF(KTC)	Контрольная точка ступенчатого снижения	W	Путевая скорость
SID	Стандартный маршрут вылета по приборам	➤	Вставлен новый блок текста (первая стрелка над вставленным блоком вторая – под ним)-
STAR	Стандартный маршрут прибытия по приборам	↳	Новая строка, изменения в данной строке
		➔	Удалена строка или блок текста (ставится между строк, в месте, откуда удалена строка или блок текста)
		←	
			- Конец -

СОКРАЩЕНИЯ

AAE	Превышение относительно аэродрома	ALS	Бортовая система автоматической посадки
AAL	Над уровнем аэродрома	ALSF	Система огней приближения с проблесковыми бегущими огнями
A/A	Воздух-воздух	ALT	Высота абсолютная
ABAS	Бортовая система функционального дополнения	ALTN	Запасной (аэродром)
ABM	Траверз	AMA	Минимальная абсолютная высота полета в зоне
ABN	Аэродромный светомаяк	(MAB3)	
ABV (abv)	Выше (above)	AMSL	Над средним уровнем моря
AC	Перевозчик (воздушный)	AOC	Карта аэродромных препятствий
ACARS	Бортовая система адресации и представления информации	AOE	Аэропорт входа
ACAS	Бортовая система предупреждения столкновений	AOM	Эксплуатационные минимумы аэродрома
ACC (РДЦ)	Районный диспетчерский центр	AOR	Зона ответственности
A/C	Воздушное судно (самолет)	APA	Угол наклона траектории снижения на прямой (при заходе по неточным системам)
ACFT	Воздушное судно (самолет)	(Jepp)	
ACK	Подтверждение приема	APCH	Заход на посадку
ACL	Место проверки высотомеров	APIS	Система наведения воздушного судна на стоянку
ACN	Классификационное число ВС	APP (ДПП)	Диспетчерский пункт подхода/диспетчерское обслуживание подхода
AD (АД)	Аэродром	APR	Апрель
ADC	Карта аэродрома	APS	Масса снаряженного ВС (без топлива и пассажиров)
ADF	Автоматический радиопеленгатор	APT	Приемник спутниковой метеоинформации
ADIZ	Опознавательная зона противовоздушной обороны	APV	Заход на посадку с вертикальным наведением (RNAV)
ADR	Консультативный маршрут	Apt Elev	Превышение аэропорта
ADRT	Справочная таблица поддержания условий высота/дальность	APU	Вспомогательная силовая установка
ADS	Автоматическое зависимое наблюдение в режиме радиовещания	AR	Официальные требования
AER	Конец ВПП со стороны подхода	ARINC	Корпорация по производству навигационного радиооборудования и обеспечению радиосвязи (на коммерческой основе)
AFL	Светооборудование летного поля	ARFF	Спасание и противопожарная защита воздушных судов (США)
AFM	Руководство по летной эксплуатации	ARO	Бюро информации ОВД
AFS	Авиационная фиксированная служба	ARR	Прибытие (прилет)
AFSS	Автоматизированная станция полетного обслуживания	ARP(КТА)	Контрольная точка аэродрома
AFTN	Сеть авиационной фиксированной электросвязи	ARTCC	Центр УВД по маршруту
A/G (в/з)	Воздух-земля (радиосвязь)	AS	Система аварийного торможения на ВПП
AGL	Над уровнем земли	ASA	Место стоянки воздушного судна
AGNIS	Система руления на стоянку по указателю направления	ASDA	Располагаемая дистанция прерванного взлета
AIC	Циркуляр аэронавигационной информации	(РДПВ)	
AIM	Управление аэронавигационной информацией	ASFC	Относительно поверхности земли
AIP	Сборник аэронавигационной информации	ASHTAM	NOTAM о вулканической деятельности
AIRAC	Регламентация и контролирование аэронавигационной информации	ASL	Выше уровня моря
AIREP	Донесение с борта	ASOS	Автоматическая система наблюдения за обстановкой на аэродроме
AIRPROX	Сближение воздушных судов	ASPH	Асфальт
AIS (CAI)	Служба аэронавигационной информации	ASR	Аэродромный обзорный радиолокатор
AFIS	Аэродромная служба информационного обслуживания	ASSR	Обзорный радиолокатор летного поля
ALA	Зона приземления самолета	AST	Зона стоянки воздушных судов
ALM	Минимум для посадки ВС	ATA	Фактическое время прибытия
ALS	Система огней приближения		

СОКРАЩЕНИЯ

ATCC	Центр управления воздушным движением	CDDS	Коммерческое обслуживание передачи данных
(ЦУВД)		CDI	Индикатор отклонения от курса
ATC (УВД)	Управление воздушным движением (в целом)	CBR	Относительная грузонапряженность ВПП
ATD	Фактическое время вылета	CDR	Условные маршруты (дополнительно к стандартным)
ATIS	Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома	(кат.1,2,3)	
ATFM	Организация потоков воздушного движения	CEIL(Ннго)	Высота нижней границы облаков
ATM	Организация воздушного движения	CFMU	Центральный орган организации потоков
ATS (ОВД)	Обслуживание воздушного движения	CGL	Огни управления (наведения) для полета по кругу
ATZ	Зона аэродромного движения	CHG	Изменения
AUG	Август	CIS (CHG)	Содружество независимых государств
AUM	Полная взлетная масса	CLD	Сообщение с разрешением на вылет
AUP	По плану использования воздушного пространства	CLR	Разрешать, разрешено
AUTH	Разрешение, разрешено	CLRД	Разрешено (Data link)
AUW	Полный полетный вес	CL	Осевая линия, огни осевой линии ВПП
AUX ACC	Вспомогательный районный центр	CLNC	Разрешение службы ОВД
AVBL	Имеющийся в наличии	CLSD	Закрывать, закрыто, закрытие
AVDGS	Усовершенствованная система визуальной стыковки с трапом	CMV	Видимость эквивалентная RVR
AWBS	Авиационная служба погоды типа брифинг	CNL	Отменить, аннулированный
AWIB	Аэродромная станция вещания информации о погоде	CNS	Связь, навигация, наблюдение
AWOS	Автоматическая система наблюдения за погодой	COB	Подтвержденное время уборки кодов
AWY	Воздушная трасса	CONT	Продолжить, продолженный
AZM	Азимут	CPDLC	Связь «диспетчер-пилот» по линии передачи данных
BA	Эффективность торможения	Cpt	Выдача разрешений перед началом руления
BALS	Основная система огней приближения ВПП	CPL	Действующий план полета
Baro-VNAV	Барическая вертикальная навигация	CRP	Пункт обязательного донесения
BC/BCRS	Обратный курс	CRS	Курс, маршрут, трасса
BCM	Маркер обратного курса	CRS	Схема чрезвычайных маршрутов
BCN	Маяк (наземный аэронавигационный огонь)	CTA	Диспетчерский район
BDRY	Граница	CTL	Управление, диспетчерское обслуживание
BLDG	Строение	CTN	Предупреждение
BLW (blw)	Ниже (below)...	CTOM	Централизованная служба управления потоками движения воздушных судов
BRG	Пеленг	CTOT	Рассчитанное время взлета при управлении потоками движения воздушных судов
BRKG	Торможение	CTR	Диспетчерская зона
B-RNAV	Базовая (основная) RNAV	CTZ	Контрольная зона аэродрома
BTN	Между	CUST	Таможня
C (Ц)	Центральная (ВПП)	CVSM	Обычный минимум вертикального эшелонирования
CAA	Полномочный орган гражданской авиации	sw	По часовой стрелке
CAS	Система предупреждения столкновения	CWY(C3)	Полоса (зона) свободная от препятствий
CAT(KAT)	Категория	D	Обозначение опасной зоны
CAVOK	Облачность и видимость в норме (сsw	D(D)	Дальность, расстояние
сsw	Против часовой стрелки	DA/DH	Абсолютная / относительная высота принятия решения
CDA	Заход на посадку с непрерывным снижением	(ВПП)	
CDA	Сообщение пилота с повторением разрешения на вылет (Data link)	DAT	Данные средств связи/навигации
CDA	Сообщение пилота с повторением разрешения на вылет (Data link)		
CDFA	Неточный заход на посадку с непрерывным снижением на прямой		

СОКРАЩЕНИЯ

D-ATIS	Передача данных ATIS по линии передачи данных	FACF	Контрольная точка курса на конечном этапе захода на посадку
DCL	Диспетчерское разрешение	FAF (КТК)	Контрольная точка схемы конечного этапа захода на посадку (для неточных систем)
DCPC	Прямая связь пилот-диспетчер	FALS	Полная система огней приближения
DCT	Прямой, прямо	FAP (ТКЭ)	Точка конечного этапа захода на посадку (для точных систем)
DGS	Система постановки ВС на стоянку (с телетрапом)	FAS	Конечный участок захода на посадку
DEC	Декабрь	FAWP	Точка пути конечного этапа захода на посадку
DEP	Убыть, убытие	FD Arph	Директорный заход
DER	Взлетный конец ВПП	FEB	Февраль
DISP	Смещенный (порог)	FIA	Зона полетной информации
DL	Воздушные суда с размахом крыла 65-88 м или расстоянием 7-8 м между траекторией снижения на прямой и глиссадой.	FIC (ЦПИ)	Центр полетной информации
DMAN	Система управления отправлением воздушных судов	FIR (РПИ)	Район полетной информации
DME	Дальномерное оборудование	FIS	Полетно-информационное обслуживание
DME GAP	Отсутствие сигнала DME при использовании RNAV DME/DME	FL	Эшелон полета
DNG	Опасность, опасный	FLAS	Схема распределения эшелонов
DOM	Внутренний, местный	FMC	Компьютер управления полетом
DP	Схема выхода	FMS	Система автоматического управления полетом
DRG	В течение...	FMCS	Автоматизированная система управления полетом
DTHR	Смещенный порог	FOM	Руководство по летной эксплуатации воздушного судна
DTK	Цифровая модель местности	FPL	План полета
DT	Линия заданного пути	FSM	Автоматическое сообщение пилоту с подтверждением обмена
DTM	Спаренное шасси, тандем	FSS	Станция аэронавигационного обслуживания полетов
DTW	Точка начала третьего разворота	FRI	Пятница
DUR	Продолжительность	FT, ft (')	Фут, футы
DW	Спаренные колеса	GA	Авиация общего назначения
E, e	Восток, восточный	G/A	Земля-воздух
EAT	Предполагаемое время захода на посадку	GAL US	Галлоны США
ECAC	Европейская конференция по гражданской авиации	GAL IMP	Галлоны имперские
(ЕКГА)		GBAS	Наземная станция функционального дополнения для выдачи поправок к GPS
EEE	Ошибка	GLONASS	Глобальная орбитальная навигационная спутниковая система
EET	Расчетное истекшее время	GLS	Система посадки с использованием GBAS
EGNOS	Европейская геостационарная со- вмещенная навигационная служба	GMT	Среднее гринвичское время
ELEV	Превышение (порога)	GND	Земля, наземный
ELT	Аварийный приводной передатчик	GND SK	Наземная проверка
EOBT	Расчетное время начала движения ВС для взлета (уборки колодок)	GNSS	Глобальная навигационная спутниковая система
ERC	Маршрутная карта-схема	GP	Глиссада, приемник/передатчик глиссадного радиомаяка
ETA	Расчетное время прибытия	GPA	Угол наклона глиссады
ETD	Расчетное время убытия	GPI	Проекция точки входа в глиссаду
ETC	И так далее (и т.д.)	GPS	Глобальная система определения местоположения
ETOPS	Полеты увеличенной дальности с двумя газотурбинными двигателями	GPWS	Система предупреждения о близости земли
ETP	Критическая точка данного маршрута, где время однодвигательного полета до двух пригодных аэродромов одинаково.	Grad	Градиент набора/снижения
EVS	Система индикации электронных изображений внешней обстановки в реальном масштабе времени, основанная на использовании датчиков изображения	GRWY	ВПП без искусственного покрытия (grass, gravel etc.)

СОКРАЩЕНИЯ

GS (УНГ)	Угол наклона глissады (США)	IM	Ближний радиомаркер
G/S (УНГ)	Угол наклона глissады (ИКАО)	IMC (ПМУ)	Приборные метеоусловия
GS out	Без глissады	INA	Начальный этап захода на посадку
GWY	Посадочная галерея	INOP	Неработающий
HA	Ожидание/полет по схеме	INS	Инерциальная система
HAT	Высота над порогом ВПП	IN, INS	Дюйм, дюймы
HDG	Курс (магнитный)	IRS	Опорная инерциальная система
HGT	Высота (высота относительная)	IRU	Опорная объединенная инерциальная система
HIALS	Система огней приближения высокой интенсивности	ISA	Международная стандартная атмосфера
HI-ILS	ILS с высоким уровнем качества сигналов	I/V	Полет по ППП/ПВП в контролируемом воздушном пространстве
HIRL	Боковые огни ВПП высокой интенсивности	IWP	Точка пути промежуточного этапа подхода
HIRO	Использование ВПП в период высокой интенсивности полетов	JAN	Январь
HJ (д)	От восхода до захода солнца	JASU	Универсальная установка для запуска реактивных двигателей
HLDG	Полет в зоне ожидания	JUL	Июль
HN (н)	От захода до восхода солнца	JUN	Июнь
HO	Обслуживание, предоставляемое в соответствии с эксплуатационными требованиями	K	Число Вестергарда (определение прочности в MN/м.куб)
HOL	Нерабочий день (выходной)	KHz (кГц)	Килогерцы
HPa (гПа)	Гектопаскаль	KM (км)	Километры
HP	Схема полета в зоне ожидания	KMH(км/ч)	Километры в час
HSI	Комплексный индикатор навигационной обстановки в горизонтальной плоскости	KT (уз)	Узлы
HS (п/п)	Обслуживание, предоставляемое в часы выполнения полетов	KW (кВт)	Киловатты
HS (HOTSPOT)	Места повышенной опасности при занятии и освобождении ВПП	L	Приводная радиостанция, расположенная в створе ВПП
HSP	Точка на ВПП, до которой ВС должно остановиться после пробега	L (Л)	Левая (ВПП)
HST	Скоростная РД	LAHSO	Посадка ВС с кратким ожиданием на ВПП после пробега
HSTIL	Скоростная РД, обозначенная огнями	LACFT (DL)	Крупногабаритное воздушное судно (самолет)
HUD	Коллиматорный индикатор (на лобовом стекле кабины)	LAT	Широта
HUDLS	Объединенная коллиматорная посадочная система.	LB	Фунт
HX	Время работы не установлено	LCA	Местный
H24 (к/с)	Круглосуточное обслуживание	LDA (РПД)	Располагаемая посадочная станция
IAC	Карта захода на посадку по приборам	LDA	Средство наведения типа курсового радиомаяка
IAF (КТН)	Контрольная точка начального этапа захода на посадку	LDG	Посадка
IALS	Промежуточная система огней приближения	LEN	Длина
IAS	Приборная скорость	LCN	Классификационный номер нагрузки
IAWP	Точка пути первоначального этапа подхода	LGT (ССО)	Огонь, светосигнальное оборудование ВПП
IBN	Опознавательный светомаяк	LIH (ОВИ)	Огни высокой интенсивности
ICAO (ИКАО)	Международная организация гражданской авиации	LIL (ОМИ)	Огни малой интенсивности
ID	Опознаватель	LIM (ОСИ)	Огни средней интенсивности
IF (КТП)	Контрольная точка промежуточного этапа захода	LIRL	Огни ВПП малой интенсивности
IFPU	Отдел по обработке планов полетов	LM	Ближняя приводная радиостанция
IFR	Правила полетов по приборам	(БГРС)	
ILS	Система посадки по приборам	LMM	Ближняя приводная радио станция, совмещенная с радиомаркером
		(БГРМ)	
		LNAV	Навигация в горизонтальной плоскости (заход по RNAV)
		LNAV/VNAV	Навигация в горизонтальной и вертикальной плоскостях (RNAV)

СОКРАЩЕНИЯ

LO (ДПРС)	Дальняя приводная радиостанция	MKR	Маркерный радиомаяк
LOC(КРМ)	Курсовой радиомаяк	MM (БРМ)	Средний радиомаркер
LOM	Дальняя приводная радиостанция, совмещенная с радиомаркером	MNM/mnm	Минимальный, минимум
(ДППМ)		MNPS	Технические требования к минимальным навигационным характеристикам
LONG	Долгота	MOC	Минимальный запас высоты над препятствиями
LPV	Заход на посадку с горизонтальным и вертикальным наведением	MOCA	Минимальная абсолютная высота пролета препятствий
LRG	Большая дальность (полета)	MON	Понедельник
LTD	Ограниченный, ограничено	MORA	Минимальная абсолютная безопасная высота вне маршрута
LT	Левый разворот	MOTNE	Сеть оперативной метеорологической электросвязи в Европе
LT(Тм)	Местное время	MPS, m/s	Метры в секунду
LVL	Уровень (эшелон)	MRA	Минимальная высота приема
LVP	Правила полетов в условиях ограниченной видимости	MSA	Минимальная абсолютная высота в секторе
m	Метр, метры	MSAS	Спутниковая система функционального дополнения (Япония)
m/s	м/сек	MSAW	Система предупреждения о минимальной безопасной высоте полета
MA	Уход на второй круг	MSL	Средний уровень моря
MASPS	Минимальные требования к оборудованию ВС и экипажам	MT0	Сообщение нулевого типа
MAA	Максимальная разрешенная высота полета по маршруту	MTOW	Максимальный взлетный вес
MAHWP	Точка начала маневра в зоне ожидания после ухода на второй круг (RNAV)	MTWA	Максимальная разрешенная масса воздушного судна
MALS	Система огней приближения средней интенсивности	N	Север, северный
MALSF	Система огней приближения средней интенсивности с проблесковыми бегущими огнями	NA	Не разрешается
MALSR	Огни приближения средней интенсивности с указательными огнями входа в створ ВПП	NADP	Приемы снижения шума во время вылета
MAPt	Точка ухода на второй круг	NALS	Система огней приближения нет
mb (мб)	Миллибары	NAT	Северная Атлантика
MAR	Март	NATS	Система североатлантических маршрутов
MATWP,	Контрольная точка разворота пути при уходе на второй круг	NAVAID	Навигационное средство
MATF	Точка ухода на второй круг	NCRP	Пункт необязательного донесения
MAWP	Точка ухода на второй круг	NDB	Отдельная приводная радиостанция
MAY	Май	(ОПРС)	
MAX	Максимальный, максимум	NGT	Ночь
MCA	Минимальная абсолютная высота пересечения	NIL (nil)	Не имеется
MDA/H	Минимальная абсолютная/относительная высота снижения	NM/nm	Морские мили
MEA	Минимальная абсолютная высота полета по маршруту	NOPAC	Северная часть Тихого океана
МЕНТ	Минимальная высота уровня глаза пилота над порогом ВПП	NoPT	Выполнение разворотов по установленной схеме не требуется
MEL	Перечень минимального оборудования на ВС	NOV	Ноябрь
METAR	Регулярная авиационная сводка погоды (фактической)	NPA	Неточный заход на посадку
MHA	Минимальная высота в зоне ожидания	NPT	Без выполнения разворотов
MID	Середина ВПП (для RVR)	NTL	Национальный
MIL	Военный	NTZ	Промежуточная защитная зона между параллельными ВПП
MIM	Минимум	OAC	Океанический районный диспетчерский центр
MIN, min	Минимум, минимальный	OAT	Наружная температура
min	Минута	OCA	Океаническая диспетчерская зона
MIRL	Боковые огни ВПП средней интенсивности	OCA/H	Абсолютная/относительная высота пролета препятствий
		ODALS	Ненаправленная система огней приближения

СОКРАЩЕНИЯ

OCT	Октябрь	QNH	Данные для установки высотомера по QNH (давление, приведенное к среднему уровню моря)
OCS	Поверхность предельных высот препятствий	QTE	Истинный пеленг ВС
OFZ	Зона свободная от препятствий	R	Радиал
OM (ДРМ)	Дальний радиомаркер	г	Радиус разворота
OPS SPEC	Эксплуатационные требования (США)	R(П)	Правая (ВПП)
On req	По запросу	(R)	Резервная
O/R	По запросу	RA	Рекомендации TCAS-II по разрешению угрозы столкновения
OTR(трэк)	Океанический транзитный маршрут	RA	Радиовысотомер
P	Давление	Rad (ПЛС)	Радар, радиолокатор
PA	Заход на посадку по точным системам	RADALT	Радиовысотомер
PALS	Система огней приближения для точного захода на посадку	RAIL	Указательные огни входа в створ ВПП (входные огни)
PANS/	Правила аэронавигационного обслуживания/правила обслуживания воздушного движения	RAIM	Автономный контроль целостности информации (GPS)
RAC		RBN	Радиомаяк
PANS/	Правила аэронавигационного обслуживания/правила полетов воздушных судов	RBS	Ответчик вторичной радиолокации с режимом «С»
OPS		RC	Дистанционное управление
PAR (ПРЛ)	Посадочный радиолокатор	RCD	Запрос пилотом разрешения на вылет (Data link)
PAPI	Указатель траектории точного захода на посадку	RCF	Потеря (отказ) радиосвязи
PAPI-L	Левое расположение огней PAPI	RCL	Осевая линия ВПП
PAPI-R	Правое расположение огней PAPI	RCLL	Огни осевой линии ВПП
PBN	Зональная навигация, основанная на требованиях к характеристикам воздушных судов	RCLM	Маркировка осевой линии ВПП
PCN	Классификационное число покрытия	RCM	Перечень основных эксплуатационных требований, критерии планирования, методы применения
PDC	Диспетчерское разрешение	RDH	Относительная высота опорной точки ИЛС
PDG	Расчетный градиент схемы	REIL	Огни обозначения порога ВПП
PDU	Табло (дисплей, индикатор пилота)	REL	Огни боковой кромки ВПП
PIB	Бюллетень предполетной информации	REP	Донесение, пункт передачи донесений
PNR	Рубеж возврата; точка отсчета; пункт выгрузки	RESA	Концевая зона безопасности ВПП (ИКАО)
POC	Точка начала набора	(КЗБ)	
POD	Точка начала снижения	REV	Реверс
PPI	Индикатор кругового обзора	RF	Радиус до точки (разворот по предписанной дуге с постоянным радиусом)
PPL	Предварительный план полета	RFF	Поисковая и противопожарная (служба)
Proc	Процедура	RFL	Запрашиваемый эшелон полета
PPR	Необходимо предварительное разрешение	RL	Огни боковой кромки ВПП
P-RNAV	Зональная навигация высокой точности	RMK	Примечание
PSR	Первичный обзорный радиолокатор	RNAV	Зональная навигация
PTS	Структура полярных маршрутов	RNAV TRANSITION	- Переходный маршрут между STAR и APPROACH зональной навигации
QDM	Магнитный пеленг на радиосредство	RNP	Требуемые навигационные характеристики
QDR	Магнитный пеленг от радиосредства	ROFOR	Прогноз по маршруту
QFE	Атмосферное давление на уровне превышения аэродрома (или порога ВПП)	ROLL-OUT	Конец пробега
QNE	Данные для установки высотомера по QNE (давление 1013,2 hPa (мб), или 760 мм рт. ст., или 29,92 дюйма рт.столба) для измерения FL.	RPL	Повторяющийся план полетов
		RRSM	Минимальная дистанция между ВС на ВПП и на прямой захода на посадку
		RSA	Зона безопасности ВПП
		RSP	Маяк-ответчик

СОКРАЩЕНИЯ

RSR (ОПЛ-Т)	Маршрутный обзорный радиолокатор	SS (зах)	Заход солнца
RT	Правый разворот	SSALF	Простая укороченная система огней приближения средней интенсивности с проблесковыми бегущими огнями
RTIL	Огни обозначения порога ВПП		
RTR	Дальность прекращения радиолокационного сопровождения	SSALR	Простая укороченная система огней приближения средней интенсивности с указательными огнями входа в створ ВПП
RVR	Дальность видимости на ВПП		
RVSM	Сокращенные минимумы вертикального эшелона рования	SSIM	Информационный справочник по стандартным расписаниям
RW/RWY	Взлетно-посадочная полоса	SSP	Специальные меры и процедуры по безопасности (LVP)
RWS	Летная полоса	SSR	Вторичный радиолокатор
RWY ELEV	Превышение порога ВПП (гПа)	SST	Сверхзвуковой транспорт
S	Юг, южный	STA	Время прибытия по расписанию
SA	Пригодный аэродром (ETOPS)	STAP	Система автоматической передачи данных
SAAAR	Специальные требования к экипажам и воздушным судам	STAR (СМП)	Стандартный маршрут прибытия по приборам (подход)
SALS	Упрощенная система огней приближения	STD	Время отправления по расписанию
SAPP (ВДПП)	Вспомогательный диспетчерский пункт подхода	STWL (ОКПТ)	Огни концевой полосы торможения
SAR	Поиск и спасение	SUN	Воскресенье
SAT	Спутниковая телефонная линия	SWY	Концевая полоса торможения
SAT	Суббота	T	Время
SBAS	Спутниковая система функционального дополнения (ИКАО)	T	Истинный курс (ИПУ)
SDF	Фиксированная точка на прямой снижении	t	Тонна
SELCAL	Система избирательного вызова	TA (Нпер)	Высота перехода (по QNH)
SEP	Сентябрь	TA	Информация TCAS о потенциальной угрозе судну
SEV	Сильный	TAA	Абсолютная высота прибытия в район аэродрома
SFC	Поверхность	TAF	Прогноз погоды по аэродрому
SFL	Проблесковые бегущие огни	TAS	Истинная воздушная скорость
SHF	Сверхвысокая частота	TAWS	Система индикации и предупреждения близости земли
SID	Стандартный маршрут вылета по приборам (выход)	TCAS	Бортовая система предупреждения столкновения ВС в воздухе
S-ILS	Заход на посадку по ИЛС с прямой	TCH	Относительная высота пролета порога ВПП
SITA	Сеть авиационной коммерческой телеграфной связи	TDZ	Зона приземления
SLOP	Оперативное боковое смещение	TDZE	Превышение зоны приземления
SIWL	Нагрузка, создаваемая одним изолированным колесом шасси	TDZL	Огни зоны приземления
SMGCS	Система контроля и управления наземным движением	TGS	Система наведения при рулении
SMA	Минимальная высота на участке полета	TEMP	Временный, временно
SMSA	Сектор минимальной безопасной высоты полета	TIA	Район аэродрома информационного обслуживания
SNOWTAM	Снежный NOTAM	TIBA	Станция передачи ВС информации о движении
SOL	Обслуживание с высокими требованиями к безопасности	TIZ	Зона аэродрома информационного обслуживания
SPL	Дополнительный план полета	TH	Высота перехода (по QFE)
SPS	Стандартное определение местоположения	THR	Порог ВПП
SQUAWK	Код ВОРЛ	THU	Четверг
SQM	Система контроля целостности и качества (ГЛОНАСС/GPS)	TKOF	Взлет
SR (восх)	Восход солнца	TL	Эшелон перехода
SRA (ДРЛ)	Заход на посадку с помощью обзорного радиолокатора	TLOL	Выходные огни РД
SRE	Обзорный радиолокатор системы захода на посадку	TMA	Узловой диспетчерский район
		TML	Аэровокзал

СОКРАЩЕНИЯ

TMN	Окончание (радиолокационного контроля)	VAR	Магнитное склонение
TOAT	Контрольное утвержденное время уборки колодок	VASIS, VASI	Системы визуальной индикации глissады
TODA(РДВ)	Располагаемая дистанция взлета	VDA(США)	Вертикальный угол снижения
TORA (РДР)	Располагаемая дистанция разбега	VDI	Индикатор вертикального отклонения
TOW	Буксировка	VDP	Точка начала визуального снижения
TP	Точка разворота	VDF	ОВЧ радиопеленгатор
TR	Линия пути, трэк	VFR	Правила визуального полета
TREND	Прогноз погоды на 2 часа (в конце METAR)	VGSI	Визуальный указатель глissады
TRSA	Радиолокатор по обслуживанию в районе аэродрома	VHF	Очень высокая частота
TSAT	Контрольное утвержденное время запуска двигателей	VIS	Видимость
TUE	Вторник	VLF	Очень низкая частота
TWR	Аэродромный диспетчерский пункт	VMC	Визуальные метеословия (ВМУ)
TWY	Рулежная дорожка	VNAV	Вертикальная навигация (при заходе по RNAV)
TWYL	Связная рулежная дорожка	VOLMET	Метеорологическая информация для ВС в полете
TYP	Тип воздушного судна	VOR	Всенаправленный высокочастотный радиомаяк
UAC	Районный диспетчерский пункт верхнего воздушного пространства	VORDME	Совмещенные системы BOP и ДМЕ
UAR	Маршрут верхнего воздушного пространства	VORTAC	Совмещенные системы BOP и TAKAN
UHF	Сверхвысокие частоты	VOT	Оборудование для проверки BOP
UFN	До следующего сообщения	VPA	Угол наклона траектории в вертикальной плоскости (ИКАО)
UNL	Неограниченно	VPT	Предписанный маршрут визуального полета
UNAVBL	Не имеется в наличии	VSL	Ограничения по вертикальной скорости
UNLGTD	Неосвещенный	VV	Вертикальная видимость
UNREL	Ненадежный	W,w	Запад, западный
UNUSBL	Непригодный	WAC	Аэронавигационная мировая карта масштаба 1:1000000
URG	Срочный	WAAS	Система функционального дополнения с широкой зоной действия (в системе GPS)
u/s	Непригодный	WDI	Указатель направления ветра
UTA	Диспетчерский район верхнего воздушного пространства	WGS-84	Всемирная геодезическая система координат 1984г.
UTC	Всемирное координированное время	WED	Среда
U-turn	Разворот на 180 градусов	wef	Начиная с...
V	Воздушная скорость	wip	Ведутся работы
V1	Скорость принятия решения	WID	Ширина, широкий
V2	Минимальная безопасная скорость самолета во взлетной конфигурации при отказе одного двигателя	wkd	Дни недели (с понедельника до субботы включительно)
V _y (V/V)	Вертикальная скорость	WMS	Ведущая станция с широкой зоной действия (GPS)
V _v	Вертикальная скорость	WO, w/o	Без...
Vat	Скорость пересечения порога ВПП (при посадке ВС)	WP, WPT	Точка пути (на маршруте, трассе, траектории)
V _R	Скорость отрыва носового колеса	WRS	Наземная опорная станция с широкой зоной действия (GPS)
VREF	Скорость на посадке (на высоте 15 м над порогом ВПП)	WX	Трансляция информации о погоде
V _{si}	Скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета	WXR	Метеорологический радиолокатор
V _{so}	Скорость сваливания или минимальная скорость установившегося полета в посадочной конфигурации	Z	Всемирное координированное время (UTC)
VzF	Минимальная безопасная эволютивная скорость ВС с убранный механизацией		
Vt	Скорость пересечения порога		

- Конец -

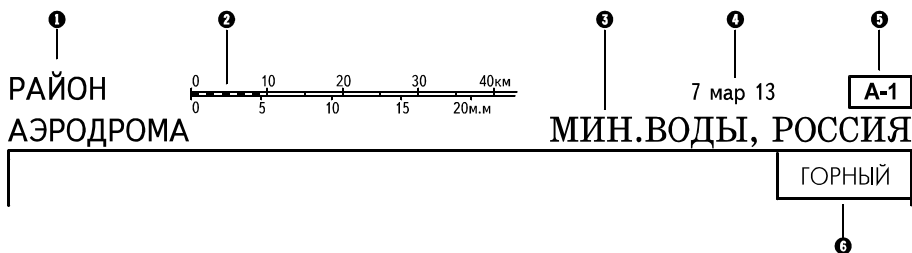
ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ РАЙОНА АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

Схема района аэродрома (аэроузла) используется для входа в район аэродрома (аэроузла) с целью посадки и выхода из него после взлета. Для пролета района аэродрома (аэроузла) транзитом необходимо использовать радионавигационные карты.

Нижеуказанные условные обозначения объясняют в краткой форме символику, используемую на схеме района аэродрома (аэроузла). Если эти условные обозначения применяются на других схемах выполнения полета, то они уже не повторяются при описании обозначений на остальных схемах.

На всех схемах данного Сборника курсы указываются магнитные, азимуты от РСБН - истинные, радиалы от VOR - магнитные, расстояния на участках трасс и маршрутов указаны в километрах/м.милях, высоты полета - в метрах/футах, искусственные и естественные превышения на схеме района и аэродрома указываются относительно среднего уровня моря, время приводится по UTC, если нет других указаний.

В верхней части указывается:



1. Наименование схемы.
2. Масштаб схемы.
3. Географическое местонахождение.
4. Дата вступления схемы в действие.
5. Обозначение листа схемы:

A-1 - обозначает зону (район аэроузла) аэропорта (аэродрома) или листы дополнительного материала, касающегося этой зоны.

6. Обозначение горного аэродрома.

В нижней левой части страницы представлена Торговая марка ЦАИ и краткий текст изменений на листе.

В нижней правой части страницы указано авторское право ЦАИ.

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ РАЙОНА АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)

Схема района аэродрома (аэроузла) выполняется, как правило, в масштабе 5, 10, 15 и 20 км в одном сантиметре.

На схеме используются следующие обозначения:



Радиомаячная система ближней навигации (РСБН), совмещенные VOR и DME



Зоны:
Р - запретная;
D - опасная.

САНКТ-ПЕТЕРБУРГ
Пулково
113.4 SPB
...
N59 48 24 E030 17 06

Бокс данных VORDME с указанием пункта установки, частоты позывного, кода Морзе и географических координат.



R - ограничения

UHD65

UH - регион;
D - тип зоны;
65 - номер зоны.

КУРСК
Восточный
32 к
...
N51 45 18 E036 17 30

Бокс данных РСБН с указанием пункта установки, номера канала и географических координат.



ПУШКИН

Внетрассовый аэродром с указанием его наименования



Дальняя, ближняя и отдельная приводные радиостанции (ДПРС, БПРС, ОПРС)


МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ
N44 13.5 E043 05.0
583 MD/MW
FL090 или выше

Трассовый аэродром с указанием его наименования, координат, частоты и позывных ДПРС, высоты пролета



ОПРС (ДПРС, БПРС) совмещенная с маркерным радиомаяком


-087°  1200

Схема полета в зоне ожидания с указанием минимальной высоты

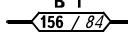
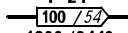
ОМСК
332 RM
...
N54 57.4 E073 13.8

Бокс данных навигационного средства с указанием пункта установки, частоты позывного, кода Морзе и географических координат.

BURIG
R126° D27.1
A130° D27.5
N42 21.8 E069 28.7
FL090 или выше

Наименование навигационной точки с указанием R/D от VORDME, A/D от РСБН, географических координат и высоты пролета точки

————— Воздушная трасса

B 1
 **156 / 84**
2620 / 3270
P 21
 **100 / 54**
1800 / 2440

а) с двухсторонним движением;
б) с односторонним движением;



Всенаправленный радиомаяк VOR



Пункт обязательного донесения (ПОД)



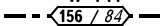
Пункт донесения по запросу (ПДЗ)



Луч курсового радиомаяка




Широковещательная станция


W 141
 **156 / 84**


VT используется по согласованию с органом ОВД

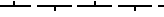
----- Местная воздушная линия


ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ РАЙОНА АЭРОДРОМА (АЭРОУЗЛА)


 Магнитный путевой угол участка маршрута

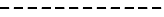
 Высота пролета точки. Знак "X" означает, что пролет точки с набором или снижением до/от высоты 4500м.


 Граница районного центра единой системы организации воздушного движения (РЦ ЕС ОрВД)


 Граница вспомогательного районного центра единой системы организации воздушного движения (ВРЦ ЕС ОрВД)


 Граница сектора обслуживания воздушного движения

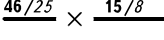
 Граница диспетчерского района аэродрома (узлового диспетчерского района)

 Граница диспетчерской зоны аэродрома


 Государственная граница

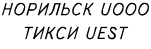
 Номер ссылки

 Взлетно посадочная полоса

 Разрыв в измерении расстояния км / м.мили

 Магнитное склонение

 Номер коридора в районе аэродрома

 Наименование пункта расположения РЦ ЕС ОрВД и его четырехбуквенный позывной

	АТИС	Подход	Вышка
АРХАНГЕЛЬСК	126.675	122.000	121.800

Обозначение данных по связи с указанием:

- Органа ОрВД
- Позывного
- Частоты работы средств связи


 СЕКТОР 060-180°
АРХАНГЕЛЬСК-КОНТРОЛЬ
133.800 0530-1730 зима } кроме ВС и
0430-1630 лето } праздн. дней


Данные обслуживания органа ОрВД:
а) в пределах географически обозначенных границ сектора с указанием:

- Границы сектора
- Позывного
- Частоты работы средств связи
- Времени и высоты обслуживания


 ЛАУРА-КОНТРОЛЬ
121.000


б) без разделения зон обслуживания на сектора управления

 Обозначение береговой черты крупных внутриматериковых водоемов


 Река

Обозначение высоты препятствий относительно среднего уровня моря:

 3456 а) естественных

 150 б) искусственных:
- маркированных

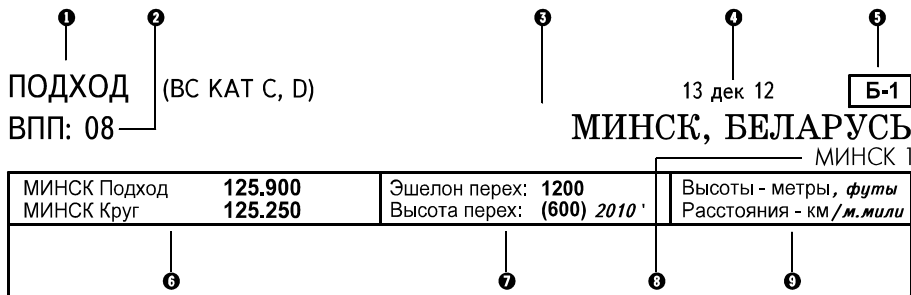
 100 - немаркированных

 Населенный пункт

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ПОДХОДА И ВЫХОДА

Условные обозначения, указанные ниже, используются на схемах подхода и выхода. В дополнение к графической иллюстрации процедуры подхода и выхода (SID и STAR) обеспечиваются текстовым описанием, когда оно предоставляется соответствующим полномочным органом.

В верхней части указывается:



1. Наименование схемы.
2. Номер ВПП. Справа, при необходимости, указывается: для какой категории ВС, по указанию органа ОрВД и т.п.
3. Географическое местонахождение аэродрома.
4. Дата вступления схемы в действие.
5. Обозначение листа схемы:
Б-1, Б-2 и т.д. - Подход;
В-1, В-2 и т.д. - Выход;
Г-1, Г-2 и т.д. - Спецпроцедуры.
6. Позывные и частоты средств управления.
7. Значение эшелона перехода и высоты перехода (дополнительно высота перехода абсолютная в футах для аэропортов принимающих ВС иностранного производства).
8. Название аэродрома
9. Единицы измерения высот, расстояний.

Схемы Подхода и Выхода публикуются не в масштабе.

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ПОДХОДА И ВЫХОДА

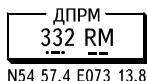
На схеме используются следующие обозначения:



Маркерный радиомаяк

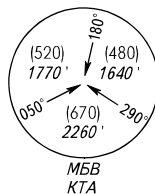


Дальняя и ближняя приводные радиостанции, совмещенные с маркерным радиомаяком



Бокс данных ДПРМ (БПРМ) с указанием частоты, позывного, кода Морзе и географических координат.

N54 57.4 E073 13.8



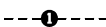
Круг МБВ с указанием секторов и значений безопасных высот относительно условной точки в метрах и абсолютных безопасных высот в футах от среднего уровня моря

Таблица данных на схемах подхода и выхода для ВС с $V = 300$ км/ч и менее

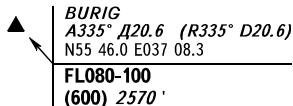
ПУНКТ	МПУ	S	МПР	Am	S	H
ЛИМАН	079	34	197	021	14.0	(500)
ТИБЕТ	134	35	211	026	14.0	(500)
N40 01.1 E063 59.3	209	47	218	035	13.0	(500)

Где:

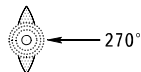
ПУНКТ - точки подхода (выхода)
МПУ - магнитные путевые углы полета между точками
S - расстояние между точками
МПР - магнитные пеленги радиостанции
Am и S - азимуты магнитные и расстояния от ДРЛ
H - высота пролета точек



Линия ограничительного пеленга знак сноски. В сноске указываются данные по ограничению.



Название навигационной точки, азимут и дальность от РСБН, радиал и дальность от VORDME, географические координаты, высоты пролета точки



МПР 270° PR

Обозначение магнитного пеленга радиостанции, позывной

LIMAN 4

Наименование маршрута



Радиолокационное векторение



Пункт RNAV обязательного доклада на ЛУР/с пролетом

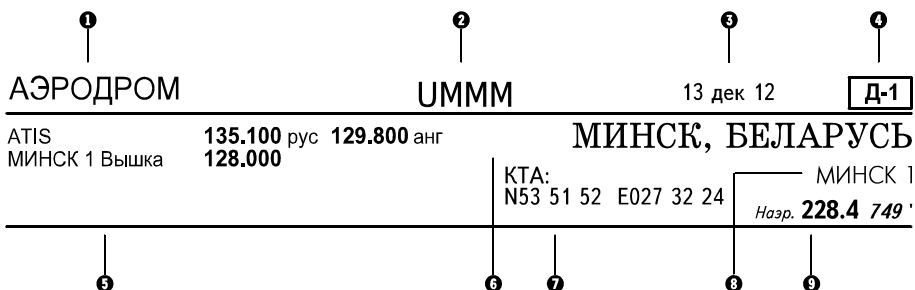


Пункт RNAV доклада по запросу на ЛУР/с пролетом

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ АЭРОДРОМА

На схеме аэродрома содержатся сведения касающиеся аэродрома, средств связи, светооборудования, располагаемых дистанций и взлетных минимумов.

В верхней части указывается:



1. Наименование схемы.
2. Четырехбуквенное обозначение аэродрома.
3. Дата вступления схемы в действие.
4. Обозначение листа схемы:
Д-1, Д-2 и т.д. (Кроки, Руление, Стоянки ВС, процедуры по особенностям руления и установки ВС на стоянки и т.д.)
5. Позывные и частоты средств управления.
6. Географическое положение аэродрома.
7. Координаты контрольной точки аэродрома (КТА).
8. Название аэродрома.
9. Превышение аэродрома относительно среднего уровня моря.

На схеме аэродрома используются следующие обозначения:

	ВПП с искусственным покрытием		Ветровой конус
	Грунтовая ВПП		Огни подхода до смещенного порога
	Размер ВПП (длина и ширина)		Закрытая ВПП
	Номер ВПП, магнитный курс		СЗ с указанием размеров
	Рулежные дорожки, нумерация		Строящаяся ВПП
	Смещенный порог		Посадочная площадка для вертолетов
	Место ожидания		Контрольная точка аэродрома (КТА)
	Зона ожидания		Превышение порога ВПП относительно среднего уровня моря

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ АЭРОДРОМА

⊙ Радиотехническое средство

ВПП	Координаты порогов
08	N64 36.1 E040 41.6
26	N64 35.9 E040 44.7



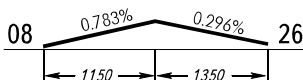
Регистратор дальности
видимости на ВПП

Координаты порогов ВПП

22

23

Обозначение мест стоянок



Профиль ВПП с указанием номеров порогов и продольного уклона ВПП в процентах



Маршрут заруливания



Маршрут выруливания

Перрон 2



Номер перрона

МС 1	Ил-76, Ту-154
МС 2-4, 19, 20	Ту-154
МС 5-18, 21-29	Ан-24, Ан-26

Таблица мест стоянок по типам ВС

кдп



Отдельные строения
на аэродроме

МС	Координаты	ИК
4, 5	N55 36.3 E037 17.0	281° 17.2'
6, 7	N55 36.2 E037 17.0	281° 17.2'
8-10	N55 36.2 E037 17.2	101° 17.2'

Данные мест стоянок ВС с указанием номеров мест стоянок, их координат и истинных/магнитных курсов осей мест стоянок ВС



Овраг



Железная дорога



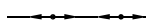
Шоссейная дорога



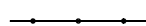
Река

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	бетон	PCN 29 / R / A / X / T	16м

Таблица грузонапряженности РД с указанием покрытия, грузонапряженности и ширины рулежных дорожек



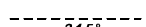
Линия электропередач



Линия связи

МС 1-4	асф.бетон	PCN 32 / R / C / X / U
МС 5-16	асф.бетон	PCN 21 / R / C / X / T

Таблица грузонапряженности перрона с указанием номера стоянки и ее грузонапряженности



215°

Ограничительный
пеленг, сектор



Группа деревьев



ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ АЭРОДРОМА

Системы огней подхода

	Огни высокой интенсивности (ОВИ-1)		Огни системы посадки "Луч"
	Огни высокой интенсивности (ОВИ-1РА)		Огни системы посадки "Световой старт"
	Огни высокой интенсивности (ОВИ-2)		Огни системы посадки "ALSF I"
	Огни высокой интенсивности (ОВИ-2РА)		Огни системы посадки "ALSF II"
	Огни малой интенсивности (ОМИ)		Огни системы посадки "Calvert I"
	Огни системы посадки (СП-1)		Огни системы посадки "Calvert II"
	Огни системы посадки (СП-2)	★	Аэродромный маяк
		★	Светомаяк "Star"
	Огни системы посадки (ССП-1)	*	Проблесковый маяк "Flash"

Таблица "СВЕТООБОРУДОВАНИЕ" и "РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ"

ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
08	ОВИ-1РА	2500	2900	2500	2500
26					

В левой части таблицы указывается номер ВПП, система огней подхода и огней ВПП и отличия этой системы от стандартного оборудования, если они имеются.

В правой части таблицы указывается РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ.

Располагаемая дистанция разбега (РДР) - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для ВС, совершающего взлет.
 $РДР = \text{Длина ВПП}$

Располагаемая дистанция взлета (РДВ) - сумма располагаемой дистанции разбега (РДР) и длины свободной зоны (СЗ), если она предусмотрена.
 $РДВ = РДР + СЗ$

Располагаемая дистанция прерванного взлета (РДПВ) - сумма располагаемой дистанции разбега (РДР) и длины концевой полосы торможения (КТП).
 $РДПВ = РДР + КТП$

Располагаемая посадочная дистанция (РПД) - длина ВПП, которая объявляется располагаемой и пригодной для пробега ВС после посадки.
 $РПД = \text{Длина ВПП}$

Если порог смещен, то РПД = длина ВПП - Удаление смещенного порога.

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ АЭРОДРОМА

Ниже дана таблица взлетных минимумов для каждого направления ВПП.

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 08				ВПП 26			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A	б/о	Не опубликовано	300	день			б/о	Не опубликовано	300	ночь
B				300	300			
C			400	300	400			
D			400	400	400			

В таблице указывается:

- категория воздушных судов (А, В, С, D);
- номер взлетно-посадочной полосы;
- видимость (дальность видимости) на ВПП в метрах или высота нижней границы облаков и дальность видимости на ВПП, если такие данные предоставляются полномочным органом.

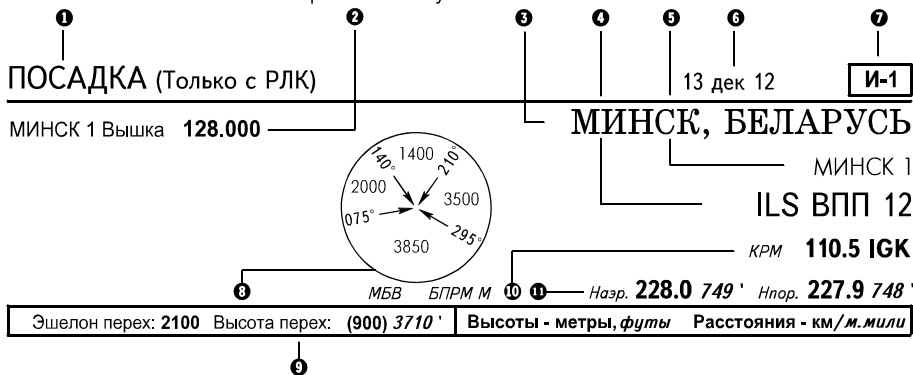
Все колонки таблицы должны быть заполнены. При отсутствии взлетных минимумов для каждой категории воздушных судов в соответствующей колонке должно быть указано: Не опубликовано.

Тип и модификация ВС	Место стоянки	Ограничения по интенсивности движения	Примечания
Ил-76ТД (191т)	1, 15-16	Не более 2 с/в в сутки	При наличии на борту ИТС с комплектом инструмента и тех.документации
Ил-76Т (171т)	1, 15-16	Без ограничений	
Ту-154 (98т)	1-4	Без ограничений	
Ан-12, Як-42	21		
Ту-134 (47.6т)	22-28		
SAAB-2000	22-28		

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Схема захода на посадку является графическим изображением процедуры захода на посадку, назначенной полномочным органом. Схема захода на посадку разделена на отдельные информационные участки: заголовок, заход на посадку в плане, заход на посадку в профиль, процедура ухода на второй круг, таблица метеоминимумов для захода на посадку, таблица данных для посадки с круга для ВС со скоростью полета 300км/ч и менее, таблица значений вертикальной скорости снижения, путевых скоростей и времени полета от контрольной точки конечного этапа захода на посадку до точки ухода на второй круг.

В верхней части указывается:



1. Наименование схемы. Справа, при необходимости, указывается: этап захода на посадку, для какой категории ВС и т.п.
2. Позывные и частоты средств управления. Запись (РЛК) означает наличие радиолокационного контроля на аэродроме.
3. Географическое местоположение аэродрома.
4. Система захода на посадку.
5. Название аэродрома.
6. Дата вступления схемы в действие.
7. Обозначение схемы:

И-1, И-2 и т.д. - заход по ILS в некатегорированном режиме, по 1-й категории, по ILS DME, КРМ, МЛС;

И-1А, И-2А и т.д. - заход по ILS 2-й категории и 3-й категории;

К-1, К-2 и т.д. - заход по VORDME, VOR, РСБН и другим угломернодальномерным системам;

Л-1, Л-2 и т.д. - заход на посадку по ОСП, ОПРС, ОСП+DME, ОПРС+DME, радиотехническим средствам этого типа обратного старта, пеленгаторным системам различного типа;

М-1, М-2 и т.д. - заход на посадку по РСР, РСР+ОСП, ДРЛ и другим радиолокационным системам;

Н-1, Н-2 и т.д. - визуальный заход на посадку;

Р-1, Р-2 и т.д. - заход на посадку по спутниковым системам.

Если на схеме совмещены заходы по различным системам, обозначение производится индексом более точной системы захода на посадку.

8. Минимальная безопасная высота полета в районе аэродрома.
Запись МБВ БПРМ М означает, что точкой, от которой ведется разделение круга МБВ на сектора, является БПРМ М.
9. Значение Эшелона перехода и Высоты перехода.
10. Основное средство захода на посадку, частота, позывной.
11. Превышение аэродрома и порога ВПП.

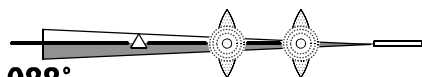
ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Вид в плане представляет графическую схему захода на посадку, выполненную в масштабе 2, 3 или 5 км в см.

Высоты ниже эшелона перехода указываются в метрах (относительно порога ВПП посадки) и абсолютные в футах с округлением до ближайшего десятка в сторону увеличения.

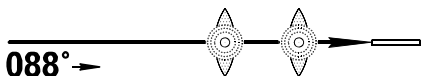
Нмбв - относительная в метрах и абсолютная в футах.

На схеме в плане используются следующие обозначения:



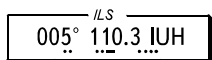
088°

Сектор курса захода на посадку в плане по точным системам

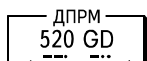


088°

Сектор курса захода на посадку в плане по неточным системам



Бокс данных посадочных систем по точным средствам, указывающий наименование основного средства захода на посадку, посадочный курс, частоту, позывной и код Морзе.



Бокс данных посадочных систем по неточным средствам, указывающий наименование средства посадки, частоту, позывной и код Морзе.



Линия пути процедуры захода на посадку



Линия пути процедуры визуального захода на посадку



Линия пути процедуры ухода на второй круг



Точка начала этапа визуального захода на посадку



Горизонтالي. Отметка высоты, относительная высота



Максимальная высота препятствий, относительно которой рассчитана высота полета по кругу.



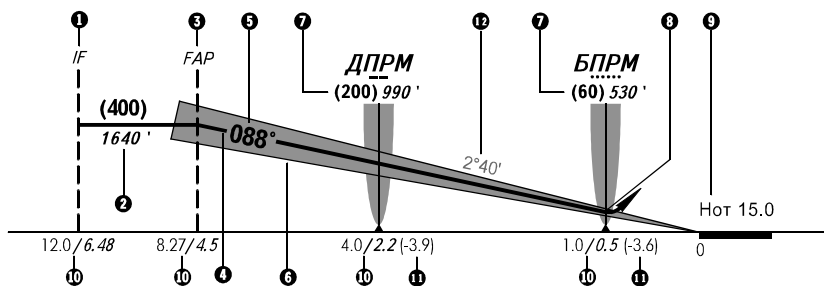
Обозначение препятствий и их относительной высоты (относительно превышения аэродрома или порога ВПП)

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

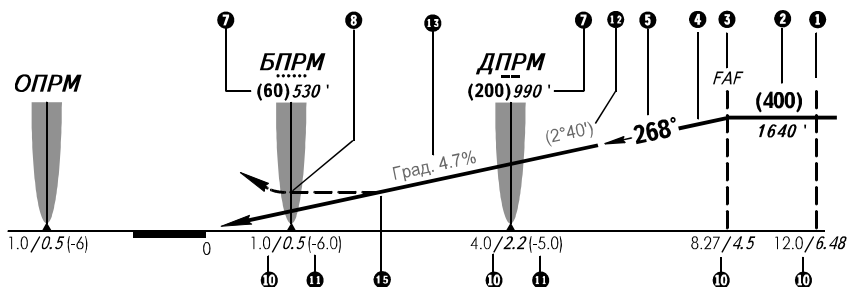
На схеме захода на посадку в профиль схематически (не в масштабе) изображен сектор глиссады захода на посадку.

В зависимости от средства посадки профиль полета может быть представлен в следующем виде:

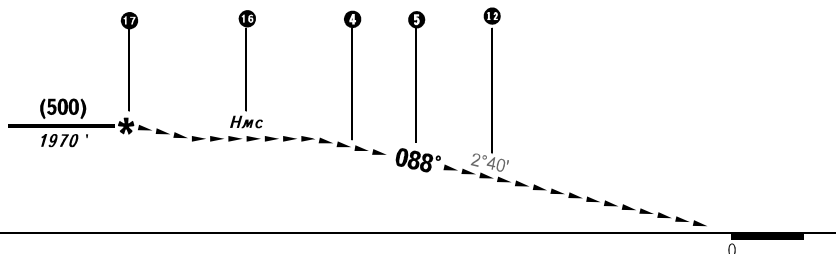
Профиль захода на посадку по точным средствам



Профиль захода на посадку по неточным средствам



Профиль визуального захода на посадку



ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

Элементы схемы захода на посадку в профиль

1. Контрольная точка промежуточного этапа снижения (IF).
2. Высота полета (относительная в метрах, абсолютная в футах) до FAP (FAF).
3. Точка конечного этапа захода на посадку (FAP),
контрольная точка конечного этапа захода на посадку (FAF).
4. Траектория снижения.
5. Магнитный путевой угол посадки.
6. Глиссадный луч радиомаяка (радиотехническая глиссада).
7. Высота пролета ДПРМ, БПРМ или контрольной точки
- в метрах - относительная от порога ВПП;
- в футах - абсолютная..
8. Контрольная точка ухода на второй круг (МАРt).
9. Высота залегания глиссады над порогом ВПП.
10. Удаления контрольных точек, ДПРМ, БПРМ от порога ВПП.
11. Превышения ДПРМ, БПРМ относительно порога ВПП.
12. Значение УНГ, угла снижения при неточных системах заходов
(на визуальных заходах при наличии ПАПИ).
13. Градиент снижения.
14. Точка достижения высоты установленного для посадки минимума.
15. Минимальная высота снижения (Hмс) при визуальном заходе на посадку.
16. Точка начала маневрирования при визуальном заходе на посадку.

Предупреждения (примечания), относящиеся к условиям использования процедуры захода на посадку, указываются на свободном месте схемы в профиль.

Текст, касающийся процедуры ухода на второй круг, располагается непосредственно под схемой в профиль.

Все разрешенные и применяемые минимумы для каждой процедуры захода на посадку указываются в таблице. в таблице используются следующие сокращения:

- А, В, С, D, Dшф, E - категория воздушных судов;
- Верт - вертолет;
- ИЛС - инструментальная система посадки по приборам;
- РСМ - радиомаячная система захода на посадку;
- РСР - радиолокационная система посадки;
- ОСП - система посадки с использованием только дальней и ближней приводных радиостанций;
- ОПРС - отдельная приводная радиостанция;
- РВ - радиовысотомер;
- Авт - автоматический;
- Дир - директорный;
- ПСП - система посадки по приборам.

Таблица метеоминимумов для захода на посадку

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08					
	Авт.	Дир.	ПСП	РСР	ОСП	ОПРС
A	60x800	60x800	60x800	80x1000	100x1200	150x2100
B	*300'	*333'	*333'	*366'	**432'	**596'
C	70x900	70x900	70x900	100x1200	120x1500	200x4000
D	*333'	*300'	*300'	*432'	**497'	**760'
Верт.	Не опубл.	Не опубл.	60x600	80x1000	120x1500	200x4000

*) ВПР

**) МВС

В таблицах даны высота принятия решения (ВПР) для точного захода на посадку и минимальная высота снижения (МВС) для неточного захода на посадку. ВПР и МВС даны в метрах относительных и в футах абсолютных.

Таблица заполняется на основании данных, предоставленных полномочным авиационным органом аэропорта.

ОБОЗНАЧЕНИЯ НА СХЕМЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

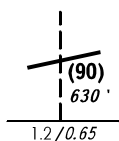
Справа от таблицы метеоминимумов расположена таблица данных полета по кругу для ВС со скоростью полета по кругу 300 км/ч и менее и данные расположения ВОРДМЕ, РСБН относительно соответствующего порога ВПП.

ПОСАДКА С КРУГА ВС V ≤ 300 Ш _{пм} - 4.0				
	МПР	А _м	S	H
3 разв.	106	276	14.5	(600)
4 разв.	084	262	13.0	(500)
	РСБН	Zo,м	So,м	
ВПП 08		-311	+1283	

Где:

- МПР - магнитный пеленг радиостанции 3-го и 4-го разворотов;
- А_м - азимут магнитный 3-го и 4-го разворотов от ДРЛ;
- S - удаление 3-го и 4-го разворотов от места установки ДРЛ;
- H - высота полета;
- Zo, м - боковой вынос антенны ВОРДМЕ, РСБН относительно оси ВПП;
- So, м - продольный вынос антенны ВОРДМЕ, РСБН от торца ВПП.

Дополнительно на схеме в профиль применяются условные обозначения:



Условная контрольная точка с указанием высоты пролета и удаления от порога ВПП



Маркерный радиомаяк



Маркерный радиомаяк совмещенный с дальней или ближней радиостанциями

ОПРС, ВОР

- ОСА(H)
- A: 162 (44)
- B: 165 (47)
- C: 168 (50)
- D: 172 (54)

Абсолютная (относительная) высота пролета препятствий.

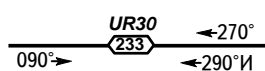
Таблица вертикальных скоростей снижения и времени полета от фиксированной точки до MAPt

Путевая скорость, км/ч	120	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - MAPt 4.06, мин/сек	2.02	1.37	1.21	1.10	1.01	0.54	0.49	0.44	0.41
Вертик. скорость снижения градиент 4.7%, м/сек	1.6	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

Таблица контроля высоты по дальности от дальномера

S от торца	10.0	8.0	6.0	4.0	2.0
ДМЕ AST	8.47 / 4.57	6.47 / 3.49	4.47 / 2.41	2.47 / 1.33	0.47 / 0.25
ВЫСОТА	(500) 2280'	(433) 2060'	(328) 1710'	(224) 1370'	(119) 1030'

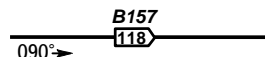
ОБОЗНАЧЕНИЯ НА РНК



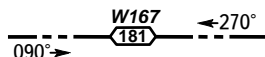
Двусторонняя воздушная трасса

090°→←270° - МПУ двустороннего движения
←290°И - ИПУ (в полярных широтах)

- ◻233◻ - расстояние
- UR30 - наименование трассы, где:
 - U - верхнее воздушное пространство (ВВП), в ряде стран не применяют;
 - R30 - наименование трассы.



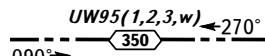
Односторонняя воздушная трасса



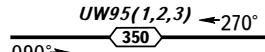
Воздушная трасса (участок) используется по согласованию с органом ОВД

Условный маршрут (CDR), где:

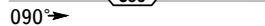
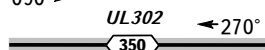
- (1) - постоянно планируемый условный маршрут, может включаться в план полета;
- (2) - не постоянно планируемый условный маршрут, но условия его использования сообщаются до вылета;
- (3) - не планируемый условный маршрут, используемый по указанию органа ОВД;
- (w) - по выходным и праздничным дням.



Условный маршрут (CDR) действующий не во всем диапазоне высот



Трасса зональной навигации



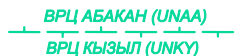
Государственная граница



Граница района полетной информации



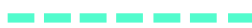
Граница делегированного воздушного пространства



Граница сектора ОВД



Граница сектора подхода ОВД

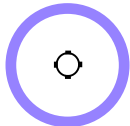


Зоны ограничений, где:

- UUD158 - наименование зоны;
- D - опасная;
- R - ограничения;
- P - запретная;
- неогр - верхняя граница;
- ур.земли - нижняя граница;
- NOTAM - режим работы зоны по NOTAM (к/с не указывается).



Граница диспетчерского района (зоны)



Изогипсы



Изогоны



Шоссейная дорога



Железная дорога



Отметка высоты и её значение



ОБОЗНАЧЕНИЯ НА РНК

P-4

Номер смежного листа карты



Аэродромы: гражданский, государственной авиации, совместного базирования.

НИКОЛАЕВ
NI 1030 NK п/п
N47 03 29 E031 55 10
(UKON)

Бокс аэродрома, где:

- НИКОЛАЕВ - наименование аэродрома;
- NI 1030 NK п/п - частота (кГц) и позывные ДПРМ, режим работы (к/с не указывается);
- N47 03 29 E031 55 10 - координаты КТА аэродрома;
- (UKON) - четырехбуквенный код аэродрома.

▲ GOROP
N58 22 59 E030 20 52

Пункт обязательного донесения (ПОД)

△ TOMPA
N58 47 19 E027 10 19

Пункт донесения по запросу (ПДЗ)

НАКУК
НУКУС
DP 435 ZR
N42 29.3 E059 37.4
(UTNN)

Объединенный бокс аэродрома и пункта обязательного донесения (пункта донесения по запросу), где:

- NAKUK - наименование ПОД (ПДЗ);
- N42 29.3 E059 37.4 - координаты КТА и ПОД (ПДЗ).



ВЕЛИКИЕ ЛУКИ
108.20 WKL
N56 22 46 E030 36 24

Радиотехническая система ВОРДМЕ, где:

- ВЕЛИКИЕ ЛУКИ - наименование ВОРДМЕ;
- 108.20 WKL - частота (МГц) и позывной ВОРДМЕ;
- N56 22 46 E030 36 24 - координаты ВОРДМЕ.



САМАРА
(БЕЗЫМЯНКА)
39-й п/з
N53 13.7 E050 20.1
ID 660 NA п/п
N53 13 07 E050 19 46
(UWVG/XWVG)

Объединенный бокс аэродрома и радиотехнической системы РСБН, где:

- САМАРА - наименование населенного пункта;
- (БЕЗЫМЯНКА) - наименование аэродрома;
- 39-й п/з - канал РСБН аэродрома;
- N53 13.7 E050 20.1 - координаты РСБН;
- ID 660 NA п/п - частота (кГц) и позывные ДПРМ, режим работы (к/с не указывается);
- N53 13 07 E050 19 46 - координаты КТА аэродрома;
- (UWVG/XWVG) - четырехбуквенный код аэродрома.

Примечание: если трасса проходит через РТС, то бокс с тенью.



ГЛОТАЕВО
1020 DK
N55 10 00 E037 47 53

Отдельная приводная радиостанция (ОПРС), где:

- ГЛОТАЕВО - наименование ОПРС;
- 1020 DK - частота (кГц) и позывной ОПРС;
- N55 10 00 E037 47 53 - координаты ОПРС.



НОВОСИБИРСК
171
N55 24.0 E083 42.00

Радиовещательная станция (РВС), где:

- НОВОСИБИРСК - наименование РВС;
- 171 - частота (кГц), позывной;
- 171-1700 - режим работы РВС (к/с не указывается);
- N55 24.0 E083 42.00 - координаты РВС.

МАГНИТОГОРСК-
контроль
132.2
По трассам и вне трасс

Бокс пункта ОВД с позывным и частотами (МГц) связи

Сектор 1
СИВКАР-контроль
134.5 8850 и выше
133.3 ниже 8850

Бокс сектора ОВД с позывным и частотами (МГц) связи и условиями их использования (к/с не указывается)

ХАБАРОВСК-подход
125.2 (129.3)
FL080-FL230

Бокс сектора подхода ОВД с позывным и частотой (МГц) связи и условиями их использования

САМАРА-контроль
128.5 (124.0)
126.5 п/з
в границах РЦ Самара

Бокс пункта ОВД вне трасс с позывным, частотами (МГц) связи и условиями их использования

СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Системы светосигнального оборудования подразделяются на:

- ОМИ - система огней малой интенсивности. Предназначена для обеспечения захода на посадку, посадки, руления и взлета ВС при визуальных полетах и полетах по приборам;
- ОВИ-1,2,3 - система огней высокой интенсивности. Предназначена для обеспечения захода на посадку и посадки ВС при точном заходе по минимумам 1, 2, 3 категорий, а также руления и взлета.

Каждое направление посадки, в зависимости от системы посадки, оборудуется соответствующей типовой светосигнальной системой.

Светосигнальное оборудование состоит из огней, приведенных в таблице:

Наименование подсистемы огней	Светосигнальные системы			
	ОМИ	ОВИ-1	ОВИ-2	ОВИ-3
Огни приближения и световых горизонтов	+ *	+(1)	+	+
Огни КПБ	-	-	+	+
Входные огни	+	+	+	+
Глиссадные огни	+*	+*	+*	+*
Огни знака приземления (2)	+	+	+	+
Посадочные огни	+	+	+	+
Осевые огни ВПП	-	+*	+	+
Огни зоны приземления	-	-	+	+
Ограничительные огни	+	+	+	+
Импульсные огни (входные и приближения)	-	-	+(3)	+(3)
Рулежные огни боковые	+	+	+	+
Осевые огни РД	-	-	+*	+
Огни быстрого схода с ВПП	-	-	+*	+
Стоп огни	-	-	+*	+
Предупредительные огни	-	-	+*	+*
Аэродромные световые указатели (управляемые)	-	+*	+*	+
Аэродромные знаки (неуправляемые)	+	+	+	+
Огни уширенной ВПП	+	+	+	+

Пояснение обозначений:

(1) Рекомендуемое оборудование при установке систем ОВИ на некатегорированном направлении посадки.

(2) Устанавливаются при отсутствии глиссадных огней.

(3) Устанавливаются при использовании огней приближения по центральному ряду.

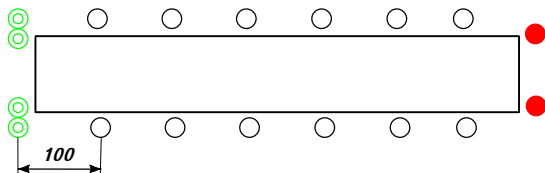
+ Обязательное наличие оборудования.




* Рекомендуемое наличие оборудования.

- Применение не требуется

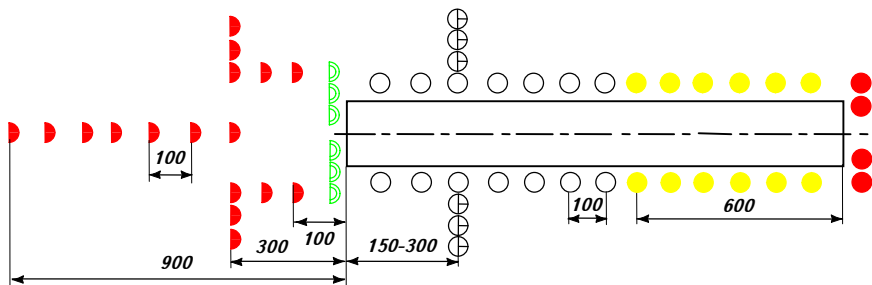
СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ






Светооборудование системы "Световой старт"



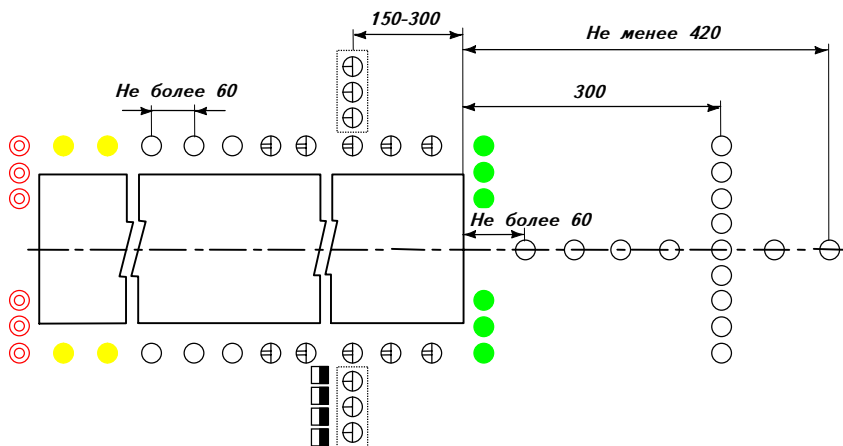
-  входной огонь, зеленый;
-  посадочный огонь, белый;
-  ограничительный огонь, красный.

Светооборудование системы "Луч"



-  огонь приближения, подхода, красный;
-  входной огонь, зеленый;
-  посадочный огонь, белый; на последних 600 м желтый;
-  огонь знака приземления, белый;
-  ограничительный огонь, красный.

Светооборудование системы "ОМИ" (вар.1)

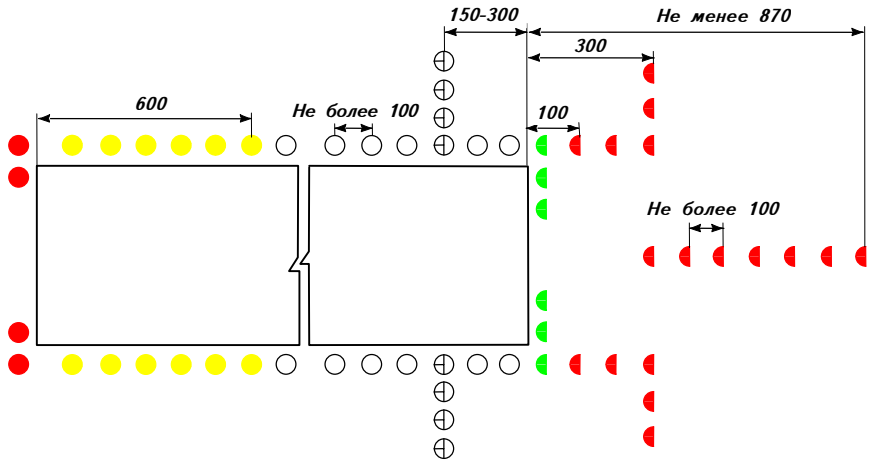


СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Продолжение светоборудования системы "ОМИ" (вар.1)

- огонь приближения, посадочный огонь ВПП кругового обзора, белый;
- входной ограничительный огонь кругового обзора, зеленый, красный;
- ⊕ посадочный огонь ВПП кругового обзора белый, на последних 600 м желтый;
- глиссадный огонь, белый, красный;
- ⊕ огонь знака приземления кругового обзора, белый.

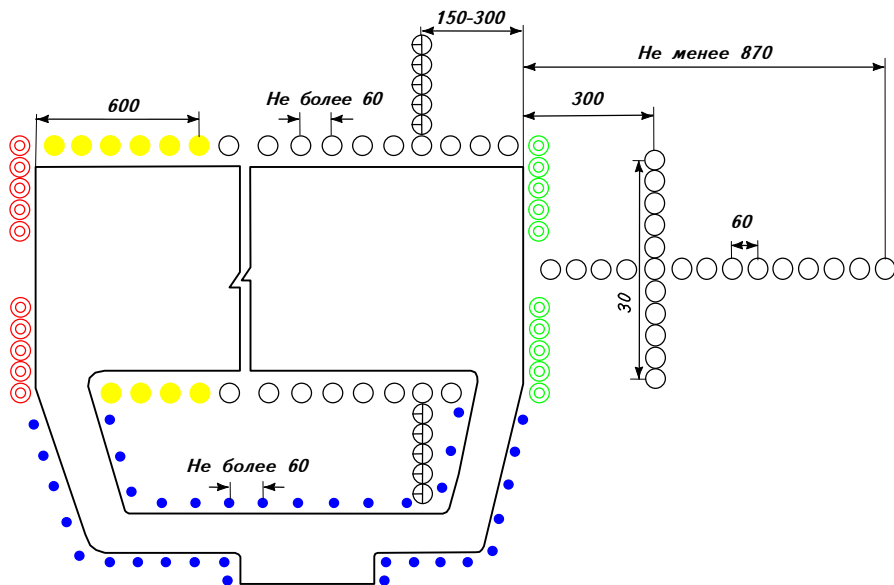
Светоборудование системы "ОМИ" (вар. 2)



- ограничительный огонь, красный;
- ◐ огонь приближения, красный;
- посадочный огонь ВПП, белый;
- посадочный огонь ВПП, на последних 600 м желтый;
- ⊕ огонь знака приземления, белый;
- ◐ входной огонь, зеленый.

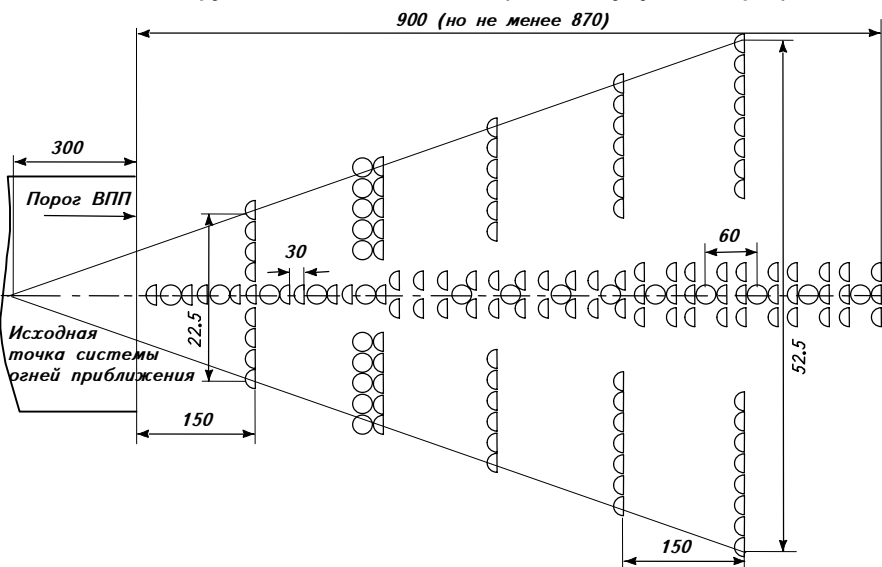
СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Светооборудование системы " ОМИ " (вар. 3)



- огонь приближения, светового горизонта, посадочный огонь, белый;
- посадочный огонь ВПП на последних 600 м, желтый;
- ⊙ входной ограничительный огонь, зеленый, красный;
- ⊕ огонь знака приземления, белый;
- рулежный огонь, синий.

Светооборудование системы ОВИ - 1 (по минимуму 1 категории)



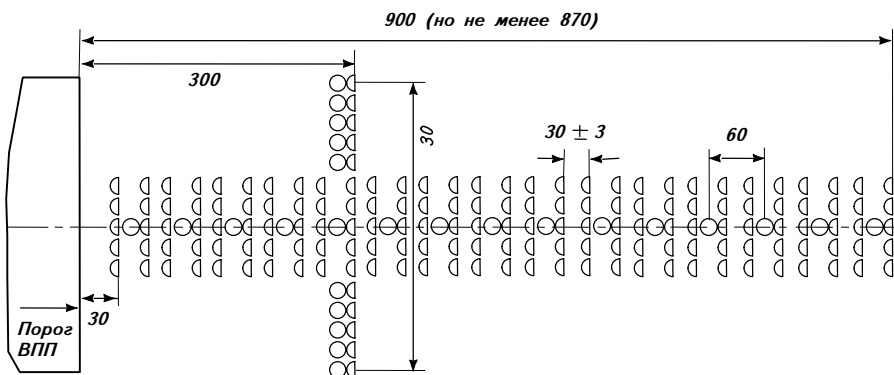
СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Продолжение светоборудования системы "ОВИ-1" (по минимуму I категории)

- огни приближения и световых горизонтов кругового обзора, белые;
- ◐ огни приближения и световых горизонтов прожекторные, белые.

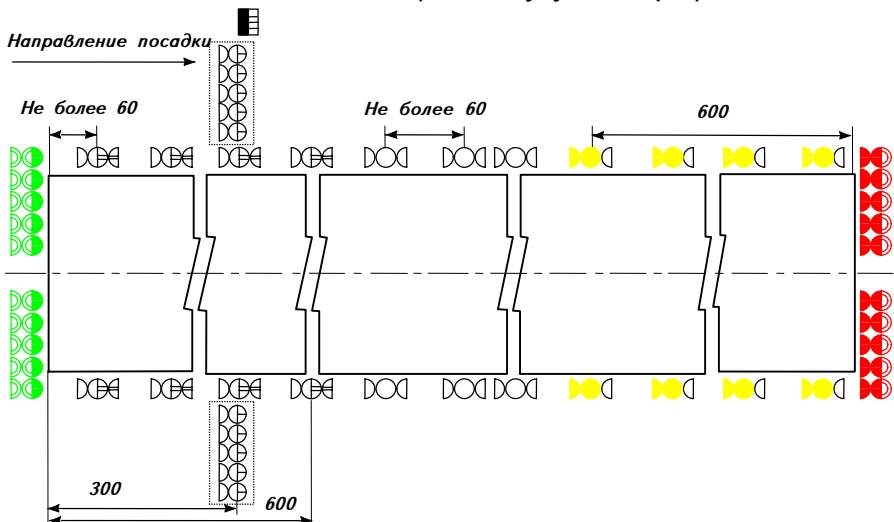
Примечание: На некатегорированных направлениях посадки допускается меньшая протяженность огней приближения, но не менее 420 м.

Размещение огней приближения по центральному ряду в системе ОВИ - 1 (по минимуму 1 категории)



- огни приближения и световых горизонтов кругового обзора, белые;
- ◐ огни приближения и световых горизонтов прожекторные, белые.

Размещение огней ВПП с одного направления посадки системы "ОВИ - 1" (по минимуму 1 категории)

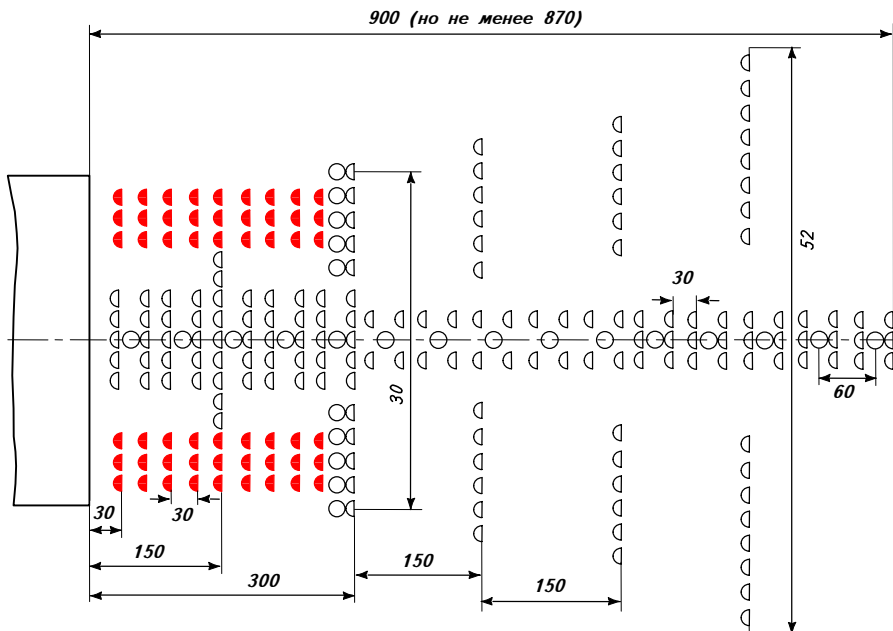


СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Продолжение: Размещения огней ВПП с одного направления посадки системы "ОВИ-1" (по минимуму I категории)

- посадочные огни кругового обзора, белые;
- ◐ входные прожекторные, зеленые;
- ◑ входные ограничительные огни кругового обзора, зеленые, красные;
- ◒ посадочные огни ВПП прожекторные, желтые;
- ◑ посадочные огни ВПП, знака приземления, прожекторные, белые;
- ◒ ограничительные огни прожекторные, красные;
- ⊕ огни знака приземления кругового обзора, белые, с заглушкой;
- глиссадные огни;
- ⊕ посадочные огни ВПП кругового обзора, белые, желтые.

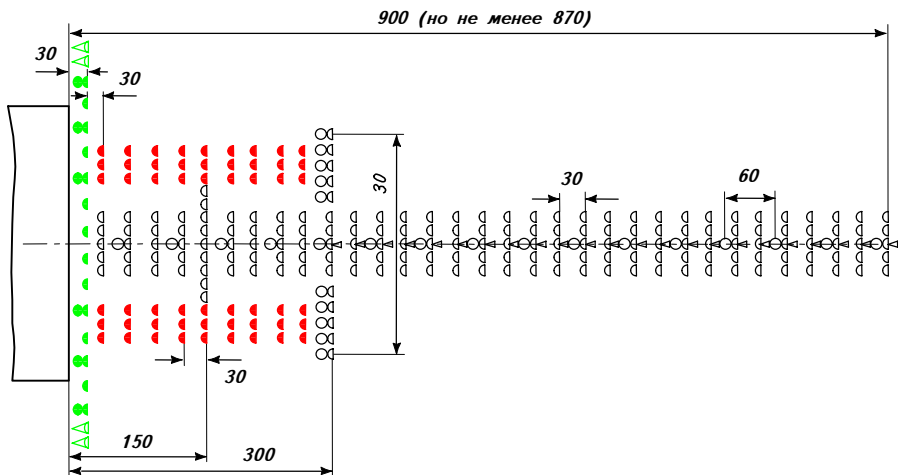
Светооборудование системы "ОВИ - 2" (по минимуму 2 категории)



- ◒ боковые огни КРБ прожекторные, красные;
- ◑ огни приближения и светового горизонта прожекторные, белые;
- огни приближения и светового горизонта кругового обзора, белые.

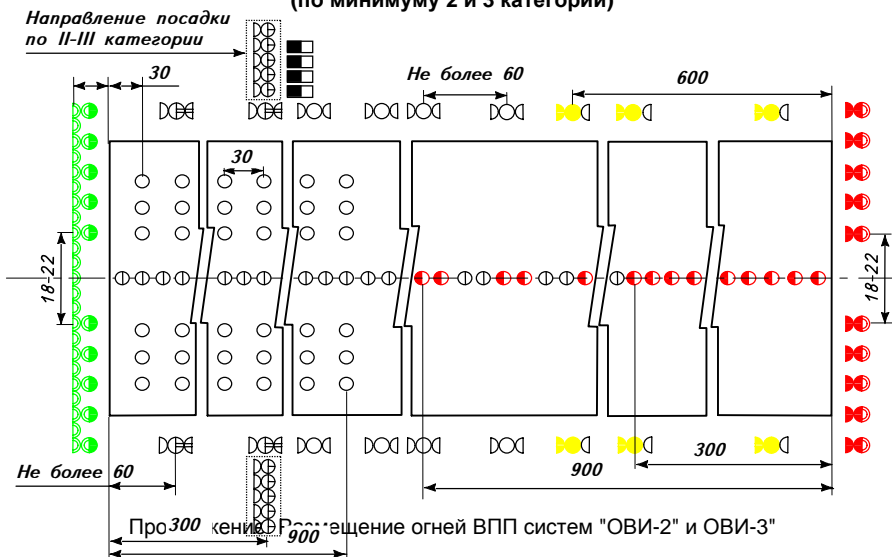
СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Размещение огней приближения и входных огней систем "ОВИ-2 и ОВИ-3" (по минимуму 2 и 3 категории)















- боковые огни КРБ прожекторные, красные;
- огни приближения и светового горизонта прожекторные, белые;
- огни приближения и светового горизонта кругового обзора, белые;
- огни приближения импульсные, белые;
- входные огни импульсные, зеленые;
- входные огни прожекторные, зеленые;
- входные ограничительные огни кругового обзора, зеленые, красные.

Размещение огней ВПП систем "ОВИ - 2 и ОВИ - 3" (по минимуму 2 и 3 категории)



СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

(по минимуму II и III категорий)

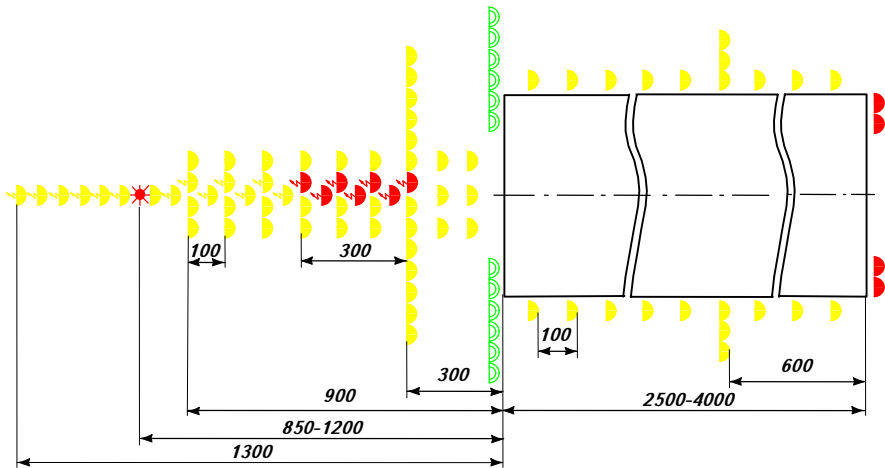
-  входные огни прожекторные, зеленые;
-  входные ограничительные огни кругового обзора, зеленые, красные;
-  ограничительные огни прожекторные, красные;
-  посадочные огни ВПП и знака приземления прожекторные, белые;
-  посадочные огни ВПП прожекторные, желтые;
-  посадочные огни ВПП кругового обзора, белые;
-  осевые огни ВПП, белые, углубленные;
-  посадочные огни ВПП кругового обзора, желтые, белые;
-  огни зоны приземления углубленные, белые;
-  осевые огни ВПП, красные, белые, углубленные;
-  огни знака приземления кругового обзора, белые с заглушкой;
-  глиссадные огни.







Световое оборудование рулежных дорожек

1. Боковые рулежные огни синего цвета расположены по обеим сторонам РД.
2. Аэродромные знаки:
 - знак магнитного курса ,белый на красном фоне;
 - знак обозначения направления руления, номера РД, черный на желтом фоне;
 - знак дополнительной информации, белый на синем фоне;
 - знак "СТОП" и "ВЪЕЗД ЗАПРЕЩЕН", белый на красном фоне.
3. Огни места ожидания, сдвоенный огонь с обеих сторон РД.
При движении к ВПП цвет огней красный, при движении от ВПП-желтый.
4. Огни уширения ВПП желтого цвета.
5. Аэродромные световые указатели о предписанном направлении движения, запрещенная или разрешения движения желтого цвета, красных и зеленых светофоров надземного типа. Устанавливаются на перекрестках РД, в местах выхо да на ВПП.
6. Осевые линии РД зеленого цвета.
7. Осевые линии схода (выхода) на ВПП, чередующиеся, желто-зеленого цвета.
8. "СТОП ОГНИ" красного цвета.
9. Предупредительные огни желтого цвета. Устанавливаются в местах приближения к перекрестку или месту остановки.

СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

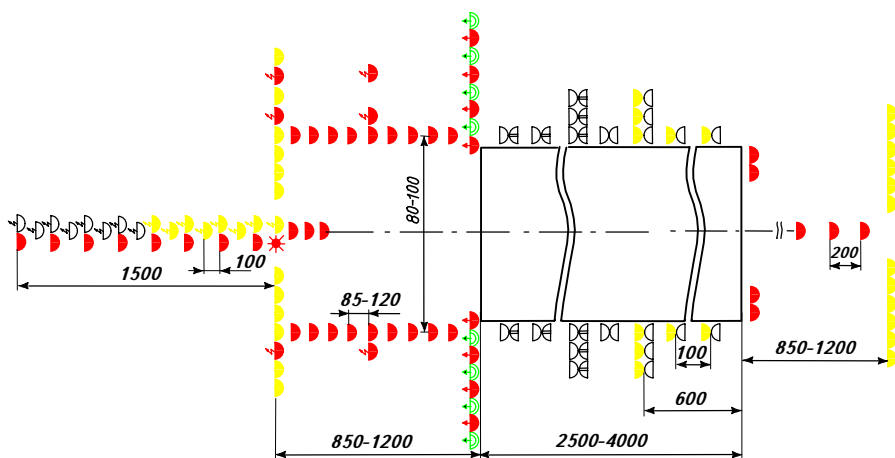
Светооборудование системы ССП-1



-  огни импульсной линии, желтые;
-  кодовый неоновый светомаяк, красный;
-  огни приближения импульсные, красные;
-  огни светового горизонта, приближения, ВПП, желтые;
-  входные огни, зеленые;
-  ограничительные огни, красные.

СТАНДАРТНОЕ СВЕТОБОРУДОВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

Светооборудование системы СП-1(СП-2)

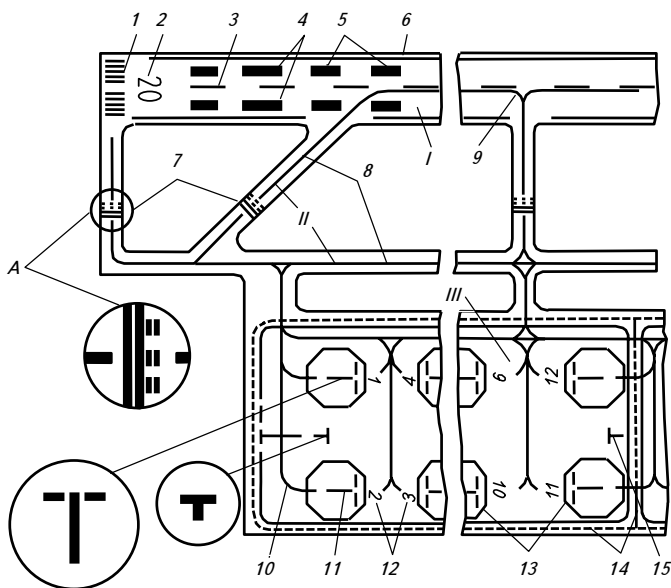


- ⚡ D огни импульсной линии, белые;
- ⚡ D огни подхода импульсные, желтые;
- D огни приближения, направления взлета, ограничительные, красные;
- ⚡ D огни импульсные, красные;
- D огни посадочного светового горизонта, огни ВПП на последних 600 м, огни взлетного светового горизонта, желтые;
- ★ кодový неоновый светомаяк, красный;
- ⚡ D огни разрешения посадки, проблесковые, зеленые;
- ⚡ D огни запрещения посадки, проблесковые, красные;
- D огни ВПП, белые.

СТАНДАРТНАЯ МАРКИРОВКА ВПП и РД

На ИВПП наносятся маркировочные знаки: порога, продольной оси полосы, зоны фиксированного расстояния, зоны приземления, цифровые знаки посадочного магнитного путевого угла.

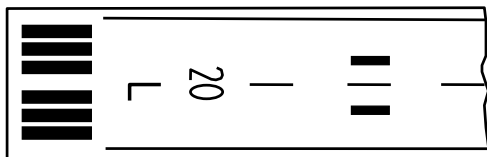
Все маркировочные знаки ИВПП окрашены белым цветом.



- I - взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием;
- II - рулевые дорожки;
- III - перрон

1 - порог ВПП, 2 - цифровой знак МПУ; 3 - ось ВПП, 4 - зона фиксированного расстояния, 5 - зона приземления, 6 - край ВПП, 7 - места ожидания, 8 - оси РД, 9 - участок сопряжения РД с ВПП, 10 - пути руления ВС по прямой и кривой, 11 - знак остановки ВС, 12 - цифра (номер) стоянки, 13 - контур зоны обслуживания, 14 - пути движения спецавтотранспорта, 15 - знак остановки спецавтотранспорта.

На параллельных ВПП дополнительно со стороны захода на посадку наносятся буквы: "L" левая, "R" правая.

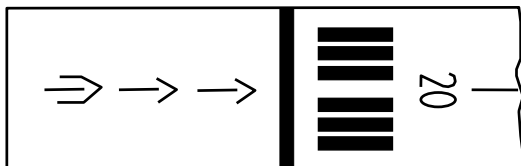


СТАНДАРТНАЯ МАРКИРОВКА ВПП и РД

На пересекающихся ИВПП маркировка главной ИВПП на участке пересечения полос сохраняется, а вспомогательной-прерывается.

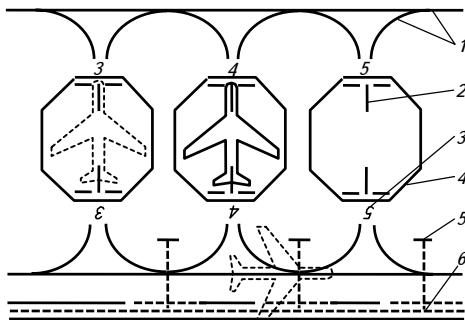
Маркировочные знаки края ИВПП наносятся на ИВПП, оборудованные по минимумам 1, 2, 3 категорий. Маркировка края ИВПП прерывается в местах примыкания РД к ВПП и в местах пересечения ИВПП.

При постоянно и временно смещенном пороге к новой маркировке порога добавляется поперечная линия шириной 1,8 м. Все маркировочные знаки, предшествующие смещенному порогу ликвидируются, а маркировка линии преобразуется в стрелки-указатели.



На РД наносятся маркировочные знаки: продольной оси, места ожидания ВС перед выруливанием на ИВПП. Маркировочные знаки окрашиваются в желтый (оранжевый) цвет. Маркировка продольной оси РД выполняется сплошной линией. Не несущие покрытия обочин РД отделяются от покрытий РД рулежными боковыми полосами, состоящими из двух сплошных линий шириной по 0,15 м. с интервалом между ними по 0,15 м.

На перроне наносятся маркировочные знаки: оси руления ВС, контуры зон обслуживания ВС, пути движения и знаки остановки спецавтотранспорта. Цвет маркировочных знаков: пути движения ВС-желтый (оранжевый), за исключением линий контуров зон обслуживания ВС, имеющих красный цвет; пути движения спецавтотранспорта-белый.



- 1 - пути движения ВС по прямой и кривой;
- 2 - Т-образный знак места остановки ВС на стоянке;
- 3 - обозначение номера стоянки ВС;
- 4 - зона обслуживания ВС;
- 5 - знак остановки спецавтотранспорта;
- 6 - пути движения спецавтотранспорта.

СОДЕРЖАНИЕ

Единицы измерения	1
Местное время и координированное всемирное время	12-3
Рекомендация по пользованию классификационными числами воздушных судов и прочности покрытий ACN/PCN	5
Таблица соотношения градиента и скорости	19
Системный NOTAM	21
Переводные таблицы	25

ЕДИНИЦЫ ИЗМЕРЕНИЯ

Единицы измерения, связанные с обслуживанием воздушного движения и операциями на земле

Характер измерений	Единицы измерения	Характер измерений	Единицы измерения
Расстояния, используемые при донесении о местоположении и т.д.	Километр (км) м. мили	Направления от: ОРЛ - А истинный ДРЛ - А магнитный РСБН - А истинный ВОР - R магнитный АРП - Пеленг магнитный	Градус Градус Градус Градус
Относительно короткие расстояния, такие, которые касаются аэродромов (например: длина ВПП)	Метр (м)	Дальность от: ОРЛ-А, ДРЛ-А – S РСБН - Д ВОРДМЕ – D	Километр Километр Километр
Абсолютные высоты	Метр (м) футы	Давление	Миллиметр ртутного столба (мм.рт.ст)
Превышения	Метр (м)	Температура	Градус (Цельсия)
Относительные высоты	Метр (м) футы	Вес	Тонна, Килограмм (т, кг)
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра	Километр в час (км/ч)	Время (UTC)	Часы и минуты
Вертикальная скорость	Метр в сек (м/сек)		
Направление ветра для взлета и посадки	Градус (магнитный)		
Направление ветра	Градус (истинный)		
Высота нижней кромки облаков	Метр (м)		
Видимость, включая дальность видимости на ВПП	Километр, Метр (км или м)		

МЕСТНОЕ ВРЕМЯ И КООРДИНИРОВАННОЕ ВСЕМИРНОЕ ВРЕМЯ

Ниже приведены данные по переходу с летнего на зимнее время и разница между местным временем и UTC.

Изменение исчисления местного времени ежегодно производится:

-введением летнего времени в 0200 местного времени в последнее воскресенье марта переводом стрелки часов на 1 час вперед;

-отменой летнего времени и введением зимнего времени с 0300 местного времени в последнее воскресенье октября переводом стрелки часов на 1 час назад.

АЭРОПОРТ	ЛЕТО	ЗИМА
Баку (Гейдар Алиев)	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Батуми	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Бердянск	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Брест	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Винница(Гавришевка)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Витебск	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Габала	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Гомель	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Гродно	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
→Гюмри (Ширак)	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Гянджа	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Джанкой	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Днепропетровск	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Донецк	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
→Ереван (Звартноц)	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
→Ереван (Эребуни)	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Загатала	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Запорожье (Мокрая)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Ивано-Франковск	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Керчь	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Киев (Антонов)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Киев (Борисполь)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Киев (Жуляны)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Кривой Рог (Лозоватка)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Кутаиси (Копитнари)	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Ленкорань	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Лиманское	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Луганск	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Львов	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Мариуполь	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Минск 1	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Минск 2	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Могилев	Тм - 3 час = UTC	Тм - 3 час = UTC
Нахичевань	Тм - 5 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Николаев	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Одесса	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Полтава	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Ровно	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Севастополь(Бельбек)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Северодонецк	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC

МЕСТНОЕ ВРЕМЯ И КООРДИНИРОВАННОЕ ВСЕМИРНОЕ ВРЕМЯ

АЭРОПОРТ	ЛЕТО	ЗИМА
Симферополь	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Симферополь(Заводское)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Сумы	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Тбилиси	Тм - 4 час = UTC	Тм - 4 час = UTC
Ужгород	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Харьков (Основа)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Харьков (Сокольники)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Херсон (Чернобаевка)	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Хмельницкий	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Черкассы	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC
Черновцы	Тм - 3 час = UTC	Тм - 2 час = UTC

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЙ ACN/PCN

Система ACN/PCN введена ИКАО как метод классификации прочности покрытия ВПП, РД, перронов для ВС с максимальной взлетной массой более 5700 кг (12500 фунтов).

Для ВС с максимальной взлетной массой 5700 кг (12500 фунтов) и менее в аэропортах показывается максимальная разрешенная масса ВС и давление в пневматиках.

Пример: 3600 кг (7900 фунтов)/4.0 кг/см кв.(58 psi).

ACN - число, выражающее относительное воздействие воздушного судна на искусственное покрытие для установленной категории стандартной прочности основания.

ACN для эксплуатируемых типов ВС представлены изготовителями или органами ИКАО.

PCN - число, выражающее прочность покрытия для неограниченного числа операций.

ТИП ПОКРЫТИЯ

1. R - жесткое покрытие
2. F - нежесткое покрытие

ПРОЧНОСТЬ ОСНОВАНИЯ

A - высокая прочность характеризуется коэффициентом прочности $K = 150$ МН/м.куб или значением показателя $CBR = 15\%$.

B - средняя прочность с коэффициентом $K = 80$ МН/м.куб или $CBR = 10\%$.

C - низкая прочность с коэффициентом $K = 40$ МН/м.куб или $CBR = 6\%$.

D - очень низкая прочность с коэффициентом $K = 20$ МН/м.куб или $CBR = 3\%$.

ВЕЛИЧИНА ДАВЛЕНИЯ В ПНЕВМАТИКЕ (КОЭФФИЦИЕНТ УПРУГОСТИ)

W - высокое, давление не ограничено;

X - среднее, давление не более 1.5 МПа (15.29кг/см.кв);

Y - низкое, давление не более 1.0 МПа (10.19кг/см.кв);

Z - очень низкое, давление не более 0.5 МПа (5.10кг/см.кв).

МЕТОД ОЦЕНКИ ВЕЛИЧИНЫ ПОКРЫТИЯ

T - величина, определенная техническим путем.

U - величина, определенная опытным путем.

ПРИМЕР: Если методом технической оценки определено, что несущая способность жесткого покрытия с грунтовым основанием средней прочности составляет PCN 80 и нет ограничений давления в пневматике, то представляемая информация имеет вид: PCN 80/R/W/T.

Классификационный номер воздушного судна ACN не должен быть больше PCN. Величины ACN публикуются в таблицах только для максимальной массы ВС на взлете (перроне), посадке (только для отечественных ВС) и пустого ВС. На практике необходимо каждый раз определять ACN для промежуточной фактической массы ВС. Эта задача решается по формуле:

$$ACN \text{ факт.} = ACN \text{ макс.} - \frac{(\text{макс.взл.масса} - \text{факт.масса})}{(\text{макс.взл.масса} - \text{масса пуст. ВС})} \times (ACN \text{ макс.} - ACN \text{ пуст.})$$

В отдельных случаях второстепенные операции приемлемы с перегрузкой:

- для упругих покрытий, если ACN ВС превышает PCN не более, чем на 10%;
- для жестких или смешанных покрытий, если ACN ВС превышает PCN не более, чем на 5%;
- если структура покрытия неизвестна, превышение ACN над PCN должно быть не более 5%.

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЦИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН**

Тип воздушного судна	Масса ВС: Макс.взлетная Посадочная Пустого ВС	Нагрузка на одну основную опору шасси	АСН											
			Давление в пневматиках				Покрытие ВПП с жестким основанием R				Покрытие ВПП с нежестким основанием F			
			Прочность				Высокая				Высо- кое СВР= 15%	Сред- нее СВР= 10%	Низкое СВР= 6%	Очень низкое СВР= 3%
							К=150 MN/м ³	Средняя К=80 MN/м ³	Низкая К=40 MN/м ³	Св.низкая К=20 MN/м ³				
	кг	%	кг/см ²	МПа	Psi	A	B	C	D	A	B	C	D	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	
АН-12	61000 32000	46.0	7.54	0.74	107	13 7	17 7	20 8	23 10	16 7	18 7	21 9	26 11	
АН-22	225000 118000	45.9	5.0	0.49	71	25 12	27 14	27 15	37 15	28 12	36 15	43 18	61 24	
АН-24	21000 13400	46.6	5.0	0.49	71	9 5	10 6	11 7	12 7	7 4	9 5	11 6	14 8	
АН-26	24000 15000	46.6	3.97	0.39	56	9 5	10 5	12 6	13 7	7 4	9 5	12 7	15 8	
АН-32	27000 19000	46.7	5.0	0.49	71	12 8	13 9	14 9	15 10	9 6	12 8	14 9	17 11	
АН-72	34500 19000	45.9	5.0	0.49	71	12 6	13 7	14 7	16 8	9 5	12 6	14 7	16 8	
АН-124-100	398000 330000 180000	47.9	11.0	1.08	157	36 28 16	49 35 16	74 50 19	101 73 25	50 39 17	58 45 19	73 58 22	110 82 30	
АН-225	600000 254000	47.5	12.03	1.18	171	41 16	56 16	84 19	122 25	55 17	64 19	81 22	110 30	
ИЛ-18	64500 33500	47.0	9.38	0.92	133	16 7	20 8	24 10	27 11	18 8	19 8	24 9	31 13	
ИЛ-114	22750 14500	47.5	6.02	0.59	86	11 6	12 7	13 8	14 8	9 5	11 6	13 7	15 9	

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14								
ИЛ-62	162600	47.0	11.04	1.08	157	42	50	60	69	47	54	64	79								
	105000													24	27	32	38	27	29	35	44
	66400													14	15	18	20	16	16	18	24
ИЛ-62м	168000	47.0	11.04	1.08	157	43	52	62	71	50	57	67	83								
	107000													24	27	32	38	28	30	36	45
	71400													16	17	19	22	17	18	20	26
ИЛ-76Т	171000	23.5	6.02	0.59	86	38	38	38	39	37	40	45	53								
	151500													30	32	32	32	32	34	39	46
	83800													11	14	16	16	15	16	18	22
ИЛ-76ТД	191000	23.5	7.03	0.69	100	35	35	36	40	29	32	40	53								
	87200					12	14	15	16	10	11	13	17								
ИЛ-86	209500	31.2	9.4	0.92	135	25	31	38	46	34	36	43	61								
	175000													21	24	30	36	27	29	34	46
	111000													13	14	16	19	16	17	19	23
ИЛ-96-300	251000	31.7	11.0	1.08	157	35	43	52	61	42	46	57	76								
	175000													25	30	36	43	30	33	39	52
	111500													15	16	19	23	17	18	20	26
ТУ-134Б	47600	45.6	8.5	0.83	120	10.6	12.9	15.6	18.1	12	13	16	21								
	43000					9.3	11.2	13.6	15.8												
	29350					6.1	8.5	10.0	7	8	9	12									
ТУ-154Б	98000	54.1	9.5	0.93	135	18.1	24.5	31.3	37.1	20	24	30	38								
	78000					11.9	16.1	21.1	25.7												
	53500					7.6	9.8	13.0	16.3	10	11	13	18								
ТУ-204	93500	45.4	13.97	1.37	199	23	27	32	37	25	28	33	43								
	54970					12	14	16	18	13	14	15	20								
ЯК-40	16000	44	3.97	0.39	56	9	9	10	10	7	9	11	13								
	9700					6	6	6	6	4	5	7	8								
ЯК-42	56500	47.0	8.97	0.88	127	13	16	20	23	15	16	20	26								
	31800					6	7	9	10	7	8	9	11								
БЕ-200	41000	46.5	12.5	1.25	174	26	27.3	28.4	28.5	22.3	23.5	26.4	28.7								
	35000					21.5	22.6	23.6	23.5	18.3	19.3	21.6	24								
	28300					16.7	17.6	18.5	18.1	14.2	14.7	16.3	18.7								

РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН

Тип воздушного судна	Масса ВС: Макс.взлетная Посадочная Пустого ВС	Нагрузка на одну основную опору шасси	АСН											
			Давление в пневматиках				Покрытие ВПП с жестким основанием R				Покрытие ВПП с нежестким основанием F			
							Прочность				Высокое CBR= 15%	Среднее CBR= 10%	Низкое CBR= 6%	Очень низкое CBR= 3%
			Высокая К=150 MN/м ³	Средняя К=80 MN/м ³	Низкая К=40 MN/м ³	Св.низкая К=20 MN/м ³	A	B	C	D				
1	кг	%	кг/см ²	МПа	Psi	A	B	C	D	A	B	C	D	
A300-B2	137900 90000	47.0	12.2	1.20	174	34 20	41 23	49 27	57 32	38 22	43 24	52 27	68 37	
A300-B2	142900 90000	47.0	13.0	1.28	186	37 20	44 23	53 28	60 32	40 23	45 24	55 28	71 37	
A300-B4	153900 90000	47,0	14.3	1.40	203	43 21	51 24	59 28	68 33	45 23	50 24	61 28	78 37	
A300-B4	165900 90000	47,0	15.2	1.49	216	48 22	57 25	67 29	75 33	50 23	56 25	68 28	86 37	
A300-B4 Шасси 38.5x60	165900 90000	47,0	11.8	1.16	168	41 19	49 21	59 25	68 30	46 22	52 23	64 26	82 35	
A300-600	165900 90000	47,5	13.0	1.28	186	46 21	56 24	66 28	75 33	50 23	57 25	69 28	87 37	
A300-600 Шасси 38.5x60	165900 90000	47,5	11.8	1.16	168	41 19	50 22	60 26	69 30	47 22	53 23	65 27	83 35	
A300-600R	172600 90000	47,5	13.7	1.34	194	50 21	60 24	70 29	79 33	53 23	60 25	74 28	92 38	
A300-600R Шасси 38.5x60	172600 90000	47,5	12.3	1.21	175	44 20	54 22	64 26	74 30	50 22	56 23	69 27	88 35	
A310-200	132000 76616	46.7	12.6	1.23	179	33 15	39 18	46 21	54 24	36 18	40 19	48 20	64 27	
A310-200	138600 76747	46.7	13.2	1,30	188	35 16	42 18	51 21	58 25	39 18	43 19	52 20	68 28	

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСУ/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A310-200	144900 83000	46.6	13.6	1.33	193	38 19	45 21	54 25	61 29	41 20	46 22	55 25	72 33
A310-300	150900 83000	47.2	14.6	1.43	207	42 19	50 22	59 26	67 30	44 21	49 22	60 25	77 33
A310-300	157900 83000	47.4	15.1	1.48	215	45 20	54 22	63 26	71 30	47 21	53 22	64 25	81 33
A310-300	164800 83000	47.2	13.1	1.29	187	46 19	55 21	65 25	74 29	49 21	56 22	68 25	86 33
A318-100	56400 38500	45.2	10.4	1.02	148	27 25	29 27	32 29	33 31	26 24	27 25	30 27	35 32
A318-100	68400 38500	44.58	12.6	1.24	180	36 28	38 29	41 31	43 33	33 25	34 26	37 28	43 33
A319-100	64400 43000	46.3	12.1	1.19	173	35 22	37 23	39 25	41 26	32 20	33 20	36 22	42 26
A319-100	70400 43000	46.0	13.1	1.29	187	39 22	42 23	44 25	46 26	35 20	36 21	41 22	46 26
A319-100	75900 43000	45.7	14.1	1.38	200	44 22	46 24	48 25	50 26	39 20	40 20	44 22	50 25
A320-100	66000 37200	47.1	13.0	1.28	186	37 19	40 20	42 21	44 23	33 18	34 18	38 19	44 22
A320-100	68000 40243	47.1	11.42	1.12	162	18 9	21 10	24 12	28 14	18 9	19 10	23 11	32 14
A320-200	73900 45000	46.9	14.1	1.38	200	44 24	46 26	48 27	50 29	39 22	40 22	44 24	50 28
A320-200	77400 45000	46.5	14.7	1.44	209	46 24	49 26	51 27	53 28	41 22	42 22	47 24	53 28
A321-100	78400 51000	47.8	13.0	1.28	186	47 28	50 30	52 32	54 33	42 26	44 26	49 28	55 33
A321-100	85400 51000	47.8	14.2	1.39	202	53 29	56 31	59 32	61 34	47 26	49 26	55 29	61 33
A321-200	89400 51000	47.5	14.9	1.46	212	56 29	59 31	62 32	64 34	49 26	52 28	58 28	63 33
A321-200	93400 51000	47.3	15.3	1.5	218	60 29	63 31	65 32	68 34	52 26	55 26	61 28	66 33

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
A330-200	230900 125000	47.4	14.5	1.42	206	53 29	61 28	73 32	85 37	62 29	67 31	78 34	106 43
A330-300	212900 125000	47.55	13.36	1.31	190	47 28	54 28	64 32	75 37	56 30	61 31	70 35	96 43
A330-300X	223900 128000	47.9	14.17	1.39	202	51 30	59 30	65 32	82 38	61 32	65 33	76 36	103 46
A330-300	230900 125000	47.9	14.8	1.42	209	54 29	62 29	74 33	86 38	62 30	68 31	79 34	107 43
A340-300	260900 135000	39.1	13.5	1.32	191	47 28	54 28	64 35	76 37	56 29	61 31	70 34	96 43
A340-300	277400 135000	39.8	14.5	1.42	206	53 30	62 30	74 34	86 39	62 30	68 33	79 36	107 48
A340-500	369200 186000	32.0	16.4	1.61	233	61,5 34	70,5 35,5	83 40,5	96 46,5	69 35,5	74,5 37,5	87,5 41	117,3 53,5
A340-600	366200 188000	32.2	16.4	1.61	233	61,5 34	70,5 36	83 41	96 47	69 36	74,5 37,5	87,5 41,5	117,5 54
A380-800	562000 290000	95.1	15.3	1.5	218	56 27	67 28	88 32	110 40	63 28	69 29	83 33	111 42
A380-800F	602000 255000	95.0	15.2	1.49	216	59 24	72 25	94 27	117 33	66 24	73 25	87 27	116 33
A380-800F	592000 290000	95.0	15.2	1.49	216	60 24	74 25	97 27	120 33	68 24	74 25	89 27	119 33
ATR 42 Базовое давл	16720 10285	46.2	7.66	0.75	109	9 5	10 5	10 5	11 6	8 4	9 5	10 5	11 6
ATR 42 Низкое давлен	16720 10323	46.2	5.27	0.52	75	8 4	9 5	9 6	10 6	6 3	8 4	9 5	11 6
ATR 72 Базовое давл	21530 12200	47.8	8.01	0.79	114	13 6	13 7	14 7	15 8	11 5	12 6	14 7	15 8
Avro RJ70 Стандарт. давл	38329 22453	46.0	8.17	0.82	119	18.9 10.0	20.5 10.9	22.0 11.8	23.3 12.6	17.1 9.3	18.7 10.1	21.2 10.9	24.8 12.9
Avro RJ70 Низкое давлен	38329 22453	46.0	5.23	0.52	76	16.4 8.6	18.3 9.7	20.1 10.7	21.6 11.6	14.3 7.5	17.5 9.0	20.2 10.4	24.4 12.7
Avro RJ85 Стандарт. давл	42411 23269	47.1	9.32	0.93	135	22.7 11.2	24.4 12.1	26.0 13.0	27.3 13.8	20.6 10.3	21.9 10.9	24.9 11.9	28.5 13.9

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСП/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Avro RJ85 Низкое давлен	42411 23269	47.1	6.81	0.68	99	20.4 10.0	22.4 11.0	24.2 12.0	25.7 12.9	18.2 8.9	21.5 10.4	23.8 11.4	28.2 13.8
Avro RJ100 Стандарт давл	44452 24358	47.2	9.89	0.99	143	24.7 12.2	26.5 13.1	28.1 14.0	29.4 14.8	22.5 11.1	23.6 11.6	26.8 12.7	30.4 14.8
Avro RJ100 Низкое давлен	44452 24358	47.2	7.42	0.74	108	22.5 11.0	24.5 12.0	26.4 13.0	27.9 13.9	20.4 10.0	23.0 11.4	26.1 12.2	30.2 14.7
BAe ATR	22929 14515	46.5	6.02	0.59	86	8.8 4.9	10.7 5.9	12.5 6.7	14.7 8.1	10.5 5.9	11.6 6.5	12.5 7.1	13.4 7.7
BAe1-11 Серия 400	39600 22498	47.5	9.5	0.93	135	25 13	26 13	28 14	29 15	22 11	24 12	27 13	29 15
BAe1-11 Серия 475	44679 23451	47.5	5.81	0.57	83	22 10	25 11	27 12	28 13	19 9	24 10	28 12	31 15
BAe1-11 Серия 500	47400 24757	47.5	11.01	1.08	157	32 15	34 16	35 16	36 17	29 13	30 13	33 15	35 17
BAe125-800 Стандарт давл.	12428 7031		9.15	0.90	130	6.4 2.4	6.9 2.9	7.9 3.5	8.6 4.3	7.5 3.3	8.1 3.6	8.4 3.8	8.7 4.2
BAe125-800 Низкое давл.	11567 7031		6.48	0.63	92	5.2 1.6	6.2 2.7	7.0 3.6	7.9 4.2	6.3 3.0	6.8 3.4	7.1 3.7	7.4 3.9
BAe146-100 Стандарт давл.	38329 22453	46.0	8.23	0.81	117	16.8 9.2	18.3 10.0	20.7 10.9	24.4 12.8	18.8 10.1	20.4 11.1	21.9 12.0	23.1 12.7
BAe146-100 Низкое давл.	38329 22453	46.0	5.41	0.53	77	13.8 7.4	16.7 8.9	19.6 10.2	23.7 12.6	15.9 8.7	17.8 9.6	19.7 10.7	21.2 11.6
BAe146-200 Стандарт давл.	42411 23269	47.1	9.35	0.92	133	20.4 10.1	21.7 10.7	24.6 11.7	28.4 13.6	23.1 11.5	24.9 12.3	26.4 13.2	27.7 13.9
BAe146-200 Низкое давл.	42411 23269	47.1	6.68	0.66	95	18.0 8.7	21.0 10.1	23.8 11.1	28.0 13.5	20.3 9.9	22.3 11.0	24.1 11.9	25.7 12.8
BAe146-300 Стандарт давл	43318 24358	47.2	9.64	0.95	137	21.1 10.8	22.4 11.4	25.3 12.4	29.2 14.5	24.0 12.2	25.8 13.2	27.3 14.0	28.7 14.8
BAe146-300 Низкое давл	43318 24358	47.2	6.96	0.68	99	19.0 9.5	21.8 10.9	24.6 11.9	28.8 14.4	21.2 10.7	23.2 11.8	25.0 12.8	26.6 13.7
BAe 748	21042 12183	43.6	6.02	0.59	86	10 5	11 5	11 6	12 6	8 4	9 5	11 6	13 7
B707-120B	117027 57833	46.7	11.93	1.17	170	28 12	33 13	40 15	46 18	31 13	34 14	41 15	54 20

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
B707-320C	152407 61463	46.7	12.64	1.24	180	41 13	49 14	58 17	66 19	44 14	49 15	60 17	77 21
B707-320/420	143335 64682	46.0	12.64	1.24	180	37 14	43 15	52 17	59 20	40 15	44 15	54 17	69 23
B727-100	77110 39778	45.2	11.6	1.14	165	43 20	45 21	48 22	50 23	39 18	40 19	46 20	51 23
B727-200 Стандарт	78471 44293	46.2	11.73	1.15	167	45 23	48 24	50 26	53 27	40 20	42 21	48 23	53 27
B727 Предварител	84277 44270	46.7	10.40	1.02	148	48 22	51 24	54 26	57 27	44 20	46 21	53 24	58 28
B727 Предварител	89675 44470	46.4	11.73	1.15	167	53 23	56 24	59 26	62 28	48 21	51 22	57 24	62 25
B727 Предварител	95254 45677	46.1	11.7	1.15	167	57 24	60 25	63 27	66 28	51 21	54 22	61 24	66 28
B737-100	44361 25941	46.2	9.39	0.92	133	22 12	24 13	26 14	27 15	20 11	22 12	24 13	29 15
B737-200	52616 27293	45.5	11.22	1.10	160	29 13	30 14	32 15	34 16	26 12	27 13	31 14	35 15
B737-200	52616 27293	45.5	6.42	0.63	91	24 11	26 12	29 13	31 14	21 10	26 11	29 13	34 15
B737-200/200с Предварител	53297 28916	46.4	11.83	1.16	168	30 14	31 15	33 16	35 17	27 13	28 14	31 15	35 16
B737-200/200с Предварител	56699 27868	46.3	12.54	1.23	178	33 15	34 16	36 17	38 18	28 13	30 14	33 13	37 17
B737-200 Предварител	58332 29138	46.0	12.85	1.26	183	34 15	36 16	38 17	39 18	29 13	31 14	34 15	39 17
B737-300	61460 32900	45.9	13.7	1.34	195	37 17	39 18	41 20	42 21	32 15	33 16	37 17	41 20
B737-400	64864 36659	46.9	14.7	1.44	209	41 18	43 19	45 20	46 21	35 15	37 16	41 17	45 20
B737-400HGW	68266 32659	46.9	13.0	1.28	185	42 17	44 18	46 20	48 21	37 16	39 16	44 17	48 20
B737-500 Стандар. давл.	60781 32659	46.1	13.64	1.34	194	37 17	38 18	40 20	42 20	32 16	33 16	37 17	41 20

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСУ/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
B737-500 Низкое давл.	60781 32659	46.1	11.53	1.13	164	35 17	37 18	39 19	41 21	31 15	32 15	37 17	41 20
B737-600	65770 36287	45.83	12.66	1.24	180	37 18	39 19	41 21	43 22	33 17	34 17	38 18	44 21
B737-700	70307 36287	46.57	13.57	1.33	193	41 19	43 20	45 21	47 22	36 17	38 17	42 18	47 21
B737-800	79243 43459	46.79	14.34	1.41	204	49 25	52 27	54 28	56 20	43 22	45 23	50 25	55 29
B737-900	79243 45359	47.27	14.37	1.41	204	51 26	53 28	56 29	58 30	44 23	47 24	52 26	57 30
B737-BBJ	77791 45359	45.86	14.37	1.41	204	47 25	49 26	52 28	54 29	41 22	43 23	48 24	53 28
B747-100	323410 162385	23.4	15.30	1.50	218	41 18	48 19	57 22	65 26	44 19	48 20	58 22	78 28
B747-100B	334749 173036	23.1	15.91	1.56	226	43 19	50 21	59 24	68 28	46 20	50 21	60 24	80 31
B747-100B	341553 171870	23.1	13.46	1.32	191	42 18	49 20	59 23	68 27	46 20	51 21	62 23	82 30
B747-100B SP	237228 164543	24.1	10.61	1.04	151	25 16	29 18	35 21	42 25	30 19	32 20	38 23	52 30
B747SP	318881 147996	21.9	14.28	1.40	203	38 15	44 16	53 19	60 20	41 16	45 17	54 18	72 23
B747-200B	352893 172886	23.9	13.97	1.37	199	46 19	54 21	64 24	73 28	50 21	55 22	67 24	88 31
B747-200C	373305 166749	23,1	13.26	1.30	189	47 17	55 19	66 22	76 26	52 19	58 20	71 22	92 29
B747-200F	379201 156642	22.7	14.17	1.39	202	48 18	56 20	67 23	77 27	52 20	58 20	71 23	92 30
B747-300	379200 174850	22.7	13.26	1.30	189	46 17	55 19	66 22	76 26	52 20	58 21	71 23	92 30
B747-400	395986 176901	23.4	14.41	1.41	205	53 19	63 21	75 25	85 29	57 21	64 22	79 25	101 32
B757-200	109343 57000	45.2	11.93	1.17	170	27 11	32 13	38 16	44 18	29 13	32 14	39 15	52 20

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
B757-200 HGW	113852 58967	46.2	12.73	1.25	181	30 12	36 14	42 17	48 20	32 15	35 15	43 17	56 20
B757-300	124057 64590	46.35	15.09	1.48	214	37 15	43 17	50 20	56 23	36 16	41 17	50 19	64 26
B767-200	143800 79800	46.3	13.35	1.31	190	34 16	39 17	47 20	54 24	37 18	41 19	50 20	66 26
B767-200 ER	175994 90718	46.4	13.36	1.31	190	43 18	51 21	62 24	71 29	48 21	53 22	65 25	86 33
B767-300	159600 85700	46.3	12.34	1.21	175	38 18	45 20	53 23	62 27	42 20	46 21	58 23	76 30
B767-300ER	185519 90718	46.0	14.1	1.38	200	47 18	56 21	66 25	76 29	52 21	57 22	70 25	92 32
B777-200	243579 132404	47.71	13.0	1.28	185	38 21	47 20	62 25	77 31	39 17	43 19	52 22	75 29
B777-200ER	287804 136713	46.9	15.1	1.48	214	50 21	63 22	81 26	99 32	48 18	54 19	66 22	93 29
B777-200LR	341100 145150	46.85	15.3	1.5	218	64 23	82 24	105 28	127 35	61 19	69 21	87 24	117 32
B777-300	300278 157850	47.42	15.09	1.48	214	54 25	68 26	88 33	108 41	52 22	58 24	72 28	100 38
B777-300ER	341100 167829	46.8	15.3	1.5	218	64 27	82 28	105 35	127 44	61 23	69 25	86 29	117 40
Canadair CL44	95708 40370	47.5	11.42	1.12	162	25 9	30 10	35 11	40 13	27 9	30 10	36 11	47 14
Canadair Regional Jet	23247 13653	46.6	11.36	1.16	168	14.2 8.1	15.0 8.5	15.7 8.9	16.2 9.3	12.5 7.1	13.2 7.1	14.9 7.9	16.2 9.1
Canadair CRJ-700	34132 19500	47.5	10.76	1.05	153	19.5 11	20.8 11	21.9 12	22.9 13	17.18 9	18.13 10	20.5 11	23.17 12
DASH8/100 Стандарт	15740 9979	47.1	9.21	0.90	131	9.0 5.1	9.4 5.4	10.0 5.9	10.4 6.1	7.6 4.5	8.2 4.7	9.4 5.2	10.6 6.2
DASH8/100 Оптимал	15740 9979	47.1	5.41	0.53	77	7.7 4.4	8.3 4.8	9.0 5.3	9.5 5.6	5.8 3.4	7.2 4.2	8.8 4.8	10.4 6.1
DC-8-43	144242 61919	46.5	12.44	1.22	177	41 15	49 16	57 18	65 21	43 15	49 16	59 18	74 23

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСУ/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
DC-8-62/72	160121 65025	46.5	13.15	1.29	187	47 15	56 16	65 19	73 22	49 16	56 16	67 18	83 24
DC-8-63/73	162386 72002	47.6	13.66	1.34	194	50 17	60 19	69 23	78 26	52 18	59 19	71 22	87 29
DC-9-15	41504 22300	46.2	9.18	0.90	130	23 11	25 12	26 13	28 14	21 10	22 11	26 12	28 14
DC-9-21	45813 23879	47.15	9.99	0.98	142	27 12	29 13	30 14	32 15	24 11	26 12	29 13	32 15
DC-9-32	49442 25879	46.2	10.70	1.05	152	29 14	31 15	33 15	34 16	26 12	28 13	31 14	34 16
DC-9-41	52163 27821	46.65	11.22	1.10	160	32 15	34 16	35 17	37 18	28 13	30 14	33 15	37 18
DC-9-51	55338 29336	47.0	11.93	1.17	170	35 17	37 17	39 18	40 19	31 15	32 15	36 16	39 19
DC-10-10	196406 108940	47.0	13.05	1.28	186	45 23	52 25	63 28	73 33	52 26	57 29	68 30	93 38
DC-10-10	200942 105279	46.85	13.35	1.31	190	46 22	54 24	64 27	75 31	54 24	58 25	69 28	96 36
DC-10-15	207746 105279	46.65	13.66	1.34	194	48 22	56 24	67 27	74 31	55 24	61 25	72 28	100 36
DC-10-30/40	253105 120742	37.7	11.93	1.17	170	44 20	53 21	64 24	75 28	53 22	59 23	70 25	97 32
DC-10-30/40	260818 124058	37.6	12.34	1.21	175	46 20	55 21	67 25	78 29	56 23	61 23	74 26	101 33
DC-10-30/40	268981 124058	37.9	12.64	1.24	180	49 20	59 21	71 25	83 29	59 23	64 23	78 26	106 33
Дорнье 228-101/201	6010 3730	44.2	4.9	0.48	70	3.8 2.4	4.0 2.5	4.1 2.6	4.2 2.6	3.1 1.9	3.8 2.4	4.6 2.8	4.9 3.0
Дорнье 228-202	6230 3789	45.1	5.1	0.50	74	4.1 2.5	4.3 2.6	4.4 2.7	4.5 2.8	3.4 2.1	4.1 2.5	4.9 3.0	5.1 3.1
Дорнье 328-100	13720 8810	46.2	8.15	0.80	116	7.6 4.5	8.1 4.8	8.5 5.1	8.9 5.4	6.3 3.8	7.0 4.1	8.1 4.5	9.1 5.5
EMB 120RT	11580 7750	47.4	8.09	0.80	115	6.3 3.9	6.8 4.2	7.2 4.5	7.5 4.7	5.3 3.3	5.8 3.6	6.6 4.0	7.7 4.8

**РЕКОМЕНДАЦИЯ ПО ПОЛЬЗОВАНИЮ КЛАССИФИКАЦИОННЫМИ
ЧИСЛАМИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ И ПРОЧНОСТИ ПОКРЫТИЯ АСН/РСН**

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
EMB 120ER	12070 7808	47.4	8.83	0.88	127	6.8 4.1	7.3 4.4	7.7 4.6	8.0 4.9	5.8 3.4	6.2 3.7	7.0 4.1	8.1 4.8
EMB 145RT	19300 11600	47.2	9.21	0.91	131	11.0 6.0	11.7 6.4	12.4 6.9	12.9 7.2	9.4 5.2	10.1 5.5	11.6 6.1	13.1 7.2
EMB 145ER	20700 11600	47.2	9.77	0.95	139	12.2 6.1	12.9 6.5	13.6 6.9	14.1 7.3	10.5 5.3	11.1 5.6	12.7 6.1	14.3 7.2
Fokker 27 Std Mk 200-600	20412 11340	47.35	5.62	0.55	80	10 5	11 5	12 6	13 6	8 4	10 5	12 6	14 7
Fokker 28 Mk 1000 HTP	30164 15828	46.4	7.03	0.69	100	15 7	16 8	17 8	18 9	12 6	15 7	17 8	20 10
Fokker 28 Mk 2000 LTP	29494 15876	46.9	5.00	0.49	71	13 6	15 7	16 8	17 8	10 5	13 6	17 7	20 9
Fokker 28 HTP Mk 3000/4000	33113 17240	46.5	7.10	0.70	101	17 8	18 8	19 9	20 10	14 7	17 8	19 9	22 10
Fokker 50 LTP	20820 12649	47.8	4.22	0.41	60	9 5	10 5	11 6	12 7	6 4	9 5	11 6	14 8
Fokker 100	44680 24375	47.8	9.98	0.98	142	28 13	29 14	31 15	32 16	25 12	27 13	30 14	32 16
L-100-20	70670 34205	24.1	7.38	0.72	105	30 14	33 15	36 16	38 17	27 12	31 14	33 15	38 16
L-1011-100/200	212281 110986	46.8	12.34	1.21	175	46 23	55 24	66 28	78 32	56 25	61 26	73 30	100 38
L-1011-500	225889 108924	46.2	12.95	1.27	184	50 23	59 24	72 27	84 31	60 25	65 26	79 28	107 36
MD-81	63956 39950	47.75	11.93	1.17	170	40.6 20.6	42.8 21.9	44.8 23.3	46.4 24.3	36.0 18.4	37.9 19.0	42.7 21.2	46.3 24.8
MD-82/88	68266 39950	47.55	12.95	1.27	184	44.7 20.9	46.9 22.3	48.8 23.5	50.4 24.6	39.1 18.2	41.9 18.5	46.3 21.0	49.8 24.8
MD-83	73028 37782	47.4	13.71	1.34	195	49.1 21.8	51.3 23.0	53.2 24.3	54.8 25.4	42.4 18.8	46.1 19.3	50.1 21.8	53.6 25.4
MD-87	63956 34048	47.9	11.93	1.17	170	40.8 18.4	43.0 19.8	45.0 21.0	46.6 22.0	36.2 17.1	38.0 17.1	42.9 18.9	46.5 22.5
MD-90-30	71214 39994	48.22	14.06	1.38	200	49.0 24.1	51.1 25.5	53.0 26.8	54.6 27.9	42.5 20.6	45.8 21.5	49.6 24.4	53.1 27.9

ТАБЛИЦА СООТНОШЕНИЯ ГРАДИЕНТА И СКОРОСТИ

В таблице приведена скорость набора или снижения в м/сек., в зависимости от путевой скорости движения воздушного судна в км/ч и градиента набора/снижения выраженного в процентах.

ГРАДИЕНТ (в %)	ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (км/ч)											
	130	140	165	185	220	260	280	300	330	370	460	555
2.5	0.9	1.0	1.2	1.3	1.5	1.8	1.9	2.1	2.3	2.6	3.2	3.9
2.6	0.95	1.05	1.25	1.4	1.6	1.9	2.0	2.2	2.5	2.7	3.4	4.1
2.8	1.0	1.1	1.3	1.45	1.7	2.0	2.2	2.3	2.6	2.9	3.6	4.3
3.0	1.1	1.15	1.4	1.5	1.8	2.1	2.3	2.4	2.8	3.1	3.8	4.6
3.1	1.2	1.2	1.5	1.6	1.9	2.2	2.4	2.6	3.0	3.2	4.0	4.8
3.3	1.2	1.3	1.55	1.7	2.0	2.4	2.5	2.7	3.1	3.4	4.2	5.1
3.5	1.3	1.35	1.6	1.8	2.1	2.5	2.7	2.8	3.2	3.6	4.4	5.3
3.6	1.3	1.4	1.7	1.9	2.2	2.6	2.8	3.0	3.4	3.7	4.7	5.6
3.8	1.4	1.5	1.75	2.0	2.3	2.7	2.9	3.1	3.5	3.9	4.9	5.9
4.0	1.4	1.55	1.8	2.05	2.4	2.8	3.0	3.3	3.7	4.1	5.1	6.1
4.1	1.5	1.6	1.9	2.1	2.5	3.0	3.2	3.4	3.8	4.2	5.3	6.4
4.3	1.55	1.7	2.0	2.2	2.6	3.1	3.3	3.5	4.0	4.4	5.5	6.6
4.4	1.6	1.75	2.1	2.3	2.7	3.2	3.4	3.7	4.1	4.6	5.7	6.9
4.6	1.7	1.8	2.2	2.4	2.8	3.3	3.6	3.8	4.3	4.7	5.9	7.1
4.8	1.75	1.85	2.25	2.45	2.9	3.4	3.7	3.9	4.4	4.9	6.1	7.4
4.9	1.8	1.9	2.3	2.5	3.0	3.6	3.8	4.1	4.6	5.1	6.4	7.6
5.1	1.85	2.0	2.4	2.6	3.1	3.7	3.9	4.2	4.7	5.3	6.6	7.9
5.3	1.9	2.05	2.45	2.7	3.2	3.8	4.0	4.3	4.9	5.4	6.8	8.1
5.4	1.95	2.1	2.5	2.8	3.3	3.9	4.2	4.5	5.0	5.6	7.0	8.4
5.6	2.0	2.2	2.6	2.9	3.4	4.0	4.3	4.6	5.2	5.8	7.2	8.6
5.8	2.1	2.25	2.7	3.0	3.6	4.2	4.5	4.7	5.3	5.9	7.4	8.9
5.9	2.15	2.3	2.75	3.05	3.7	4.3	4.6	4.8	5.5	6.1	7.6	9.2
6.1	2.2	2.35	2.8	3.1	3.8	4.4	4.7	5.0	5.6	6.3	7.8	9.4
6.3	2.25	2.4	2.9	3.2	3.9	4.5	4.8	5.1	5.8	6.4	8.0	9.7
6.4	2.3	2.5	3.0	3.3	4.0	4.6	5.0	5.3	5.9	6.6	8.3	10.0
6.6	2.4	2.55	3.05	3.4	4.1	4.7	5.1	5.4	6.1	6.8	8.5	10.2
6.7	2.45	2.6	3.1	3.5	4.2	4.9	5.2	5.6	6.3	7.0	8.7	10.4
6.9	2.5	2.7	3.2	3.6	4.3	5.0	5.3	5.7	6.4	7.1	8.9	10.7
7.1	2.55	2.75	3.3	3.65	4.4	5.1	5.5	5.8	6.6	7.3	9.1	11.0
7.2	2.6	2.8	3.35	3.7	4.5	5.2	5.5	6.0	6.7	7.5	9.3	11.2

↑
ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НАБОРА ИЛИ СНИЖЕНИЯ, М/СЕК.

ТАБЛИЦА СООТНОШЕНИЯ ГРАДИЕНТА И СКОРОСТИ

ГРАДИЕНТ (в %)	ПУТЕВАЯ СКОРОСТЬ (км/ч)											
	130	140	165	185	220	260	280	300	330	370	460	555
7.4	2.7	2.85	3.4	3.8	4.6	5.3	5.7	6.1	6.9	7.6	9.5	11.4
7.6	2.75	2.9	3.5	3.9	4.7	5.4	5.8	6.2	7.0	7.9	9.7	11.7
7.7	2.8	3.0	3.6	4.0	4.8	5.6	6.0	6.4	7.2	8.0	10.0	12.0
7.9	2.85	3.05	3.65	4.1	4.9	5.7	6.1	6.5	7.3	8.1	10.2	12.2
8.1	2.9	3.1	3.7	4.2	5.0	5.8	6.2	6.6	7.5	8.3	10.4	12.5
8.2	3.0	3.2	3.8	4.25	5.1	5.9	6.4	6.8	7.6	8.5	10.6	12.7
8.4	3.05	3.25	3.9	4.3	5.2	6.0	6.5	6.9	7.8	8.6	10.8	13.0
8.6	3.1	3.3	4.0	4.4	5.3	6.2	6.6	7.0	7.9	8.8	11.0	13.2
8.7	3.15	3.4	4.05	4.5	5.4	6.3	6.7	7.2	8.1	9.0	11.2	13.5
8.9	3.2	3.45	4.1	4.6	5.5	6.4	6.9	7.3	8.2	9.1	11.4	13.7
9.1	3.3	3.5	4.2	4.7	5.6	6.5	7.0	7.5	8.4	9.3	11.6	14.0
9.2	3.35	3.55	4.3	4.8	5.7	6.6	7.1	7.6	8.5	9.5	11.9	14.2
9.4	3.4	3.6	4.35	4.85	5.8	6.8	7.2	7.7	8.7	9.7	12.1	14.5
9.5	3.45	3.7	4.4	4.9	5.9	6.9	7.4	7.9	8.8	9.8	12.3	14.7
9.7	3.5	3.75	4.5	5.0	6.0	7.0	7.5	8.0	9.0	10.0	12.5	15.0
9.9	3.55	3.8	4.6	5.1	6.1	7.1	7.6	8.1	9.1	10.2	12.7	15.2
10.0	3.6	3.9	4.65	5.2	6.2	7.2	7.8	8.3	9.3	10.3	12.9	15.5
10.2	3.7	3.95	4.7	5.25	6.3	7.4	7.9	8.4	9.5	10.5	13.1	15.8
10.4	3.75	4.0	4.8	5.3	6.4	7.5	8.0	8.5	9.6	10.7	13.3	16.0
10.5	3.8	4.05	4.9	5.4	6.5	7.6	8.1	8.7	9.8	10.8	13.6	16.3
10.7	3.85	4.1	5.0	5.5	6.6	7.7	8.3	8.8	9.9	11.0	13.8	16.5
10.9	3.9	4.2	5.05	5.6	6.7	7.8	8.4	8.9	10.0	11.2	14.0	16.8
11.0	4.0	4.3	5.1	5.7	6.8	7.9	8.5	9.0	10.2	11.3	14.2	17.0
11.2	4.05	4.35	5.2	5.75	6.9	8.0	8.6	9.2	10.4	11.5	14.4	17.3
11.4	4.1	4.4	5.3	5.8	7.0	8.2	8.8	9.4	10.5	11.7	14.6	17.5
11.5	4.2	4.45	5.35	5.9	7.1	8.3	8.9	9.5	10.7	11.8	14.8	17.8
11.7	4.25	4.5	5.4	6.0	7.2	8.4	9.0	9.6	10.8	12.0	15.0	18.0
11.8	4.3	4.6	5.5	6.1	7.3	8.5	9.1	9.8	11.0	12.2	15.2	18.3

↑
 ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ НАБОРА ИЛИ СНИЖЕНИЯ, М/СЕК.

СИСТЕМНЫЙ НОТАМ

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

НОТАМ - уведомление, содержащее данные о введении в действие, состоянии или изменении аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил, а также информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

ИЗДАНИЕ НОТАМ

НОТАМ издается в следующих случаях:

- закрытия аэродромов для приема и выпуска воздушных судов по причинам, не связанным с метеорологическими условиями;
- ограничения приема и выпуска различных типов воздушных судов по состоянию аэродрома;
- начала (окончания) работ по ремонту или реконструкции основной ВПП, концевых и боковых полос безопасности, в том числе уменьшение их размеров;
- изменения параметров наземного комплекса средств, обеспечивающих автоматизированный заход воздушных судов на посадку;
- повышения минимумов аэродромов для взлета и посадки воздушных судов;
- установки в районе аэродрома различных объектов (мачт, кранов и т.д.), высоты которых превышают уже имеющиеся искусственные и естественные препятствия в данном секторе;
- увеличения минимальной безопасной высоты полета (МБВ);
- смены позиции (места установки) отдельных элементов радиотехнического оборудования аэродрома, если это вызывает изменение угла наклона глиссады воздушных судов на посадочном курсе;
- изменения удалений ДПРМ от торца ВПП более 100 м, БПРМ более 50 м;
- изменения высоты пролета ДПРМ более 10 м и БПРМ более 5 м;

- изменения магнитных курсов, курсовых углов радиостанций и магнитных склонений более 2 градусов (при некатегорированных направлениях захода);
 - временного изменения маневров подхода, снижения и захода на посадку;
 - выхода из строя (авария, ремонт, профилактика) и возобновления работы отдельных элементов радио-, электрооборудования аэродрома;
 - прекращения (возобновления) работы средств радионавигации на воздушных трассах;
 - временного изменения порядка использования каналов управления полетами;
 - изменения частот радиотехнических средств;
 - наличия или устранения опасных условий из-за снега, льда или воды на площадке маневрирования;
 - введения, отмены или значительных изменений в процедурах аэронавигационного обслуживания;
 - любых других важных обстоятельств.
- НОТАМ издается на специальном формализованном бланке (см. на странице 23).

СИСТЕМНЫЙ НОТАМ**ДОКУМЕНТЫ**

Для кодирования и раскодирования системного НОТАМ необходимо иметь:

- Таблицу "Четырехбуквенных индексов районов УВД";
- "Сборник четырехбуквенных индексов аэродромов, полигонов, вертолетных площадок и радионавигационных пунктов";
- "Код НОТАМ и сокращения ИКАО";
- "Руководство по составлению системного НОТАМ".

ВИДЫ НОТАМ

НОТАМН - содержит новую информацию;

НОТАМР - заменяет предыдущий НОТАМ по данному вопросу;

НОТАМЦ - отменяет предыдущий НОТАМ по данному вопросу.

СРОК ДЕЙСТВИЯ НОТАМ

При указании "РАСЧ" (известен расчетный срок действия НОТАМ) - требуется уведомление о его продлении или аннулировании.

При указании "ПОСТ" (постоянно)-НОТАМ действует постоянно.

При зачеркнутых "РАСЧ" и "ПОСТ"-НОТАМ аннулируется сроком (известен точный срок окончания действия НОТАМ).

АННУЛИРОВАНИЕ НОТАМ

НОТАМ аннулируется:

- по истечении срока действия НОТАМ;
- заменяющим НОТАМР;
- отменяющим НОТАМЦ;
- поправкой к Сборнику, если содержание НОТАМ вошло в данную поправку.

СИСТЕМНЫЙ НОТАМ

Указатель срочности												→	
Адрес												<<≡	
Дата и время заполнения												→	
Индекс составителя												<<≡(
Серия, номер и обозначение сообщения													
НОТАМ, содержащий новую информацию	-----НОТАМН (серия и номер/год)												
НОТАМ, заменяющий предыдущий НОТАМ	-----НОТАМР----- (серия и номер/год) (серия и номер заменяемого НОТАМ)												
НОТАМ, отменяющий предыдущий НОТАМ	-----НОТАМЦ----- (серия и номер/год) (серия и номер отменяемого НОТАМ)												<<≡
Определители													
РПИ	Код НОТАМ	Движение	Цель	Сфера дей-я	Нижняя граница	Верхняя граница	Координаты, радиус						
Щ)												<<≡	
ОБОЗНАЧЕНИЕ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ СРЕДСТВА, ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА ИЛИ УСЛОВИЙ, ЯВЛЯЮЩИХСЯ ПРЕДМЕТОМ СООБЩЕНИЯ					А)								→
Срок действия													
С (группа, обозначающая дату и время)	Б)											→	
До (ПОСТ. или группа, обознача-я дату и время)	Ц)										РАСЧ. ПОСТ.*	<<≡	
Расписание (при необходимости)	Д)											→	
												<<≡	
Текст НОТАМ; вводится открытым текстом (с использованием сокращений ИКАО)													
Е)													<<≡
Нижняя граница			Ф)										→
Верхняя граница			Г))<<≡
Подпись													

* По необходимости исключить

ПЕРЕВОДНЫЕ ТАБЛИЦЫ

**ПЕРЕВОД МИЛЛИМЕТРОВ РТУННОГО СТОЛБА В ГЕКТОПАСКАЛИ
ИЛИ МИЛЛИБАРЫ (1 мм. рт.ст. = 1.3332 гПа = 1.3332 мбар)**

ММ РТ.СТ	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	ГЕКТОПАСКАЛИ ИЛИ МИЛЛИБАРЫ									
530	706.6	707.9	709.3	710.6	711.9	713.3	714.6	715.9	717.3	718.6
540	719.9	721.3	722.6	723.9	725.3	726.6	727.9	729.3	730.6	731.9
550	733.3	734.6	735.9	737.3	738.6	739.9	741.3	742.6	743.9	745.3
560	746.6	747.9	749.3	750.6	751.9	753.3	754.6	755.9	757.3	758.6
570	759.9	761.3	762.6	763.9	765.3	766.6	767.9	769.3	770.6	771.9
580	773.3	774.6	775.9	777.3	778.6	779.9	781.3	782.6	783.9	785.3
590	786.6	787.9	789.3	790.6	791.9	793.3	794.6	795.9	797.3	798.6
600	799.9	801.3	802.6	803.9	805.3	806.6	807.9	809.3	810.6	811.9
610	813.3	814.6	815.9	817.3	818.6	819.9	821.3	822.6	823.9	825.3
620	826.6	827.9	829.3	830.6	831.9	833.3	834.6	835.9	837.3	838.6
630	839.9	841.3	842.6	843.9	845.2	846.6	847.9	849.3	850.6	851.9
640	853.3	854.6	855.9	857.3	858.6	859.9	861.3	862.6	863.9	865.3
650	866.6	867.9	869.3	870.6	871.9	873.3	874.6	875.9	877.3	878.6
660	879.9	881.3	882.6	883.9	885.3	886.6	887.9	889.3	890.6	891.9
670	893.3	894.6	895.9	897.3	898.6	899.9	901.3	902.6	903.9	905.3
680	906.6	907.9	909.3	910.6	911.9	913.3	914.6	915.9	917.3	918.6
690	919.9	921.3	922.6	923.9	925.3	926.6	927.9	929.3	930.6	931.9
700	933.3	934.6	935.9	937.3	938.6	939.9	941.3	942.6	943.9	945.3
710	946.6	947.9	949.3	950.6	951.9	953.3	954.6	955.9	957.3	958.6
720	959.9	961.3	962.6	963.9	965.3	966.6	967.9	969.3	970.6	971.9
730	973.3	974.6	975.9	977.3	978.6	979.9	981.3	982.6	983.9	985.3
740	986.6	987.9	989.3	990.6	991.9	993.3	994.6	995.9	997.3	998.6
750	999.9	1001.3	1002.6	1003.9	1005.3	1006.6	1007.9	1009.3	1010.6	1011.9
760	1013.2	1014.6	1015.9	1017.2	1018.6	1019.9	1021.2	1022.6	1023.9	1025.2
770	1026.6	1027.9	1029.2	1030.6	1031.9	1033.2	1034.6	1035.9	1037.2	1038.6
780	1039.9	1041.2	1042.6	1043.9	1045.2	1046.6	1047.9	1049.2	1050.6	1051.9
790	1053.2	1054.6	1055.9	1057.2	1058.6	1059.9	1061.2	1062.6	1063.9	1065.2
800	1066.6	1067.9	1069.2	1070.6	1071.9	1073.2	1074.6	1075.9	1077.2	1078.6

ПЕРЕВОД М/СЕК В УЗЛЫ (1м/сек = 1.9438 узла)

МЕТР В СЕК	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9
	УЗЛЫ									
0	-	1.9	3.9	5.8	7.8	9.7	11.7	13.6	15.6	17.5
10	19.4	21.4	23.3	25.3	27.2	29.2	31.1	33.0	35.0	36.9
20	38.9	40.8	42.8	44.7	46.6	48.6	50.5	52.5	54.4	56.4
30	58.3	60.3	62.2	64.1	66.1	68.0	70.0	71.9	73.9	75.8
40	77.8	79.7	81.6	83.6	85.5	87.5	89.4	91.4	93.3	95.2
50	97.2	99.1	101.1	103.0	105.0	106.9	108.8	110.8	112.7	114.7
60	116.6	118.6	120.5	122.5	124.4	126.3	128.3	130.2	132.2	134.1
70	136.1	138.0	140.0	141.9	143.8	145.8	147.7	149.7	151.6	153.6

ПЕРЕВОДНЫЕ ТАБЛИЦЫ

ПЕРЕВОД М/СЕК В ФУТЫ/МИН (1м/сек = 196.85 ф/мин)							
М/СЕК	Ф/МИН	М/СЕК	Ф/МИН	М/СЕК	Ф/МИН	М/СЕК	Ф/МИН
1	197	6	1181	11	2165	16	3150
1.5	295	6.5	1279	11.5	2263	16.5	3248
2	394	7	1378	12	2362	17	3346
2.5	492	7.5	1476	12.5	2460	17.5	3444
3	591	8	1575	13	2559	18	3543
3.5	689	8.5	1673	13.5	2657	18.5	3641
4	787	9	1772	14	2756	19	3740
4.5	885	9.5	1870	14.5	2854	19.5	3838
5	984	10	1969	15	2953	20	3937
5.5	1082	10.5	2067	15.5	3051		

ПЕРЕВОД РАССТОЯНИЙ								
КИЛОМЕТР			СТАТУТНАЯ МИЛЯ			МОРСКАЯ МИЛЯ		
СТ.М	↓	М.М	КМ	↓	М.М	КМ	↓	СТ.М
0.62137	1	0.53996	1.6093	1	0.86898	1.8520	1	1.1508
1.24	2	1.08	3.22	2	1.74	3.70	2	2.30
1.86	3	1.62	4.83	3	2.61	5.56	3	3.45
2.49	4	2.16	6.44	4	3.48	7.41	4	4.60
3.11	5	2.70	8.05	5	4.34	9.26	5	5.75
3.73	6	3.24	9.66	6	5.21	11.11	6	6.90
4.35	7	3.78	11.27	7	6.08	12.96	7	8.06
4.97	8	4.32	12.87	8	6.95	14.82	8	9.21
5.59	9	4.86	14.48	9	7.82	16.67	9	10.36
6.21	10	5.40	16.09	10	8.69	18.52	10	11.51
12.43	20	10.80	32.19	20	17.38	37.04	20	23.02
18.64	30	16.20	48.28	30	26.07	55.56	30	34.52
24.85	40	21.60	64.37	40	34.76	74.08	40	46.03
31.07	50	27.00	80.47	50	43.45	92.60	50	57.54
37.28	60	32.40	96.56	60	52.14	111.12	60	69.05
43.50	70	37.80	112.65	70	60.83	129.64	70	80.56
49.71	80	43.20	128.75	80	69.52	148.16	80	92.06
55.92	90	48.60	144.84	90	78.20	166.68	90	103.57
62.14	100	54.00	160.93	100	86.90	185.20	100	115.08
124.27	200	107.99	321.87	200	173.80	370.40	200	230.16
186.41	300	161.99	482.80	300	260.69	555.60	300	345.23
248.55	400	215.98	643.74	400	347.59	740.80	400	460.31
310.69	500	269.98	804.67	500	434.49	926.00	500	575.39
372.82	600	323.97	965.61	600	521.39	1111.20	600	690.47
434.96	700	377.97	1126.54	700	608.28	1296.40	700	805.55
497.10	800	431.97	1287.48	800	695.18	1481.60	800	920.62
559.23	900	485.96	1448.41	900	782.01	1666.80	900	1035.70
621.37	1000	539.96	1609.34	1000	868.98	1852.00	1000	1150.78

ПЕРЕВОДНЫЕ ТАБЛИЦЫ

ПЕРЕВОД МЕТРОВ В ФУТЫ		ПЕРЕВОД КИЛОГРАММОВ В ФУНТЫ	
МЕТР	ФУТ	КИЛОГРАММ	ФУНТ
1	3.2808	1	2.2046
2	7	2	4
3	10	3	7
4	13	4	9
5	16	5	11
6	20	6	13
7	23	7	15
8	26	8	18
9	30	9	20
10	33	10	22
20	66	20	44
30	98	30	66
40	131	40	88
50	164	50	110
60	197	60	132
70	230	70	154
80	262	80	176
90	295	90	198
100	328	100	220
200	656	200	441
300	984	300	661
400	1312	400	882
500	1640	500	1102
600	1968	600	1323
700	2296	700	1543
800	2625	800	1764
900	2953	900	1984
1000	3281	1000	2205

ВЫСОТА, (м)	ДАВЛЕНИЕ НА ВЫСОТЕ, (мм.рт.ст)	ТЕМПЕРАТУРА, НА ВЫСОТЕ, (гр.Цельсия)	ВЕСОВАЯ ПЛОТНОСТЬ, ВОЗДУХА, (кг. куб. м)
0	760.0	+15.0	1.2255
100	751.0	+14.4	1.2137
500	716.0	+11.8	1.1677
1000	674.0	+8.5	1.1120
2000	596.1	+2.0	1.0067
3000	525.7	-4.5	0.9093
4000	462.2	-11.0	0.8192
5000	404.8	-17.5	0.7361
6000	353.7	-24.0	0.6596
7000	307.8	-30.5	0.5894
8000	266.8	-37.0	0.5250
9000	230.4	-43.5	0.4662
10000	198.1	-50.0	0.4125
15000	90.2	-56.0	0.1935
20000	40.9	-56.5	0.0880

СОДЕРЖАНИЕ

Полеты по RNAV в европейском регионе	12-1
Правила и процедуры	Азербайджан-1
Правила и процедуры	Армения-1
Правила и процедуры	Беларусь-1
Правила и процедуры	Грузия -1
Правила и процедуры	Украина-1

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ПОЛЕТЫ ПО RNAV В
ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ

1. ПРИМЕНЕНИЕ ПРОЦЕДУР RNAV

1.1. ПРИ ПОЛЕТАХ В ТМА

1.1.1. Выполнять полеты по ППП в районе аэродрома могут только ВС с оборудованием RNAV, имеющим требуемую навигационную характеристику точности в пределах ± 1 м. мили ($\pm 1,85$ км), а также возможность определять горизонтальное местоположение с точностью, необходимой для выдерживания линии пути, и соответствующий допуск к работе оборудования и на выполнение таких полетов. Такое оборудование определено как высокоточное P-RNAV оборудование.

1.1.2. ВС с оборудованием RNAV, имеющим требуемую навигационную характеристику точности в пределах ± 5 м. миль ($\pm 9,26$ км), а также возможность определять горизонтальное местоположение с точностью, необходимой для выдерживания линии пути, и соответствующий допуск к работе оборудования, далее обозначенное как основное средство навигации B-RNAV, могут использовать маршруты (участки) прибытия и вылета по RNAV, которые отвечают следующим требованиям:

1.1.2.1. При полете по участку B-RNAV ВС должно:

- находиться на соответствующей минимальной абсолютной высоте полета, например на минимальной абсолютной высоте при РЛ векторении (MRVA) и минимальной абсолютной высоте сектора;
- соответствовать установленным критериям PANS-OPS для полетов по маршруту;
- действовать в соответствии с принципами расчета полета по маршруту B-RNAV.

1.1.2.2. Процедуры вылета до контрольной точки или минимальной абсолютной высоты обычного маршрута выхода должны быть обычными (не RNAV). Вне этой контрольной точки или минимальной абсолютной высоты может выполняться процедура B-RNAV в соответствии с критериями п. 1.1.2.1.

1.1.2.3. Участок B-RNAV маршрута прибытия должен заканчиваться в контрольной точке в соответствии с критериями, изло-

женными выше. Вне этой контрольной точки полет должен выполняться в соответствии с обычной процедурой прибытия, либо с условиями РЛ векторения.

1.1.2.4. Пользователям, которые могут отвечать эксплуатационным характеристикам системы, следует обратить должное внимание на данные процедуры полета. Приводимые примеры включают первоначальное контрольное положение ВС на RWY и занятие абсолютных минимальных высот автоматической системы управления полетом (AFCS), но не ограничиваются ими.

1.1.2.5. Процедуры прибытия и выхода, которые могут быть выполнены с использованием оборудования B-RNAV должны быть обозначены как утвержденные для полетов B-RNAV.

Примечание. Бортовое оборудование B-RNAV должно соответствовать требованиям JAA ACJ 20x4 (ранее известным как TGL, по. 3, rev. 1) или другим соответствующим требованиям.

1.1.3. ВС, имеющие на борту оборудование RNAV на основе GNSS, в регионах для полетов RNAV по процедурам для GNSS, допуск для полетов по P-RNAV не требуется.

Примечание. Бортовое оборудование RNAV на основе GNSS должно соответствовать требованиям JAA ACJ 20x5 (ранее известным как TGL, по. 3, rev. 1) или другим соответствующим требованиям.

1.2. ПРИ ПОЛЕТАХ ПО МАРШРУТУ

1.2.1. Только ВС с оборудованием B-RNAV на борту могут планировать выполнение полетов по ППП по маршрутам УВД в FIR/UIR, где перешли на такие полеты. ВС, не имеющие оборудования RNAV на борту, но соответствующие требованиям RNP 5 смогут выполнять полеты по маршрутам ОВД, которые государства указывают в пределах их нижнего воздушного пространства, см. п.2.2 ниже.

1.2.2. На период, по меньшей мере, до конца 2005 г. или до тех пор, пока будут использоваться VOR, установка на борту одной системы RNAV, не обеспечивающая требуемой средней навигационной точности на протяжении 99,99% полетного времени, может обеспечить допуск ВС к полетам по B-RNAV, если на борту ВС

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

также установлено оборудование VOR и DME.

Примечание. Государства могут в пределах своего нижнего воздушного пространства обозначить внутренние авиалинии как пригодные для полетов ВС без оборудования RNAV, но с оборудованием, обеспечивающим навигационную точность RNP 5.

2. ЗОНА ПРИМЕНЕНИЯ RNAV

2.1. Положения, касающиеся R-RNAV, должны применяться в тех случаях, когда используются процедуры полетов в районе аэродрома, включая участки конечного этапа захода и ухода на второй круг.

Примечание. Установка на борту оборудования R-RNAV пока не является обязательной в Европейском регионе.

2.2. Положения, касающиеся полетов по маршруту, должны применяться к полетам, выполняемым по ППП на всем протяжении маршрута сети ОВД выше FL 195, о чем объявили соответствующие полномочные органы в следующих FIR/UIR: Баку, Брест, Ереван, Харьков, Киев, Львов, Одесса, Симферополь, Тбилиси.

3. СПОСОБЫ СОГЛАСОВАНИЯ

3.1. Соответствие требованиям к точности навигации должно быть подтверждено государством регистрации или государством эксплуатанта.

Примечание. Инструктивный материал относительно требованиям к точности навигации, связанных с полетами по B-RNAV, содержится в JAA ACJ 20x4, а к P-RNAV TGL JAA, no. 10.

4. ОБОЗНАЧЕНИЕ МАРШРУТОВ RNAV

4.1. В соответствии с док. 8168 и Приложением 11, добавление 3 все стандартные маршруты прибытия и вылета по RNAV должны быть обозначены соответственно как маршруты RNAV.

4.2. Все другие маршруты RNAV должны быть обозначены в соответствии с Приложением 4 и 11, добавление 1.

5. ЗАПОЛНЕНИЕ ПЛАНОВ ПОЛЕТА

5.1. Эксплуатанты ВС, утвержденных для полетов по B-RNAV, должны в п. 10 плана полета вставить обозначение "R".

5.2. Кроме того, эксплуатанты ВС, утвержденных для полетов по P-RNAV, должны

в п. 10 плана полета вставить дополнительно к обозначению "R" обозначение "P".

5.3. Указания по заполнению плана полета

5.3.1. Если выход из строя или ухудшение работы оборудования перед вылетом приведет к невозможности выполнять полет по P-RNAV и соответствовать требованиям к необходимой навигационной точности, эксплуатант ВС не должен в п. 10 плана полета вносить обозначение "P". Соответственно, на полет, план полета на который был уже представлен, должен быть подан новый план полета, а старый должен быть аннулирован. Для полетов, выполняемых по повторяющимся планам полета, RPL должен быть аннулирован, а новый план полета подан.

5.3.2. В случаях, когда выход из строя или ухудшение работы оборудования перед вылетом приведет к невозможности выполнять полет по B-RNAV и соответствовать требованиям к необходимой навигационной точности эксплуатант ВС не должен в п. 10 плана полета вносить обозначение "S", "R" или "P". Поскольку для таких полетов требуется специальное диспетчерское обслуживание, п. 18 плана полета должен содержать следующую запись: "**STS/NONRNAV**".

Соответственно, на полет, план полета на который был уже представлен, должен быть подан новый план полета, а старый должен быть аннулирован. Для полетов, выполняемых по повторяющимся планам полета, RPL должен быть аннулирован, а новый план полета подан.

6. МИНИМАЛЬНЫЕ АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ ДЛЯ ПОЛЕТОВ ПО МАРШРУТАМ RNAV

6.1. За исключением случаев, когда для ВС, выполняющее полет по ППП, обеспечивается РЛ наведение, пилот несет ответственность за выдерживание необходимого запаса высоты пролета над препятствиями.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

6.2. Таким образом, использование RNAV не освобождает пилота от ответственности за обеспечение того, чтобы любое диспетчерское разрешение или указание были безопасны в отношении выдерживания необходимого запаса высоты пролета над препятствиями. Органы ОВД должны назначать высоты, которые находятся на или выше установленной минимальной высоты полета.

7. ВЫПОЛНЕНИЕ ПОЛЕТОВ ПО МАРШРУТАМ RNAV

7.1. Перед выходом и началом полета по маршруту RNAV должна быть проведена проверка системы RNAV, которая должна включать подтверждение того, что:

- маршрут соответствует выданному разрешению;

- навигационная точность бортового оборудования RNAV соответствует требованиям к навигационной точности для маршрутов RNAV и процедур прибытия и вылета, в зависимости от того, что используется.

7.2. Если ВС не может соответствовать требованиям к навигационной точности, указанным в пп. 1.1.1 и 1.1.2, в результате выхода из строя или ухудшения работы оборудования системы RNAV, пилот должен запросить пересмотренное разрешение.

7.3. Действия органов УВД в отношении ВС, которое не может отвечать требованиям пп. 1.1.1 и 1.1.2 из-за выхода из строя или ухудшения работы оборудования системы RNAV, будут зависеть от характера отказа оборудования и общей воздушной обстановки. Во многих ситуациях может быть возможным продолжения полета в соответствии с действующим диспетчерским разрешением. Когда же это невозможно, то согласно пересмотренному диспетчерскому разрешению может потребоваться возврат к навигации по VOR/DME.

7.4. В случае выдачи диспетчерского разрешения на выполнение полетов по маршрутам прибытия и вылета RNAV ВС, которое не имеет допуска к таким полетам, пилот должен сообщить об этом органу УВД, который постарается обеспечить этому ВС запасной маршрут.

7.5. В случаях, когда ВС не может соответствовать требованиям к навигационной

точности, указанным в п. 1.1.2, в результате выхода из строя или ухудшения работы оборудования системы RNAV, что было обнаружено после вылета, этому ВС должно быть дано разрешение следовать на ближайший подходящий аэродром, на котором может быть выполнен ремонт.

При выдаче разрешения такому ВС органу УВД необходимо учитывать существующую или ожидаемую воздушную обстановку, что может привести к необходимости пересмотреть время вылета, эшелон или маршрут предполагаемого полета. Соответствующие корректировки могут понадобиться в ходе полета.

8. ПРОЦЕДУРЫ УВД

8.1. УХУДШЕНИЕ РАБОТЫ СИСТЕМЫ RNAV

8.1.1. Если в результате выхода из строя или ухудшения работы системы RNAV, которое обнаружено после вылета, ВС не может соответствовать указанным в п. 1.1.1 требованиям к навигационной точности, или которое обнаружено перед вылетом, ВС не может соответствовать указанным в п. 1.1.2 требованиям к навигационной точности, органы УВД используют следующие процедуры.

8.1.2. Координация сообщений

8.1.2.1. Координация плановых сообщений с помощью компьютера

8.1.2.1.1. Если автоматизированные сообщения не содержат информации п. 18 плана полета, орган УВД, выславший сообщение, должен уведомить орган УВД, получивший сообщение, сопроводив АСТ сообщение, следующей фразой по голосовой связи: "RNAV OUT OF SERVICE" ("Вышло из строя оборудование RNAV"), - после позывного соответствующего ВС.

8.1.2.2. Координация плановых сообщений посредством речевой связи

8.1.2.2.1. Когда используется этот вид координации, орган УВД, выславший сообщение, должен в конце сообщения включить фразу: "RNAV OUT OF SERVICE" ("Вышло из строя оборудование RNAV").

8.1.3. Фразеология радиотелефонной связи

8.1.3.1. В случаях выхода из строя или ухудшения работы оборудования системы

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

RNAV пилот должен немедленно после позывного ВС во время первого сеанса радиосвязи с органом УВД включить в сообщение следующую фразу: "UNABLE RNAV DUE EQUIPMENT" ("Полет по RNAV невозможен из-за отказа оборудования").

8.1.4. Диспетчерские разрешения

8.1.4.1. При выходе из строя или ухудшении работы оборудования системы RNAV, во время полета ВС по маршруту ОВД, требуется использовать B-RNAV:

а. ВС должно выполнять полет по маршруту, проходящему по установленным на маршруте VOR/DME;

б. если таких маршрутов нет, ВС должно использовать обычные навигационные средства, например VOR/DME;

с. если вышеуказанные процедуры неприменимы, орган УВД, когда это возможно, должен обеспечить РЛ векторение до тех пор, пока ВС не сможет осуществлять навигацию самостоятельно.

Примечание. ВС, осуществляющим полет по маршруту в соответствии с п. а или б выше, может потребоваться непрерывное РЛ слежение, обеспечиваемое соответствующим органом УВД.

8.1.4.2. При выходе из строя или ухудшении работы оборудования системы RNAV, во время полета ВС по маршруту прибытия или выхода с использованием RNAV:

а. ВС должно быть обеспечено РЛ векторение до тех пор, пока оно не сможет осуществлять навигацию самостоятельно;

б. ВС должно использовать обычные навигационные средства, например VOR/DME.

9. ПРОЦЕДУРЫ УВД ДЛЯ**ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВС БЕЗ
ОБОРУДОВАНИЯ RNAV, НО С RNP 5****9.1. УКАЗАНИЯ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ
ПЛАНА ПОЛЕТА**

9.1.1. Эксплуатанты государственных ВС без оборудования RNAV не должны в п. 10 плана полета вносить обозначения "S", "R" или "P".

9.1.2. Поскольку такие полеты требуют специального обслуживания УВД, в п. 18 плана полета необходимо указать: "STS/ NONRNNAV".

9.2. КООРДИНАЦИЯ СООБЩЕНИЙ**9.2.1. Координация плановых сообщений с помощью компьютера**

9.2.1.1. Если автоматизированные сообщения не содержат информации п. 18 плана полета, орган УВД, выславший сообщение, должен уведомить орган УВД, получивший сообщение, сопроводив сообщение УВД, следующей фразой по голосовой связи: "NEGATIV-RNAV" ("Без оборудования RNAV"), - после позывного соответствующего ВС.

9.2.2. Координация плановых сообщений посредством речевой связи

9.2.2.1. Когда используется этот вид координации, орган УВД, выславший сообщение, должен в конце сообщения включить фразу: "NEGATIV-RNAV" ("Без оборудования RNAV").

9.2.3. Фразеология радиотелефонной связи

9.2.3.1. Пилот должен немедленно после позывного ВС во время первого сеанса радиосвязи с органом УВД включить в сообщение следующую фразу: "NEGATIVE-RNAV" ("Без оборудования RNAV").

9.2.4. Диспетчерские разрешения

9.2.4.1. Если государственные ВС имеют на борту оборудование RNAV, то в пределах ТМА они могут выполнять полет только по маршрутам RNAV в районе аэродрома.

9.2.4.2. При полете по маршруту вышеуказанных ВС используются следующие процедуры:

а. государственные ВС должны выполнять полет по маршрутам ОВД, обозначенным VOR/DME;

б. если таких маршрутов нет, ВС должно использовать обычные навигационные средства, например VOR/DME.

Примечание. Государственным ВС, осуществляющим полет по маршруту в соответствии с п. а или б выше, может потребоваться непрерывное РЛ слежение, обеспечиваемое соответствующим органом УВД.

9.2.4.3. Если вышеуказанные процедуры не могут быть использованы, орган УВД должен обеспечить государственному ВС РЛ векторение до тех пор, пока ВС не сможет осуществлять навигацию самостоятельно.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Действующие правила воздушного движения, процедуры и организация обслуживания воздушного движения соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам ИКАО.

При управлении воздушным движением в Азербайджане используются следующие единицы измерения.

РАССТОЯНИЯ	МОРСКИЕ МИЛИ и их ДЕСЯТЫЕ
КОРОТКИЕ ДИСТАНЦИИ	МЕТРЫ
АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ, ПРЕВЫШЕНИЯ и ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ	ФУТЫ
ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, включая скорость ветра	УЗЛЫ
ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	ФУТЫ В МИНУТУ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА для посадки и взлета	ГРАДУСЫ/ МАГНИТНЫЕ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА, за исключением посадки и взлета	ГРАДУСЫ/ ИСТИННЫЕ
ВИДИМОСТЬ, включая видимость на RWY	КИЛОМЕТРЫ или МЕТРЫ
УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА	ГЕКТОПАСКАЛИ, МИЛЛИБАРЫ
ТЕМПЕРАТУРА	ГРАДУСЫ ЦЕЛЬСИЯ
ВЕС	Метрические тонны, КИЛОГРАММЫ
ВРЕМЯ	ЧАСЫ и МИНУТЫ. Сутки начинаются в полночь по UTC

ИСПОЛЬЗОВАНИЕ WGS-84

Выполняются.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ

Полет в зоне ожидания

Согласно правилам ИКАО.

Ограничения и варианты процедур

Процедуры захода на посадку по приборам соответствуют Doc 8168 PANS-OPS.

Эксплуатационные минимумы аэропортов

Азербайджан не публикует государственные эксплуатационные минимумы аэропортов.

Азербайджан публикует OSA/OCH.

Минимумы, приведенные на схемах, не ниже государственных.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРАВИЛА

ПОЛЕТЫ ПО ППП

Прибывающие ВС

Входящим в ТМА и выполняющим посадку в его пределах ВС будет разрешено следовать до конкретного места ожидания и дано указание установить связь с "APPROACH Control" в указанное время, на указанном эшелоне или в определенном месте. Данное разрешение будет действовать до получения последующих указаний "APPROACH Control". Если ВС достигнет границы действия разрешения до того, как будут получены последующие указания, ВС должно будет выполнить полет в зоне ожидания на последнем полученном разрешенном эшелоне.

В связи с ограниченным располагаемым воздушным пространством, очень важно, чтобы заходы по схемам и полет в зоне ожидания выполнялись как можно более точно. Пилотов настоятельно просят сообщать органу УВД, если эти процедуры не могут быть выполнены так, как это требуется.

Вылетающие ВС

Экипажи ВС, вылетающие с а/д, где есть служба движения, получают первое разрешение ОВД от местной "Tower". Границей разрешения, как правило, будет а/д назначения. Экипажи ВС, вылетающие с а/д, где служба движения отсутствует, не должны вылетать без проведения предварительных мероприятий с соответствующим РДЦ (ACC).

Подробные указания о наборе высоты, выполнении разворотов, выходе на маршрут и т. п. будут получены после взлета.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ППП

Полеты по ППП используются:

- в верхнем воздушном пространстве;
- в нижнем воздушном пространстве на истинной воздушной скорости 550 км/ч (295 узлов);
- в нижнем воздушном пространстве на истинной воздушной скорости 550 км/ч (295 узлов) и менее, если не применимы ПВП;
- когда используются шторы лобового стекла.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

МИНИМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ПО ПВП

Местность	Скорость полета (истинная), км/ч (узлы)	Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, м (фт)	Видимость, м	Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, м (фт)
а) В зоне взлета и посадки				
Равнинная и холмистая	300 (160) и менее	150 (500')	2000	50 (165')
Горная	301 (161) - 550 (295)	300 (1000')	5000	100 (330')
Горная	550 (295) и менее	300 (1000')	5000	100 (330')
б) В ТМА, по ВТ, МВЛ и установленным маршрутам				
Равнинная и холмистая	300 (160) и менее	150 (500')	2000	50 (165')
Горная:				
- до 2000 м	550 и менее	400 (1330')	5000	100 (330')
- 2000 м и более	550 (295) - 301 (161)	700 (2300')	10000	100 (330')
	300 (160) и менее	400 (1330')	10000	100 (330')



ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

При отсутствии на а/д вылета пункта сбора донесений служб ОВД (ARO) или бюро проведения инструктажа план полета должен быть подан по телефону в бюро проведения инструктажа Баку:

Air Traffic Services Reporting Office (ARO)
 "Azeraeronavigation" Air Traffic
 Department
 Heydar Aliyev International Airport
 AZ 1044 Baku, Azerbaijan
 Тел.: (+994 12) 497 1678, 497 2734
 Факс: (+994 12) 497 1678
 AFS: UBBBZPZX
 SITA: BAKADJ2
 E-mail: briefing@azans.az

1	2	3
Все категории полетов	Посадка в Гянджа	UBBAZQZX, UBBAZRZX UBBGZPZX
	Посадка в Нахичевань	UBBAZQZX, UBBAZRZX UBBNZPZX
	Посадка в Загатала	UBBAZQZX, UBBAZRZX UBBYZPZX
	Посадка в Ленкорань	UBBAZQZX, UBBAZRZX UBBLZPZX
	Посадка в Габала	UBBAZQZX, UBBAZRZX

Рассылка плана полета

Категория полета (IFR, FR)	Маршрут полета	Адрес рассылки
1	2	3
Все категории полетов	В или через FIR/UIR Баку	UBBAZQZX, UBBAZRZX
	Посадка в Баку	UBBAZQZX, UBBAZRZX UBBAZPZX UBBAZXZX, UBBAZIZX

ОТЛИЧИЯ ОТ СТАНДАРТОВ И ПРОЦЕДУР ИКАО

Приложение 2

3.3.1.2. План полета должен быть подан до начала выполнения любого полета иностранного ВС.



- Конец -

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Стандарты и процедуры Армении в основном соответствуют стандартам и процедурам ИКАО.

При управлении воздушным движением используются следующие единицы измерения:

Расстояния	Километры
Короткие дистанции	Метры
Абсолютные высоты, Превышения и Относительные высоты	Футы
Горизонтальная скорость, включая скорость ветра	Километры в час, Метры в секунду
Вертикальная скорость	Футы в минуту
Направление ветра для посадки и взлета	Градусы/магнитные
Видимость, включая Видимость на ВПП	Метры, Километры
Установка высотомера	Гектопаскали, Миллибары
Температура	Градусы Цельсия
Вес	Тонны, Килограммы
Время	Часы и Минуты. Сутки начинаются в полночь по UTC

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ

Полет в зоне ожидания – согласно правилам ИКАО.

ОГРАНИЧЕНИЯ И ВАРИАНТЫ ПРОЦЕДУР
Процедуры захода на посадку по приборам соответствуют док. 8168 PANS-OPS, том II.

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Грузия приняла классификацию воздушного пространства ИКАО.

Однако в FIR Ереван не используется воздушное пространство классов А, В, D, Е, F.

В верхнем воздушном пространстве Армении FL290 - FL1410 включительно, действует EUR RVSM.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

МПУ ЛИНИИ ПУТИ											
От 000° до 179°						От 180° до 359°					
ПОЛЕТЫ ПО ППП			ПОЛЕТЫ ПО ПВП			ПОЛЕТЫ ПО ППП			ПОЛЕТЫ ПО ПВП		
Эш.	АБС. ВЫСОТА		Эш.	АБС. ВЫСОТА		Эш.	АБС. ВЫСОТА		Эш.	АБС. ВЫСОТА	
	М	Фт		М	Фт		М	Фт		М	Фт
30	900	3000	35	1050	3500	40	1200	4000	45	1350	4500
50	1500	5000	55	1700	5500	60	1850	6000	65	2000	6500
70	2150	7000	75	2300	7500	80	2450	8000	85	2600	8500
90	2750	9000	95	2900	9500	100	3050	10000	105	3200	10500
110	3350	11000	115	3500	11500	120	3650	12000	125	3800	12500
130	3950	13000	135	4100	13500	140	4250	14000	145	4400	14500
150	4550	15000	155	4700	15500	160	4900	16000	165	5050	16500
170	5200	17000	175	5350	17500	180	5500	18000	185	5650	18500
190	5800	19000	195	5950	19500	200	6100	20000			
210	6400	21000				220	6700	22000			
230	7000	23000				240	7300	24000			
250	7600	25000				260	7900	26000			
270	8250	27000				280	8550	28000			
290	8850	29000				300	9150	30000			
310	9450	31000				320	9750	32000			
330	10050	33000				340	10350	34000			
350	10650	35000				360	10950	36000			
370	11300	37000				380	11600	38000			
390	11900	39000				400	12200	40000			
410	12500	41000				430	13100	43000			
450	13700	45000				470	14350	47000			
490	14950	49000				510	15550	51000			
и	и	и				и	и	и			
Т.Д.	Т.Д.	Т.Д.				Т.Д.	Т.Д.	Т.Д.			

**СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
И ПРАВИЛА
УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА.**

Общее

Нулевой эшелон полета соответствует уровню атмосферного давления 1013.2 мбар. Первым эшелоном в воздушном пространстве, где ответственность за обслуживание воздушного движения несут органы УВД Армении, является эшелон FL30. Последующие эшелоны полета устанавливаются с интервалом 1000 футов (300 м) до эшелона полета FL290 (8850 м) и 2000 футов (600 м) выше эшелона полета FL290 (8850 м).

При радиобмене эшелоны полета передаются в номерах эшелона полета, а высоты полета в абсолютных величинах.

Выбор крейсерских эшелонов для полетов по ПВП и ППП в контролируемом воздушном пространстве производится в соответствии с таблицей эшелонирования.

ВЗЛЕТ И НАБОР ВЫСОТЫ

Положение ВС в вертикальной плоскости при наборе высоты выражается в виде абсолютной высоты до достижения абсолютной высоты перехода, выше которой положение в вертикаль-

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ной плоскости выражается как эшелон полета.

ВЕРТИКАЛЬНОЕ ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ ПРИ ПОЛЕТЕ ПО МАРШРУТУ

При полетах по международным трассам в воздушном пространстве, где ответственность за УВД несет Армения вертикальное эшелонирование осуществляется в соответствии с требованиями, изложенными в п. «Общее».

ЗАХОД НА ПОСАДКУ И ПОСАДКА

Установка барометрического высотомера на значение давления QNH указывается в разрешениях на вход в круг полетов на эшелоне перехода и на выполнение захода на посадку.

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ

Правила, применимые при взлете и заходе на посадку, действуют и при уходе на второй круг.

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

(Процедура для эксплуатантов и пилотов)

1. Эшелоны, на которых необходимо выполнять полет, указываются в плане полета. Запись эшелона по участку маршрута, проходящему в воздушном пространстве, где ответственность за обслуживание воздушного движения несет Армения, должна быть сделана следующим образом:

-в сотнях футов по давлению 1013.2 мбар пишется буква F и три цифры.

Например: F 310 соответствует эшелону 310 (31000 футов).

2. Вышеуказанные правила распространяются до границ ответственности УВД Армении, вне их пределов экипажи действуют в соответствии с положениями документов ИКАО.

3. Если полет производится в районе аэродрома на высоте ниже эшелона перехода, высота полета указывается относительно среднего уровня моря.

Примечание: Пилот воздушного судна, не оборудованного приемопередатчиком с режимом "RBS", обязан на метрических высотомерах командира воздушного судна установить значе-

ние атмосферного давления на аэродроме (QFE).

ПРОЦЕДУРА ПЕРЕДАЧИ ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТА (RPL)

1. Эта процедура соответствует положениям док. 7030 ИКАО.

2. Для полетов, связанных со входом в FIR Ереван и его пролетом, перечень RPL должен быть представлен по меньшей мере за 15 дней в двух экземплярах в адрес:

ATC ARMATS
Airport «Zvartnots»
Verevan 375042
Republic of Armenia
AFS: UDDDRZX
E-mail: rplteam@armats.am.

В нижеследующие адреса аэропортов, если в них производится посадка:

-а/п Ереван: UDYZZTZX,
-а/п Гюмри: UDSGZTZX,
-а/п Степанаван: UDLSZTZX.

3. Постоянное изменение в утвержденный RPL должно быть передано по меньшей мере за 7 дней до начала полета в адреса, указанные в п.2.

4. Единичное изменение утвержденного RPL должно быть подано в виде плана полета как можно раньше, но не позже чем за 60 мин до взлета.

Информация о движении ВС

Все сообщения (ИКАО) о движении ВС при полетах, связанных со входом в FIR Ереван и его пролетом, необходимо представлять в адреса:

Все полеты	В или через FIR Ереван:	По ППП- UDDDZQZX По ПВП- UDDDFZX И по ППП и по ПВП-UDDDRZX
	Посадка в а/п: Звартноц	-UDYZZTZX/ UDYZZPZX
	Гюмри/ Ширак	-UDSQZTZX
	Степанаван	-UDLSZTZX

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Стандарты и процедуры Республики Беларусь в основном соответствуют стандартам и процедурам ИКАО.

При управлении воздушным движением в Республике Беларусь используются следующие единицы измерения:

РАССТОЯНИЯ	МОРСКИЕ МИЛИ
КОРОТКИЕ ДИСТАНЦИИ	КИЛОМЕТРЫ МЕТРЫ и МОРСКИЕ МИЛИ
АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ, ПРЕВЫШЕНИЯ и ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ	ФУТЫ, МЕТРЫ
ЭШЕЛОНЫ ПОЛЕТА	ФУТЫ, МЕТРЫ
ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, включая СКОРОСТЬ ВЕТРА	КИЛОМЕТРЫ В ЧАС, МЕТРЫ В СЕКУНДУ и УЗЛЫ
ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	МЕТРЫ в СЕКУНДУ, ФУТЫ в МИНУТУ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА для посадки и взлета	ГРАДУСЫ/ МАГНИТНЫЕ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА, за исключением взлета и посадки	ГРАДУСЫ/ ИСТИННЫЕ
ВИДИМОСТЬ, ВКЛЮЧАЯ RVR	КИЛОМЕТРЫ или МЕТРЫ
УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА	МИЛЛИБАРЫ; Миллиметры рт. ст.
ТЕМПЕРАТУРА	ГРАДУСЫ ЦЕЛЬСИЯ
ВЕС	Метрические тонны или КИЛОГРАММЫ
ВРЕМЯ	ЧАСЫ и МИНУТЫ. Сутки начинаются в полночь по UTC

ТРЕБОВАНИЯ WGS-84

Выполняются.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ

Полет в зоне ожидания

Согласно правилам ИКАО.

Ограничения и варианты процедур

Процедуры захода на посадку по приборам в основном соответствуют новому Doc 8168 PANS-OPS, том II.

Эксплуатационные минимумы аэропортов

Беларусь не публикует государственные эксплуатационные минимумы аэропортов.

Беларусь публикует абсолютные и относительные высоты пролета препятствий (ОСА/ОСН).

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Воздушное пространство ОВД Республики Беларусь классифицировано и предназначено следующим образом:

Класс С:

Разрешаются полеты по ППП и ПВП. Все ВС подлежат диспетчерскому обслуживанию, а ВС, выполняющие полет по ППП, эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полет по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полет по ПВП, эшелонируются относительно ВС, выполняющих полеты по ППП, и получают информацию о движении относительно других ВС, выполняющих полеты по ПВП.

Класс Е:

Разрешаются полеты по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полет по ППП, подлежат диспетчерскому обслуживанию и эшелонируются относительно других ВС, выполняющих полеты по ППП. Все ВС получают, по мере возможности, информацию о движении.

Следующие элементы воздушного пространства классифицированы как воздушное пространство класса С:

- UIR (район полетной информации верхнего воздушного пространства);
- MINSK OPEN FIR (FL 95 или выше);
- UTA (диспетчерский район верхнего воздушного пространства);
- СТА [FL 195 / FL 95] (диспетчерский район);
- ТМА (узловой диспетчерский район);
- СTR (диспетчерская зона).

Воздушное пространство ниже FL 95, за исключением воздушного пространства ТМА и СTR, классифицировано как воздушное пространство класса Е.

Воздушное пространство верхнего FIR более FL 660 не классифицировано.

Часть воздушного пространства FIR Минск, предназначенного для полетов государственных ВС, в период их использования относится к не классифицированному воздушному пространству.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ
И ПРАВИЛА

УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА

1. Применение сокращенные минимумы
вертикального эшелонирования

Воздушное пространство Республики Беларусь в пределах FIR Минск между FL 290 и FL 410 включительно является воздушным пространством EUR RVSM.

2. Порядок установки высотомера
Общие положения

В пределах FIR Минск установлена абсолютная высота перехода (transition altitude) 6000' (1850 м) для всех TMA и воздушного пространства вне TMA.

В пределах FIR Минск (QNH) эшелон перехода устанавливается:

QNH (hPA)	Ниже 977.2	От 977.2 до 1013.2	1013.3 или выше
Эшелон перехода	FL90	FL80	FL70

Вертикальное положение ВС в пространстве на или ниже абсолютной высоты перехода выражается в терминах «абсолютные высоты - altitudes», тогда как вертикальное положение в пространстве на или выше эшелона перехода выражается в терминах «эшелоны полета – flight levels».

При прохождении переходного слоя при снижении вертикальное положение выражается термином «абсолютная высота – altitude», а при наборе высоты - терминами «эшелоны полета – flight levels».

Определение уровней полета должно основываться:

1. На давлении на уровне моря (QNH) на аэродроме и в пределах воздушного пространства ниже эшелона перехода в TMA и вне его.
2. На атмосферном давлении на уровне превышения аэродрома (QFE) в TMA, которое должно предоставляться органами УВД (АТС) по запросу.
3. На стандартном атмосферном давлении (QNE) при выполнении полета на или выше эшелона перехода.

Нулевой эшелон полета расположен на уровне, где атмосферное давление имеет величину 1013.2 hPA (760 мм рт. ст.).

Первым последовательным эшелонном полета в воздушном пространстве, в котором

ответственность за обслуживание воздушного движения возлагается на органы ОВД (АТС) Республики Беларусь, является FL 70.

Взлет и набор высоты

До взлета производится установка значения QNH на высотомере, которое предоставляется экипажу ВС в диспетчерском разрешении на руление.

Значение QFE будет выдаваться только по запросу.

Вертикальное положение ВС в пространстве в период набора высоты выражается в терминах «абсолютная высота - altitude» до достижения абсолютной высоты перехода, выше которой вертикальное положение выражается в терминах «эшелон полета – flight levels».

Полеты по ППП/ПВП (IFR/VFR)

Полеты по ППП/ПВП выше FL 70 должны выполняться на таких эшелонах полета, которые соответствуют магнитным путевым углам, указанным в таблице ниже, таким образом, чтобы обеспечить требуемую высоту пролета местности:

Эшелоны полета			
000° - 179°		180° - 359°	
IFR	VFR	IFR	VFR
70	75	80	85
90	95	100	105
...	и т.д.	...	и т.д.
270		280	
290		300	
и т.д.		и т.д.	

Заход на посадку и посадка

Установка значения QNH на высотомере производится на основе данных, которые предоставляются в разрешении на выполнение захода на посадку и при получении разрешения на вход в зону визуального маневрирования (круг полетов).

Значение QFE для установки на высотомере будет предоставляться только по запросу.

Вертикальное положение ВС в пространстве в процессе выполнения захода на посадку контролируется значением номера эшелона полета до достижения эшелона перехода, ниже которого контроль вертикального

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

положения ВС осуществляется по значениям абсолютной высоты полета.

Уход на второй круг

В случае ухода на второй круг должны применяться положения, указанные выше.

Планирование полетов

Таблица крейсерских эшелонов полета ИКАО применяется в воздушном пространстве Республики Беларусь, начиная от FL 70 (эшелон перехода) и выше:

МПУ от 000° до 179°						МПУ от 180° до 359°					
ПОЛЕТ ПО ППП			ПОЛЕТ ПО ПВП			ПОЛЕТ ПО ППП			ПОЛЕТ ПО ПВП		
Эшелон полета (ЭП)	Высота		ЭП	Высота		ЭП	Высота		ЭП	Высота	
	Футы	Метры		Футы	Метры		Футы	Метры		Футы	Метры
	1000	300					2000	600			
	3000	900		3500	1050		4000	1200		4500	1350
50	5000	1500	55	5500	1700	60	6000	1850	65	6500	2000
70	7000	2150	75	7500	2300	80	8000	2450	85	8500	2600
90	9000	2750	95	9500	2900	100	10000	3050	105	10500	3200
110	11000	3350	115	11500	3500	120	12000	3650	125	12500	3800
130	13000	3950	135	13500	4100	140	14000	4250	145	14500	4400
150	15000	4550	155	15500	4700	160	16000	4900	165	16500	5050
170	17000	5200	175	17500	5350	180	18000	5500	185	18500	5650
190	19000	5800	195	19500	5950	200	20000	6100			
210	21000	6400				220	22000	6700			
230	23000	7000				240	24000	7300			
250	25000	7600				260	26000	7900			
270	27000	8250				280	28000	8550			
290	29000	8850				300	30000	9150			
310	31000	9450				320	32000	9750			
330	33000	10050				340	34000	10350			
350	35000	10650				360	36000	10950			
370	37000	11300				380	38000	11600			
390	39000	11900				400	40000	12200			
410	41000	12500				430	43000	13100			
450	45000	13700				470	47000	14350			
490	49000	14950				510	51000	15550			
530	53000	16150				550	55000	16750			
570	57000	17350				590	59000	17950			
610	61000	18600				630	63000	19200			
650	65000	19800									

B-RNAV

В пределах воздушного пространства Республики Беларусь B-RNAV (RNP-5) для полетов по ППП применяется, начиная с FL 100.

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТА

Требования по заполнению плана полета (FPL) ИКАО и повторяющего плана полета (RPL) в воздушном пространстве EUR RVSM содержатся в Дополнительных региональных процедурах, раздел EUR (Doc 7030/4 EUR).

Кроме того, в дополнение к требованиям по планированию полета, содержащимся в Дополнительных региональных процедурах ИКАО раздел EUR, устанавливается следующее требование:

В дополнение к ВС военной авиации, эксплуатанты таможенных или полицей-

ских ВС должны вписать букву M в п. 8 плана полета (FPL) ИКАО.

ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

1. Правила визуальных полетов (ПВП)-правила, применяемые экипажами ВС при наличии соответствующих визуальных метеорологических условий и разрешения со стороны полномочного органа ОВД.

2. Полеты по ПВП, выполняемые по правилам ИКАО и/или государственных органов под управлением гражданских органов УВД (GAT) и применяемые экипажами ВС в воздушном пространстве классов C и E, разрешается выполнять:

- ниже FL195;

- от FL195 до FL285 - только по специальной процедуре, установленной полномочными органами ОВД, и во временных зонах;

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

- выше FL285 (зона применения RVSM) - только во временных зонах.

3. Полеты по ПВП по маршрутам RNAV (воздушным трассам) выше FL195 запрещены.

4. Полеты по ПВП осуществляются при наличии следующих визуальных метеорологических условий:

4.1. При выполнении полетов под облаками.

Ограничение скорости	Миним. видимость, м	Миним. расст. до нижней границы облаков, м	Миним. расст. по вертикали от ВС до облаков, м
V _{пр.} не более 550 км/ч (295 узлов) ниже FL100	5000	300	100
V _{пр.} не более 300 км/ч (160 узлов) ниже FL100	2000	150	50

4.2. При выполнении полетов над облаками или на уровне облаков:

Ограничение скорости	Миним. расстояние до облаков	Минимальная видимость в полете
V _{пр.} не более 465 км/ч (250 узлов) ниже FL100	По горизонтали 1500 м По вертикали 300 м (1000')	8 км - на FL100 и выше 5 км - ниже FL100

РАБОТА (IFPS)/ (CFMU)

Интегрированная система обработки первоначальных планов полета (IFPS), часть Центрального органа управления потоком воздушного движения (CFMU) Евроконтроля (EUROCONTROL), является **единственным** источником распространения планов полетов по ППП и полетов, выполняемых в соответствии с правилами и процедурами ИКАО под контролем и управлением гражданских органов ОВД, и связанных с ними сообщений о полетах органам ОВД в пределах IFPS. Единственными адресатами, которым следует направлять информацию о планах полета, являются **два** отделения IFPS - в Харене (Haren) (Брюссель) и в Бретиньи (Bretigny) (Париж).

Адреса рассылки сообщений о планах полетов

AFTN: EBBDZMFP и LFPYZMFP;
SITA: BRUEP7X и PAREP7X.

Повторяющиеся планы полетов

Эксплуатантам ВС, использующим повторяющиеся планы полетов (RPLs), напоминают о том, что данные повторяющихся планов полета должны передаваться в Отделе-

ние повторяющихся планов полетов CFMU (Rue de la Fusee - 96, B-1130 Brussels) и национальным администрациям.

Более подробную информацию о процедурах IFPS и CFMU можно найти в "Руководстве по CFMU" ЕВРОКОНТРОЛЯ.

К рейсам, вылетающим из а/п Минск-2 в зону ответственности CFMU ЕВРОКОНТРОЛЬ могут быть применены меры по управлению потоками воздушного движения (ATFM).

Дополнительная информация относительно особенностей процедур ATFM при вылете из а/п Минск-2 может быть получена в РУП "Центр координации и обеспечения полетов" (ЦКОП) по адресу:

4, Aerodromnaya str.
220065 Minsk
Republic of Belarus
Тел.: (375 17) 222-59-81
Факс: (375 17) 222-79-54
AFTN: UMMDYAYX
SITA: MSQFCXH

ПРОЦЕДУРЫ ВИЗУАЛЬНОГО ЗАХОДА НА ПОСАДКУ НА АЭРОДРОМЕ

1. Визуальный заход на посадку

1.1. Воздушному судну, выполняющему полет по ППП, может выдаваться разрешение на выполнение визуального захода на посадку при условии, что пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами и:

- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует уровню, установленному для начального участка захода на посадку ВС, которому выдается такое разрешение, или превышает этот уровень; или

- пилот сообщает, находясь на уровне начального участка захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по ППП, что метеорологические условия позволяют достаточно уверенно полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

Между ВС, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами обеспечивается эшелонирование.

1.2. Визуальный заход на посадку применяется днем и в сумерках (при наличии светотехнических средств) ВС всех классов.

1.3. Радиолокационное или не радиолокационное эшелонирование следующих друг за другом ВС обеспечивается до того

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

момента, пока пилот следующего позади ВС не доложит о том, что он видит находящееся впереди него ВС. После доклада пилоту дается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди него ВС.

Если оба воздушных судна относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в следе или находящиеся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого, чем следующее за ним, и дистанция между ВС менее соответствующей минимуму турбулентности в следе, диспетчер выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе. Командир соответствующего ВС несет ответственность за обеспечение установленного интервала эшелонирования относительно впереди летящего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если необходимо увеличить интервал эшелонирования, пилот информирует об этом орган ОВД, а также о своих требованиях.

Класс ВП	Вид полета	Эшелонирование	Обслуживание	Ограничение скорости	Требования, предъявляемые к:		
					Радиосвязи	Режиму ответчика ВОРЛ	Необходимости разрешения органа ОВД
С	ППП	ППП относительно ППП и ППП относительно ПВП	УВД	$M < 1$ ниже FL 365; $V_{пр} < 465 \text{ км/ч}$ (250 узлов) ниже FL100	Постоянная двусторонняя радиосвязь	A+C	Да
	ПВП	ПВП относительно ППП	УВД	$V_{пр} < 465 \text{ км/ч}$ (250 узлов) ниже FL100	Постоянная двусторонняя радиосвязь	A+C	Да
Е	ППП	ППП относительно ППП	УВД и, по возможности, информация о полетах по ПВП	$V_{пр} < 465 \text{ км/ч}$ (250 узлов) ниже FL100	Постоянная двусторонняя радиосвязь	A+C	Да
	ПВП	Не производится	По возможности информация о движении	$V_{пр} < 465 \text{ км/ч}$ (250 узлов) ниже FL100	Работа радиостанции на прием. Примечание*	Нет	Да

Примечание. *- До пересечения границы РПИ Минск необходимо установить двустороннюю радиосвязь.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

1.4. Метеорологические условия на аэродроме для выполнения визуального захода на посадку ВС категории В, С, D должны быть следующими: нижняя граница облаков 600 м или выше и видимость 5000 м или более.

1.5. Диспетчер по ОВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку, несет ответственность за:

- определение возможности выполнения визуального захода на посадку на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;
- контроль за выдерживанием экипажем схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до точки начала визуального захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;
- выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку.

1.6. Разрешение на визуальный заход на посадку означает, что при выполнении визуального захода на посадку будут обеспечены:

- безопасные интервалы между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП и ВС, выполняющими визуальный заход на посадку;
- контроль за выдерживанием экипажем схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;
- своевременное информирование экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке.

1.7. При выполнении визуального захода на посадку командир ВС несет ответственность за:

- выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до момента начала визуального захода на посадку;
- выполнение визуального маневра при визуальном контакте с RWY и/или ее ориентирами;
- выдерживание минимальной безопасной высоты снижения при визуальном маневрировании до начала разворота на посадочный курс;
- своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с RWY и/или ее ориентирами.

Примечание:

С точки начала визуального захода на посадку и после доклада экипажа "Полосу наблюдаю" при выполнении визуального

захода на посадку ответственность за исход полета ложится на командира ВС.

2. Визуальный заход на посадку с круга

2.1. Правила визуального захода на посадку с круга предусматривают:

- визуальное маневрирование в районе аэродрома в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода в створ RWY;
- выдерживание установленной минимальной высоты снижения (MDH) до момента установления постоянного контакта с RWY и/или ее ориентирами;
- сохранение постоянного контакта с RWY и/или ее ориентирами;
- уход на второй круг с любой точки визуального захода на посадку с круга в случае потери визуального контакта с RWY и/или ее ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

2.2. Визуальный заход на посадку с круга применяется днем и в сумерках (при наличии светотехнических средств) воздушными судами всех классов.

2.3. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку с круга установлена зона визуального маневрирования, в пределах которой учтены препятствия при расчете минимальной высоты снижения и метеорологические условия для выполнения визуального захода на посадку с круга. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными из центров порогов RWY, и соединенных касательными к этим дугам. Численное значение радиусов этих дуг на аэродроме Минск-2 установлены 9,79 км для всех категорий ВС.

2.4. Визуальный заход на посадку с круга означает визуальный этап полета, который осуществляется после завершения захода на посадку по ППП и выполняется с целью вывода ВС для посадки на RWY, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой. Маневрирование при визуальном заходе на посадку с круга осуществляется в пределах зоны визуального маневрирования, в данной зоне учитывается запас высоты над препятствиями. После входа в зону визуального маневрирования ВС для установления визуального контакта с RWY и/или ее ориентирами снижается до минимальной высоты снижения (на аэродроме Минск-2 для всех

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

категорий ВС MDH=260 м, а для широкофюзеляжных ВС судов категории D—MDH=300 м). Снижение до высоты меньшей, чем MDH, не производится до тех пор, пока:

- не будет установлен и не будет поддерживаться визуальный контакт с ориентирами;

- пилот не увидит порога RWY;

- не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и воздушное судно не займет соответствующего положения для выполнения посадки.

2.5. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку с круга осуществляется по кратчайшему расстоянию или задаваемым диспетчером траекториям по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации – PMC, OСП, VOR/DME.

Точка начала визуального захода на посадку при визуальном заходе на посадку с круга – это точка в зоне визуального маневрирования, с которой, собственно, и начинается визуальный заход.

2.6. Необходимые условия для выполнения визуального захода на посадку с круга:

Кат. ВС	MDH, м	Метеоусловия	
		H _{нгр.} , м	L _{вид.} , м
A	260	310	3000
B	260	310	3000
C	260	360	3000
D	260	360	4000
Dшф	260	400	5000

2.7. Диспетчер по ОВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку с круга, несет ответственность за:

- определение возможности выполнения визуального захода на посадку с круга на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;

- контроль за выдерживанием экипажем схемы снижения и захода на посадку по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до точки начала визуального захода на посадку с круга при наличии радиолокационного контроля;

- контроль входа в установленную зону визуального маневрирования и выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку с круга.

2.8. Разрешение на визуальный заход на посадку с круга означает, что при выполнении визуального захода на посадку с круга

в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:

- безопасные интервалы между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП и воздушным судном, выполняющим визуальный заход на посадку с круга;

- контроль за выдерживанием экипажем ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;

- своевременное информирование экипажа о воздушной и метеорологической обстановке.

2.9. При выполнении визуального захода на посадку с круга командир ВС несет ответственность за:

- выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до точки начала визуального захода на посадку с круга;

- выдерживанием установленной минимальной высоты снижения (MDH) при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с RWY и/или ее ориентирами;

- выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при визуальном контакте с RWY и/или ее ориентирами;

- своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с RWY и/или ее ориентирами.

Примечание:

С точки начала визуального захода на посадку и после доклада экипажа "Полосу наблюдаю" при выполнении визуального захода на посадку с круга ответственность за исход полета ложится на командира воздушного судна.

Нормативный коэффициент сцепления и расчетная эффективность торможения

Нормативный коэффициент сцепления (FCT)	Расчетная эффективность торможения (BA)
0,42 и выше	Хорошая
0,41-0,40	Средняя, ближе к хорошей -
0,39-0,37	Средняя
0,36-0,35	Средняя, ближе к плохой
0,34-0,30	Плохая
0,29 и ниже	ненадежная

- Конец -

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Действующие правила воздушного движения, процедуры и обслуживание воздушного движения Грузии в основном соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам ИКАО.

При управлении воздушным движением в Грузии используются следующие единицы измерения.

РАССТОЯНИЯ	МОРСКИЕ МИЛИ
КОРОТКИЕ ДИСТАНЦИИ	МЕТРЫ
АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ, ПРЕВЫШЕНИЯ и ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ	ФУТЫ
ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	УЗЛЫ
ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ	ФУТЫ В МИНУТУ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА для посадки и взлета	ГРАДУСЫ/ МАГНИТНЫЕ
ВИДИМОСТЬ	КИЛОМЕТРЫ или МЕТРЫ
ВИДИМОСТЬ НА ВПП	МЕТРЫ
УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА	МИЛЛИБАРЫ, Мм рт. ст.
ТЕМПЕРАТУРА	ГРАДУСЫ ЦЕЛЬСИЯ
ВЕС	Метрические тонны, КИЛОГРАММЫ
ВРЕМЯ	ЧАСЫ и МИНУТЫ. Сутки начинаются в полночь по UTC

ТРЕБОВАНИЯ WGS-84

Выполняются.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТОВ

Полет в зоне ожидания - согласно правилам ИКАО.

ОГРАНИЧЕНИЯ И ВАРИАНТЫ ПРОЦЕДУР

Процедуры захода на посадку по приборам соответствуют док. 8168 PANS-OPS, том II.

В пределах ТМА и СТР Тбилиси ниже FL110 максимальная приборная воздушная скорость 250 узлов (463 км/ч).

Модуляция внешнего и среднего маркеров

Все внешние (ОМ) и средние (ММ) маркеры модулированы частотой 3000 Гц. Их пролет указывается белым, вместо голубого, и оранжевым огнем.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ АЭРОПОРТОВ

Грузия не публикует государственные эксплуатационные минимумы аэропортов. Грузия

публикует абсолютные/относительные высоты пролета препятствий (OCA/H).

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Грузия приняла классификацию воздушного пространства ИКАО.

Однако в Грузии используется воздушное пространство классов А, С и G.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРАВИЛА

ПРАВИЛА ПРОЛЕТА ГОСГРАНИЦЫ

1. Для пролета воздушными судами государственной границы установлены воздушные коридоры.

2. Если между системой крейсерских эшелонов Грузии и сопредельного государства есть различие, экипаж должен по указанию ДС или по своему усмотрению проинформировать смену эшелона за 30 км (16.2 м. мили) до пролета госграницы Грузии, если нет других указаний ДС.

3. В соответствии с соглашением между Грузией и иностранными государствами экипажи ВС, выполняющие международные полеты в воздушном пространстве Грузии, должны вести радиосвязь на английском или русском языке, используя стандартную фразеологию.

ИСКЛЮЧЕНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ ПОЛЕТОВ ПО B-RNAV

Полеты по B-RNAV не выполняются в пределах ТМА.

При полетах выше FL195 к ВС, не имеющим на борту оборудования B-RNAV (RNP-5), выдвигаются следующие требования:

- эксплуатанты ВС без B-RNAV оборудования не должны вставлять обозначения "S" или "R" в п. 10 плана полета;
- в п. 18 плана полета должно быть указано: "STS/NON-RNAV";
- каждый раз при первом сеансе связи на частоте органа УВД, пилот после позывного должен использовать фразу: "NEGATIVE RNAV".

ВС, не имеющие на борту оборудования B-RNAV, могут использовать только маршруты ОВД верхнего воздушного пространства. На этих маршрутах радиолокационное обслуживание предоставляется по запросу.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА

Вне контролируемого воздушного пространства

Вертикальное положение ВС за пределами контролируемого воздушного пространства должно быть выражено:

- а) для полетов по ППП: эшелонами полета, соответствующими определенным МПУ (см. раздел УВД, стр. 15);
- б) для полетов по ПВП:
 - при полете выше 3000' от ср. ур. моря или 1000' от ур. земли (в зависимости от того, что больше) - эшелонами полета, соответствующими определенным МПУ (см. раздел УВД, стр. 15);
 - при полете на 3000' от ср. ур. моря или 1000' от ур. земли (в зависимости от того, что больше) и ниже – абсолютной высотой, в таком случае используется значение QNH для данного района установки высотомера.

В пределах контролируемого воздушного пространства**1. Полеты по ППП**

Переход от эшелонов полета к абсолютным высотам и обратно. Вертикальное положение ВС на абсолютной высоте перехода или и ниже должно выражаться абсолютной высотой, если же положение ВС на эшелоне перехода и выше, оно выражается эшелонном полета. При пролете переходного слоя вертикальное положение ВС выражается эшелонном полета при наборе высоты и абсолютной высотой – при снижении.

2. Полеты по ПВП

Когда полет проходит в пределах ТМА или СТР, вертикальное положение ВС должно быть выражено:

- на высоте перехода и ниже - абсолютной высотой;
- выше эшелона перехода - эшелонном полета.

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

Высоты, на которых полет должен проходить, должны быть указаны в плане полета. Высота полета на участке полета, где Грузия несет ответственность за обеспечение обслуживания воздушного движения, должна выражаться следующим образом:

- эшелонном полета, если полет должен выполняться на эшелоне перехода и выше;
- абсолютной высотой, если полет должен выполняться в ТМА или

диспетчерской зоне на абсолютной высоте перехода и ниже.

Планы полетов должны быть представлены в АРО (пункт сбора донесений служб ОВД) на аэродроме вылета.

При отсутствии АРО на аэродроме вылета или когда это вызвано эксплуатационной необходимостью, план полета должен быть представлен по телефону, факсу или АFTN в АРО, указанные ниже:

АРО Tbilisi

Tel.: (+995 32) 274 42 64/ 274 43 58

Fax: (+995 32) 274 43 92

E-mail: briefing@airnav.ge

AFS: UGTBZPX

АРО Batumi

Tel.: (+995 32) 274 42 79

Fax: (+995 32) 274 43 71

E-mail: batbriefing@airnav.ge

AFS: UGSBZPX

АРО Kutaisi

Tel.: (+995 32) 274 43 55

Fax: (+995 32) 274 43 41

E-mail: kopbrief@airnav.ge

AFS: UGKOZPX

Рассылка планов полета и связанных с ним сообщений

Категория полета (ППП, ПВП)	Маршрут полета (в или пролет FIR и/или ТМА)	Адрес
Полеты по ППП	В или пролет FIR Тбилиси И, в дополнение, для полетов: - в пределах FIR Тбилиси; - в или пролет ТМА Тбилиси; - в или пролет ТМА Кутаиси; - в или пролет ТМА Кутаиси.	UGGGZRZX UGGGZRZX UGTBZPX UGTBZAX UGKOZPX UGKOZAX UGSBZPX UGSBZAX
Полеты по ПВП		UGGGZFZX
Все полеты		UGGGZDZX UGGGZRZX UGGGYXYX

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

ПРАВИЛА ВИЗУАЛЬНЫХ ПОЛЕТОВ

1. Полеты в пределах ТМА/CTR Тбилиси

Должна поддерживаться двусторонняя радиосвязь с "Tbilisi Approach" (APP).

ВС, выполняющее полет по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве, должно входить в CTR Тбилиси через пункты входа/выхода, если нет других указаний "Tbilisi Approach" или "Tbilisi Tower".

Вход в CTR Тбилиси должен выполняться на высоте 3500' MSL или ниже. ВС, входящие со стороны GARDABANI, должны следовать на высоте 3000' MSL или ниже.

Если потребует воздушная обстановка или если заблокирована действующая RWY, ВС, выполняющее полет по ПВП, может быть направлено в зону ожидания.

2. Полеты в пределах ТМА/CTR Батуми

Должна поддерживаться двусторонняя радиосвязь с "Tbilisi Approach" (APP) и "Batumi Tower" (TWR).

ВС, выполняющее полет по ПВП в неконтролируемом воздушном пространстве, должно входить в CTR Батуми через пункты входа/выхода, если нет других указаний "Tbilisi Approach" или "Batumi Tower".

Вход в CTR Батуми должен выполняться на высоте 1500' MSL или ниже.



ВС, выполняющие полеты по ПВП с входом в диспетчерскую зону (CTR) Батуми из неконтролируемого воздушного пространства, должны устанавливать связь с Batumi Tower на частоте 118, 6 за 5 мин до входа для получения разрешения.

3. Полеты в пределах ТМА/CTR Кутаиси

ВС, выполняющие полеты по ПВП с входом в диспетчерскую зону (CTR) Кутаиси из неконтролируемого воздушного пространства, должны устанавливать связь с Kutaisimi Tower на частоте 125, 5 за 5 мин до входа для получения разрешения.

ВС, выполняющие полеты по ПВП в пределах 12 м. миль от DVOR KTS 113.6 МГц без входа в диспетчерскую зону (CTR) Кутаиси, должны устанавливать связь с Kutaisimi Tower на частоте 125, 5.

4. Полеты в пределах ТМА/CTR Тбилиси

ВС, выполняющие полеты по ПВП с входом в диспетчерскую зону (CTR) Тбилиси из неконтролируемого воздушного пространства, должны устанавливать связь с Tbilisi Tower на частоте 128,0 за 5 мин до входа для получения разрешения.



Класс воздушн. пространства	Высота полета	Расстояние от облаков	Значение видимости
B, C, D, E		По вертикали – 1000' (300 м) По горизонтали – 1500 м	На 10000' ср. ур. моря и выше – 8 км Ниже 10000' ср. ур. моря – 5 км
F, G	Более 3000' над ср. ур. моря или более 1000' над землей, что выше	По вертикали – 1000' (300 м) По горизонтали – 1500 м	На 10000' ср. ур. моря и выше – 8 км Ниже 10000' ср. ур. моря – 5 км
	На 3000' ср. ур. моря или более 1000' над землей, что выше	Безоблачно, земля в поле зрения	5 км*
* Когда значение видимости снижается до 3 км, разрешается выполнение специального полета по ПВП с приборной скоростью 140 узлов (260 км/ч).			

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ППП

1. Правила, применяемые ко всем полетам**1.1. Оборудование ВС**

ВС должно быть оснащено соответствующими приборами и оборудованием, соответствующим маршруту полета.

1.1.1. Полеты по ППП и ночные полеты запрещено выполнять гражданским ВС с одним двигателем или вертолеты, относящиеся по своим летно-техническим характеристикам к ВС категории 3.

1.2. Минимальные эшелоны

За исключением взлета и посадки и случаев, когда от соответствующего органа получено разрешение, полет по ППП должен выполняться на эшелоне, который не ниже минимальной высоты полета, установленной государством, над территорией которого проходит полет. Если такая минимальная высота не установлена, полет должен проходить:

- над возвышенной местностью или горными районами – на высоте, которая по меньшей мере на 600 м (2000') больше самого высокого препятствия, расположенного в пределах 8 км от расчетного местоположения ВС;

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

- в случаях, которые не указаны выше, – на высоте, которая по меньшей мере на 1000' (300 м) больше самого высокого препятствия, расположенного в пределах 8 км от расчетного местоположения ВС.

Примечание:

Расчетное местоположение ВС рассчитывается с навигационной точностью, которая может быть достигнута на соответствующем участке маршрута, с учетом навигационных средств, имеющих на земле и на борту ВС.

2. Правила, применяемые к полетам по ППП вне контролируемого воздушного пространства

2.1. Крейсерские эшелоны

Полеты по ППП вне контролируемого воздушного пространства должны проходить на крейсерском эшелоне, соответствующем МПУ, указанному в таблице крейсерских эшелонов ИКАО, если только соответствующий орган ОВД не предписывает что-то другое для полетов на высоте 3000' (900 м) над ср. ур. моря.

Примечание:

Данное положение не исключает использования метода крейсерского набора высоты ВС, выполняющим сверхзвуковой полет.

2.2. Радиосвязь

Все ВС, выполняющие полет по ППП вне контролируемого воздушного пространства, но в пределах районов или по маршрутам, установленным соответствующим органом ОВД в соответствии с п. 3.3.1.2 с) или d) Приложения 2 ИКАО, должны поддерживать постоянную речевую радиосвязь на соответствующих каналах и устанавливать, когда необходимо, двустороннюю радиосвязь с органом ОВД, обеспечивающим обслуживание полетной информацией.

НАЗНАЧЕНИЕ КОДОВ ВОРЛ

Для вылетающих и транзитных ВС, выполняющих международные полеты назначаются следующие коды ВОРЛ в режиме АЗ:

- РЦ (ACC) ТБИЛИСИ – 6752-6772;
- "TBILISI APPROACH" – 6740-6747;
- "KUTAISSI TOWER" – 6750, 6751;
- "BATUMI TOWER" – 6773, 6774.

ОТЛИЧИЯ ОТ СТАНДАРТОВ И ПРОЦЕДУР ИКАО

Приложение 2

Глава 1. Специальные полеты по ПВП выполняются с целью оказания медицинской помощи, а также поиска и спасения.

3.2.3.2. В дневное время при значениях видимости 2000 м и менее все ВС должны включать навигационные огни и габаритные огни крыла.

3.2.5.с). Все развороты выполняются в соответствии с опубликованными схемами захода на посадку или взлета, если нет других указаний.

3.3.2. В случае, когда план полета подается более чем за 24 часа, но не более чем за 144 часа (6 дней) до расчетного времени уборки колодок, в нем должна быть указана дата полета.

3.3.3.3. План полета на выполнение международного полета должен содержать информацию о всем полете вплоть до аэродрома предполагаемой посадки и дату полета.

3.3.5.3. В случае, когда предполагается, что сообщение о прибытии не может прийти до соответствующего органа ОВД в пределах 30 мин до расчетного времени прибытия, в план полета должно быть включено время, к которому, как ожидается, сообщение о прибытии будет получено.

3.9.2. При полете на высоте 3050 м (FL100) ВС не должно превышать приборную скорость 460 км/ч (250 узлов), когда:

- полет выполняется по ППП в воздушном пространстве класса G;

- полет выполняется по ПВП в воздушном пространстве классов C и G.

При проведении специальных полетов по ПВП приборная скорость не должна превышать 260 км/ч (140 узлов).

3.10. В воздушном пространстве Грузии сверхзвуковые полеты разрешаются на таких высотах, на которых исключается нанесение вреда окружающей среде. Преодоление звукового барьера ВС ГА в воздушном пространстве Грузии запрещено.

4.4. Полеты по ПВП выше FL195 не выполняются.

5.1.1.1. Запрещено выполнение полетов по ППП и ночных полетов гражданским ВС с одним двигателем и вертолетам,

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ

относящимся по своим летно-техническим характеристикам к ВС категории 3.

МИНИМАЛЬНЫЕ УСЛОВИЯ ПОЛЕТА ПО ПВП

Местность	Скорость полета (истинная), узлы (км/ч)	Высота нижней границы облаков над наивысшей точкой рельефа, фт (м)	Видимость, м. мили (км)	Вертикальное расстояние от ВС до нижней границы облаков, фт (м)
<i>а) В зоне взлета и посадки (диспетчерских зонах а/д - СТР)</i>				
Равнинная и Холмистая	162 (300) и менее	500' (150)	1.1 (2)	165' (50)
Горная	163-297 (301-550)	1000' (300)	2.7 (5)	330' (100)
	297 (550) и менее	1000' (300)	2.7 (5)	330' (100)
<i>б) В зоне подхода, полета по ВТ и МВП</i>				
Равнинная и Холмистая	162 (300) и менее	500' (150)	1.1 (2)	165' (50)
Горная:	163-297 (301-550)	1000' (300)	2.7 (5)	330' (100)
- до 2000 м	297 (550) и менее	1330' (400)	2.7 (5)	330' (100)
- 2000 м и более	297 (550) и менее	2300' (700)	5.4 (10)	330' (100)
Примечание. В зоне взлета и посадки минимальные метеоусловия полета должны соответствовать скорости полета по кругу.				

- Конец -

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

ОБЩИЕ ПРАВИЛА

Действующие правила полетов и процедуры обслуживания воздушного движения, применяемые на территории и в воздушном пространстве Украины соответствуют стандартам и рекомендуемой ИКАО.

При выполнении полетов в Украине используются следующие **единицы измерения**:

РАССТОЯНИЯ	КИЛОМЕТРЫ
КОРОТКИЕ ДИСТАНЦИИ	МЕТРЫ
АБСОЛЮТНЫЕ ВЫСОТЫ, ПРЕВЫШЕНИЯ И ОТНОСИТЕЛЬНЫЕ ВЫСОТЫ	МЕТРЫ
ГОРИЗОНТАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ, включая СКОРОСТЬ ВЕТРА, за исключением посадки и взлета	КИЛОМЕТРЫ В ЧАС,
ВЕРТИКАЛЬНАЯ СКОРОСТЬ и СКОРОСТЬ ВЕТРА для посадки и взлета	МЕТРЫ В СЕКУНДУ
НАПРАВЛЕНИЕ ВЕТРА для посадки и взлета	ГРАДУСЫ/ ИСТИННЫЕ
ВИДИМОСТЬ	КИЛОМЕТРЫ или МЕТРЫ
ВИДИМОСТЬ НА ВПП	МЕТРЫ
УСТАНОВКА ВЫСОТОМЕРА	мм рт. ст., ГЕКТОПАСКАЛИ
ТЕМПЕРАТУРА	ГРАДУСЫ ЦЕЛЬСΙΑ
ВЕС	Метрические тонны, КИЛОГРАММЫ
ВРЕМЯ	ЧАСЫ и МИНУТЫ.

Система времени.

Всемирное координированное время (UTC) используется службами аэронавигации и связи.

00.00 обозначается как начало суток, 23.59 – как конец суток.

Местное время в Украине:

- «зимнее» UTC + 2 часа,
- «летнее» UTC + 3 часа.

Летнее время вводится в 01.00 UTC в последнее воскресенье марта и отменяется в 01.00 UTC в последнее воскресенье октября.

Геодезическая система.

Опубликованные географические координаты обозначают широту и долготу, выражаются в системе геодезических координат WGS-84 (Красовского 42 указываются ремаркой или *).

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ АЭРОПОРТОВ

Украина публикует относительные высоты пролета препятствий (ОСА/Н).

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ И ПРАВИЛА

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ ПО ПРИБОРАМ (ППП)

Общие положения

1. Полеты, выполняемые как общее воздушное движение (GAT) в пределах горизонтальных границ FIR/UIR Львов, Симферополь, Одесса, Киев, Днепропетровск на FL 290 и выше в воздушном пространстве RVSM должны выполняться в соответствии с правилами полетов по приборам.

2. Полеты по ППП выполняются в пределах воздушного пространства ОВД классов C, D и G при соблюдении таких условий:

- при полетах ниже 3050 метров (10000 футов) над средним уровнем моря вводятся ограничения приборной скорости не более чем 465 км/час;
- наличия постоянной двухсторонней радиотелефонной связи с соответствующим органом ОВД;
- наличия работающего приемоответчика SSR режим A/C при полетах в воздушном пространстве классов C и D;
- подачи плана полета (FPL) соответствующим органом ОВД;
- наличия соответствующего навигационного оборудования ВС необходимого для выполнения полета по ППП;

При полетах в воздушном пространстве класса G - выше эшелона полета 5950 метров (FL 195).

3. Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального и горизонтального эшелонирования с соблюдением заданных режимов полета и по установленным маршрутам ОВД.

4. Изменение эшелона (высоты) полета осуществляется с разрешения органа ОВД за исключением случаев создания угрозы безопасности полетов (опасные метеоусловия, отказ оборудования и т.д.), где КВС предоставляется право самостоятельно изменять эшелон полета с немедленным докладом об этом соответствующему органу ОВД.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

5. В этом случае КВС обязан до изменения эшелона полета отвернуть ВС вправо на 30° от оси воздушной трассы и, пролетев 20 км, возобновить прежний курс с одновременным изменением высоты на выбранный эшелон полета и доложить об этом соответствующему органу ОВД. В экстренных случаях снижение выполняется сразу после отворота вправо на 30°.

6. Заняв новый безопасный эшелон, КВС после получения разрешения от органа ОВД снова входит на воздушную трассу.

7. За исключением случаев выполнения взлетов и посадок, полеты по ППП выполняются на условиях полета не ниже минимальной абсолютной высоты полета или, если такая минимальная абсолютная высота полета не установлена:

а) в холмистой или горной местности на уровне, превышающем не менее 600 м (2000') самое высокое препятствие, расположенное в пределах 8 км от расчетного местонахождения ВС;

б) в любых иных случаях на уровне, превышающем не менее 300 м (1000') самое высокое препятствие, находящееся в пределах 8 км от расчетного местонахождения ВС.

8. КВС, который решил перейти от полета по ППП к полету по ПВП сообщает соответствующему органу диспетчерского обслуживания о прекращении полета по

ППП и об изменениях, которые вносятся в текущий план полета.

9. Горизонтальный полет по ППП в воздушном пространстве класса G, установлен выше эшелона полета 5950 м (FL 195), выполняется в соответствии с линией пути на крейсерском уровне (эшелоне) согласно с таблицей крейсерских уровней, указанных в Приложении 2 ICAO.

10. При полетах по ППП в воздушном пространстве класса G, если он установлен выше эшелона полета 5950 м (FL 195), со стороны экипажа ВС осуществляется постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа диспетчерского обслуживания, обеспечивающего полетно-информационное обслуживание.

Правила установки эшелона перехода и нижнего эшелона полета

1. Эшелон перехода в ТМА.

1.1. Орган ОВД предоставляющий обслуживание в ТМА, определяет эшелон перехода, подлежащий использованию в ТМА. Эшелоном перехода является нижний эшелон полета, используемый выше абсолютной высоты перехода.

1.2. Нижний эшелон полета сообщается экипажу ВС в составе разрешений на снижение ниже нижнего эшелона полета.

Таблица расчета эшелона перехода:

	QNH					
АВП	От 942,2	От 959,5	От 977,2	От 995,1	От 1013,3	От 1031,7
	до 959,4	до 977,1	до 995,0	до 1013,2	до 1031,6	до 1050,3
3050	130	125	120	115	110	105

АВП - абсолютная высота перехода в метрах

Значение эшелона перехода включает переходной слой в 300 м между АВП и эшелоном перехода.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Радиосвязь

1. Экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет постоянно осуществляет прослушивания соответствующего канала речевой связи «воздух-земля» соответствующего органа ОВД и при необходимости устанавливает с ним двухстороннюю радиосвязь.
2. Для выполнения требования о беспрепятственном прослушивании речевого обмена «воздух-земля» может быть использована система селективного вызова SELCAL или аналогичные автоматические сигнальные средства.

КЛАССИФИКАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

1. В воздушном пространстве Украины применяются классы C, D, G в соответствии с Приложением 11 ICAO, добавление 4:

а) В воздушном пространстве класса C разрешаются полеты по ППП и ПВП. Все полеты подлежат диспетчерскому обслуживанию. ВС, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно ВС, которые выполняют полеты по ППП и ПВП. ВС, выполняющие полеты по ПВП, эшелонируются относительно полетов ВС, которые выполняют полеты по ППП и получают информацию о движении ВС, которые выполняют полет по ПВП.

б) В воздушном пространстве класса B разрешаются полеты по ППП и ПВП. Все ВС обеспечиваются диспетчерским обслуживанием. ВС, выполняющие полеты по ППП, эшелонируются относительно ВС, выполняющих полеты по ППП и получают информацию о движении ВС, выполняющих полет по ППП. ВС, выполняющие полеты по ПВП, получают информацию о полетах (движении) других ВС в этом воздушном пространстве.

с) В воздушном пространстве класса G разрешены полеты по ПВП и предоставляется полетно-информационное обслуживание.

Примечания:

1. В воздушном пространстве класса G, если оно установлено выше эшелона полета 5950м (FL 195), разрешаются полеты по ППП и по запросу экипажей ВС предоставляется полетно-информационное обслуживание.

В воздушном пространстве класса G в зоне полетной информации (FIZ) на и ниже абсолютной высоты 1500 м разрешаются полеты по ПВП и предоставляется по-

летно-информационное обслуживание. Правила полетов по ППП не применяются. Полеты в воздушном пространстве класса G в зоне полетной информации выполняются при условиях предоставления заявки Госавиаадминистрации и органам управления войск ПВО.

2. Зона полетной информации - часть района полетной информации, в границах которой, соответствующим органом ОВД обеспечивается полетно-информационное и аварийное обслуживание.

2. Там, где воздушное пространство одного класса примыкает в вертикальной плоскости к воздушному пространству другого класса, то есть, когда они расположены один над другим, полеты на общем уровне выполняются с соблюдением требований, установленных для класса воздушного пространства с менее жесткими требованиями и обеспечиваются соответствующим ему обслуживанием. При применении этих критериев воздушное пространство класса D рассматривается как такое, которое выдвигает менее жесткие требования, чем воздушное пространство класса C.

ОПИСАНИЕ ВОЗДУШНОГО ПРОСТРАНСТВА

Классы C, D, G в воздушном пространстве Украины распределяются следующим образом:

а) от GND до 1500 м AMSL (включительно), исключая ATZ контролируемых аэродромов, CTRs, TMA, и регламентированных (P, R, D) зон: класс G.

Примечание. В воздушном пространстве класса G от GND до 1500 м AMSL (включительно), разрешены только полеты по ПВП;

б) от 1500 м AMSL (исключительно) до 2900 м AMSL (включительно), исключая CTRs, TMA, и регламентированных (P, R, D) зон: класс D;

с) от 2900 м AMSL (включительно) до FL 660 (включительно), исключая CTRs, TMA, и регламентированных (P, R, D) зон: класс C.

Примечание. Единая абсолютная высота перехода 3050 м (10000') устанавливается в пределах ВП Украины.

д) выше FL 660 по стандартному давлению (исключительно) класс G;

е) ATZs не контролируемых аэродромов: класс G;

ф) CTRs и TMA: класс C (высокая интенсивность полетов) или D (низкая интенсивность

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

полетов), как описано в разделе AIP ENR 2.1;

g) CTAs класс C или D.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЁТА В ЗОНЕ ОЖИДАНИЯ, ПРИЛЁТА И ВЫЛЕТА

Общие положения

1. Для формирования очереди ВС подхода к аэродрому или захода на посадку устанавливаются зоны ожидания. Зоны ожидания устанавливаются над радионавигационными средствами или точками RNAV терминального диспетчерского района.

2. Процедуры выполнения полётов в зоне ожидания, прилёта и вылета которые применяются в Украине, соответствуют процедурам, описанным в Doc 8168 ICAO.

3. Командиру воздушного судна разрешается изменять уровень полёта в зоне ожидания только с разрешения органа ОВД.

4. Выполняя полёт в зонах ожидания, командир воздушного судна действует в рамках разрешений, полученных от органа ОВД, за исключением случаев, когда при угрозе безопасности полетов командир воздушного судна может самостоятельно изменять уровень полета с немедленным докладом соответствующему органу ОВД.

5. Ввиду ограниченного воздушного пространства в терминальном диспетчерском районе, важно чтобы процедуры вылета, прибытия, захода на посадку и полета в зоне ожидания выполнялись настолько точно, на сколько это возможно. Экипажи воздушных судов должны информировать соответствующий орган ОВД, если по какой-либо причине не может быть выполнена назначенная процедура вылета, прибытия, захода на посадку и полета в зоне ожидания.

Прибытие ВС

1. На контролируемых аэродромах Украины устанавливаются стандартные процедуры прибытия (STAR) и захода на посадку по приборам (IAP). С целью получения операционных преимуществ в части безопасности полетов, экономии топлива, снижения шумового загрязнения и защиты окружающей среды, дополнительно могут устанавливаться процедуры прибытия и захода на посадку по принципам RNAV/RNP. Все процедуры прибытия и захода на посадку опубликованы в разделе AD AIP Украины.

2. STAR задается экипажу воздушного судна диспетчером районного диспетчерского органа подхода соответственно.

3. При выполнении полета по заданной процедуре STAR до достижения воздушным

судном начальной точки захода на посадку (IAF) диспетчером выдается разрешение на выполнение IAP в соответствии с данными, опубликованными для данной ВПП.

4. Для удовлетворения потребностей операторов и улучшения показателей пропускной способности терминального воздушного пространства, на основных аэродромах Украины внедрены процедуры прибытия по принципу «Transition To Final Approach». Эти процедуры дополняют технику радиолокационного наведения, которая применяется для данного аэродрома. Упомянутые процедуры начинаются в точке перехода от фазы полета по маршруту к терминальной фазе полета, и заканчивается в конечной точке захода на посадку (FAP/FAF), где должен выполняться конечный этап процедуры захода на посадку по приборам. Для использования диспетчером УВД вместо радиолокационного наведения определены дополнительные контрольные точки. Эти контрольные точки содержатся в навигационной базе данных воздушного судна. Разворот на посадочную прямую, как правило, выполняется посредством радиолокационного наведения для ускорения потока и эшелонирования ПС.

5. В дополнение к общепринятой фразеологии радиообмена для процедур «Transition To Final Approach» применяются такие диспетчерские решения:

«РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION» разрешение следовать по горизонтальной части маршрута «Transition To Final Approach», выдерживая предписанные скорости. Высоты задаются диспетчером отдельно;

«РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION И ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ» разрешение следовать по маршруту «Transition To Final Approach», выдерживая предписанные скорости и высоты;

«РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ПРЯМО НА ТОЧКУ (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» и «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ЧЕРЕЗ ТОЧКИ (ОБОЗНАЧЕНИЕ), ЗАТЕМ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) И (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» разрешение следовать от текущего местоположения прямо на маршрутную точку и/или через комбинацию маршрутных точек, включая продолжение полета по горизонтальной части маршрута «Transition To Final Approach» после заключительной разрешенной маршрутной точки, выдерживая предписанные скорости. Высоты задаются диспетчером отдельно.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

7. В случае потери радиосвязи экипаж обязан выполнить следующие действия:

- немедленно установить код ответчика A 7600;

- после получения разрешения «РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION» или «РАЗРЕШАЮ (ОБОЗНАЧЕНИЕ) TRANSITION И ВЕРТИКАЛЬНЫЙ ПРОФИЛЬ» продолжать полет до FAP/FAF в соответствии с процедурой «Transition To Final Approach», выдерживая вертикальный профиль и предписанные скорости. Выполнить конечный этап захода на посадку в соответствии с опубликованной IAP.

- после получения разрешения «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ПРЯМО НА ТОЧКУ (ОБОЗНАЧЕНИЕ)» «РАЗРЕШАЮ СЛЕДОВАТЬ ЧЕРЕЗ ТОЧКИ (ОБОЗНАЧЕНИЕ)», без последующего разрешения, продолжать полет до FAP/FAF через разрешенные маршрутные точки и затем, после заключительной разрешенной маршрутной точки, по части маршрута «Transition To Final Approach» выдерживая предписанные скорости и высоты. Выполнить конечный этап захода на посадку в соответствии с опубликованной IAP.

Заход на посадку по приборам

1. Соответствующий орган ОВД может требовать от ВС, которое находится на этапе захода на посадку, доклады о прохождении основных точек или навигационных средств, начале выполнения процедуры захода на посадку, или другой информации необходимой соответствующему органу ОВД для ускорения движения прибывающих ВС.

2. Экипаж ВС повторяет соответствующему органу ОВД части разрешений и указаний для обеспечения безопасности полетов, которые передаются с помощью радиосвязи. Всегда повторяются:

- диспетчерские разрешения на полет по маршруту;

- разрешения и указания по рулению, посадке, взлету, ожидания возле ВПП и пересечение ВПП;

- рабочая ВПП; установка шкалы барометрического высотомера; коды ВОРЛ; указания об уровне полета, курса и скорости; эшелон перехода, который передается соответствующим органом ОВД или указан в сообщениях ATIS.

Другие разрешения или указания повторяются экипажем ВС или подтверждаются таким образом, чтобы не возникало сомнения

в их понимании и возможности их выполнения.

3. Командир ВС несет ответственность за принятие решения о выполнении захода на посадку, о посадке или выполнении повторного захода на посадку.

Вылетающие воздушные суда

1. Стандартный маршрут вылета по ППП (SID) устанавливается для каждой ВПП, с которой выполняются полеты по ППП. Решение на вылет по стандартному маршруту, выданный соответствующим органом ОВД, является указанием на выполнение всех условий, которые приведены в описании этого маршрута, кроме тех., относительно которых диспетчер ОВД дал особые указания.

2. Условия выполнения полета по стандартному маршруту вылета по ППП (SID) выдаются экипажу ВС диспетчером органом ОВД в диспетчерском разрешении на вылет.

3. Границей действия такого разрешения обычно является аэродром назначения.

4. Передвижение (буксировка, запуск двигателя) ВС по аэродрому производится с разрешения диспетчера органа ОВД.

5. Передвижение ВС по аэродрому осуществляется в соответствии с установленной на данном аэродроме схемой движения или в соответствии с указаниями диспетчерского органа. Командир ВС несет ответственность за выполнение указаний для определенной категории ВС.

6. Во время руления командир ВС обязан принять меры по предупреждению столкновения с ВС и другими препятствиями. Командир ВС не имеет право пересекать и занимать ВПП без разрешения диспетчерского органа.

7. Командир ВС должен выполнить взлет в течении 1 минуты после получения диспетчерского разрешения на взлет. Если взлет не был произведен в пределах этого времени необходимо получить новое разрешение.

8. Командир ВС несет ответственность за обоснованность выбора скорости руления.

9. После предполетной подготовки и получения диспетчерского разрешения командир ВС несет полную ответственность за принятия решение о возможности выполнения взлета, полета по маршруту и выполнению посадки на аэродроме назначения.

Специальные процедуры, применяемые в диспетчерском районе (CTR).

Маршруты прибытия, транзитные маршруты

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

и маршруты вылета описанные на картах могут быть изменены по решению органа ОВД. При необходимости, в случае перегрузки, прибывающим ВС может быть выдано указание следовать определенным курсом или в зону ожидания.

Потеря радиосвязи

В случае отказа радиосвязи, экипажи должны действовать в соответствии с процедурами описанными в разделе «Аварийные процедуры». Процедуры при отказе радиосвязи для ВС, которые используют маршруты «Transition To Final Approach» содержаться в пункте 7 раздела «Прибывающие ВС».

ПОРЯДОК УСТАНОВКИ ВЫСОТОМЕРА

Общие положения

1. В воздушном пространстве ОВД устанавливается единая абсолютная высота перехода 3050 м (10000').

2. При полете на абсолютной высоте перехода или ниже ее высота полета ВС определяется по барометрическому высотомеру, шкала которого установлена по атмосферному давлению QNH. Местонахождение ВС в вертикальной плоскости выражается в величинах абсолютной высоты. При выполнении полетов в контролируемом воздушном пространстве на абсолютной высоте перехода или ниже при ведении двухсторонней радиосвязи «воздух-земля» органами ОВД и пилотами применяются названия уровней полета, выраженные в футах в соответствии с таблицей 2. При ведении радиосвязи на русском языке по запросу экипажа ВС орган ОВД может выдавать значение абсолютных высот в метрах.

3. При полетах выше абсолютной высоты перехода ВС выполняет полет по показаниям высотомера, шкала которого установлена по атмосферному давлению 760 мм рт. ст. (1013,2 гПа), на данном этапе полетом положения ВС в вертикальной плоскости выражается в эшелонах полетов.

Основные правила установки высотомера

1. Общее

1.1. Установление шкалы барометрического высотомера при переходе с QNH на атмосферное давление 760 мм. рт. ст. (1013,2 гПа) и изменение отсчета высоты от абсолютной высоты до эшелонов полета и обратно осуществляется:

- при наборе высоты – на абсолютной высоте перехода;
- при снижении:

- в ТМА – на эшелоне перехода, который находится в пределах ТМА;

- за пределами ТМА – на нижнем эшелоне полета в границах FIR.

1.2. При пересечении переходного слоя положение ВС в вертикальной плоскости отмечается во время набора высоты эшелонами полета, а во время снижения – значениями абсолютной высоты.

1.3. Горизонтальные полеты в переходном слое между абсолютной высотой перехода и эшелонам перехода (нижнем эшелонам полета) запрещаются.

1.4. Данные об атмосферном давлении для установления шкалы барометрического высотомера входят в сообщения ATIS, VOLMET и в радиовещательные передачи, не относящиеся к типу ATIS, VOLMET.

1.5. Полеты по VFR и IFR в FIR Киев, Львов, Одесса, Симферополь и Днепропетровск выполняются на крейсерских уровнях полетов в соответствии с таблицей 1:

- на эшелонах полета, когда выполняется полет на эшелоне перехода или выше при установке высотомера по давлению 1013,2 hPa;

- на абсолютных высотах, когда полет выполняется в контролируемом воздушном пространстве на абсолютной высоте перехода или ниже при установке высотомера по давлению QNH.

2. Передача информации для установления шкалы барометрического высотомера экипажам ВС при вылете.

2.1. Данные для установки шкалы барометрического высотомера по фактическому QNH передаются органом ОВД экипажу ВС в составе разрешений на руление.

2.2. Данные для установки шкалы барометрического высотомера в ТМА (CTR) считаются предоставленными экипажу ВС и не требуют дополнительной передачи органом ОВД при условии подтверждения экипажем ВС приема текущей информации по радиовещательным передачам (ATIS или не относящимися к типу ATIS, VOLMET).

2.3. Положение ВС в вертикальной плоскости при наборе высоты определяется в величинах абсолютных высот до достижения ими абсолютной высоты перехода, выше которой положение в вертикальной плоскости определяется эшелонами полетов.

3. Передача информации для установления шкалы барометрического высотомера экипажам ВС на этапе полета по маршруту

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

3.1. Данные для установки шкалы барометрического высотомера по минимальному прогнозируемому давлению QNH в пределах FIR передаются органом ОВД экипажу ВС, выполняющего полет на абсолютной высоте перехода или ниже, при входе в соответствующий FIR, а также в составе разрешений на снижение ниже эшелона перехода.

3.2. При ведении двухсторонней радиосвязи "воздух-земля" положение воздушных судов в вертикальной плоскости определяется в величинах абсолютной высоты во время полета по маршруту на абсолютной высоте перехода или ниже, или в эшелонах полета выше абсолютной высоты перехода. В случае изменения значения минимального прогнозируемого давления QNH обновленные данные немедленно доводятся органом ОВД до сведения экипажей ВС, которые выполняют полет на абсолютной высоте перехода или ниже.

4. на этапе захода на посадку и посадки

4.1. Данные для установки высотомера по значениям фактического давления QNH на аэродроме передаются экипажу прибывающего ВС в составе разрешений на снижение ниже эшелона перехода, заход на посадку и посадку или в составе разрешений на вход в аэродромный круг полетов при полетах по ПВП.

4.2. Положение ВС в вертикальной плоскости при подходе определяется в эшелонах полета при достижении ими эшелона перехода, ниже которого положение в вертикальной плоскости определяется в величинах абсолютных высот.

4.3. На конечном этапе захода на посадку экипаж ВС может использовать установку шкалы барометрического высотомера по значениям давления QFE. Данные давления QFE сообщаются органом ОВД по запросу экипажу ВС.

4.4. В случае изменения значения фактического давления QNH или давления QFE обновленные данные немедленно доводятся органом ОВД до сведения экипажей ВС, выполняющих полет на абсолютной высоте перехода или ниже.

4.5. В случае ухода ВС на второй круг применяются соответствующие положения п. 4.2, 4.3 и 4.4.

Процедуры, применяемые эксплуатантами (включая пилотов)

1. При ведении радиотелефонной связи:
- эшелоны полетов выдаются согласно обозначениям, представленным в таблице 1,

когда полет выполняется выше единой абсолютной высоты перехода в пределах контролируемого воздушного пространства;

- абсолютные высоты выдаются в названиях уровней полета, выраженных в футах, в соответствии с таблицей 2, когда полет выполняется на единой высоте перехода или ниже в контролируемом воздушном пространстве.

2. Эшелоны и высоты, на которых будет выполняться полёт, указываются в плане полёта следующим образом:

- в виде эшелонов относительно 1013,2 hPa (760 мм рт. ст.), выраженного как F с тремя цифрами (например, F090, F310), если полёт выполняется выше высоты перехода;

- в виде величин абсолютной высоты в футах, выраженных как A с тремя цифрами (A090) при полете на абсолютной высоте перехода или ниже ее.

ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРАВИЛА

Правила пересечения Госграницы Украины

1. Пересечение Государственной границы Украины при выполнении международных полетов иностранными ВС осуществляется на основании межгосударственных договоренностей и международных соглашений, или специальных решений Министерства иностранных дел Украины по выполнению нерегулярных полетов.

При отсутствии государственного разрешения на выполнение полета с пересечением госграницы Украины пересечение границы **запрещается**.

2. Полеты иностранных ВС в воздушном пространстве Украины осуществляются только по установленным международным трассам, если международным соглашением или специальным разрешением не предусмотрено другое.

3. При возникновении особых случаев в полете, которые угрожают жизни людей, сохранению грузов и авиационной техники, иностранные ВС могут осуществлять полет в воздушном пространстве Украины вне международных воздушных трасс и посадку в аэропортах (на аэродромах), не открытых для международных полетов в установленном порядке.

4. ВС пересекают Государственную границу Украины в специально выделенных коридорах перелета в установленном порядке.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

5. Основанием для пересечения государственной границы гражданскими и государст-

Таблица 1. Крейсерские эшелоны полета

От 000° до 179°			От 180° до 359		
номер FL	футы	метры	номер FL	футы	метры
-	1000	300	-	2000	600
-	3000	900	-	4000	1200
-	5000	1500	-	6000	1850
-	7000	2150	-	8000	2450
-	9000	2750	-	10000	3050
110	11000	3350	120	12000	3650
130	13000	3950	140	14000	4250
150	15000	4550	160	16000	4900
170	17000	5200	180	18000	5500
190	19000	5800	200	20000	6100
210	21000	6400	220	22000	6700
230	23000	7000	240	24000	7300
250	25000	7600	260	26000	7900
270	27000	8250	280	28000	8550
290	29000	8850	300	30000	9150
310	31000	9450	320	32000	9750
330	33000	10050	340	34000	10350
350	35000	10650	360	36000	10950
370	37000	11300	380	38000	11600
390	39000	11900	400	40000	12200
410	41000	12500	430	43000	13100
450	45000	13700	470	47000	14350
490	49000	14950	510	51000	15550
530	53000	16150	550	55000	16750
570	57000	17350	590	59000	18000
610	61000	18600	630	63000	19200
650	65000	19800	670	67000	20400

Таблица 2. Соответствие уровней полета (футы/метры)

Высоты	
футы	метры
200	50
400	100
500	150
700	200
900	250
1000	300
1200	350
1400	400
1500	450
1700	500
1900	550
2000	600
2200	650
2300	700
2500	750
2700	800
2800	850
3000	900
3200	950
3300	1000
3500	1050
3700	1100
3800	1150
4000	1200
4200	1250
4300	1300
4500	1350
4600	1400
4800	1450
5000	1500
6000	1850
7000	2150
8000	2450
9000	2750
10000	3050

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

венными ВС, которые выполняют международные полеты с посадкой (вылетом) на (с) территории Украины есть разрешение Государственной авиационной администрации или Генерального штаба Вооруженных Сил соответственно.

Основанием для пересечения государственной границы гражданскими ВС, которые следуют транзитом через воздушное пространство, есть поданный органам ОВД и Укразроцентру план полета (FPL) или перечень повторяющихся планов полета (RPL).

6. Если есть прямые наземные каналы связи между органами ОВД Украины и смежными государствами, разрешение на пересечение государственной границы Украины экипажи ВС получают от органа ОВД, руководящего их полетом. Предварительный запрос экипажем разрешения у органа ОВД Украины в этом случае не нужен. Орган ОВД смежного с Украиной государства выдает такое разрешение лишь после получения его от соответствующего органа ОВД Украины.

7. Разрешение на пересечение государственной границы Украины экипажи ВС, вылетающих с аэродромов, расположенных вблизи границы, как на территории Украины, так и на территории смежного государства получают на аэродроме вылета от соответствующего органа ОВД, имеющего прямой наземный канал с органом ОВД государства, на территорию которой планируется пересечение.

8. Если ВС после пересечения государственной границы Украины не может продолжать полет, пересечение государственной границы в обратном направлении выполняется в том же воздушном коридоре с разрешения органа ОВД Украины.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

КОРИДОРЫ ПЕРЕСЕЧЕНИЯ ГОСУДАРСТВЕННОЙ ГРАНИЦЫ УКРАИНЫ

№	FIR	Координаты коридоров	Точка пролета	Диапазон высот	Сопредельное государство
6	Киев	521608с 0325252в 521934с 0323216в	PIMEN 521630с 0324024в*	<u>FL660</u> 2450м	Российская Федерация
7	Киев	522114с 0332947в 521907с 0330600в	TIRAS 522100с 0331836в*	<u>FL660</u> FL180	Российская Федерация
10	Киев	522104с 0334426в 521356с 0335822в	PONIT 521918с 0335354в*	<u>FL660</u> FL170	Российская Федерация
11	Днепропетровск	504519с 0352936в 505642с 0352156в	LUMAT 505100с 0352600в*	<u>FL270</u> 2150м	Российская Федерация
12	Днепропетровск	502110с 0370440в 501734с 0361907в	KUBOK 501900с 0364942в* NALEG 501848с 0362906в*	<u>FL660</u> 2150м <u>FL660</u> 2150м	Российская Федерация
13	Днепропетровск	502144с 0372929в 501027с 0373929в	GOBUN 501806с 0373824в*	<u>FL660</u> FL190	Российская Федерация
14	Днепропетровск	500000с 0382636в 495600с 0380211в	MASOL 500430с 0381336в*	<u>FL660</u> FL190	Российская Федерация
15	Днепропетровск	482542с 0395400в 483522с 0394402в	TOROS 483106с 0395148в*	<u>FL270</u> 2150м	Российская Федерация
16	Днепропетровск	480634с 0395256в 482000с 0395446в	GUKOL 481142с 0395636в*	<u>FL660</u> 2150м	Российская Федерация
17	Днепропетровск	475138с 0394558в 480256с 0394904в	NALEM 475700с 0394830в*	<u>FL660</u> 2450м	Российская Федерация
18	Днепропетровск	474720с 0384742в 475249с 0392150в	TAMAK 475124с 0391306в*	<u>FL660</u> 2150м	Российская Федерация
19	Днепропетровск	472726с 0381904в 473728с 0382750в	FASAD 473318с 0381848в*	<u>FL660</u> 2750м	Российская Федерация
20	Днепропетровск	462454с 0371611в 464800с 0373414в	OLGIN 463930с 0372518в*	<u>FL660</u> 1850м	Российская Федерация
21	Симферополь	444911с 0363733в 451428с 0363520в	GAMAN 450000с 0363530в* PALER 450912с 0363242в*	<u>FL660</u> FL140 <u>FL660</u> 2150м	Российская Федерация
25	Симферополь	452640с 0364100в 451549с 0363538в	ARNAD 452100с 0363848в	<u>FL660</u> FL160	Российская Федерация

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Границы маршрутов ОВД для пересечения Государственной границы по ширине устанавливаются:

по 5NM (9.3км) для маршрутов ОВД в вертикальных границах: FL280-FL660;

по 2.7NM(5км) для маршрутов ОВД в вертикальных границах: 1850m AMSL-FL270;

по 2.7NM (5км) для воздушного пространства класса G.

МАРШРУТЫ ОВД (Ниже FL275)

1. УСЛОВНЫЕ МАРШРУТЫ (CDR)

1.1. Назначение маршрутов CDR.

«Условные маршруты» (CDR) дополняют сеть постоянных маршрутов ОВД. Назначение маршрутов CDR состоит в том, чтобы позволить планирование и использование маршрутов ОВД, а также их участков, которые не всегда доступны.

Маршруты CDR устанавливаются:

- через зоны, потенциально отделенные на временной основе, которые обобщенно определяются как «АМС-управляемые зоны» (TRA, TSA или R, D зоны). Открытие/закрытие таких маршрутов зависит от соответствующей военной деятельности и/или

- принимая во внимание специфические условия ОВД (например, ограничения воздушного движения или обеспечение совместности секторизации). Открытие/закрытие таких маршрутов CDR зависит только от гражданских потребностей.

Условия использования маршрутов CDR будут ежедневно публиковаться в национальном «Плане использования воздушного пространства» (AUP) и в «Сообщении о доступности условных маршрутов» (CRAM).

1.2 Категории маршрутов CDR.

Маршруты CDR подразделяются на три различные категории в соответствии с их предполагаемой доступностью и возможностью планирования полетов с их использованием. Маршруту CDR может быть присвоена одна или более из трех нижеследующих категорий:

1.2.1. Категория 1 (CDR) - маршрут CDR, планируемый на постоянной основе.

Ожидается, что маршруты CDR 1 доступны в течение большей части времени. По маршрутам CDR 1 полеты планируются таким же образом, как по всем постоянным маршрутам ОВД.

Любое изменение маршрута для обхода соответствующих зон TRA/TSA осуществляется только по указаниям диспетчера. В столбце «Примечание» для CDR 1 публикуются

альтернативные маршруты с целью расчета расхода топлива.

1.2.2. Категория 2 (CDR 2)- маршрут CDR, планируемый на непостоянной основе.

Маршруты CDR 2 являются частью предопределенных маршрутных сценариев, которые компенсируют несбалансированность пропускной способности. Полеты по маршрутам CDR 2 будут планироваться только в соответствии с условиями, ежедневно публикуемыми в сообщении CRAM.

1.2.3. Категория 3 (CDR 3)- не планируемый маршрут CDR.

Маршруты CDR 3 публикуются как условные маршруты, используемые только по указаниям органа ОВД.

Полеты по маршрутам CDR третьей категории будут осуществляться по указаниям органа ОВД с предложением использования маршрута на оперативной основе.

2. Другие эшелоны – по согласованию с органами управления воздушным движением (АТС).

Маршруты ОВД, обозначенные буквами L, M, N, P являются маршрутами RNAV.

ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

Правила представления плана полета

План полета должен быть подан перед началом любого полета в воздушном пространстве Украины. План полета может быть подан в виде:

- индивидуального плана полета в форме FPL ICAO или

- перечня повторяющихся планов полетов в форме RPL ICAO.

1. Время подачи

За исключением случаев, когда в отношении представления повторяющихся планов полетов достигнута иная договоренность, план полета (FPL) для рейсов, запланированных в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должен быть подан не менее, чем за 1 час (3 часа, если рейс является объектом мер АТФМ) до расчетного времени уборки колодок (ЕОВТ), но не более чем за 120 часов (5 дней) до расчетного времени уборки колодок.

2. Место подачи

Эксплуатанты ВС, планирующие вылет с аэродромов, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR должны подавать планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, самостоятельно или через ARO аэродрома вылета (или через ARO ближайше-

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

го аэродрома при отсутствии ARO на аэродроме вылета).

3. Содержание и форма плана полета

3.1. Содержание и форма FPL отвечают требованиям ICAO Doc. 4444 PANS/ATM. Бланки FPL есть в ARO и аэропортовом органе.

3.2. Если план полета передается по телефону, телетайпу или телефаксу надо строго соблюдать последовательность полей плана полета.

3.3. Эксплуатанты ВС, оборудованных для выполнения полета методом зональной навигации должны указать статус, поставив букву "R" в поле 10 плана полета.

4. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета.

4.1. Интегрированная Система Первоначальной Обработки Планов Полетов (IFPS) Евроконтроля будет выполнять обработку сообщений следующим образом: IFPS получает и обрабатывает следующие сообщения (только) на рейсы, планируемые как полет GAT и по правилам полетов по приборам:

-FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, FNM, MFS, AFP, RQP, RQS.

4.2. IFPS распространяет следующие сообщения:

-FPL, CHG, DLA, CNL, DEP, ARR, ACK, MAN, REJ, ACH, APL.

4.3. Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета на рейсы, планируемые при управлении с аэродромов Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского, и Симферопольского FIR, и планируемые (полностью или частично) в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны подаваться в адреса оперативных органов IFPS. Планы полетов на рейсы, выполняемые с аэродромов, находящихся вне Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны подаваться в соответствии с процедурами, установленными теми государствами, с аэродромов которых планируется вылет.

5. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов с запланированным вылетом с аэродромов, находящихся в Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR и полетов, которые будут осуществляться полностью в пределах Зоны IFPS.

Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы только в следующие адреса двух операционных органов IFPS:

По каналам

AFTN: EUCHZMFP и EUCBZMFP.

По каналам

SITA: BRUEP7X и PAREP7X.

Примечания:

1. Планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы в адреса ОБОИХ операционных органов IFPS.

2. Относительно части полета, который выполняется по I правилам визуальных полетов (VFR/GAT), или части полета, который выполняется как OAT, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, дополнительно должны быть поданы подателем сообщения в адрес Укراероцентра (UKKKZDZX), а также в адреса органов ATS Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, а также органов ПВО в соответствии с маршрутом полета, ARO аэродромов назначения и запасных аэродромов, ЦДС ГА и дирекции аэронавигационных сборов Укразроука предпочтительно, используя функцию передатрасажи.

3. Относительно полета, который на всей протяженности маршрута выполняется по правилам визуальных полетов (VFR), и/или как OAT, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы подателем сообщения в адрес Украероцентра (UKKKZDZX), а также в адреса органов ATS Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, а также органов ПВО в соответствии с маршрутом полета, ARO аэродромов назначения и запасных аэродромов, ЦДС ГА и дирекции аэронавигационных сборов Укразроука.

6. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов, выполняемых с посадкой на аэродромах, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR или транзитом через воздушное пространство вышеупомянутых FIR.

Относительно части маршрута, находящегося в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета должны быть

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

поданы только в адреса двух оперативных органов IFPS, как описано выше в п. 4.

7. Процедуры подачи планов полета и сообщений, касающихся планов полета для рейсов, выполняемых при вылете с аэродромов, находящихся во Львовском, Киевском, Днепропетровском, Одесском и Симферопольском FIR и при дальнейшем выполнении полета вне зоны IFPS.

7.1. Относительно части маршрута, находящегося в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы только в адреса двух оперативных органов IFPS, как описано выше в п. 4.

7.2. Относительно части маршрута, находящегося вне воздушного пространства Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, планы полета и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы во все соответствующие органы ATS в соответствии с процедурами ICAO (Doc ICAO 4444 PANS/ATM).

Податель сообщений несет ответственность за правильность адресации сообщений в органы ATS, которые находятся вне зоны IFPS. Использование функции переадресации, является наиболее предпочтительным способом подачи сообщений в органы ATS, которые находятся вне зоны IFPS, так как использование этой функции обеспечивает целостность и последовательность распределения планов полета в зоне IFPS и вне ее. Использование этой функции позволяет IFPS распространять корректные планы полетов и сообщения, касающиеся планов полета в любые дополнительные адреса AFTN, указанные в адресной строке.

7.3. Планы полетов и сообщения, касающиеся планов полета, должны быть поданы в Систему первоначальной обработки планов полетов (IFPS) в соответствии с процедурами, описанными в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual") действующего издания.

СИСТЕМА ПОВТОРЯЮЩИХСЯ ПЛАНОВ ПОЛЕТОВ

1. Списки повторяющихся планов полета для рейсов, выполняемых в воздушном пространстве Львовского, Киевского, Днепропетровского, Одесского и Симферопольского FIR, должны быть поданы эксплуатантом ВС в адрес отдела обработки RPL CFMU в соот-

ветствии с процедурами, описанными в Руководстве CFMU, часть "Справочник пользователей IFPS" действующего издания (Basic CFMU Handbook, "IFPS User Manual") в соответствии с утвержденной государственным полномочным органом заявки (расписания) на выполнения регулярных полетов, поданной в соответствии с процедурами, описанными в действующих нормативных документах Украины.

2. Списки повторяющихся планов полета должны быть поданы эксплуатантом ВС в адрес отдела обработки RPL CFMU не позднее, чем за 14 рабочих дней, а изменения к ним, носящие постоянный характер - не позднее, чем за 7 дней до начала полетов.

3. Информация о задержках, отменах или других изменениях, носящих непостоянный, одноразовый характер, должна быть сообщена в форме соответствующих сообщений ICAO (CHG, DLA, CNL), (за исключением случаев, когда изменения касаются данного плана полета, указанных в п.2 и п.3 раздела ИЗМЕНЕНИЯ К ПЛАНУ ПОЛЕТА) не ранее, чем за 20 часов, но не позднее чем за 30 мин до расчетного времени уборки колодок (EOBT).

4. Предпочтительнее, если перечни RPL будут поданы в электронном виде по электронной почте (rpl@eurocontrol.int). Как альтернатива, перечни RPL могут также подаваться на бумажных носителях, по каналам SITA или по почте. Детальная информация может быть получена у ответственного лица отдела обработки RPL CFMU по телефону: +32-2-7299847.

ИЗМЕНЕНИЯ К ПЛАНУ ПОЛЕТА

1. Информация о любых изменениях данного плана полета (за исключением случаев, описанных ниже п.2 и п.3) должна быть сообщена как можно ранее посредством подачи сообщения об изменении плана полета – сообщение CHG.

2. В случае ожидаемой задержки на 15 минут и более после расчетного времени уборки колодок (EOBT) должно быть подано сообщение о задержке (DLA). Если задержка вылета является следствием назначения слота (получение сообщения SAM), сообщение о задержке подаваться не должно.

3. В случае изменения по крайней мере одного (или нескольких) типов из нижеследующих данных плана полета:

- опознавательный индекс ВС (ARCID);
- аэродром вылета (ADEP);
- аэродром назначения (ADES);

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

-расчетная дата выполнения полета (EOBT) сообщение об изменении плана полета подаваться не должно. В этом случае план полета должен быть отменен (должно быть послано сообщение - CNL - и затем (не ранее, чем через 5 мин), должен быть подан новый план полета - FPL).

Требования к планированию полетов в горизонтальных границах воздушного пространства EUR RVSM

1. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM BC должны указывать статус утверждения, включив букву W в поле 10 плана полета ICAO, независимо от запрашиваемого эшелона полета (RFL).

2. Эксплуатанты неутвержденных государственных BC при подаче плана полета с RFL 290 или выше должны включать в поле 18 плана полета ICAO индикатор STS/NONRVSM.

3. Эксплуатанты государственных BC, которые выполняют полет в группе, не должны включать букву W в поле 10 плана полета ICAO независимо от статуса утверждения отдельных BC. Эксплуатанты государственных BC, которые выполняют полет в группе и намерены осуществлять полет в воздушном пространстве EUR RVSM, должны включать STS/NONRVSM в поле 18 плана полета ICAO.

4. В дополнение к военным эксплуатантам, Эксплуатанты BC Министерства внутренних дел или таможни должны включать букву M в поле 8 плана полета ICAO.

5. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM BC, которые подают повторяющиеся планы полета RPL, должны включать W в поле Q RPL (строка 4 формата RPL IFPS) и элемент EQPT/, независимо от запрашиваемого эшелона полета. В случае замены BC или экипажа, влекущей за собой изменение статуса, указанного в поле Q, должно подаваться соответствующее сообщение об изменениях (CHG) или новый план полета, с обозначением действующего статуса утверждения в поле 10.

6. Эксплуатанты утвержденных к полетам с RVSM BC и неутвержденных к полетам с RVSM государственных BC, намеревающиеся выполнять полет в воздушном пространстве EUR RVSM, должны включать в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные границы воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета (RFL) для части

маршрута, следующей сразу после точки входа;

- точку выхода из горизонтальных границ воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета (RFL) для части маршрута, следующей сразу после точки выхода.

7. Во всех случаях, если сообщение об изменениях (CHG) может повлечь изменения, которые могут привести к неприятию плана полета IFPS, сообщение об изменениях не будет принято IFPS. Поэтому важно указывать в сообщении CHG все требующиеся изменения плана полета, отвечающего требованиям EUR RVSM.

8. Для обеспечения единообразия информации о данных планов полетов, которые распространяются в пределах зоны обслуживания IFPS и за ее пределами, настоятельно рекомендуется использовать функцию переадресации IFPS (IFPS Users Manual доступен на сайте www.cfm.uerocontrol.int)

Требования к планированию полетов не утвержденных к полетам с RVSM гражданских BC

1. За исключением полетов в переходном воздушном пространстве UR RVSM, Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM гражданских BC должны планировать выполнение полетов вне пределов воздушного пространства EUR RVSM.

2. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM BC, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM на аэродром назначения в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные пределы воздушного пространства EUR RVSM;

- запрашиваемый эшелон полета ниже 290 для части маршрута сразу после точки входа.

3. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM BC, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета на аэродром назначения, оба из которых находятся в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать в поле 15 плана полета ICAO эшелон полета ниже 290.

4. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM BC, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета, находящегося в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, на аэродром назначе-

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

ния за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- запрашиваемый эшелон полета ниже 290 для части маршрута в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM;
- точку выхода из горизонтальных пределов воздушного пространства EUR RVSM; и
- запрашиваемый эшелон полета сразу после точки выхода.

5. Эксплуатанты не утвержденных к полетам с RVSM BC, намеревающиеся выполнять полет с аэродрома вылета на аэродром назначения, оба из которых находятся за горизонтальными пределами воздушного пространства EUR RVSM, с частью маршрута в горизонтальных пределах воздушного пространства EUR RVSM, должны включать такую информацию в поле 15 плана полета ICAO:

- точку входа в горизонтальные пределы воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета для части маршрута сразу после точки входа ниже эшелона полета 290 или выше эшелона полета 410;
- точку выхода из горизонтальных пределов воздушного пространства EUR RVSM и запрашиваемый эшелон полета для части маршрута сразу после точки выхода.

Горизонтальное расширение зоны разноса каналов 8.33 kHz.

1.В Украине с 31 октября 2002 года будут применимы следующие освобождения от действия требования об обязательном оснащении ВС радиооборудованием, способным работать с разносом каналов 8.33 kHz.

2.В соответствии с пунктом 4.1.2 главы 4.0 «Связь «воздух-земля» и передача донесений в полете» документа ICAO Doc7030/4 EUR/RAC-4, воздушным судам, не оснащенным радиооборудованием, способным работать с разносом каналов 8.33 kHz, предоставляется временное разрешение выполнять полеты в следующих FIR:

- Днепропетровск FIR,
- Киев FIR,
- Львов FIR,
- Одесса FIR,
- Симферополь FIR.

3.Это временное разрешение может быть пересмотрено, но действует по крайней мере до 31.03.2010. На государственные ВС ограничения по времени не распространяются.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

Список точек входа/выхода RVSM

<i>Маршрут ATS</i>	<i>Точка (и) входа/выхода в/из воздушного пространства RVSM</i>
UA137	выход GOBUN
UM987	вход KUBOK
UN617	выход TIRAS
UL32	вход NALEM
UM70	выход ТАМАК
UM853	выход NALEG
UL140	вход/выход FASAD
UG476	вход/выход MASOL, вход/выход OLGIN
UL4	вход KUBOK
UL980	выход ТАМАК
UL984	вход/выход FASAD
UM995	вход FORMA; вход/выход OLGIN
UM996	выход GUKOL
UN 180	выход RONIT
UN604	выход GOBUN
UP29	вход FORMA
UN181	вход PIMEN
UT145	вход/выход ARNAD
UT242	вход/выход MASOL; вход NALEM
UW538	вход/выход FASAD

Правила подачи FPL

Сообщения, связанные с полетами в воздушном пространстве Украины, адресуются в соответствии с требованиями, указанными в разделе – ПЛАНИРОВАНИЕ ПОЛЕТОВ

Орган	AFTN адрес
Украэроцентр	UKKKZDZX
FIR Днепропетровск	UKDVZQZX
FIR Киев	UKBVZQZX
FIR Львов	UKLVZQZX
FIR Одесса	UKOVZQZX
FIR Симферополь	UKFVZQZX
ЦДС Госавиаадминистрация	UKKACGXX
Дирекция аэронавигационных сборов Укрэро- руха	UKKRASXX

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**ВНЕДРЕНИЕ ПОЛЕТНО-ИНФОРМАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ (AFIS) НА 9 ГРАЖДАНСКИХ АЭРОДРОМАХ УКРАИНЫ****Общие положения**

Решением Государственной авиационной службы Украины с 12 января 2012 года девять гражданских аэродромов Украины определены в качестве аэродромов AFIS:

- Бердянск;
- Озёрное (Житомир);
- Керчь;
- Северодонецк;
- Заводское (Симферополь);
- Тернополь;
- Херсон;
- Хмельницкий;
- Черкассы.

Аэродром AFIS является неконтролируемым аэродромом, на котором предоставляется полетно-информационное обслуживание и аварийное обслуживание воздушного движения.

Диспетчерское обслуживание воздушного движения на аэродроме AFIS не предоставляется.

Обслуживание воздушного движения на аэродроме AFIS предоставляется органом полетно-информационного обслуживания на аэродроме – органом AFIS.

Часы работы органа AFIS, позывной и частота его работы публикуются в AIP-Ukraine.

С учетом эксплуатационных потребностей воздушных судов, выполняющих полеты на аэродромах AFIS, устанавливаются аэродромные зоны полетной информации – AFIZ.

Воздушное пространство AFIZ является воздушным пространством класса G.

Выполнение полетов на аэродроме AFIS

Пилотам воздушных судов следует принять во внимание, что своевременная и точная информация, предоставленная ими органу AFIS о своём местонахождении и намерениях, дает возможность органу AFIS предоставлять остальным пользователям воздушного пространства информацию, направленную на поддержание безопасного, упорядоченного и ускоренного потока воздушных судов на аэродроме AFIS.

Орган AFIS предоставляет информацию с целью оказания помощи пилотам по предотв-

ращению столкновений между:

- воздушными судами в пределах аэродромной зоны полетной информации (AFIZ);

- воздушными судами, движущимися в зоне маневрирования аэродрома;

- воздушными судами, выполняющими посадку или взлёт;

- воздушными судами и транспортными средствами, движущимися в зоне маневрирования аэродрома;

- воздушными судами в зоне маневрирования и имеющимися в этой зоне препятствиями.

При вылете воздушного судна с аэродрома AFIS (в период работы органа AFIS) пилотам следует придерживаться следующих процедур:

1. Не позднее чем за 5 минут до начала движения, связанного с вылетом с аэродрома AFIS, сообщить органу AFIS:

- опознавательный индекс воздушного судна;

- тип воздушного судна (если на полёт воздушного судна не был подан план полета);

- своё местонахождение;

- намерения;

- время начала движения для вылета;

- направление выхода из зоны AFIZ (если на полет воздушного судна не был подан план полета).

2. Воздушное судно, планирующее вылет с аэродрома AFIS по ППП с последующим набором высоты по установленным маршрутам вылета по приборам и входом в контролируемое воздушное пространство, обязано получить диспетчерское разрешение на вылет (ATC clearance) от соответствующего диспетчерского органа подход или районного диспетчерского центра.

Запрос на получение вышеуказанного разрешения может быть сделан через орган AFIS на аэродроме вылета.

3. Перед началом выруливания для вылета, получив от органа AFIS информацию о движении на аэродроме AFIS и в аэродромной зоне полетной информации, следует обратить особое внимание на взаимное расположение перронов, рулежных дорожек и взлетно-посадочных полос с тем, чтобы исключить возможность блокирования элементов зоны маневрирования аэродрома воздушными судами, движущимися во встречных направлениях.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

4. Командир воздушного судна имеет право отказаться от использования рабочей ВПП, предложенной для использования органом AFIS.

5. Перед взлётом, получив от органа AFIS информацию о движении на аэродроме AFIS и в аэродромной зоне полетной информации (AFIZ), следует учитывать что:

- воздушное судно, рулящее в зоне маневрирования, должно уступить дорогу воздушным судам, выполняющим взлёт или готовящимся к взлёту;

- воздушное судно, движущееся по земле, должно уступать дорогу воздушным судам, которые выполняют посадку или находятся на конечном этапе захода на посадку;

- пилот воздушного судна, которому известно, что другое воздушное судно выполняет аварийную посадку, обязан уступить ему дорогу.

6. Командир воздушного судна несет ответственность за принятие решения о выполнении взлета при фактических метеорологических условиях, состоянии взлетно-посадочной полосы и других известных ему факторах, влияющих на безопасность полетов.

7. В условиях ограниченной видимости, орган AFIS может запросить пилота воздушного судна доложить о выполнении взлета. Такой доклад следует, по возможности, предоставлять не ранее пересечения противоположного конца ВПП или начала разворота после взлета, если он выполняется до такого пересечения.

При прилете воздушного судна на аэродром AFIS, аэродром или взлетно-посадочную площадку в пределах AFIZ а также для пролета транзитом через AFIZ (в период работы органа AFIS) пилотам следует придерживаться следующих процедур:

1. Не позднее чем за 5 минут до входа в аэродромную зону полетной информации (AFIZ) сообщить органу AFIS:

- опознавательный индекс воздушного судна;

- тип воздушного судна (если на полет воздушного судна не был подан план полета);

- своё местонахождение;

- уровень полета;

- намерения;

- время входа в AFIZ;

- место планируемого входа в AFIZ (при необходимости, если это не очевидно из

доклада о местонахождении);

- планируемый маршрут полета (если на полет воздушного судна не был подан план полета);

- выполнение посадки на аэродроме AFIS или

- выполнение посадки на аэродроме/взлетно-посадочной площадке в пределах AFIZ или

- полет AFIZ транзитом с указанием места выхода из AFIZ.

2. При входе в AFIZ установить на барометрическом высотомере значение фактического давления QNH на аэродроме AFIS, сообщенного органом AFIS.

(Значение фактического давления QFE предоставляется по запросу пилота).

3. При полете в пределах AFIZ следует учитывать, что:

- воздушное судно, находящееся в полете, должно уступать дорогу воздушным судам, которые выполняют посадку или находятся на конечном этапе захода на посадку;

- когда два или более воздушных судна приближаются к аэродрому для выполнения посадки, воздушное судно, находящееся на более высоком уровне полета, уступает дорогу воздушному судну, находящемуся на более низком уровне полета. При этом воздушное судно, находящееся ниже, не должно пользоваться этим правилом для того, чтобы пересекать дорогу воздушному судну, находящемуся на конечном этапе (сегменте) захода на посадку или для его обгона;

- воздушное судно, выполняющее посадку или находящееся на конечном этапе захода на посадку, имеет приоритет по отношению к воздушному судну, готовящемуся к взлету с этой же или пересекающей ВПП;

- пилот воздушного судна, которому известно, что другое воздушное судно выполняет аварийную посадку, обязан уступить ему дорогу.

4. Командир воздушного судна несет ответственность за принятие решения о выполнении посадки при фактических метеорологических условиях, состоянии взлетно-посадочной полосы и других известных ему факторах, влияющих на безопасность полетов.

5. В условиях ограниченной видимости, орган AFIS может запросить пилота воздушного судна доложить об освобождении ВПП. Такой доклад следует предоставлять

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

не ранее того момента, когда всё воздушное судно будет находиться за маркировкой места ожидания у ВПП.

Особенности выполнения полетов по ППП на аэродроме AFIS.

В пределах аэродромной зоны полетной информации (AFIZ) не разрешается одновременное нахождение более чем одного воздушного судна, выполняющего полет по ППП.

Соблюдение этого правила при наличии более чем одного воздушного судна, планирующего выполнить по ППП а в пределах AFIZ в пересекающиеся промежутки времени, достигается следующими процедурами:

1. Воздушное судно, прибывающее на аэродром AFIS по ППП, будет ожидать в пределах контролируемого воздушного пространства до момента выхода из AFIZ другого воздушного судна, вылетающего по ППП или до посадки другого воздушного судна, прибывающего на аэродром AFIS по ППП.

2. Воздушному судну, вылетающему с аэродрома AFIS по ППП в диспетчерском разрешении будет указано разрешенное время вылета, установленное с учетом времени, необходимого для выхода из AFIZ другого воздушного судна, вылетающего по ППП или для посадки и освобождения маршрута руления другим воздушным судном, прибывающим на аэродром AFIS по ППП.

Выполнение вышеуказанных процедур будет координироваться между органом AFIS и соответствующим диспетчерским органом подхода или районным диспетчерским центром.

Предполетное информационное обслуживание и сообщения, касающиеся обслуживания воздушного движения.

Предполетное информационное обслуживание органом AFIS не предоставляется. Предполетное информационное обслуживание пользователям воздушного пространства, вылетающим с аэродрома AFIS, будет предоставляться пунктом сбора донесений, касающихся ОВД (ARO) или брифинг-офисом одного из близлежащих контролируемых аэродромов.

Информация об органе, назначенном предоставлять предполетное информационное

обслуживание аэродрома AFIS, публикуется в AIP-Ukraine.

Орган AFIS на аэродроме AFIS выполняет базовые функции пункта сбора донесений, касающихся обслуживания воздушного движения (ARO).

Контактная информация органа AFIS публикуется в AIP-Ukraine.

Пользователь воздушного пространства может обратиться в орган AFIS для подачи плана полета.

Орган AFIS распространит, в соответствии с установленными правилами, сообщение FPL и, в случае его распространения через IFPS Евроконтроля, пользователь может получить информацию о принятии (ACK) или отклонений (REJ) поданного плана полета.

Пользователь воздушного пространства может обратиться в орган AFIS для подачи информации об изменении основных данных поданного плана полета.

Орган AFIS распространит, в соответствии с установленными правилами, соответствующие сообщения – DLA, CHG или CNL.

После прибытия на аэродром AFIS, пользователь воздушного пространства может обратиться к органу AFIS с запросом на открытие плана полета.

Орган AFIS распространит, в соответствии с установленными правилами, сообщение ARR.

СОДЕРЖАНИЕ

Радионавигация на воздушных трассах	СНГ-Ев-1
Данные радиосвязи центров УВД	СНГ-Ев-15
Радиовещательные станции	СНГ-Ев-41
Расписание смены дневных и ночных частот наземных коротковолновых средств радиосвязи	СНГ-Ев-43
Центральная диспетчерская служба ГА	45
Объяснение табличных обозначений	47

РАДИОНАВИГАЦИЯ НА ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ

ПУНКТ	ПОЗ	ЧАСТ.	РТС	КООРДИНАТЫ	СКЛ	ПРЕВ (м)
АЗЕРБАЙДЖАН						
АХСУ	AU	420	ОПРС	N40 34 00 E048 23 00	E05	
БАКУ	GYD	114.1	DVORDME	N40 28 21 E050 03 03	E05	
	BAK	115.0	DVORDME	N40 25 14.8 E050 03 50.3	E05	
ГАБАЛА	QBL	112.5	DVORDME	N40 49 56.6 E047 43 05.8	E05	
ГЯНДЖА	GND	115.8	DVORDME	N40 45 12.7 E046 17 43.8	E04	
	ZW	486	ДПРМ	N40 46 00 E046 16 08	E04	
ЕВЛАХ	ED	409	ДПРМ	N40 36 24 E047 11 00	E04	
НАХИЧЕВАНЬ	NAX	116.5	DVORDME	N39 12 05.9 E045 26 27.4	E04	
	NT	680	ДПРМ	N39 13 33 E045 24 52	E04	
АРМЕНИЯ						
АНДРАНИК	АНД	1220	ОПРС	N39 49 48.96 E044 59 32.95	E05	
ГЮМРИ (Ширак)	GRM	113.4	DVORDME	N40 43 45.88 E043 50 50.06	E05	
ЕРЕВАН (Звартноц)	ZVR	112.3	VORDME	N40 08 49.87 E044 22 01.06	E05	
СЕВАН	SVN	490	ОПРС	N40 32 03.35 E044 57 17.15	E06	
БЕЛАРУСЬ						
БРЕСТ	BRT	113.75	VORDME	N52 06 34 E023 53 16	E06	
ВИТЕБСК	VTB	112.7	VORDME	N55 07 40 E030 21 36	E08	
ГЛУБОКОЕ	GLB	114.75	VORDME	N55 09 03 E027 40 09	E08	
ГОМЕЛЬ	GOL	113.10	VORDME	N52 32 01 E030 59 50	E07	
ГРОДНО	GRD	115.75	VORDME	N53 36 27 E024 03 21	E06	
МИНСК 2	MNS	113.60	VORDME	N53 53 04 E028 01 14	E07	
МОГИЛЕВ	MGL	116.75	VORDME	N53 57 10 E030 05 44	E08	
ПИНСК	PNK	113.40	VORDME	N52 09 13 E026 07 48	E06	
ГРУЗИЯ						
АЛИ	BT	353	ОПРС	N42 05 23 E043 39 01	E05	
БАТУМИ	LU	430	ОПРС	N41 36 05 E041 36 51	E05	
МУХРАНИ	DF	520	ОПРС	N41 55 00 E044 33 56	E05	
ТБИЛИСИ	TBS	113.7	DVORDME	N41 40 14 E044 56 49	E05	
КУТАИСИ	KTS	113.6	DVORDME	N42 10 33 E042 29 05	E06	
(Копитнари)						
МЕСТИА	MT	450	ОПРС	N43 01 21 E042 45 20	E05	
УКРАИНА						
БАХМАЧ	BAH	116.4	DME	N51 03 54 E032 53 12	E06	149
БОБРКА	BB	432	ОПРС	N49 38 37 E024 16 52	E03	
БОГДАНОВКА	BO	1290	ОПРС	N50 37 43 E030 53 32	E05	
ВЕРХНЕЕ	VI	334	ОПРС	N48 56 27 E023 02 40	E03	
ВИННИЦА	VIN	114.8	DME	N49 14 24 E028 37 15	E05	303
(Гавришевка)						
ГЕЛЬМЯЗЕВ	GE	910	ОПРС	N49 49 34 E031 51 09	E06	
ДАВЫДО-НИКОЛЬСКОЕ	DW	1110	ОПРС	N48 30 05 E039 50 31	E07	
(Davidov)						

РАДИОНАВИГАЦИЯ НА ВОЗДУШНЫХ ТРАССАХ

ПУНКТ	ПОЗ	ЧАСТ.	РТС	КООРДИНАТЫ	СКЛ	ПРЕВ (м)
УКРАИНА (продолжение)						
ДМИТРОВКА	DM	690	ОПРС	N45 28 42 E035 03 16	E05	
ДНЕПРОПЕТРОВСК (Dnipro)	DNP	112.5	VORDME	N48 21 35.4 E035 06 11	E07	156
ДОНЕЦК	DON	115.0	VORDME	N48 04 29 E037 40 58	E06	217.7
ИВАНО- ФРАНКОВСК	IVF	114.2	VORDME	N48 53 03 E024 41 29	E03	285.6
КАХОВКА	KH	485	ОПРС	N46 48 27 E033 29 45	E05	
КИЕВ (Борисполь)	BRP	115.9	VORDME	N50 17 08.5 E030 54 03.5	E06	128.8
КОВЯГИ (Kovagi)	KW	735	ОПРС	N49 55 02 E035 32 43	E07	
КОШАНЫ	KSN	108.6	DME	N50 56 45.5 E030 58 40.1	E05	143.7
	KO	490	ОПРС	N50 56 47 E030 58 40	E05	
КРАБОР	KR	600	ОПРС	N50 36 25 E029 16 50	E05	
КРАСНОГРАД (Krasnogor)	GR	778	ОПРС	N49 23 17 E035 26 54	E07	
КРАСНЫЙ ЛУЧ (Krasnov)	LS	1155	ОПРС	N48 10 55 E038 56 26	E07	
КРИВОЙ РОГ (Лозоватка)	KVR	116.0	DME	N48 03 04 E033 12 44	E05	131
ЛЕСНИК	LE	395	ОПРС	N44 50 08 E034 15 32	E04	
ЛИХАЧЕВО (Lihach)	LI	430	ОПРС	N49 22 05 E036 12 30	E07	
ЛЬВОВ	LIV	115.5	VORDME	N49 48 43 E023 57 05.0	E04	333.5
МАРИУПОЛЬ	MRP	116.2	DME	N47 04 31.3 E037 27 08.1	E08	82
НЕМИРОВ	NM	1060	ОПРС	N48 57 59 E028 50 57	E05	
НИКОЛА	NL	326	ОПРС	N44 58 02 E033 37 10	E04	
ОДЕССА	ODS	113.95	VORDME	N46 25 49 E030 40 15	E04	60
ПАВЛОВКА (Pavliv)	PW	815	ОПРС	N47 44 56 E037 13 31	E06	
ПАРУТИНО	PA	905	ОПРС	N46 41 41 E031 54 19	E05	
ПИИ	PI	425	ОПРС	N49 52 24 E031 07 32	E05	
РАШЕВКА	RS	672	ОПРС	N50 12 46 E033 53 07	E06	
СЕМЕНОВКА	SM	435	ОПРС	N52 11 35.0 E032 32 45.0	E07	
→ СЕРЕДНЕЕ	SR	690	ОПРС	N48 31 15.9 E022 30 31.9	E03	
СИМФЕРОПОЛЬ	SMF	116.6	VORDME	N45 03 06 E033 58 47	E04	189.5
СОЛОВЕЕВКА	SLV	113.3	VORDME	N50 11 12.5 E029 34 12.5	E05	204.6
	SL	718	ОПРС	N50 11 11 E029 33 45	E05	
СТЕБЛЕВ	STB	113	DME	N49 24 18.7 E031 04 36.4	E05	143.9
	SV	617	ОПРС	N49 24 17 E031 04 37	E05	
ТОМАКОВКА (Makivka)	TM	402	ОПРС	N47 49 07 E034 44 11	E06	
ТОПЧИНО	TP	643	ОПРС	N48 56 24.0 E034 47 40.0	E06	
ТРИПОЛЬЕ	TR	745	ОПРС	N50 07 31 E030 46 44	E05	
ХАРЬКОВ (Основа)	KHR	116.5	VORDME	N49 55 44.1 E036 17 25.6	E09	163.7
ЧЕРВОНЫЙ	CY	960	ОПРС	N50 04 06.0 E031 23 32.0	E05	
ЧЕРНЯХОВ	CH	525	ОПРС	N50 27 23.0 E028 41 33.0	E04	
ШЕПЕТОВКА	SW	830	ОПРС	N50 10 55.0 E027 02 38.0	E04	
ШИРЯЕВО	SH	389	ОПРС	N47 24 13.0 E030 16 48.0	E04	
ЯГОТИН	YHT	117	DME	N50 15 54.4 E031 47 40.3	E06	134.5
	JA	385	ОПРС	N50 15 56.0 E031 47 41.0	E06	

ДАнные РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД	ПОЗЫВНОЙ	F	T	ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
АЗЕРБАЙДЖАН				
→		FIR БАКУ		
→	БАКУ	129.000	к/с	По трассам
→	ACC	132.100	резв	Сектор ЗАПАД
→		121.5	авар	до FL430
	Баку-	133.100	к/с	Сектор ВОСТОК
	Контроль	131.100	резв	до FL430
		121.5	авар	
	Баку-	127.900	к/с	Сектор ЮГ
←	Контроль	121.5	авар	до FL430
АРМЕНИЯ				
		FIR ЕРЕВАН		
→	ЕРЕВАН	127.600	к/с	По трассам
→	ACC	121.5	авар	FL115- FL660 класс C
	Ереван-	4712	д	По трассам и вне трасс
←	Радио			

ДААННЫЕ РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД	ПОЗЫВНОЙ	F	T	ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
БЕЛАРУСЬ				
→		FIR МИНСК		
МИНСК	Минск-	135.075	0600-1800	Сектор 1 ЮГ
→ АСС	Контроль	135.700	1800-0600	FL50-FL95 класс E
		133.875	к/с	FL95-FL330 класс C
		резв		
	Минск-	126.875	0600-1800	Сектор 8 ЮГ 2
	Контроль	135.700	1800-0600	FL340-370 класс C
		133.875	к/с	
		резв		
	Минск-	135.700	к/с	Сектор 9 ЮГ 3
	Контроль	133.875	к/с	FL380-660 класс C
		резв		
	Минск-	134.075	0600-1800	Сектор 2 ЗАПАД
	Контроль	124.825	1800-0600	FL50- FL95 класс E
		127.625	к/с	FL95-FL330 класс C
		резв		
	Минск-	120.575	0600-1800	Сектор 5 ЗАПАД-2
	Контроль	(132.625)	0600-1800	FL340-FL370 класс C
		124.825	1800-0600	
		127.625	к/с	
		резв		
	Минск-	124.825	к/с	Сектор 7 ЗАПАД-3
	Контроль	127.625	к/с	FL380-FL660 класс C
		резв		
	Минск-	118.975	0600-1800	Сектор 3 СЕВЕР
	Контроль	119.125	1800-0600	FL50-FL95 класс E
		120.725	к/с	FL95-FL330 класс C
		резв		
	Минск-	120.125	0600-1800	Сектор 4 ЦЕНТР
	Контроль	119.125	1800-0600	FL340-FL370 класс C
		120.725	к/с	
		резв		
	Минск-	119.125	к/с	Сектор 6 ЦЕНТР-2
	Контроль	120.725	к/с	FL380-FL660 класс C
		резв		

←

ДАнные РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД	ПОЗЫВНОЙ	F	T	ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
ГРУЗИЯ				
FIR ТБИЛИСИ				
ТБИЛИСИ АСС	Тбилиси- Контроль	125.125	к/с	Сектор СЕВЕР GND-FL460
	Тбилиси- Контроль	133.400	к/с	Сектор ЗАПАД GND-FL460
	Тбилиси- Радио	4712	к/с	По трассам и вне трасс
УКРАИНА				
FIR ДНЕПРОПЕТРОВСК				
ДНЕПРОПЕТРОВСК АСС	Днипро- Радар	125.125	к/с	Сектор 1 1500-2900 класс D 2900-FL345 класс C
	Днипро- Радар	135.300	к/с	Сектор 2 FL265-FL660 класс C
	Днипро- Радар	129.250	к/с	Сектор 3 FL265-FL660 класс C
	Днипро- Радар	135.800	к/с	Сектор 4 FL265-FL660 класс C
	Днипро- Радар	119.400	к/с	ТМА Днепропетровск Зона 1 450-1500 класс D
	Днипро- Радар	119.400	к/с	ТМА Днепропетровск Зона 2 1500-FL155 класс D
	Донецк- Радар	134.000	к/с	ТМА Донецк ТС-1 600-3050 класс D
	Донецк- Радар	126.350	к/с	ТМА Донецк ТС-2 1500-2900 класс D 2900-FL265 класс C
	Харьков- Радар	118.800	к/с	ТМА Харьков ТС-1 400-1700 класс D
	Харьков- Радар	132.125	к/с	ТМА Харьков ТС-2 1500-FL155 класс D
	Харьков- Радар	133.900	к/с	ТМА Харьков ТС-3 1500-2900 класс D 2900-FL265 класс C

ДАННЫЕ РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД ПОЗЫВНОЙ F T ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
УКРАИНА (продолжение)

FIR КИЕВ

КИЕВ АСС	Киев- Радар	132.825	к/с	Сектор LIV 1500-2900 класс D 2900- FL355 класс C
		136.400	к/с	Сектор CEN FL275-FL660 класс C
	Киев- Радар	120.625	к/с	Сектор WES FL325-660 класс C
		132.825	По указанию органа ОВД	Объединение секторов LIV и CEN, WES.
	Киев- Радар	132.375	к/с	Сектор MOW 1500-2900 класс D 2900-FL660 класс C
		135.150	к/с	Сектор NTH 1500-2900 класс D 2900-FL660 класс C
	Киев- Радар	132.375	По указанию органа ОВД	Объединение секторов MOW и NTH.
		131.375	к/с	Сектор ODS 1500-2900 класс D 2900- FL355 класс C Верхняя граница по указанию органа ОВД.
	Киев- Радар	133.050	к/с	Сектор SOU FL335-FL660 класс C Нижняя граница по указанию органа ОВД.
		131.375	По указанию органа ОВД	Объединение секторов SOU и ODS.
	Киев- Радар	127.725	к/с	Сектор TC-1 900-FL275 класс C
	Киев- Радар	124.675	к/с	Сектор TC-2 900-FL275 класс C
		127.725	По указанию органа ОВД	Объединение секторов TC-1 и TC-2.
	Киев- Радар	120.9	к/с	Сектор TC-3 и TC-4
128.175		к/с	450-2900 класс C	
120.9		По указанию органа ОВД	Объединение секторов TC-3 и TC-4.	

ДАнные РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД	ПОЗЫВНОЙ	F	T	ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
УКРАИНА (продолжение)				
FIR ЛЬВОВ				
ЛЬВОВ АСС	Львов- Радар	135.600	к/с	Сектор ЦЕНТР 1 FL275- FL375 класс C Верхняя и нижняя граница по указанию органа ОВД
		134.050	к/с	Сектор ЦЕНТР 2 FL345- FL660 класс C Нижняя граница по указанию органа ОВД.
	135.600	По указанию органа ОВД	Объединение секторов ЦЕНТР 1 и ЦЕНТР 2	
	Львов- Радар	125.500	к/с	Сектор ВОСТОК 1500-2900 класс D 2900- FL325 класс C Верхняя граница по указанию органа ОВД.
		133.775	По указанию органа ОВД	Объединение секторов ЗАПАД и ВОСТОК
Львов- Радар	133.775	к/с	Сектор ЗАПАД 1500-2900 класс D 2900-FL325 класс C При высоте рельефа 900м и выше нижняя граница ВП класса D на 600м выше рельефа. Верхняя граница по указанию органа ОВД.	

ДАННЫЕ РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД	ПОЗЫВНОЙ	F	T	ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
УКРАИНА (продолжение)				
FIR ОДЕССА				
ОДЕССА АСС	Одесса- Радар	132.200	к/с	Сектор 1 1500-2900 класс D 2900-FL660 класс C
	Одесса- Радар	119.475	к/с	Сектор 2 1500-2900 класс D 2900-FL345 класс C
	Одесса- Радар	134.675	к/с	Сектор 3 FL345-FL660 класс C
		119.475	1900-0600 или по указа- нию ОВД	Объединение секторов 2 и 3.
	Одесса- Радар	120.900	к/с	ТМА Одесса TC-1 Зона 1 300-1700 класс D
	Одесса- Радар	120.900	к/с	ТМА Одесса TC-1 Зона 2 350-1700 класс D
	Одесса- Радар	127.700	к/с	ТМА Одесса TC-2 Зона 1 1500-FL195 класс D
	Одесса- Радар	127.700	к/с	ТМА Одесса TC-2 Зона 2 1100-1500 класс D

ДАННЫЕ РАДИОСВЯЗИ ЦЕНТРОВ УВД

ОРГАН ОВД ПОЗЫВНОЙ F T ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ
УКРАИНА (продолжение)

FIR СИМФЕРОПОЛЬ

СИМФЕРОПОЛЬ АСС	Симферополь- Радар	132.500	к/с	Сектор 1 1500-2900 класс D 2900-FL660 класс C
	Симферополь- Радар	134.300	к/с	Сектор 2 1500-2900 класс D 2900- FL660 класс C При высоте рельефа 900м и выше нижняя граница ВП класса D на 600м выше рельефа.
	Симферополь- Радар	135.100	к/с	Сектор 3 1500-2900 класс D 2900-FL660 класс C
	Симферополь- Радар	120.400	к/с	Сектор 4 1500-2900 класс D 2900- FL355 класс C
	Симферополь- Радар	133.025	к/с	Сектор 5 FL355-FL660 класс C
		120.400	По указанию ОВД	Объединение секторов 4 и 5.
	Симферополь- Радар	124.700	к/с	ТМА Симферополь ТС-1 Зона 1 1500-FL195 класс D
	Симферополь- Радар	124.700	к/с	ТМА Симферополь ТС-1 Зона 2 1750-FL195 класс D
	Симферополь- Радар	135.775	к/с	ТМА Симферополь ТС-2 Зона 1 600-2300 класс D
	Симферополь- Радар	135.775	к/с	ТМА Симферополь ТС-2 Зона 2 950-2300 класс D

РАДИОВЕЩАТЕЛЬНЫЕ СТАНЦИИ

ПУНКТ	F	РТС	КООРДИНАТЫ	T
БАКУ	891	PВ-8 (30 кВт)	N40 24.0 E049 51.0	0145-2200
ДНЕПРО- ПЕТРОВСК	1071	PВ-30 (50 кВт)	N48 26.0 E035 03.0	0245-2200
ДОНЕЦК	711	PВ-26 (40 кВт)	N47 43.6 E037 35.8	0230-2200
КАУНАС	666	PВ-120 (500 кВт)	N55 02.0 E023 48.0	0200-2300
КИЕВ	207	PВ-87 (500 кВт)	N50 30.0 E030 48.0	0240-0145
КИШИНЕВ	999	PВ-954 (1000 кВт)	N47 17.0 E029 27.0	0200-2300
ЛЬВОВ	936	PВ-161 (1000 кВт)	N49 44.0 E024 40.0	
МИНСК	281	PВ-629 (500 кВт)	N53 24.0 E028 31.0	0200-2200
ОДЕССА	765	PВ-13 (50 кВт)	N46 50.0 E030 53.0	0245-2200
СИМФЕРОПОЛЬ	648	PВ-73 (150 кВт)	N45 17.0 E034 16.0	0245-2200
ТБИЛИСИ	1044	PВ-7 (200 кВт)	N41 43.0 E044 51.0	0145-2100
	189	PВ-112 (150 кВт)	N42 03.0 E044 41.0	0145-2400
УЖГОРОД	891	PВ-199 (150 кВт)	N48 32.0 E022 16.0	0245-2200
ХАРЬКОВ	837	PВ-4 (150 кВт)	N49 38.0 E036 07.0	0245-0145

**РАСПИСАНИЕ СМЕНЫ ДНЕВНЫХ И НОЧНЫХ ЧАСТОТ
 НАЗЕМНЫХ КОРОТКОВОЛНОВЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ**

Район ОВД	Январь и Декабрь	Февраль и Ноябрь	Март и Октябрь	Апрель и Сентябрь	Май и Август	Июнь и Июль
	Время смены частот (ночных/дневных)					
Киевский Львовский Одесский	0430/ 1500	0400/ 1600	0300/ 1700	0230/ 1730	0200/ 1830	0130/ 1900
Харьковский Симферополь- ский	0400/ 1600	0300/ 1700	0230/ 1730	0200/ 1800	0130/ 1830	0100/ 1900
Бакинский Ереванский Тбилиский	0330/ 1530	0300/ 1630	0200/ 1700	0130/ 1730	0100/ 1800	0030/ 1830
Минский	0530/ 1400	0430/ 1500	0400/ 1600	0300/ 1700	0200/ 1830	0130/ 1930

Примечание: Под средствами радиосвязи понимают все коротковолновые радиостанции РЦ ЕС ОрВД, ВРЦ, ВПС, РСВМ, ЦГДУ ГА.

ОБЪЯСНЕНИЕ ТАБЛИЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

В разделе "Радиоданные" применены следующие обозначения:

ПУНКТ	Географическое местонахождение радио средства
ПОЗ	Позывной радиосредства
F	Частота работы радиосредства Измеряется в кГц "600", в МГц "124.000" или указывается канал работы "25к"
Период повтор. импульсов (мкс)	Параметры, характеризующие работу радиосредства
Суммарная задержка (мкс)	
Базовая задержка (мкс)	
Кодовая задержка (мкс)	
РТС	Наименование радиосредства (характеризует класс радиосредства)
ВИД СТАНЦИИ	Определяет роль радиосредства в процессе работы
КООРДИНАТЫ	Географическая широта и долгота местонахождения радиосредства
T	Время работы радиосредства (UTC)
СКЛ	Магнитное склонение в месте нахождения средства
ПРЕВ	Превышение радиосредства относительно среднего уровня моря
ПОРЯДОК УПРАВЛЕНИЯ	Характеризует район и высоту управления

РАДИОТЕЛЕГРАФНАЯ АЗБУКА МОРЗЕ

Б У К В Ы

A	A	. _	P	R	. . .
Б	B	_ . . .	C	S	. . .
В	W	. _ _	T	T	_
Г	G	_ _ .	У	U	. . . _
Д	D	_ . .	Ф	F	. . . .
Е	E	.	Х	H	. . . .
Ж	V	. . . _	Ц	C	_ . . .
З	Z	_ . . .	Ч		_ . . .
И	I	. .	Ш		_ . . .
Й	J	. _ . . _	Щ	Q	_ . . .
К	K	_ . .	Ь	X	_ . . .
Л	L	. . . .	Ы	Y	_ . . .
М	M	_ _	Э		. . . . .
Н	N	_ .	Ю		. . . .
О	O	_ . . .	Я		. . . .
П	P	. . . .		

ОБЪЯСНЕНИЕ ТАБЛИЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

РАДИОТЕЛЕГРАФНАЯ АЗБУКА МОРЗЕ

З Н А К И

Точка (.)	. . . . .
Запятая (,)	. - . - . - . -
Двоеточие (:)	- -
Точка с запятой (;)	-
Знак вопроса (?)	. . -
Тире (-)	-
Дробная черта (/)	- - . - . - . -
Скобки ()	-
Знак подчеркивания (_)	. . . . .
Знак раздела (--)	-
Знак отделяющий (дробь от целого числа)	. -
Восклицательный знак (!)	- - . . . - . -
Кавычки (" ")	. . . . .
Конец передачи	. - . - . .
Начало передачи	- -

Ц И Ф Р Ы

1	. - - - - -	6	-
2	. . - - - -	7	- -
3	. . . - - -	8	- - - . . .
4	. . . . -	9	- - - - . .
5	. . . . .	0	- - - - -

→

СОДЕРЖАНИЕ

Метеообеспечение экипажей гражданской авиации.	1
Дальняя радиосвязь и метеоинформация	СНГ-Ев-9
Средства метеоинформации аэропортов	СНГ-Ев-13
Автоматическое обслуживание полетной информацией аэропорта (АТИС)	СНГ-Ев-15
Группа сообщения состояния ВПП	19

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ОБЩАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ЭКИПАЖЕЙ ГА

Метеорологическое обслуживание гражданской авиации проводится с целью обеспечения безопасности, регулярности и эффективности полетов путем предоставления экипажам ВС, органам УВД и другим органам, связанным с планированием и обеспечением полетов, метеорологической информации, необходимой для выполнения их функций.

Непосредственное метеорологическое обеспечение ГА осуществляется аэродромными метеорологическими органами, ответственными за предоставление авиационным потребителям сводок погоды, прогнозов, данных аэрологических и радиолокационных наблюдений, спутниковых и других данных в объемах, согласованных с потребителями.

К аэродромным метеорологическим органам относятся авиаметеорологические центры (АМЦ), авиаметеорологические станции (АМСГ) и оперативные группы (ОГ).

НАБЛЮДЕНИЯ И ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

Метеорологические наблюдения, проводимые с борта ВС, используются для получения информации об условиях над районами, недостаточно освещенными обычными наземными наблюдениями, а также для получения информации о наличии сильной турбулентности, обледенения, сдвига ветра и других явлений, которые могут оказать неблагоприятное влияние на безопасность полетов ВС. Наблюдения с борта ВС подразделяются на следующие виды:

а) наблюдения на этапе набора высоты. Экипажи ВС во время набора высоты сообщают данные о высоте нижней границы облаков, наличии обледенения, турбулентности и сдвига ветра - после достижения безопасной высоты.

б) наблюдения при полете по трассе или району выполнения авиационных работ.

Указанные наблюдения проводятся во всех случаях, когда имеют место сильная турбулентность, обледенение или другие условия (явления), которые, по мнению командира ВС, могут влиять на безопасность полетов других ВС. Информация о наличии указанных условий и явлений передается сразу после их обнаружения.

в) специальные и другие нерегулярные наблюдения с борта;

г) наблюдения по форме AIREP передаются в следующем порядке:

- опознавательный индекс ВС;
- местоположение;
- время;

- шелон или высота полета;
- температура воздуха на высоте;
- ветер на высоте;
- условия полета (турбулентность, обледенение и т.д.)
- дополнительная информация.

Данные наблюдения с борта ВС регистрируются на бланке "Бортовая погода".

По прибытии ВС на аэродром заполненный бланк "Бортовая погода" передается экипажем аэродромному метеорологическому органу.

Командир ВС или один из членов летного экипажа представляет устную информацию, которая регистрируется в специальном журнале.

ОПАСНЫЕ ДЛЯ ПОЛЕТОВ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ЯВЛЕНИЯ

К опасным метеорологическим явлениям погоды относятся:

ГРОЗА.

Гроза - комплексное атмосферное явление облакообразования с многократными электрическими разрядами в виде молний, сопровождающихся громом и, как правило, ливнем. Гроза связана с развитием мощных кучево-дождевых облаков. Грозы могут быть как в пределах одной воздушной массы, так и на атмосферных фронтах. При грозе бывают интенсивная турбулентность, сильные вертикальные порывы ветра, удары молний, ливни, в том числе с градом, сдвиг ветра, сильное обледенение, значительное ухудшение видимости. В передней части грозового облака под его основанием движется "крутящийся вал", имеющий горизонтальную ось вращения и являющийся предвестником шквала. Все это часто бывает в комплексе и наступает неожиданно. Поэтому гроза наиболее опасное для полетов метеорологическое явление.

ТУРБУЛЕНТНОСТЬ АТМОСФЕРЫ.

Интенсивная турбулентность представляет собой ее состояние, характеризующееся образованием вихрей разных размеров с неупорядоченными горизонтальными и вертикальными движениями воздуха. При полете в турбулентной атмосфере появляются знакопеременные ускорения линейных и угловых колебаний ВС относительно его центра тяжести. Эти колебания приводят к нарушению аэродинамических сил, усложняют пилотирование, ухудшают управляемость ВС и приводят к значительным перегрузкам.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

СМЕРЧ.

Сильный вихрь с приблизительно вертикальной, часто изогнутой осью. Смерчи возникают в синоптических ситуациях, аналогичных ситуациям образования гроз. Они чаще всего бывают на атмосферных фронтах. Максимальная скорость движения воздуха в вихре смерча огромна и, по косвенным данным, составляет до 300 м/с.

ШКВАЛ.

Резкое кратковременное усиление ветра, сопровождающееся изменением его направления. Шквалы связаны с интенсивным развитием кучево-дождевых облаков, часто сопровождающимся грозами и ливнями. Сдвиг ветра - векторная разность ветра в двух точках пространства, отнесенная к расстоянию между двумя точками. Сдвиг ветра чаще всего бывает при термической конвенции, в зонах атмосферных фронтов, при температурных инверсиях.

Сдвиг ветра ведет к изменению воздушной скорости полета ВС. Согласно изменению воздушной скорости изменяется и подъемная сила крыла, что приводит к соответствующему изменению высоты полета.

ГРАД.

Это осадки, выпадающие из сильно развитых кучево-дождевых облаков. Обычно наблюдается при грозах вместе с ливневым дождем. При полете в зоне града ВС причиняются механические повреждения, на обшивке появляются вмятины. Чем больше скорость полета, тем тяжелее воздействие града.

ОБЛЕДЕНИЕ.

Обледенением воздушного судна называется отложение льда на обтекаемых частях ВС, силовых установках и внешних деталях специального оборудования при полетах в облаках, тумане, дожде или мокром снеге. Основные виды обледенения: лед, изморозь, иней. Обледенение чаще всего бывает во фронтальных облаках при благоприятной для этого температуре на высоте полета. Сильное обледенение может быть причиной авиационного происшествия.

Матовый или прозрачный лед, отлагающийся на ВС, ВПП, аэродромных постройках и т.д. чаще всего образуется при температуре 0° - 6° С. Гололед на ВПП сильно осложняет взлет и посадку ВС из-за уменьшения коэффициента сцепления; отложение льда на ВС требует его удаления, поскольку при полете в облаках может быть дальнейшее интенсивное его обледенение.

ПЫЛЬНАЯ БУРЯ.

Это перенос большого количества пыли или песка сильным ветром. Пыльные бури чаще всего возникают в Средней Азии. Пыльная буря ведет к резкому уменьшению видимости.

ТУМАН.

Туманом называется скопление вблизи земной поверхности взвешенных в воздухе капель воды или кристаллов льда, ухудшающих горизонтальную видимость менее 1000 м. По степени ухудшения видимости туманы подразделяются на слабые (видимость 1000-500 м), умеренные (500-200 м), сильные (200-50 м), очень сильные (видимость менее 50 м).

ОСАДКИ.

Атмосферными осадками называется вода в жидком или твердом состоянии, выпадающая из облаков или осаждающаяся из воздуха на поверхность земли и на предметы. Формы осадков: снег, снежная крупа, снежные зерна, ледяная крупа, ледяной дождь, град, ледяные иглы, морось, мокрый снег, дождь.

ПРОГНОЗЫ ПОГОДЫ

Прогнозы погоды по аэродрому составляются аэродромным метеорологическим органом и состоят из краткого сообщения об ожидаемых метеорологических условиях на аэродроме в течение определенного периода времени. Прогноз содержит сведения о приземном ветре, видимости, явлениях погоды и облачности, а также об ожидаемых существенных изменениях одного или нескольких элементов в течение данного периода времени.

Прогнозы составляются на период действия 6, 9 или 12 ч. Прогнозы выпускаются с заблаговременностью не менее 1 ч до начала периода их действия.

Прогнозы по аэродрому составляются в формате кода TAF или открытым текстом с принятыми сокращениями.

Прогнозы погоды для посадки предназначены для экипажей ВС, следующих на аэродром и находящихся от него в пределах 1 часа полетного времени.

Прогноз для посадки составляется аэродромным метеорологическим органом с синоптической частью ежечасно, а также по запросам диспетчеров и экипажей ВС на период 2 часа. Прогнозы для посадки составляются либо в виде самостоятельного прогноза, либо в виде прогноза типа "тренд".

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Самостоятельный прогноз погоды "на посадку" состоит из краткого изложения ожидаемых метеорологических условий в районе аэродрома и содержит сведения о следующих элементах и явлениях погоды: приземном ветре, видимости, облачности и всех, опасных для авиации явлениях погоды. Период действия самостоятельного прогноза для посадки 2 часа, начиная с момента составления.

Прогноз погоды для посадки типа "тренд" состоит из регулярной, специальной или выборочной сводки по аэродрому, дополненной прогнозом изменений. В прогнозе указываются значительные изменения одного или нескольких следующих элементов: приземного ветра, видимости, облачности и явлений погоды.

Прогнозы по маршруту и району полетов включают информацию о ветре и температуре воздуха на высотах, особых явлениях погоды и облачности, а также о других элементах, в зависимости от характера полетов. Основной формой предоставления прогнозов по маршрутам и районам полетов по ППП являются прогностические карты особых явлений погоды и карты ветра и температуры воздуха на высотах, а для полетов по ПВП - прогнозы в форме таблиц или открытого текста. В тех случаях, когда прогнозы для необходимых уровней и маршрутов полетов не могут быть обеспечены в форме карт, аэродромный диспетчерский орган предоставляет их потребителям в форме открытого текста и/или таблицы

Информация **SIGMET**. Является кратким описанием открытым текстом с принятыми сокращениями фактических и/или ожидаемых опасных для авиации явлений погоды по маршруту полета, которые могут повлиять на безопасность полета, а также предполагаемое развитие их во времени и пространстве.

Информация **AIRMET**. Представляет собой краткое описание открытым текстом с сокращениями фактических и /или ожидаемых определенных явлений погоды по маршруту полета, которые не были включены в зональный прогноз для полетов на малых высотах и которые могут повлиять на безопасность полетов на малых высотах, а также эволюцию этих явлений во времени и пространстве.

ОБСЛУЖИВАНИЕ ЭКСПЛУАТАНТОВ И ЧЛЕНОВ ЛЕТНОГО ЭКИПАЖА

(Выдержки из Главы 9 Приложения 3 ИКАО)

9.1 Общие положения

9.1.1 Эксплуатанты и члены летного экипажа снабжаются метеорологической информацией для следующих целей:

- a) осуществляемого эксплуатантами предполетного планирования;
- b) осуществляемого эксплуатантами перепланирования в полете с использованием системы централизованного руководства производством полетов;
- c) использования членами летного экипажа перед вылетом;
- d) воздушных судов, находящихся в полете.

9.1.2 Метеорологическая информация, которой снабжаются эксплуатанты и члены летного экипажа, отвечает полетным требованиям в отношении времени высоты полета и географической протяженности маршрута.

9.1.3 Метеорологическая информация, которой снабжаются эксплуатанты и члены летного экипажа, содержит последние данные и включает следующие сведения, как это устанавливается метеорологическим полномочным органом в консультации с соответствующими эксплуатантами:

- a) прогнозы
 - 1) ветра и температуры на высотах;
 - 2) влажности воздуха на высотах;
 - 3) геопотенциальной абсолютной высоты для эшелона полета;
 - 4) высоты тропопаузы в единицах эшелона полета и температуры тропопаузы;
 - 5) направления, скорости максимального ветра и его высоты в единицах эшелона полета;
 - 6) явления SIGWX.

b) сообщения METAR или SPES (включая прогнозы типа «тренд», выпускаемые в соответствии с региональным авиационным соглашением) для аэродромов вылета и намеченной посадки и для запасных аэродромов вылета, на маршруте и назначения;

c) прогнозы TAF или скорректированные прогнозы TAF для аэродромов вылета и намеченной посадки и для запасных аэродромов вылета, на маршруте и назначения;

d) прогнозы для взлета;

e) информация SIGMET и соответствующие специальные донесения с борта, касающиеся всего маршрута.

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

Примечание: К соответствующим специальным донесениям с борта относятся донесения, которые не использовались при подготовке сообщений SIGMET.

ф) консультативную информацию о вулканическом пепле и тропических циклонах, относящуюся ко всему маршруту;

г) с учетом положений регионального авиационного соглашения зональные прогнозы GAMEN и/или зональные прогнозы для полетов на малых высотах в форме карты, подготовленной в дополнение к выпуску информации AIRMET и информацию AIRMET для полетов на малых высотах, которые относятся ко всему маршруту;

h) предупреждения по аэродрому для местного аэродрома;

и) изображения, полученные с метеорологических спутников;

ж) данные наземных метеорологических радиолокаторов.

9.1.4 Прогнозы, перечисленные в п.9.1.3 а), формируются из цифровых прогнозов, передаваемых Всемирным центром зональных прогнозов (ВЦЗП), когда эти прогнозы охватывают предполагаемую траекторию полета по времени, абсолютной высоте и географическому району, если только между метеорологическим полномочным органом не согласована иная практика.

9.1.5 Если указано, что прогноз составлен ВЦЗП, в содержащуюся в нем метеорологическую информацию изменения не вносятся.

9.1.6 Карты, получаемые из цифровых прогнозов, составленных ВЦЗП, предоставляются по запросам эксплуатантов для фиксированных зон действий.

9.1.7 В тех случаях, когда прогнозы ветра на высотах и температуры воздуха на высотах, перечисленные в п. 9.1.3 а) 1), предоставляются в виде карт, они представляют собой действительные на фиксированное время прогностические карты эшелона полета. В тех случаях, когда прогнозы явлений SIGWX, перечисленные в пункте 9.1.3 а) 6), предоставляются в виде карт, они представляют собой действительные на фиксированное время прогностические карты слоя атмосферы, ограниченного эшелонами полета.

9.1.8 Прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах и погодных явлений SIGWX выше эшелона 100, требующиеся для осуществляемого эксплуатантом предполетного планирования и перепланирования в ходе полета, предоставляются сразу же после их получения и не позднее,

чем за 3 часа до вылета. Прочая метеорологическая информация, необходимая для осуществляемого эксплуатантом предполетного планирования и перепланирования в ходе полета, предоставляются как можно раньше.

9.1.9 В случае необходимости полномочный метеорологический орган государства предоставляющего обслуживание эксплуатантам и членам летного экипажа, координирует с полномочными метеорологическими органами других государств меры, направленные на получение от них необходимых сводок и/или прогнозов.

9.1.10 Эксплуатанты и члены летного экипажа снабжаются метеорологической информацией в том месте, которое устанавливается полномочным метеорологическим органом на основе консультаций с эксплуатантом, и в такое время, которое устанавливается по соглашению между метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.

Предполетным обслуживанием обеспечиваются лишь полеты, которые начинаются на территории соответствующего государства.

Порядок снабжения метеорологической информацией аэродрома, не имеющего метеорологического органа, устанавливается пол соглашением между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом.

9.2 Инструктаж, консультации и показ информации.

9.2.1 Брифинг и/или консультации предоставляются по запросу членам летного экипажа и/или другому летно-эксплуатационному персоналу. Их целью является предоставление самой последней имеющейся информации о текущих и ожидаемых метеословиях по маршруту предстоящего полета, на аэродроме предполагаемой посадки, запасных аэродромах и других соответствующих аэродромах для разъяснения и дополнения информации, содержащейся в полетной документации, и, если это согласовано с полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, вместо полетной документации.

9.2.2 Метеорологическая информация, используемая для проведения инструктажа, консультаций и показа, включает любые данные или все данные, перечисленные в п. 9.1.3.

9.2.3 Если метеорологический орган высказывает мнение об эволюции метеорологический условий в районе аэродрома, которое существенно отличается от включенного в полетную документацию прогноза по аэродрому. Необходимо обратить внимание членов летного экипажа на данное расхождение. Во время инструктажа та его часть,

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

которая касается расхождения, записывается и обеспечивается доступ эксплуатанту к записи.

9.2.4 Требующийся инструктаж, консультация, показа и/или оформление полетной документации обычно обеспечивается метеорологическим органом, обслуживающим аэродром вылета.

В тех случаях, когда на том или ином аэродроме такое обслуживание не производится, на основе соглашения между полномочным метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом принимаются меры, необходимые для удовлетворения требований со стороны членов летного экипажа. В особых случаях, например при необоснованной задержке, метеорологический орган, обслуживающий данный аэродром, осуществляет (или, если невозможно, организует) проведение повторного инструктажа, консультации и/или оформление полетной документации в соответствии с необходимостью.

9.2.4 *Рекомендация. Член летного экипажа или другое лицо, связанное с производством полетов, в отношении которого поступил запрос о проведении инструктажа, консультации и/или оформления полетной документации, должен явиться в метеорологический орган в такое время, которое согласовано между метеорологическим органом и соответствующим эксплуатантом. В тех случаях, когда местные условия аэродрома не позволяют проводить личный инструктаж, консультацию, метеорологический орган должен предоставлять такое обслуживание по телефону или с помощью других соответствующих средств электросвязи.*

9.3 Полетная документация.

9.3.1 Полетная документация, которая должна предоставляться, включает информацию, перечисленную в пп. 9.1.3 а) 1) и бб), с), е), ф) и, при необходимости г). Однако по согласованию между полномочным метеорологическим органом и заинтересованным эксплуатантом полетную документацию для полетов продолжительностью два (2) часа или менее после кратковременной промежуточной посадки или разворота ограничивают информацией, необходимой для эксплуатации, однако в полетной документации во всех случаях как минимум содержится информация, указанная в п. 9.1.3 б), с), е), ф) и, при необходимости г).

9.3.2 В тех случаях, когда становится очевидным, что метеорологическая информация, предназначенная для включения в полетную документацию, будет существенно отличаться от информации, предоставляемой для предполетного планирования и перепланирования в ходе полета, об

этом незамедлительно уведомляется эксплуатант и, по возможности, ему предоставляется уточненная информация по соглашению между эксплуатантом и соответствующим метеорологическим органом.

9.3.3 *Рекомендация. В тех случаях, когда необходимость внесения коррективов возникает непосредственно перед взлетом воздушного судна, когда документация была уже вручена, метеорологический орган должен по локальному соглашению направить необходимый корректив или обновленную информацию эксплуатанту или местному органу обслуживания воздушного движения для передачи на борт воздушного судна.*

9.3.4 Полномочный метеорологический орган сохраняет информацию, предоставленную членам летного экипажа, в печатной форме или в виде компьютерных файлов в течение по крайней мере 30 дней с момента ее выпуска. Эта информация предоставляется по запросу для проведения расследований или технических расследований авиационных происшествий и сохраняется для этих целей до их завершения.

9.4 Автоматические системы предполетной информации, предназначенные для проведения инструктажа, консультаций, планирования полетов и составления полетной документации.

9.4.1 В тех случаях, если метеорологический полномочный орган использует автоматизированные системы предполетной информации для предоставления и показа метеорологической информации эксплуатантам и членам летного экипажа в целях самостоятельного инструктажа, планирования полетов и составления полетной документации, предоставляемая и показываемая информация соответствует пунктам 9.1-9.3.

9.4.2 *Рекомендация. Автоматизированные системы предполетной информации, предоставляющие эксплуатантам, членам летного экипажа и другому заинтересованному авиационному персоналу унифицированный общий терминал доступа к метеорологической информации и данным служб аэронавигационной информации, должны устанавливаться в соответствии с соглашением между метеорологическим полномочным органом и соответствующим полномочным органом гражданской авиации или учреждением, которому данный полномочный орган передал полномочия на создание службы в соответствии с п. 3.1.1 с) Приложения 15.*

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

9.4.3 В том случае, когда автоматизированные системы предполетной информации используются для предоставления эксплуатантам, членам летного экипажа и другому заинтересованному авиационному персоналу унифицированного общего терминала доступа к метеорологической информации и данным служб аэронавигационной информации, соответствующий метеорологический полномочный орган сохраняет ответственность за управление качеством и общее руководство качеством метеорологической информации, предоставляемой с помощью таких систем.

9.5 Информация для воздушных судов, находящихся в полете.

9.5.1 Метеорологический орган снабжает метеорологической информацией, предназначенной для воздушных судов, находящихся в полете, соответствующий орган обслуживания воздушного движения, а также предоставляет ее в сообщениях D-VOLMET или в радиовещательных передачах VOLMET, как это определяется региональным аэронавигационным соглашением. Метеорологическая информация для планирования, осуществляемого эксплуатантом в интересах воздушных судов, находящихся в полете, предоставляется по запросу в соответствии с соглашением между полномочным метеорологическим органом или органами и соответствующим эксплуатантом.

9.5.2 Органы обслуживания воздушного движения снабжаются метеорологической информацией, предназначенной для воздушных судов, находящихся в полете, в соответствии с требованиями, изложенными в главе 10 Приложения 3.

9.5.3 Метеорологическая информация в сообщениях D-VOLMET или в радиовещательных передачах VOLMET передается в соответствии с требованиями главы 11 Приложения 3.

ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ВС МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ.

Метеорологическая информация, предназначенная для экипажей ВС, отвечает полетным требованиям в отношении времени, высоты полета и географической протяженности маршрута и должна быть достаточной для обеспечения полета до аэродрома посадки, где планируется получение новой информации. В тех случаях, когда на аэродроме первой посадки не может быть обеспечена информация для дальнейшего полета, она, по соглашению между полномочным метеорологическим органом и эксплуатантом, предоставляется экипажу на аэродроме вылета.

Обеспечение метеорологической информацией экипажей вылетающих ВС производится на основании суточных планов полетов, а отдельных полетов, не указанных в плане, на основании дополнительных заявок, подаваемых, не позднее 3 ч до планируемого времени вылета. Заявки должны содержать следующие сведения:

- а) планируемое время вылета;
- б) планируемое время прибытия на аэродром назначения;
- в) маршрут полета;
- г) запасные аэродромы (на расстоянии не более 2 часов полетного времени);
- д) эшелон или высота полета;
- е) тип полета (ПВП, ППП).

АМСГ без синоптической части обеспечивают информацией экипажи ВС. На аэродромах, где отсутствует АМСГ, необходимая для обеспечения вылетов информация запрашивается у метеорологического органа базового аэродрома начальником аэродрома вылета или непосредственно командиром ВС по имеющимся каналам связи. Метеорологическая информация, предназначенная для обеспечения экипажей ВС перед вылетом, включает сведения о ветре и температуре воздуха на высотах, об особых явлениях погоды по маршруту полета, метеорологические сводки, прогнозы по аэродромам вылета и посадки, запасным аэродромам, информацию SIGMET и AIRMET, донесения с борта (AIREP), которым располагает метеорологический орган.

Предполетная метеорологическая подготовка экипажей ВС включает получение экипажем необходимой информации о фактических и ожидаемых метеоусловиях по маршруту (району).

После прохождения предполетной метеорологической подготовки командир ВС расписывается, указывая бортовой номер ВС и время на копиях бланков с прогнозами, с которыми он был ознакомлен (или которые ему были вручены в форме полетной документации).

Информация, включаемая в полетную документацию, должна представляться в виде карт, таблиц или открытого текста с сокращениями. Прогнозы по аэродромам заносятся в документацию в кодовой форме TAF или открытым текстом с использованием сокращений и таблиц.

**МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

ЯВЛЕНИЯ ПОГОДЫ И ИХ СОКРАЩЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Сводка погоды

Морось	DZ
Дождь	RA
Снег	SN
Снежные зерна	SG
Ледяной дождь	PE
Град	GR
Ледяная или снежная крупа	GS
Туман	FG
Дымка	BR
Песок	SA
Пыль (обложная)	DU
Мгла	HZ
Дым	FU
Вулканический пепел	VA
Пыльные/песчаные вихри	PO
Шквал	SQ
Смерч	FC
Пыльная буря	DS
Песчаная буря	SS
Гроза	TS
Ливень	SH
Переохлажденные осадки	FZ
Низовая метель	BL
Низовой поземок	DR
Гряды тумана	BC
Частичный туман	PR
Слабый	FBL
Умеренный	MOD
Сильный	HVY

Информация SIGMET

а) на дозвуковых крейсерских эшелонах:

Гроза:	
-скрытая	OBSC TS
-в облачности	EMBD TS
-частые грозы	FRQ TS
-линия шквала	SQL TS
-скрытая с сильным градом	OBSC TS HVYGR
-в облачности с сильным градом	EMBD TS HVYGR
-частые грозы с сильным градом	FRQ TS HVYGR
-линия шквала с сильным градом	SQL TS HVYGR
Тропический циклон	TC(+ название)
Сильная турбулентность	SEV TURB











Сильное обледенение	SEV ICE
Сильное обледенение вследствие переохлажденного дождя	SEV ICE (FZRA)
Сильная горная волна	SEV MTW
Сильная пыльная буря	HVY DS
Сильная песчаная буря	HVY SS
Вулканический пепел (+ название вулкана)	VA
б) на околосзвуковых эшелонах и сверхзвуковых крейсерских эшелонах:	
Турбулентность:	
-умеренная турбулентность	MOD TURB
-сильная турбулентность	SEV TURB
Кучево-дождевые облака:	
-изолированные кучево-дождевые облака	ISOL CB
-случайные кучево-дождевые облака	OCNL CB
-частые кучево-дождевые облака	FRQ CB

Информация AIRMET















На крейсерских эшелонах ниже эшелона полета 100 (ниже эшелона полета 150 в горных районах):
Средняя скорость приземного ветра на обширном пространстве (свыше 60 км/ч) SFC WSPD (+ скорость ветра)
Видимость у поверхности земли на обширном пространстве менее 5000 м SFC VIS (+ видимость)
Грозы:
-изолированные грозы без града ISOL TS
-случайные грозы без града OCNL TS
-изолированные грозы с градом ISOL TSGR
-случайные грозы с градом OCNL TSGR
Затемненные горы MT OBSC

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

ЯВЛЕНИЯ ПОГОДЫ И ИХ СОКРАЩЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

Облачность:			Гроза
-разорванная с высотой нижней границы менее 300 м	BKN CLD		Тропический циклон
(+ высота нижней границы)			Линия сильного шквала
-сплошная с высотой нижней границы менее 300 м	OVC CLD		Умеренная турбулентность
(+ высота нижней границы)			Сильная турбулентность
-кучево-дождевые облака без грозы изолированные	ISOL CB		Горные волны
-кучево-дождевые облака без грозы случайные	OCNL CB		Слабое обледенение
-кучево-дождевые облака без грозы частые	FRQ CB		Умеренное обледенение
Обледенение умеренное	MOD ICE		Сильное обледенение
Турбулентность умеренная	MOD TURB		Обложной туман
Горная волна умеренная	MOD MTW		

Полетная документация

Облака:			Обложной туман
Перистые	CI		Град
Перисто-кучевые	CC		Извержение вулкана
Перисто-слоистые	CS		Морось
Высоко-кучевые	AC		Дождь
Высоко-слоистые	AS		Снег
Слоисто-дождевые	NS		Ливень
Слоисто-кучевые	SC		Низовая метель
Слоистые	ST		Сильная песчаная или пыльная мгла
Кучевые	CU		Обложная песчаная/пыльная буря
Кучево-дождевые	CB		Обложная мгла
Количество облаков (исключая CB):			Обложная дымка
Ясно (0/8)	SKC		Обложной дым
Мало (1/8 до 2/8)	FEW		Переохлажденные осадки
Рассеянные (3/8 до 4/8)	SCT		
Разорванные (5/8 до 7/8)	BKN		
Сплошная облачность (8/8)	OVC		
Количество облаков только CB:			
Отдельные	CB ISOL		
Случайные	CB OCNL		
Частые	CB FRQ		
Содержащие в слоях других облаков (включенные)	EMBD		
Стрелки с оперением:			
Стрелки указывают направление.			
Вымпелы указывают скорость.			
Вымпел - 93 км/ч, Перо - 18 км/ч,			
Половина пера - 9 км/ч.			

**МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ ЭКИПАЖЕЙ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ****ЯВЛЕНИЯ ПОГОДЫ И ИХ СОКРАЩЕННЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

	Холодный фронт
	Теплый фронт
	Фронт окклюзии
	Квазистационарный фронт
	Высокая тропопауза
	Низкая тропопауза
	Уровень тропопаузы
	Положение, скорость и уровень максимального ветра
	Линия конвергенции
	Уровень замерзания

ГРУППА СООБЩЕНИЯ СОСТОЯНИЯ ВПП

Информация о состоянии ВПП в кодированной форме передается в телеграммах сводки погоды METAR после прогноза типа TREND.

1. Первые две цифры - номер ВПП.
2. Третья цифра - условия покрытия ВПП.
3. Четвертая цифра - степень покрытия ВПП.
4. Пятая и шестая цифры - толщина покрытия.
5. Седьмая и восьмая цифры - коэффициент сцепления или эффективность торможения.

1. Номер ВПП - обозначаются как 09, 27, 30 и т. д. Если ВПП параллельные, то к номеру правой ВПП прибавить цифру **50**.

Например: левая - 27, правая - 77.

88 - информация дана для всех ВПП.

99 - информация является повторением предыдущего сообщения, другой не было.

2. Условия покрытия ВПП - обозначаются цифрами от 0 до 9.

- | | |
|---------------------------|---------------------------------------|
| 0 - сухо (чисто), | 5 - мокрый снег, |
| 1 - влажно, | 6 - слякоть, |
| 2 - мокро (вода местами), | 7 - лед, |
| 3 - иней или заморозь, | 8 - уплотненный, укатанный снег, |
| 4 - сухой снег, | 9 - замерзшие неровности снега, льда, |

/ - нет данных (в связи с уборкой, очисткой ВПП),

CLRD (clear) - чисто (используют вместо 3, 4, 5, 6 цифр в группе).

3. Степень покрытия ВПП - обозначается цифрами 1, 2, 5 и 9.

- | | |
|-----------------------|------------------------|
| 1 - менее 10% ВПП, | 5 - от 26 до 50% ВПП, |
| 2 - от 11 до 25% ВПП, | 9 - от 55 до 100% ВПП, |
- / - нет данных (в связи с очисткой ВПП и пр.)

4. Толщина покрытия - обозначается цифрами от 00 до 99.

- | | |
|------------------|-----------------------|
| 00 - менее 1 мм, | 91 - не используется, |
| 01 - 1 мм, | 92 - 10 см. |
| 02 - 2 мм | 93 - 15 см, |
| и т. д., | 94 - 20 см |
| 90 - 90 мм, | и т. д., |

/ - одна или более ВПП не работают из-за наличия снега, льда, слякоти или проведения очистки,

// - толщина покрытия не определена, или не измерена, или не влияет на эксплуатацию.

5. Коэффициент сцепления или эффективность торможения.

а) коэффициент сцепления - показывается цифрами, которые необходимо читать как десятые и сотые доли коэффициента сцепления, т. е:

- 15 - коэффициент сцепления от 0.15,
 28 - коэффициент сцепления 0.28,
 35 - коэффициент сцепления 0.35 и т. д.

б) эффективность торможения цифрами от 91 до 99.

- | | |
|----------------------|----------------------------|
| 91 - плохая, | 94 - средняя/хорошая, |
| 92 - плохая/средняя, | 95 - хорошая, |
| 93 - средняя, | 99 - ненадежное измерение, |

// - эффективность торможения не сообщена или ВПП не работает, или аэродром закрыт и т. д.

Примечания: 1. Если эффективность торможения различная по длине ВПП, то переда-

ГРУППА СООБЩЕНИЯ СОСТОЯНИЯ ВПП

ется или ее среднее значение, или, если необходимо, ее минимальное значение.

2. Если оборудование измерения торможения работает ненадежно, что может быть из-за наличия на ВПП мокрого снега, слякоти, рыхлого снега, показываются цифры 99.
3. Если к моменту передачи METAR ВПП не готова к приему ВС, в таком случае к повторяемой информации по этой ВПП к обозначению ВПП показываются цифры 99.

Примеры сообщений состояния ВПП:

1. 75520235 - ВПП 25 правая, покрыто мокрым снегом от 11 до 25% ВПП, толщина покрытия 2 мм, коэффициент сцепления 0.35;
2. 15//99// - ВПП 15 не работает в связи с очисткой;
3. 99450594 - повторяется предыдущее сообщение: на ВПП сухой снег, покрывающий от 26 до 50% ВПП, толщиной 5 мм, торможение от среднего до хорошего;
4. 88399/ - все ВПП покрыты сухим снегом, одна или несколько ВПП не работают, эффективность торможения не измерена;
5. 77CLRD - на ВПП 27 правой - чисто.

ДАЛЬНЯЯ РАДИОСВЯЗЬ И МЕТЕОИНФОРМАЦИЯ

Пункт передачи	Позывной	Частота	Время передачи		Вид информации	АЭРОПОРТЫ (последовательность передачи)
			Время работы	Период транс.		
БАКУ (Гейдар Алиев → Международный)	Баку- Волмет	114.100	к/с	Непрерывно	METAR TREND	Баку Тегеран Тбилиси Туркменбаши Ашгабат Алматы Бишкек Махачкала
ДНЕПРОПЕТРОВСК	Днепропетровск Волмет	126.450	к/с	Непрерывно	METAR TREND SIGMET (по Днепропетровскому РПИ)	Днепропетровск Донецк Ростов-на-Дону Киев (Борисполь) Одесса Симферополь Киев (Жуляны)
КИЕВ (Борисполь) →	Борисполь- Волмет	129.375	к/с	Непрерывно	METAR TREND SIGMET (по Киевскому РПИ)	Киев (Борисполь) Киев (Антонов) Львов Минск-2 Москва (Внуково) Москва (Шереметьево) Одесса Кишинев
ЛЬВОВ РСВМ →	Львов- Волмет	133.325	к/с	Непрерывно	METAR TREND SIGMET (по Львовскому РПИ)	Львов Ровно Ивано-Франковск Будапешт (Ферихеги) Черновцы Одесса Братислава Варшава Днепропетровск Киев (Борисполь)

ДАЛЬНЯЯ РАДИОСВЯЗЬ И МЕТЕОИНФОРМАЦИЯ

Пункт передачи	Позывной	Частота	Время передачи		Вид информации	АЭРОПОРТЫ (последовательность передачи)
МИНСК-2 РСВМ	Минск-Волмет	126.675	к/с	Непрерывно	METAR TREND SIGMET	Минск-2 Киев (Борисполь) Варшава Рига Москва (Шереметьево) Москва (Внуково) Франкфурт-на-Майне Гомель Санкт-Петербург (Пулково)
СИМФЕРОПОЛЬ РСВМ	Симферополь-Волмет	128.125	к/с	Непрерывно	METAR TREND SIGMET (по Симферопольскому РПИ)	Днепропетровск Кривой Рог Кишинев Николаев Москва (Шереметьево) Одесса Симферополь Стамбул Киев (Борисполь)

СРЕДСТВА МЕТЕОИНФОРМАЦИИ АЭРОПОРТОВ

Пункт	Позывной	F	T
БРЕСТ	Брест-Метео	118.225 рус 136.525 анг	п/п п/п
ВИТЕБСК	Витебск-Метео	126.525 рус 119.425 анг	п/п п/п
ГОМЕЛЬ	Гомель-Метео	124.475 рус 119.550 анг	к/с к/с
ГРОДНО	Гродно-Метео	126.175 рус 135.025 анг	п/п п/п
ЗАПОРОЖЬЕ	Запорожье-Метео	126.400	к/с
ИВАНО-ФРАНКОВСК	Франко-Метео	126.400	п/п
КРИВОЙ РОГ	Кривой Рог-Метео	125.875	к/с
ЛУГАНСК	Луганск- Метео	124.800	к/с
МИНСК	Минск 1-Метео	118.400 рус 135.775 анг	п/п п/п
МОГИЛЕВ	Могилев-Метео	126.200 рус 118.075 анг	п/п п/п
НИКОЛАЕВ	Николаев-Метео	134.900	п/п
→ ЧЕРНОВЦЫ	Черновцы-Метео	134.900	к/с

АВТОМАТИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ
ПОЛЕТНОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ АЭРОПОРТА (АТИС)

Пункт	РТС	F	T	Примечания
БАКУ (Гейдар Алиев Межд.)	УКВ	126.800	к/с	английский
➔ ГАБАЛА (Межд.)	УКВ	126.600	к/с	английский
ГЮМРИ (Ширак)	УКВ	128.700	п/п	
ГЯНДЖА (Межд.)	УКВ	119.250	к/с	русский/английский
ДОНЕЦК (Межд.)	УКВ	121.300	к/с	русский
➔		130.900	к/с	английский
ДНЕПРОПЕТРОВСК (Межд.)	УКВ	134.900	к/с	русский
➔		123.850	к/с	английский
ЕРЕВАН (Звартноц)	УКВ	119.500	к/с	
ЗАГАТАЛА	УКВ	127.025	к/с	русский/английский
КИЕВ (Борисполь Межд.)	УКВ	134.250	к/с	прилет/русский
		126.700	к/с	английский
	УКВ	119.425	к/с	вылет/русский
➔		125.950	к/с	английский
КИЕВ (Жуляны Межд.)	УКВ	126.800	к/с	русский
➔		127.475	к/с	английский
ЛЕНКОРАНЬ	УКВ	128.200	к/с	русский/английский
ЛЬВОВ (Межд.)	УКВ	124.700	к/с	русский
➔		128.700	к/с	английский
МИНСК 2	УКВ	135.850	к/с	русский
		128.850	к/с	английский
НАХИЧЕВАНЬ	УКВ	127.500	к/с	русский/английский
ОДЕССА (Межд.)	УКВ	124.800	к/с	русский
➔		133.100	к/с	английский
СИМФЕРОПОЛЬ (Межд.)	УКВ	127.200	к/с	русский
➔		122.150	к/с	английский
ТБИЛИСИ	УКВ	132.800	к/с	английский
ХАРЬКОВ (Основа Межд.)	УКВ	127.600	к/с	русский
		126.750	к/с	английский

СОДЕРЖАНИЕ

Правила и процедуры государств	Азербайджан-1
Правила и процедуры государств	Армения-1
Правила и процедуры государств	Беларусь-1
Правила и процедуры государств	Грузия -1
Правила и процедуры государств	Украина-1

1. ПАСПОРТ И ВИЗА

1.1. Въезд пассажиров в пределы Азербайджана и выезд из Азербайджана разрешается контрольно-пропускными пунктами пограничных войск при наличии действующих соответствующих документов на въезд и выезд.

1.2. Прибывающие пассажиры могут получить визу в а/п Баку.

1.3. При въезде в Азербайджан и выезде из Азербайджана каждый пассажир должен иметь действительный национальный паспорт с действительной визой Азербайджана или другое разрешение на въезд, если международными договорами, участником, которых является Азербайджан, не предусмотрен иной порядок.

1.4. В случае, если иностранное ВС доставит в Азербайджан пассажира с нарушением порядка, указанного в пп. 1.1 и 1.2, эксплуатант ВС обязан вывезти этого пассажира обратно с территории Азербайджана.

1.5. Посадка и/или высадка пассажиров в аэропорту осуществляется с разрешения контрольно-пропускных пунктов пограничных войск.

1.6. Въезд в Азербайджан и выезд из Азербайджана членов экипажей иностранных ВС производится на основании общих правил, изложенных в п. 1.3. если международными соглашениями, участником которых является Азербайджан, не предусмотрен иной порядок.

2. НАЗНАЧЕННЫЕ ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ

2.1. Гражданская авиация

State Civil Aviation Administration
Heydar Aliyev International Airport
AZ1044 Baku, Azerbaijan
Tel: (99412) 5985114, 4929098
Fax: (99412) 4374941

2.2. Метеорологическая служба

«Azeraeronavigation» Air Traffic
Department
Meteorological Service
Heydar Aliyev International Airport
AZ 1044 Baku, Azerbaijan
Tef: (99412) 4971693, 4971714
Fax: (99412) 4972758
AFS: UBBVYMYX, UBBVYMW0
Email: synoptic@azans.az,
sinoptik@meteo.baku.az

2.3. Таможенная служба

State Customs Committee
Inchaatchilar avenue 2
AZ 1073 Baku, Azerbaijan
Fax: (09412) 4981836

2.4. Иммиграционная служба

Ministry of National Security
Azizbekov avenue 2
AZ 1073 Baku
Azerbaijan
Tel: (99412) 4950491, 4925079, 4393590

2.5. Органы здравоохранения

Ministry of Healths
Zargapalan str, 212
AZ 1002 Baku
Azerbaijan
Tel: (99412) 4949484
Fax: (99412) 4975542

2.6. Аэронавигационные и аэродромные сборы

«Azeraeronavigation» Air Traffic
Department
Heydar Aliyev International Airport
AZ 1044 Baku
Azerbaijan
Tel: (99412) 4972719
Fax: (99412) 4971672
SITA: BAKADJ2, BAKANJ2
AFS: UBBBADXX, UBANZXZX
Email: office@azans.az

2.7. Расследование авиационных происшествий

«Azerbaijan Hava Yollari» Closed
Joint-Stock Company
Azadlig avenue 11
AZ 1000 Baku Azerbaijan
Tel: (99412) 4985093, 4984219
Fax: (99412) 4987493
AFS: UBBBYLYX

2.8. Аэропорт входа

"Airport Gate" Enterprise
Heydar Aliyev International Airport
AZ 1044 Baku
Azerbaijan
Tel: (99412) 4978117, 4972802
Fax: (99412) 4978117, 4972802
AFS: UBBBASDD
SITA: BAKGDJ2

3. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

3.1. В отношении инфицированных лиц, прибывших в Азербайджан, принимаются профилактические меры. В исключительных

исключительных случаях министр может сделать запрос на проведение специальной проверки. Лица, прибывшие из стран, где зарегистрированы случаи заболевания малярией, должны находиться под медицинским наблюдением согласно установленному порядку.

3.2. Во время проведения медико-санитарной проверки на борту ВС и после получения информации об инфицированном пассажире на борту специалист санитарно-карантинного контроля должен принять следующие меры:

- диагностировать первичные симптомы инфекционного заболевания;
- принять меры и подготовить комплексный план по предотвращению инфекционных и паразитических заболеваний, провести антиэпидемиологические мероприятия на основе плана по первичным действиям в случае подозрения на заболевание, контролируемое "Правилами санитарного контроля на территории Азербайджана";

- дать указания по транспортировке ВС и членов экипажа на санитарную стоянку для проведения следующих антиэпидемиологических мероприятий;

- немедленно изолировать инфицированных лиц с последующей их госпитализацией (если она необходима), произвести дезинфекцию;

- провести эпидемиологическую проверку членов экипажа и пассажиров для диагностирования инфекционных заболеваний, сделать необходимые анализы окружающей среды и людей с последующей лабораторной проверкой.

4. ВХОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

4.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.1.1. Международные полеты на/с территории Азербайджана или с ее пролетом регулируются правилами Азербайджана, относящимися к гражданской авиации. Эти правила в основном соответствуют стандартам и рекомендуемой практике, изложенным в Приложении 9 ИКАО.

4.1.2. ВС, прибывающие на территорию Азербайджана или вылетающие с его территории, должны выполнить первую посадку или последний вылет из международного аэропорта.

4.1.3. Эксплуатанты должны обеспечить на борту каждого ВС наличие следующих документов:

- a) свидетельство о регистрации ВС;
- b) сертификат летной годности;
- c) свидетельство эксплуатанта;
- d) общее руководство по выполнению полетов;
- e) РЛЭ;
- f) лицензия на радиооборудование;
- g) страховые свидетельства:
 - о страховой ответственности перед третьими сторонами,
 - на пассажиров,
 - на членов экипажа,
 - на ВС;
- h) бортовой журнал;
- i) навигационный журнал;
- j) карты, схемы маршрутов подхода;
- k) медицинский регистрационный журнал;
- l) документы на пассажиров и груз (если имеются);
- m) каждый член экипажа должен в каждом полете иметь действующее свидетельство члена экипажа с соответствующей отметкой о цели полета.

4.2. ПОЛЕТЫ ПО РАСПИСАНИЮ

4.2.1. Общее

4.2.1.1. Для выполнения международных полетов по расписанию на территорию Азербайджана или с пролетом его территории иностранными авиакомпаниями они должны отвечать следующим требованиям:

- a) государство авиакомпании должно быть одной из сторон Международного соглашения о транзитных воздушных перевозках и/или Международного соглашения о воздушных перевозках. Азербайджан – участник обоих соглашений;

- b) авиакомпания может выполнять такие полеты в соответствии с положениями двусторонних и многосторонних соглашений, в которых государство авиакомпании и Азербайджан являются договаривающимися сторонами, и авиакомпания требует получить разрешение на выполнение полетов в Азербайджан. Заявка на получение разрешения должна подаваться за 14 дней до полета в адрес:

"Azerbaijanairnavigation" Air Traffic Department
Heydar Aliyev International Airport
AZ 1044 Baku, Azerbaijan,
Тел.: (99412) 4972719/4971612/4972784
Факс: (99412) 4931256/4971672/4972784
AFTN: UBBUZXZX, UBBBZRZX,
SITA: BAKDTJ2, BAKANJ2
E-mail: office@azans.az, atm@azans.az,
permission.dept@azans.az.

4.2.1.2. Заявка должна соответствовать стандарту ИКАО.

4.2.1.3. Заявки на пролет территории Азербайджана транзитом не требуются. Эксплуатанты должны представлять на транзитные полеты повторяющиеся планы полета на бланке ИКАО (док. 4444 ИКАО) по указанному выше адресу.

4.2.2. Документы, необходимые для разрешения на вход/выход ВС

Для получения разрешения на вход ВС на территорию Азербайджана/выход с его территории эксплуатанты должны подать нижеперечисленные документы. Все эти документы должны быть представлены на стандартных бланках ИКАО, приведенных в соответствующих добавлениях к Приложению 9 ИКАО, на английском, французском, испанском или русском языке и заполнены от руки разборчивым почерком.

Подать службе	Генеральная декларация	Пассажирский манифест	Грузовой манифест
Таможенной	1	1	1
Иммиграционной	1	1	1
Санитарно-карантинной	1	1	1

Примечания:

1. На одном экземпляре генеральной декларации делается отметка, и таможенная служба его возвращает, что означает разрешение.

2. Если никакие пассажиры не входили на борт ВС и не высаживались с него, а также никакие товары не погружались и не выгружались с ВС, то нет необходимости представлять документы на ВС, за исключением генеральной декларации, которая подается вышеуказанным службам.

4.3. ПОЛЕТЫ ВНЕ РАСПИСАНИЯ

4.3.1. Процедуры

4.3.1.1. Чартерные полеты на территорию Азербайджана или с ее территории выполняются только по разрешению предприятия "Азербэронавигация", адрес см. в п. 4.2.1.1.

Заявка на получение разрешения должна подаваться в следующие сроки:

- для полетов с VIP персонами на борту – не позднее 5 дней до начала полета;
- для пассажирских полетов - не позднее 5 дней до начала полета;
- для полетов грузовых ВС - не позднее 5 дней до начала полета;
- для полетов с технической посадкой - не позднее 3 дней до начала полета;
- для полетов грузовых ВС, перевозящих опасные грузы - не позднее 14 дней до начала полета.

В заявку должна быть включена следующая информация:

- a) название и адрес авиакомпании;
- b) позывной;
- c) тип, национальная принадлежность и регистрационные знаки ВС;
- d) маршрут полета;
- e) аэропорты, в которых производилась посадка/высадка пассажиров, погрузка/выгрузка грузов;
- f) цель полета;
- g) фамилию, адрес и род занятий фрахтователя, если таковой имеется;
- h) для полетов бизнес авиации – информация о пассажирах (указать имя и фамилию).

4.3.1.2. Получать разрешение на транзитный полет без посадки не требуется.

4.3.2. Документы, необходимые для разрешения на вход/выход ВС

Те же, что и для полетов по расписанию (п.4.2.2).

4.4. ПОЛЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВС

4.4.1. На выполнение полета на территорию Азербайджана, на пролет его территории военными и другими государственными ВС должно быть получено предварительное разрешение. Запросы не его получение должны подаваться в Министерство иностранных дел Азербайджана не позднее 10 рабочих дней до даты полета:

Ministry of Foreign Affairs
Sh. Gurbanov Str. 4
AZ 1009 Baku, Azerbaijan
Тел.: (99412) 4926856,
Факс: (99412) 4988480.

5. АЭРОПОРТЫ ВХОДА/ВЫХОДА:

Баку (Гейдар Алиев) международный - UBVB,
Гянджа - UBBG,
Нахичевань – UBBN,
Габала – UBVBQ,
Загатала – UBBY,
Ленкорань – UBBL.

- Конец -

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

1. ПАСПОРТ И ВИЗА

1.1. Требуется, кроме граждан СНГ.

2. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ
ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

2.1. Прибывшим пассажирам нет необходимости представлять сертификат о вакцинации, за исключением случаев прибытия непосредственно из районов эпидемии холеры, желтой лихорадки, малярии, вирусной лихорадки и т. п. В таких случаях применяется санитарный карантин.

3. ВОЗДУШНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ
ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

3.1. Общее

3.1.1. Заявки на выполнение посадки должны быть направлены по следующему адресу:

General Department of Civil Aviation
at the Government of the Republic of

Armenia
Airport "Zvartnots", 0042, Yerevan
Republic of Armenia
Тел.: +37410 282066
Факс: +37410 285345
AFS: UDDDXZX, UDDUYAYX
SITA: EVNDDYA.

Международные полеты на/с территории Республики Армения, а также пролет ее территории должны регулироваться действующими правилами гражданской авиации, которые должны согласовываться со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, изложенными в Приложении 9.

3.1.2. ВС, прибывающие на территорию Республики Армения или вылетающие с ее территории, должны выполнить первую посадку или последний вылет из международного аэропорта.

3.1.3. Международные полеты иностранных ВС в воздушном пространстве Республики Армения осуществляются на основании и в соответствии с условиями:

- международных многосторонних договоров о воздушном сообщении с Республикой Армения;
- международных двусторонних соглашений Республики Армения о воздушных сообщениях, либо протоколов, подписанных между полномочными авиационными органами;
- специальных разрешений, выданных соответствующим полномочным органом Республики Армения.

3.2. Полеты по расписанию

3.2.1. Общее

3.2.1.1. Разрешение не требуется для полетов по расписанию, выполняемых в воздушном пространстве Армении без посадки в аэропортах Армении.

3.2.1.2. Во всех других случаях необходимо получить разрешение от Главного управления ГА Республики Армения (ГУГА РА).

3.2.1.3. Разрешение иностранным авиакомпаниям на полеты по расписанию на/с территории Республики Армения должно быть выдано ГУГА РА на основании положений двусторонних соглашений, протоколов или меморандумов о договоренности. Заявка на получение разрешения должна подаваться в ГУГА РА не позднее 30 дней до даты намеченного полета и содержать следующую информацию:

- ▶ Полное название эксплуатанта ВС (на официальном бланке авиакомпании), почтовый адрес, все номера контактных телефонов.
- ↳ Почтовый адрес Представительства эксплуатанта (организации, выполняющей представительские функции) в Республике Армения, имя и фамилия представителей, почтовые адреса и номера контактных телефонов.
- Тип (типы) ВС, данные о владельце ВС, государстве регистрации, национальной принадлежности и регистрационных знаках ВС, которые будут использоваться при выполнении указанных в заявке полетов.
- Маршрут полета, номер рейса с использованием трехбуквенного обозначения ИКАО, двухбуквенное обозначение IATA время проведения и частота полетов в неделю, используемые тарифы.
- Информация о запасных аэропортах/аэродромах.
- Доля собственности авиакомпании, принадлежащая иностранным инвесторам.

Кроме того, к заявке должны быть приложены копии следующих документов, заверенные представителями высшего руководства авиакомпании:

1. Уведомления о назначении правительством или соответствующими авиационными органами эксплуатанта для выполнения полетов по расписанию, посланное по дипломатическим каналам.

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

2. Сертификата эксплуатанта с приложениями или специальными дополнительными правилами полетов.
3. Разрешения на выполнение полетов по расписанию, указанное в заявке на эти полеты, выданное авиационными органами государства регистрации эксплуатанта на выполнение полетов по расписанию.
4. Программы мероприятий эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов.
5. Сертификатов летной годности и о регистрации, а также об уровне шума ВС, которые будут выполнять указанные в заявке полеты.
6. Свидетельств о страховании ВС, пассажиров, багажа, груза и ответственности перед третьей стороной;
7. Образцы документов на перевозку для данного полета (пассажирского билета, авиагрузовой накладной и т. п.) и используемых тарифов.
8. Расписания полетов.
9. Письменного согласия от компании "Armenian Airline", выполняющей полеты по данному маршруту или части этого маршрута, относительно частоты выполнения полетов, если только двусторонними соглашениями, протоколами или меморандумами о договоренности не предписано что-либо другое.
10. Проекта расписания полетов (согласно форме), согласованного с указанными в заявке конкретными аэропортами, которые будут использоваться для полетов по расписанию.

Заявка должна быть представлена подателем в письменной форме на армянском, русском или английском языке и быть утверждена ответственным лицом авиакомпании.

Заявки должны быть направлены в ГУГА РА по следующему адресу:

General Department of Civil Aviation
at the Government of the Republic of Armenia
Airport "Zvartnots", 0042, Yerevan
Republic of Armenia
Тел.: +37410 282066
Факс: +37410 285345
AFS: UDDDXZX, UDDUYAYX
SITA: EVNDDYA.

Кроме заявки и расписания ГУГА РА может потребовать другие необходимые документы.

3.2.2. Документы, необходимые для разрешения на вход/выход ВС

3.2.2.1. Для получения разрешения на вход ВС на территорию Республики Армения/выход с ее территории эксплуатанты должны подать нижеперечисленные документы. Все эти документы должны быть представлены на стандартных бланках ИКАО, приведенных в соответствующих добавлениях к Приложению 9 ИКАО, на армянском, английском, или русском языке и заполнены от руки разборчивым почерком. Такие документы не требуют никакой визы.

Подать службе	Ген. декларация.	Пасс.манифест	Груз.манифест
Агенту по наземному обл. ВС	0	1	1
Тамож.	1	0	1
Погран.	1	0	0
Санитарный и карантинный пост	1	1	1

Примечания:

1. На одном экземпляре генеральной декларации делается отметка, и таможенная служба его возвращает, что означает разрешение.
2. Если никакие пассажиры не входили на борт ВС и не высаживались с него, а также никакие товары не погрузались и не выгружались с ВС, то нет необходимости представлять документы на ВС, за исключением генеральной декларации, которая подается вышеуказанным службам.
3. Подается, если ВС прибывает в Республику Армения из пораженных зон или в случае пораженного ВС.

3.3. Полеты вне расписания

3.3.1. Процедуры

3.3.1.1. Полеты вне расписания (чартерные), выполняемые иностранными эксплуатантами, могут представлять собой как серию из двух и более полетов, так и разовый полет.

3.3.1.2. Для его получения разрешения на серию полетов вне расписания заявитель должен подать заявку ГУГА РА не позднее 14 дней до начала полетов вне расписания. Заявка должна быть представлена подателем в письменной форме на армянском, русском или английском языке и быть утверждена ответственным лицом иностранной авиакомпании или фрахтователя.

3.3.1.3. Заявка должна содержать следующую информацию:

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

1. Эксплуатант ВС (название/фамилия, местонахождение, все номера контактных телефонов). Полномочный представитель авиакомпании в РА (имя, фамилия, почтовый адрес, все номера контактных телефонов).
 2. Фрахтователь (фамилия, адрес, все номера контактных телефонов).
 3. Вид полета.
 4. Тип ВС, количество пассажирских мест, национальная принадлежность и регистрационные знаки ВС.
 5. Государство регистрации ВС.
 6. Маршрут полета
 7. Время проведения полетов вне расписания, количество рейсов, частота полетов.
 8. Дополнительные условия.
- 3.3.1.5. Кроме того, к заявке должны быть приложены следующие документы (все копии должны быть заверены ответственным лицом эксплуатанта):
- a. Копия сертификата эксплуатанта с характеристиками полета/изложением специальных, дополнительных правил по полета;
 - b. Копия выданной авиационным органом государства эксплуатанта разрешения (лицензии) на выполнение полетов по указанному в заявке маршруту, если выдача этих документов предусмотрена законодательством данного государства;
 - c. Копии сертификатов о регистрации и летной годности ВС, которые будут выполнять полеты по указанному в заявке маршруту;
 - d. Копии свидетельств о страховании/вторичном страховании ВС, пассажиров, багажа, груза и ответственности перед третьей стороной;
 - e. Копия подписанного с фрахтователем контракта по выполнению перевозок вне расписания;
 - f. Копия соглашения о всех видах наземной обработки ВС в аэропортах Армении;
 - g. Программа эксплуатанта по обеспечению безопасности полетов;
 - h. Информация о фрахтователе ВС (имя, фамилия, адрес и все номера контактных телефонов);
 - i. Информация о представителе или представительстве авиакомпании в Армении (имя, фамилия, почтовый адрес, все номера контактных телефонов, нотариально заверенная доверенность) – оригинал; оригинал рекомендаций по техническому обслуживанию ВС в аэропортах Армении;
 - j. Программа чартерных полетов.
- 3.3.1.6. Разовый полет вне расписания в/из Республику Армения может быть выполнен только по разрешению, выданному ГУГА РА.
- 3.3.1.7. Для получения разрешения на разовый полет вне расписания необходимо подать ГУГА РА заявку на бланке, содержащую нижеследующую информацию:
- a. Наименование/фамилия предприятия/эксплуатанта ВС и его адрес.
 - b. Трехбуквенный код ИКАО авиакомпании и номер рейса.
 - c. Государство регистрации ВС.
 - d. Тип и регистрационные знаки ВС.
 - e. Цель полета.
 - f. Маршрут полета (точки входа/выхода) в воздушном пространстве РА.
 - g. Аэродром вылета, аэродром посадки, аэродром назначения.
 - h. Загрузка ВС (количество пассажиров, количество и характер груза).
 - i. Дата и время выполнения полета.
 - j. Стандартное оборудование ВС.
 - k. Форма оплаты за обслуживание и государственных сборов, при безналичной оплате с указанием адреса плательщика, банк и номер счета".
- 3.3.1.8. К заявке должны быть приложены следующие документы:
- a. копия сертификата эксплуатанта;
 - b. копия выданной авиационным органом государства эксплуатанта лицензии на выполнение полетов по данному маршруту;
 - c. копия сертификатов о регистрации и летной годности ВС, которое будет выполнять полеты по данному маршруту;
 - d. копии свидетельств о страховании ВС, пассажиров, багажа, груза и ответственности перед третьей стороной.
- Примечание.* Копии всех документов должны быть нотариально заверены или утверждены полномочным представителем авиаперевозчика.
- 3.3.1.9. ГУГА РА может запросить дополнительные документы и другую информацию, кроме перечисленной выше.
- 3.3.1.10. Заявка должна быть представлена в письменной форме на армянском, русском или английском языке.
- 3.3.1.11. Подавать заявку должен эксплуатант ВС.
- 3.3.1.12. Эксплуатанты, намеревающиеся выполнять полеты вне расписания на/с территории Республики Армения, должны

ПРАВИЛА И ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

представить в ГУГА РА заявку на получение разрешения:

- на выполнение серии полетов вне расписания - не позднее 14 полных рабочих дней,
 - на выполнение разового полета вне расписания – не позднее 72 часов, -
- до намеченной даты полетов. Выданное разрешение должно действовать до конца дня, следующего за заявленной датой полета.

3.3.1.13. Заявка должна подаваться в ГУГА РА (адрес см. в п. 3.1.1)

3.3.1.14. На выполнение международных транзитных полетов гражданских ВС вне расписания без посадки в аэропортах РА получение разрешения не требуется.

3.3.1.15. Документы, необходимые для ВС, те же, что и указанные в п. 3.2.2.

3.4. ПОЛЕТЫ ГОСУДАРСТВЕННЫХ ВС

3.4.1. Для выполнения полетов государственных иностранных ВС, а также полетов ВС, связанных с перевозкой глав иностранных государств и правительств, необходимо представить заявку по дипломатическим каналам в Министерство иностранных дел Республики Армения, если только нет соглашения между РА и заинтересованным государством, предусматривающего что-либо другое:

Ministry of Foreign Affairs
Government House 2,
Republic Square, Yerevan-10,
Republic of Armenia,
Тел.: +37410 566962;
Факс: +37410 521796/543925.

4. АЭРОПОРТЫ ВХОДА

4.1. ВС, выполняющие полеты на территорию Республики Армения или с ее территории, должны совершить первую посадку или последний вылет из международного аэропорта.

4.2. Аэропорты входа:

Гюмри (Ширак), Степанаван, Ереван (Эребуни), Ереван (Звартноц).

- Конец -

1. ПАСПОРТ И ВИЗА

При въезде и выезде на/с территории Республики Беларусь каждый пассажир должен иметь действующий паспорт и визу для законного пересечения государственной границы, если только международными договорами, участницей которых Республика Беларусь является, не предусмотрено что-либо другое.

В случае, если ВС перевозит пассажиров с нарушением вышеуказанной процедуры, эксплуатант ВС должен будет вывезти этих пассажиров с территории Республики Беларусь за счет своей авиакомпании.

Транзитный проезд пассажиров через территорию Республики Беларусь разрешается при наличии действующих документов с транзитной визой, выданной дипломатической миссией или консульствами Республики Беларусь, если только законодательством или международными договорами Республики Беларусь не предусмотрено что-либо другое.

Транзитные визы не нужны пассажирам в следующих случаях:

- при перевозке пассажиров через территорию Республики Беларусь воздушным транспортом беспосадочными рейсами;
- при следовании пассажиров в а/п страны назначения ВС международных авиакомпаний с пересадкой в а/п Республики Беларусь и при наличии у пассажиров действительных документов на въезд в страну назначения и билета на ВС с подтвержденной датой вылета из а/п пересадки, если период пребывания пассажира на территории Республики Беларусь не превышает 24 часов, при условии, что пассажиры не имеют права покидать границы территории а/п, специально для них отведенной;
- гражданам государств, с которыми Республика Беларусь заключила межправительственные соглашения.

Члены экипажей ВС могут въезжать на/выезжать с территории Республики Беларусь, оставаясь в ее пределах при наличии у них действующих документов, предусмотренных международными договорами или другими законодательными актами Республики Беларусь, включая лицензию членов экипажа и генеральную декларацию.

Период временного безвизового пребывания членов экипажа ВС

иностранного государства на территории Республики Беларусь не должен превышать 15 дней с даты въезда.

2. ОТВЕТСТВЕННЫЕ ОРГАНЫ

Органом, осуществляющим государственное регулирование использования части воздушного пространства Республики Беларусь, определенного как маршруты ОВД, ТМА, СТР, АТЗ гражданских аэродромов является Департамент по авиации Министерства транспорта и связи Республики Беларусь (далее по тексту Департамент по авиации Республики Беларусь):

Aviation Department of the Ministry of
Transport and Communications of
The Republic of Belarus
4 Aerodromnaya St. Minsk
Republic of Belarus
Тел: +(375-17) 222-53-93
Факс: +(375-17) 222-77-28
AFS: UMMDMAXX
SITA: MSQFCXH
E-mail: sac@ivcavia.com

Органом, ответственным за управление воздушным движением в пределах FIR Минск является "Белаэронавигация":

BELAERONAVIGATSIA SOE
19 Korotkevicha St
Minsk 220039
Republic of Belarus
Тел: +(375-17) 222-52-20
Факс: +(375-17) 226-06-92
AFS: UMBCCDDXX
SITA: MSQBBAL
E-mail: office@ban.by

Органом, выдающим разрешение на использование воздушного пространства Республики Беларусь, является филиал "Белаэронавигации" Центр координации и управления полетами (Далее по тексту ЦКОП):

Flight Coordination and Control Centre
(FCCC)
4 Aerodromnaya St.
Minsk 220007
Republic of Belarus
Тел: +(375-17) 222-59-41
Факс: +(375-17) 222-79-54
AFS: UMMDYAYX
SITA: MSQFCXH
E-mail: rpl@fccb.by
E-mail: MSQFCXH@gmsmail.COM

3. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

В случае подозрения на инфекционное заболевание или любых данных о возможности угрозы для здоровья людей на борту командир ВС должен незамедлительно сообщить об этом органам УВД, чтобы информация об этом была направлена полномочному органу здравоохранения.

4. ВХОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВС Общие положения

Международные полеты в пределах воздушного пространства Республики Беларусь подразделяются на:

- полеты по расписанию,
- полеты вне расписания (разовые, частных ВС).

Международные полеты в пределах воздушного пространства Республики Беларусь должны выполняться только на основе полученного согласно нижеуказанным условиям разрешения:

- а) в соответствии с положениями международных договоров Республики Беларусь о воздушных сообщениях;
- б) в соответствии с разрешением на разовый полет, выданным Департаментом по авиации Министерства транспорта и связи Республики Беларусь (через ЦКОП/ФСС);
- в) в соответствии с разрешением на разовый полет, выданным на разовый полет через Министерство иностранных дел Республики Беларусь.

Полеты ВС без радиоборудования на борту в пределах воздушного пространства Республики Беларусь **запрещены**.

Полеты по расписанию

Полеты по расписанию в пределах воздушного пространства Республики Беларусь должны выполняться на основе международных договоров Республики Беларусь о воздушных сообщениях или соглашений между полномочными авиационными органами и производиться в соответствии с расписанием полетов, проект которого должен быть представлен на утверждение Департаментом по авиации Министерства транспорта и связи Республики Беларусь через ЦКОП **по форме 1** перечня повторяющихся планов полета (RPL).

Поля формы 1 должны быть заполнены согласно правилам заполнения RPL в

добавлении 2 "План полета" док. 4444 ATM/501, с обязательным указанием в графе O "Маршрут полета" и в графе Q «Примечания» следующей информации:

а) в графу O должно быть включено следующее:

- крейсерский эшелон и эшелон полета в воздушном пространстве Республики Беларусь;

б) в графу Q должно быть включено следующее:

- перечень навигационного и радиоборудования на борту ВС (согласно правилам заполнения п. 10 FPL);
- статус RVSM;
- расчетное истекшее время до входа в FIR Минск (EET/UMMV0000).

После рассмотрения RPL Департамент по авиации Министерства транспорта и связи Республики Беларусь принимает решение о выдаче разрешения на выполнение в воздушном пространстве Республики Беларусь полетов по расписанию, ФССС проинформирует заявителя об этом решении по сетям AFTN, SITA, по факсу или e-mail.

Если полет не выполняется в течение 24 часов после согласования времени вылета, а эксплуатант ВС не информирует об этом BELAERONAVIGATSIA SOE, разрешение на этот полет аннулируется, и эксплуатант ВС подает новую заявку на получение разрешения, как указано в п. 4.3. ниже.

При необходимости внесения долгосрочных изменений в расписание регулярных полетов (более чем для четырех полетов) его составитель должен представить на утверждение новый RPL не позже чем за 7 дней до даты вступления в силу запланированных изменений.

Примечания:

1. Форма 1 должна быть подана в адрес ФССС не позднее, чем за 14 дней до начала полетов, по сетям AFTN, SITA, по факсу или e-mail.

2. Информация о движении ВС (FPL, DLA, CHG, CNL, DEP, ARR, CPL, ALR, RCF и т. д.) должна направляться в BELAERONAVIGATSIA SOE и ФССС/ЦКОП по адресам:

UMMMZDZX и UMMDYAYX.

Если по любой причине полет переносится на более позднее время, податель плана полета должен сообщить об этом BELAERONAVIGATSIA SOE и ФССС/ЦКОП по адресам: UMMMZDZX и UMMDYAYX.

Полеты вне расписания

Полеты, не обеспечиваемые расписанием и выполняемые в воздушном пространстве Республики Беларусь, считаются полетами вне расписания (разовые полеты, полеты частных ВС).

Полеты вне расписания должны выполняться на основе разрешения, выданного по предварительному запросу.

Если существует двустороннее соглашение между авиакомпанией и ЦКОП, запрос на выполнение транзитного разового полета иностранного ВС/полета частного иностранного ВС по маршрутам ОВД должен быть направлен по адресам AFTN UMMMZDZX, UMMDYAYX (по форме FPL) не позже чем за час до планируемого времени вылета.

Запрос на выполнение разового полета иностранного ВС/полета частного иностранного ВС по маршрутам ОВД, а также в а/п (на а/д) Республики Беларусь должен быть подан филиал ЦКОП не позднее чем за 3 рабочих дня (исключая субботу, воскресенье и праздничные дни) до начала планируемого полета с 0700 до 1700 UTC **по форме 2**.

Запрос на выполнение разового полета иностранного ВС/полета частного иностранного ВС на гражданские а/д Республики Беларусь, не утвержденные для международных полетов, представляется в ЦКОП за 5 рабочих дней (исключая субботу, воскресенье и праздничные дни) до начала планируемого полета **по форме 2**.

Для выполнения международных полетов на а/д, не утвержденные для международных полетов, необходимо использовать экипаж лидирования. Иностранное ВС, выполняющее такой полет, должно выполнить посадку в международном а/п и взять на борт члена экипажа лидирования, и только после этого ВС будет разрешено продолжить полет до а/д назначения.

ЦКОП должен уведомить подателя запроса о согласованных условиях и особенностях полета.

Запрос на выполнение разового полета иностранного ВС/полета частного иностранного ВС должен быть подан ЦКОП на английском языке по форме 2 (в отдельных случаях ЦКОП может потребовать от подателя заявки и другую необходимую информацию, и подтверждение документов).

Разрешение на полет вне расписания (разовый полет, полет частного ВС) действительно в течение 24 часов, считая от ETD, указанного в разрешении.

Обработав заявку и приняв решение о выдаче заявки на выполнение полета вне расписания (разовый полет, полет частного ВС) ЦКОП сообщит подателю заявки номер разрешения.

Полеты ВС вне расписания в воздушном пространстве Республики Беларусь должны выполняться только на основании полученного от ЦКОП разрешения.

Номер разрешения необходимо указывать в поле 18 плана полета (FPL).

Заявки на выполнение полетов, поданные с нарушениями требований и сроков, могут быть не приняты.

Разрешения (согласования, подтверждения, одобрения) иностранным предприятиям на любые нерегулярные полеты, связанные с перевозкой коммерческой загрузки, формируемой на территории Республики Беларусь, не выдаются, если иное не предусмотрено двусторонними договоренностями с иностранными государствами.

Полеты ВС государственной авиации

Запросы на выполнение разового полета иностранного государственного ВС (связанного с перевозкой официальных лиц) и разового полета ВС экспериментальной авиации иностранных государств (включая полеты аэростатов, дирижаблей и т. п.) подаются по дипломатическим каналам через Министерство иностранных дел Республики Беларусь, если не определена другая процедура.

Вышеуказанный запрос должен быть подан по дипломатическим каналам в виде заявки по форме 2 за 5 рабочих дней (исключая субботу, воскресенье и праздничные дни Республики Беларусь) до начала запланированного полета;

Полеты со специальными целями

Полеты с целью оказания медицинской помощи, полеты по поиску и спасанию разрешаются выполнять без предварительного разрешения.

Примечание:

Информация о движении воздушных судов (FPL, DLA, CHG, CNL, DEP, ARR, RCF, ALR, RCF и т. д.) должна направляться в BELAERONAVIGATSIA SOE и ЦКОП по адресам: UMMMZDZX и UMMDYAYX.

5. АЭРОДРОМЫ ВХОДА/ВЫХОДА

- ▶ Брест (BREST, UMBB)
- Гомель (HOMIEL, UMGG)
- Гродно (HRODNA, UMMG)
- Минск 1 (MINSK 1, UMMM)
- Минск 2 (MINSK 2, UMMS)
- Могилев (MAHILIOU, UMOO)
- ↳ Витебск (VICIEBSK, UMII)

- Конец -

1. ПАСПОРТ

Требуется, за исключением случаев, когда международные договоры, участником которых является Грузия, оговаривают что-либо другое.

2. ВИЗА

Требуется, за исключением транзитных пассажиров, которые соответствуют следующим требованиям:

- являются пассажирами беспосадочного транзитного рейса; или
- являются гражданами государства, подписавшего с Грузией соответствующие межгосударственные соглашения.

Прибывшие пассажиры, а также транзитные пассажиры, следующие через территорию Грузии с одной остановкой, могут получить визу в а/п Тбилиси.

3. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Для пассажиров, прибывших из районов эпидемии, необходим международный сертификат о прививке против холеры, чумы, желтой лихорадки.

4. ВХОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВС Уполномоченные органыАдминистрация ГА

Georgian Civil Aviation Agency
Tbilisi International Airport
Tbilisi 0158
Georgia

- Тел./Факс: +995 32 256 40 51
AFTN: UGGUZDZX, UGGUPPXX
E-mail: cds@gcaa.ge

Общие положения

Международные полеты иностранных ВС в воздушном пространстве Грузии осуществляются на основании и в соответствии с условиями:

- международных договоров Грузии о воздушных сообщениях;
- специальных разрешений на выполнение разовых полетов, выдаваемых Агентством ГА Грузии;
- специальных разрешений на выполнение разовых полетов, оформляемых через МИД Грузии.

Разрешение требуется для всех ВС, планирующих выполнение полетов в воздушном пространстве Грузии.

Разрешение не требуется для полетов по расписанию и вне расписания, выполняемых в воздушном пространстве

Грузии без посадки в аэропортах Грузии. Согласно Doc 4444 ИКАО для получения разрешения на транзитный полет достаточно за 30 мин до вылета представить план полета (FPL).

Полеты по расписанию

Для выполнения коммерческих полетов по расписанию авиакомпании должны представить: расписание полетов по форме "R" в четырех экземплярах, повторяющийся план полета (RPL) в трех экземплярах, а также соответствующие документы, подтверждающие право на выполнения таких полетов, - не позднее чем за 15 дней до начала полетов.

Аналогичный порядок применяется при необходимости внесения изменений в ранее утвержденное расписание полетов. Разовое изменение расписания полетов производится по предварительному запросу авиапредприятия, который должен быть направлен на рассмотрение Администрации ГА Грузии не позднее, чем за 5 рабочих дней до начала полета на грузинском, английском или русском языке по следующим каналам связи:

Georgian Civil Aviation Agency
Tbilisi International Airport
Tbilisi 0158
Georgia

- Тел./Факс: +995 32 256 40 51
AFTN: UGGUZDZX, UGGUPPXX
E-mail: cds@gcaa.ge

а также по адресу:

SAKAERONAVIGATSIA Ltd.
Air Traffic Service/ACC
TBILISI/Tbilisi Airport

- 0198 Tbilisi, Georgia
AFTN: UGGGZRZX
Тел.: +995 32 274 42 55/42 04
Факс: +995 32 274 43 34
E-mail: aftm@aimav.ge

Документы для входа/выхода ВС

Для получения разрешения на вход ВС на территорию Грузии/выход с ее территории эксплуатанты должны представить ниже перечисленные документы. Все эти документы должны быть представлены на стандартных бланках ИКАО, приведенных в соответствующих добавлениях к Приложению 9 ИКАО, на английском или русском языке и заполнены от руки разборчивым почерком.

	Генеральная декларация	Пассажиры и	Грузовой манифест
Таможенная служба	1	1	1
Иммиграционная служба	1	1	1
Санитарно-карантинная служба	1	1	1

Если никакие пассажиры не входили на борт ВС и не высаживались с него, а также никакие товары не погружались и не выгружались с ВС, то нет необходимости представлять документы на ВС, за исключением генеральной декларации, которая подается вышеуказанным службам.

Полеты вне расписания

Для получения разрешения на полет вне расписания заявка подается в Агентство ГА Грузии не позже, чем за 5 рабочих дней до даты вылета в период 0500-1300 (UTC) ежедневно, кроме субботних, воскресных и праздничных дней.

Заявка должна содержать следующее:

- Наименование авиапредприятия (трехбуквенный код ИКАО), государство регистрации и адрес;
- Тип и модификация ВС, его коммерческая вместимость и максимальный взлетный вес (MTOW);
- Регистрационные знаки основного и резервного ВС, сведения о владельце (эксплуатанте или арендаторе) ВС;
- Фамилия командира, количество членов экипажа ВС и их гражданство;
- Цель полета, организации (лица) в Грузии, заинтересованные в предстоящем полете;
- Категория полета: правительственный (указать титул и фамилию главы делегации), специальный, чартерный, технический и т. п.
- Номер рейса, радиотелефонный или радиотелеграфный позывной ВС;
- Загрузка ВС (количество пассажиров, груза, его характер);
- Дата, график полета (UTC), с указанием пунктов коммерческих и технических посадок, количества топлива, необходимого для дозаправки в аэропортах Грузии;
- Воздушные трассы, пункты и расчетное время входа и выхода в/из воздушного пространства Грузии;
- Наименование страховой компании, ее адрес и номер страхового полиса, с

указанием объема страховой ответственности перед третьей стороной на поверхности;
 l) Форма оплаты услуг и государственных сборов с указанием банка и номеров счетов.

На каждую заявку Агентство ГА Грузии выдает один номер разрешения, который действителен в течение 24 часов от указанной в заявке даты выполнения полета.

Номер разрешения должен быть указан в пункте 18 плана полета.

Документы для входа/выхода ВС

Те же, что и для выполнения полетов по расписанию.

Полеты государственных ВС

Заявки на разовые полеты иностранных ВС, связанные с перевозками глав иностранных государств и правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, а также разовые полеты военных и государственных ВС оформляются по дипломатическим каналам через МИД Грузии, содержат те же сведения, что для полетов вне расписания (выше) и подаются не менее, чем за 5 рабочих дней (кроме субботних, воскресных и праздничных дней) до начала полета.

5. АЭРОПОРТЫ ВХОДА/ВЫХОДА

Полеты иностранных ВС в воздушном пространстве Республики Грузия производятся только по международным воздушным трассам и только в международные аэропорты:

- ✈ - БАТУМИ (UGSB);
- КУТАИСИ/Копитнари (UGKO);
- ✈ - ТБИЛИСИ/Тбилиси (UGTB).

6. СПЕЦИАЛЬНЫЕ УВЕДОМЛЕНИЯ

Экипаж лидирования

Когда необходимо выполнить полет в аэропорт внутренних воздушных линий, закрытый для международных полетов, необходимо первую посадку и последний вылет выполнять из аэропорта, открытого для международных полетов.

Кроме того, такой полет должен проходить в сопровождении экипажа лидирования (штурмана-лидирующего) Грузии на борту иностранного ВС (это относится и к ВС стран СНГ).

←

- Конец -

1. ПАСПОРТ

Требуются национальные паспорта или заменяющие их документы, а также официальные приглашения.

Вместо паспорта и визы принимаются сертификаты членов экипажей ВС, выполняющих регулярные полеты, при условии, что экипаж не собирается покинуть аэропорт или пределы ближайших городов и вылетит с территории Украины этим же ВС или обычным регулярным рейсом. Это правило действует также и для экипажа, прибывшего другим видом транспорта для посадки на свое ВС.

2. ВИЗА

Требуется, за исключением граждан государств, имеющих с Украиной соглашение о безвизовом въезде-выезде на взаимной основе.

3. ТРЕБОВАНИЯ ОРГАНОВ ЗДРАВООХРАНЕНИЯ

Пассажирам, прибывшим непосредственно из районов эпидемии особенно опасных заболеваний, необходим действительный сертификат о прививке. Пассажиры, не имеющие такого сертификата, будут помещены в медицинское учреждение или находиться под медицинским наблюдением в течение всего инкубационного периода.

4. ВХОДНЫЕ ТРЕБОВАНИЯ ДЛЯ ВС

4.1. ПОЛНОМОЧНЫЕ ОРГАНЫ

Администрация ГА

1. Государственный орган, ответственный за использование воздушного пространства:

State Aviation Administration

AFTN: UKKAYAYD

E-mail: netty@avia.gov.ua

Fax: (380-44) 351-84-01, 351-92-92

Tel.: (380-44) 351-84-01, 351-84-91

Postal address:

Peremohy ave., 14

Kyiv, Ukraine, 01135

Часы работы: 0700-1600 ежедневно, кроме субботних, воскресных и праздничных дней.

2. Государственный орган, ответственный за обеспечение обслуживания воздушного движения:

Ukrainian State Air Traffic Services

Enterprise (UkSATSE)

AFTN: UKKRDUXX

Fax: (380-44) 246-20-73

Tel.: (380-44) 351-87-09, 235-21-10

Postal address:

P.o. box 173

Airport Boryspil', Boryspil'-7

Kyiv region, Ukraine, 08307

Telex: 631307 UKATS UX

Часы работы: 0700-1600 ежедневно, кроме субботних, воскресных и праздничных дней.

4.2. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

4.2.1. Все международные полеты на территорию, с территории или над территорией Украины регулируются действующими правилами и законодательством Украины.

Эти правила, в основном, отвечают стандартам и рекомендованной практике, содержащимися в Приложении 9 к Конвенции ИКАО.

4.2.2. Все ВС, осуществляющие международные полеты на территорию или вылетающие с территории Украины, должны осуществить первую посадку на или последний взлет с международного аэродрома, где есть таможенная, иммиграционная, карантинная и пограничная службы.

4.2.3. Полеты иностранных авиакомпаний на другие аэродромы Украины должны выполняться с украинским штурманом на борту, за исключением авиакомпаний стран участниц-содружества независимых государств.

4.2.4. Разрешение на выполнение международных полетов в воздушном пространстве Украины выдается Государственной Авиационной Администрацией.

4.3. ПОДАЧА ПРЕДВАРИТЕЛЬНОЙ ИНФОРМАЦИИ

4.3.1. С целью ускорения и упрощения процедур пограничного и таможенного оформления все авиаперевозчики, которые выполняют международные рейсы в аэропорты Украины с целью перевозки пассажиров, их багажа и/или груза за плату и/или по найму, обязаны предоставлять предварительную информацию.

4.3.2. Авиаперевозчик или уполномоченное им лицо сразу после отправления рейса из а/п вылета, но не позднее 30 мин до посадки ВС в а/п Украины, предоставляет предварительную информацию о пассажирах, перевозимых на ВС, Государственной пограничной службе и Государственной таможенной службе Украины.

4.3.3. Информация предоставляется по каждому международному рейсу, на котором осуществляется перевозка пассажиров и который выполняется в аэропорты Украины.

4.3.4. Информация передается путем передачи стандартного сообщения IATA из а/п вылета в адрес SITA KBPBRXN без применения электронной цифровой подписи.

4.3.5. Информация должна содержать следующие данные:

- номер рейса;
- код перевозчика;
- дату и время вылета ВС;
- фамилию, имя и пол пассажира;
- гражданство;
- дату, месяц, год рождения;
- серию и номер паспорта.

4.4. ПОЛЕТЫ ПО РАСПИСАНИЮ

4.4.1. Общие положения

4.4.1.1. Регулярные международные полеты, осуществляемые иностранными авиакомпаниями на территорию Украины или совершающие техническую посадку на территории Украины, могут выполняться при соблюдении таких требований:

- государство авиакомпании принимает участие в международных соглашениях гражданского авиационного транспорта, в которых участвует Украина;
- авиакомпания должна иметь право выполнять полеты согласно положениям двусторонних или многосторонних соглашений, в которых государства иностранных авиакомпаний и Украина участвуют;
- авиакомпания должна иметь специальное разрешение на посадку ВС от Государственной Авиационной Администрации.

4.4.2. Требования к документам для оформления ВС

4.4.2.1. Эксплуатанты иностранных ВС по прибытии на и при отправлении с территории Украины должны предоставить на контроль бортовые документы, указанные в статье 29 Чикагской конвенции.

Все документы должны соответствовать стандартному формату ICAO, приведенному в соответствующих добавлениях к Приложению 9 ICAO, на украинском, английском и/или русском языках. Визы к таким документам не требуются.

4.4.2.2. Генеральная декларация предъявляется в 4-х экземплярах. Один утвержденный экземпляр генеральной декларации таможен возвращает, что означает осуществление таможенного контроля.

4.4.3. Порядок предоставления эксплуатантам разрешений на выполнение международных регулярных полетов с вылетом (прилетом) из Украины (в Украину)

4.4.3.1. Для утверждения расписания на выполнение международных регулярных полетов в Украину (из Украины) иностранный эксплуатант направляет в Госавиаадминистрацию заявку в произвольной форме с полной характеристикой авиационных перевозок.

Дополнительно к заявкой предоставляются такие документы:

- документ, свидетельствующий о государственной принадлежности эксплуатанта;
- документ, который свидетельствует об основателях и совладельцах авиакомпании;
- копию сертификата эксплуатанта или документ, который его заменяет;
- копии регистрационных удостоверений на ВС;
- копию сертификата летной годности на каждое ВС;
- копии договоров и полисов обязательного страхования (перестрахования) ответственности перед пассажирами, третьими лицами и собственниками груза.
- программу авиационной безопасности и организационно-распорядительные документы по вопросам авиационной безопасности, которые согласованы с Госавиаадминистрацией.

4.4.3.2. Заявка присылается не позднее, чем за 45 календарных дней до начала запланированных полетов, если другой срок не предусмотрен межправительственными соглашениями о воздушном сообщении.

До отправления заявки в Госавиаадминистрацию эксплуатант обязан согласовать "слоты", техническое, коммерческое и прочие виды обслуживания с аэропортом запланированной посадки (вылета) ВС.

Заявка направляется в адрес:

► Air Services and Licensing Department
Prospekt Peremogy 14
01135 Kyiv, Ukraine;

Тел.: (380-44) 351-53-21, 351-52-92

Факс: (380-44) 351-53-21

SITA: IEVYAPS

AFTN: UKKAYAYF, UKKAOOXX

E-mail: schedule@avia.gov.ua

Часы работы: ежедневно 0700-1600, кроме SAT, SUN и HOL.

↳ 0600 – 1500 летний период

Иностранцам эксплуатантам при выполнении регулярных рейсов в международный

аэропорт Киев/Борисполь право ночной стоянки в период с 0000 до 0600 местного времени может быть предоставлено при наличии договоренностей по этому поводу между авиационными властями Украины и соответствующего иностранного государства.

4.4.3.3. В случае внесения эксплуатантом изменений в расписание движения, последние должны быть утверждены Госавиаадминистрацией.

При этом информация относительно изменения частоты движения направляется на утверждение не позднее чем за 15 календарных дней до введения изменений.

4.4.3.4. Госавиаадминистрация направляет эксплуатанту-заявителю сообщение об утверждении расписания не позднее чем за 20 дней, а при изменении расписания не позднее чем за 7 дней до начала запланированных полетов.

4.4.3.5. На основании утвержденного Госавиаадминистрацией расписания движения эксплуатанты направляют RPLs в IFPS Евроконтроля.

4.4.3.6. При использовании альтернативного маршрута на регулярный полет эксплуатант должен подать в IFPS Евроконтроля FPL.

4.4.4. В случае необходимости выполнения дополнительного рейса (одноразового)

4.4.4.1. Иностранный эксплуатант присылает заявку в Госавиаадминистрацию, которая не позднее 1600 местного времени накануне дня выполнения полета информирует эксплуатанта о принятом решении.

4.4.4.2. Эксплуатанты имеют право выполнять международные регулярные полеты в Украину только после получения подтверждения от Госавиаадминистрации об утверждении расписания и подтверждения от IFPS Евроконтроля о получении перечня RPLs (FPLs).

4.5. ПОЛЕТЫ ВНЕ РАСПИСАНИЯ

4.5.1. Порядок получения разрешения на выполнение полетов вне расписания

4.5.1.1. Для выполнения в/из Украину нерегулярных (чартерных) полетов с целью:

- грузовых перевозок, которые выполняет авиакомпания, зарегистрированная в государстве грузоотправителя (грузополучателя), если это обусловлено контрактом;
- одноразового полета по перевозке до 15 пассажиров (подписание контрактов) включительно или до двух тонн груза;

- перевозки "специализированной группы" пассажиров в/из Украину из страны регистрации авиаперевозчика;

- перевозки гуманитарных грузов в Украину в соответствии с решением Кабинета Министров Украины;

- серии чартерных рейсов по маршрутам, по которым не выполняются регулярные рейсы;

- перевозки изделий в ремонт на предприятия промышленности или ремонтные предприятия Украины;

- перевозки запасных частей, двигателей для собственных потребностей;

- ремонта, технического обслуживания, модифицирования ВС;

- технической посадки в аэропортах Украины;

- обеспечения работ по ликвидации стихийного бедствия, поисково-спасательных, санитарных, авиационных работ - эксплуатант присылает в Госавиаадминистрацию заявку на английском или на русском языке в адрес:

► Flight Coordination Department (FCD)

Тел.: (380-44) 351-53-43

Факс: (380-44) 351-75-40

(380-44) 351-56-48

SITA: IEVCAPS

E-mail: ckrp@avia.gov.ua

Часы работы:

Ежедневно 0700-1900

↳ Летний период 0600-1800

или подает ее по дипломатическим каналам (через МИД Украины) на английском или на русском языке.

Выполнение чартерных рейсов иностранными авиаперевозчиками с коммерческой целью из пунктов на территории Украины и в пределах ее территории разрешается только в случаях отказа украинских авиаперевозчиков от этой перевозки и по согласованию с Госавиаадминистрацией.

4.5.1.2. Заявка на выполнение международного нерегулярного рейса подается эксплуатантом не позднее чем за:

- пять рабочих дней – для полетов с коммерческой целью;

- пять рабочих дней – для полетов ВС, на которых выполняется перевозка грузов военного назначения и грузов с опасными свойствами;

- пять рабочих дней – для полетов с официальными делегациями, а также государственных ВС;

- три рабочих дня – при выполнении полетов во внутренние аэропорты;

- три рабочих дня – для частных полетов;
- три рабочих дня – для полетов без коммерческих прав;
- один рабочий день – для полетов без коммерческих прав с посадкой в международных аэропортах при выполнении их на ВС вместимостью до 15 пассажирских кресел;
- два часа – для срочных: санитарных, поисково-спасательных полетов.

4.5.1.3. В заявку следует включать следующую информацию в приведенной последовательности:

A. Название и реквизиты авиакомпании, которая выполняет полет (адрес, телефон, факс).

B. Тип ВС, максимальный взлетный вес (MTOW), регистрационный номер (позывной).

C. Дата вылета, номер рейса (опознавательный индекс ВС), последний аэропорт перед входом в воздушное пространство Украины и расчетное время вылета.

D. Дата прилета, международный аэропорт первой посадки в Украине и расчетное время прибытия.

E. Точка входа в РПИ Украины и маршрут до первого международного аэропорта посадки в Украине.

F. В случае выполнения полета в границах РПИ Украины:

- дата, номер рейса (опознавательный индекс ВС), аэропорт отправления и расчетное время отправления, аэропорт прибытия и расчетное время прибытия.

G. Маршрут полета в РПИ Украины.

H. Дата, номер обратного рейса (опознавательный индекс ВС), аэропорт и расчетное время вылета из Украины.

I. Точка выхода из РПИ Украины, маршрут полета в границах РПИ Украины.

J. Аэропорт первой посадки за пределами Украины и расчетное время посадки.

K. Цель полета, загрузка, которая планируется по участкам маршрута: количество пассажиров, статус пассажиров (если делегация – кто принимает/отправляет, тел., факс); характер груза, количество (если чартер – грузоотправитель/грузополучатель, тел., факс); за оплату или по найму.

L. Информация относительно страхового полиса обязательного страхования ответственности перед третьими лицами.

M. Вооружение, фотоаппаратура и прочие военные устройства на борту ВС.

N. Дополнительная информация.

O. Фамилия ответственного лица, контактный телефон, факс.

Примечание: Госавиаадминистрация может дополнительно запросить любую интересующую ее информацию по планируемому рейсу.

4.5.2. Заявка на выполнение нерегулярных полетов с официальными делегациями, государственных ВС, а также перевозка грузов военного назначения и опасных грузов или товаров двойного использования направляется иностранным эксплуатантом по дипломатическим каналам путем передачи ноты в Министерство иностранных дел Украины в установленные сроки.

4.5.2.1. При планировании выполнения рейсов с главами держав (правительств), для установления режима использования воздушного пространства Украины и обеспечения рейса в аэропортах назначения в заявке дополнительно указываются:

- фамилия командира корабля, его метео-минимум, количество членов экипажа;
- запланированный эшелон полета при входе (выходе) в РПИ Украины, крейсерская скорость, высота и время пролета пунктов обязательных донесений;
- запасные аэродромы;
- количество пассажиров;
- необходимость размещения экипажа в отеле аэропорта, его транспортного обслуживания;
- необходимость заправки горючим и заказ бортового питания.

4.5.2.2. При перевозке грузов военного назначения, грузов с опасными свойствами или товаров двойного использования в заявке отмечаются дополнительно:

- наименование грузоотправителя, грузополучателя с указанием их адресов, телефонов, факсов;
- информация о грузе: наименование, характер (в том числе в соответствии с его международной классификацией по списку ООН), количество, вид упаковки и вес груза, реквизиты контрактов на его поставку;
- номер и дата разрешения Госэкспортконтроля Украины, выданного экспортеру/импортеру на право международной передачи товаров военного назначения;
- номер и дату соответствующего письменного разрешения Госэкспортконтроля Украины о возможности использования авиакомпании для сопутствующей доставки товаров военного назначения;

- название страховой компании с указанием вида и размера страхования груза.

4.5.2.3. Срок действия выданного эксплуатанту разрешения на прилет (вылет) не превышает 48 часов от времени запланированного вылета. Номер полученного разрешения указывается в п. 18 FPL.

4.4.2.3.1. Информация о любых изменениях данных плана полета, в том числе о переносе вылета на следующие сутки, должна быть сообщена как можно раньше. Дополнительно сообщения направляются в адрес Укразроцентра (UKKKZDZX) и Госавиаадминистрации (UKKACAXX, UKKACGXX).

4.5.2.4. Первая посадка ВС эксплуатантов стран-участниц содружества независимых государств (СНГ), эксплуатантов других государств, которые прибывают в Украину, возможна только в международном аэропорту.

4.5.2.4.1. При выполнении полетов в аэропорты Украины, не имеющие статуса международных, эксплуатант обязан выполнить посадку в одном из международных аэропортов, принять на борт украинского штурмана-навигатора (лидировщика) для выполнения дальнейшего полета в воздушном пространстве Украины. Фамилия украинского штурмана-навигатора (лидировщика) указывается в разрешении Госавиаадминистрации.

4.5.2.4.2. При необходимости выполнения срочного санитарного полета, дополнительно в заявке указывается:

- фамилия больного, который перевозится на самолете;

- название, адрес и номер телефона медицинского учреждения, в которое направляется пациент.

4.5.2.4.3. В случае прибытия в Украину частного иностранного ВС на время более двух суток оператору в заявке, оформленной согласно соответствующим требованиям, необходимо указать дополнительно информацию:

- по приглашению какой организации прибывает ВС, ее отношение к гражданской авиации Украины;

- место базирования ВС;

- порядок всех видов обеспечения полетов (метеобеспечения, поиска и спасания, УВД, охраны ВС, авиационной безопасности и другие).

В случае выполнения полета в коммерческих целях оператору вместе с заявкой нужно представить заверенную копию ли-

цензии, которая соответствует цели прибытия.

4.5.3. Транзитные полеты

4.5.3.1. Порядок предоставления иностранным эксплуатантам разрешений на выполнение международных регулярных транзитных полетов без посадки и с технической посадкой в аэропортах Украины.

- Для выполнения регулярных международных транзитных полетов через воздушное пространство, ответственность за обслуживание воздушного движения в котором несет Украина, эксплуатант должен направить через IFPS Евроконтроля в Укразроцентр планы полетов в форме RPL в соответствии с требованиями ИКАО не позднее, чем за 14 календарных дней.

- При изменении расписания эксплуатант должен направить через IFPS Евроконтроля в Укразроцентр планы полетов в форме RPL в соответствии с требованиями ИКАО не позднее чем за 7 календарных дней до начала запланированных полетов.

- В перечнях RPL могут быть указаны альтернативные маршруты полета. В случае использования альтернативного маршрута эксплуатант должен отметить соответствующий RPL путем подачи сообщения CNL в IFPS Евроконтроля не позднее 3 часов до начала полета. После отмены RPL эксплуатант должен отправить FPL в IFPS Евроконтроля не позднее чем за 1 час до расчетного времени уборки колодок.

4.5.4.2. Эксплуатант может выполнять транзитные регулярные полеты в воздушном пространстве, ответственность за обслуживание воздушного движения в котором несет Украина, лишь после подтверждения IFPS Евроконтроля о получении RPL (FPL) и отсутствии запретов.

4.5.4.3. Порядок предоставления иностранным эксплуатантам разрешений на выполнение международных нерегулярных транзитных полетов без посадки и с технической посадкой в аэропортах Украины

4.5.4.3.1. Выполнение нерегулярных международных транзитных полетов гражданскими ВС, которые направляются транзитом через воздушное пространство, ответственность за обслуживание воздушного движения в котором несет Украина, осуществляется на основании плана полета (FPL), который подается в адрес IFPS Евроконтроля не позднее чем за 1 час до расчетного времени уборки колодок.

4.5.4.3.2. При выполнении транзитного полета, связанного с перевозкой глав государств, правительств и возглавляемых ими делегаций, министров иностранных дел и министров обороны, а также для выполнения транзитного полета государственными ВС эксплуатант присылает заявку по дипломатическим каналам в Министерство иностранных дел Украины не позднее чем за 5 рабочих дней до начала запланированного полета, в которой указывается:

А. Наименование и реквизиты авиакомпании, которая выполняет полет (адреса, тел., факс);

В. Тип ВС, максимальный взлетный вес (MTOW), регистрационный номер (позывной);

С. Дата выполнения полета, номер рейса (опознавательный индекс ВС), фамилия командира корабля, его метеоминимум, количество членов экипажа;

Д. Аэропорт, время вылета (последний перед входом в воздушное пространство (FIR) Украины);

Е. Точка входа (выхода) в (из) воздушное пространство FIR Украины;

Ф. Маршрут полета в границах FIR Украины, запланированный эшелон полета при входе (выходе) в FIR Украины, крейсерская скорость, высота и время пролета пунктов обязательных донесений, запасные аэродромы;

Г. Аэропорт назначения и время посадки;

Н. Цель полета, количество пассажиров, характер груза, статус пассажиров; RМК. дополнительная информация.

І. Фамилия ответственного лица, контактные телефоны, AFTN, факс.

4.5.4.3.3. При выполнении транзитного полета с грузом военного назначения, опасными грузами в заявке указываются дополнительно:

- наименование грузоотправителя, грузополучателя с указанием их адресов, телефонов, факсов;

- информация о грузе: наименование, характер (в том числе в соответствии с его международной классификацией по списку ООН), количество, вид упаковки и вес груза, масса (НЕТТО) в одной упаковке.

- в случае необходимости представить копию документа "Освобождение" в соответствии с пунктом 1.1.2 главы 1 "Технических инструкций по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху" (Doc 9284-AN/905);

- реквизиты страхового полиса обязательного страхования третьих лиц на поверхности.

Заявка направляется по дипломатическим каналам.

4.5.4.4. Срок действия выданного эксплуатанту разрешения на транзитный полет без посадки и с технической посадкой в аэропортах Украины не превышает 48 часов от времени запланированного вылета. Номер полученного разрешения указывается в поле 18 FPL.

4.5.4.5. В случае необходимости выполнения транзитных полетов с технической посадкой в аэропорту Украины при перевозке ядерных материалов, специальных неядерных материалов, радиоактивных источников ионизирующего излучения, изотопной продукции и радиоактивных отходов радиоактивных материалов грузоотправитель должен сообщить об этом компетентному органу Украины в срок не менее чем за 7 суток до начала перевозки. Реквизиты отправленного сообщения указывается в п. 18 FPL .

4.5.4.5.1. Сообщение не направляется, если посадка в аэропортах Украины не планируется.

4.5.5 Нормы санитарного контроля на ВС

4.5.5.1. Дезинфекция ВС

4.5.5.1.1. Если уполномоченные органы санитарной службы признали ВС зараженным карантинными болезнями или оно прибыло из района, зараженного карантинными болезнями и перевозит не запечатанные герметично рыбу, крабов, моллюсков, раков, фрукты или овощи (для употребления сырыми в пищу), либо напитки, то органы санитарной службы имеют право запретить их разгрузку или конфисковать груз для дезинфекции или уничтожения.

4.5.5.1.2. В случае заболевания во время полета члена экипажа или пассажира, выявление насекомых, клещей или погибших грызунов на борту самолета командир должен сообщить об этом диспетчерской службе за 30 мин до прибытия в аэропорт для своевременного предоставления медицинской помощи и проведения необходимых противоэпидемических мероприятий.

По прибытии в аэропорт командир ВС (или его доверенное лицо) должно заполнить и подать медико-санитарную часть генеральной декларации самолета должностному лицу государственной санитарно-эпидемиологической службы аэропорта.

4.5.5.1.3. В случае вынужденной посадки ВС на аэродроме, не обслуживающем международное движение, командир экипажа должен немедленно сообщить местным органам власти о вынужденной посадке.

4.5.5.1.4. Об осуществленных на ВС медико-санитарных мероприятий его командиру выдается удостоверение установленного образца.

Примечания:

1. Дезинсекция, проведенная перед прибытием самолета, признается, если было представлено "Предписание о проведении дератизации (дезинсекции) судна (самолета)" установленного образца.

2. Деринфекция (дезинсекция, дератизация) любого ВС проводится лишь в отсутствие пассажиров и экипажа на борту.

5. АЭРОДРОМЫ ВХОДА/ВЫХОДА

Черкассы (UKKE),
Черновцы (UKLN),
Днепропетровск (UKDD),
Донецк (UKCC),
Ивано-Франковск (UKLI),
Харьков/Основа (UKHN),
Хмельницкий (UKLN),
Кривой Рог/Лозоватка (UKDR),
Киев/Антонов (UKKM),
Киев/Борисполь (UKBB),
Киев/Жуляны (UKKK),
Луганск (UKCW),
Лиманское (UKOM),
Львов (UKLL).
Мариуполь (UKCM),
Николаев (UKON),
Одесса (UKOO),
Севастополь/Бельбек (UKFB)
Симферополь (UKFF),
Ужгород (UKLU),
Винница/Гавришевка (UKWW),
Запорожье/Мокрая (UKDE).

- Конец -

СОДЕРЖАНИЕ

АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ - ПРАВИЛА ИКАО	1
Толкование терминов	1
Аварийные процедуры	1
Незаконное вмешательство	3
Аварийное снижение	4
Процедуры аварийной и срочной радиосвязи.	4
Потеря радиосвязи	8
Перехват	10
Поиск и спасание	13
Процедуры при потере радиосвязи в Европейском регионе	21
Специальные процедуры при отклонении от маршрута в полете	22
АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ	
Азербайджан.	Азербайджан-1
Армения.	Армения-1
Беларусь	Беларусь-1
Грузия.	Грузия -1
Украина	Украина-1

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

Далее по тексту приведены выдержки из следующих документов ИКАО:

ПРИЛОЖЕНИЕ 2 "ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ";

ПРИЛОЖЕНИЕ 10 "АВИАЦИОННАЯ ЭЛЕКТРОСВЯЗЬ", Т. I и II;

ПРИЛОЖЕНИЕ 12 "ПОИСК И СПАСАНИЕ";

ПРОЦЕДУРЫ — Док. 4444 PANS-ATM "ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ";

ПРОЦЕДУРЫ — Док. 8168 PANS-OPS "ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

Не публикуются ссылки на документы ИКАО:

Док. 7030 "ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЕ РЕГИОНАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ";

Док. 9731 "РУКОВОДСТВО ПО МЕЖДУНАРОДНОМУ АВИАЦИОННОМУ И МОРСКОМУ ПОИСКУ И СПАСАНИЮ".

1. ТОЛКОВАНИЕ ТЕРМИНОВ

СТАНЦИЯ ВОЗДУШНОГО СУДНА – В авиационной подвижной службе – подвижная станция, расположенная на борту воздушного судна, но не аварийная станция надводного судна.

СТАДИЯ БЕДСТВИЯ – Ситуация, характеризующаяся наличием обоснованной уверенности в том, что воздушному судну и находящимся на его борту лицам, грозит серьезная и непосредственная опасность, и требуется немедленная помощь.

РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СЕТЬ – Группа радиотелефонных авиационных станций, которые работают на частотах одного семейства и прослушивают эти частоты, а также оказывают друг другу определенную помощь для обеспечения максимальной надежности двусторонней связи между собой и связи "воздух - земля".

СПАСАТЕЛЬНАЯ КОМАНДА – Команда, укомплектованная обученным персоналом и оснащенная оборудованием, пригодным для быстрого проведения поиска и спасания.

ОРГАН ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНОЙ СЛУЖБЫ – Общий термин, означающий при различных обстоятельствах координационный центр поиска и спасания, вспомогательный центр поиска и спасания или поставарийного оповещения.

СТАДИЯ СРОЧНОСТИ – Ситуация, при которой существует опасение за безопасность воздушного судна или другого транспортного средства, лиц, находящихся на его борту или в пределах видимости, но не требующая оказания немедленной помощи

2. АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

2.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

2.1.1 Разнообразие обстоятельств в каждой аварийной ситуации не позволяет детально разработать процедуры, которых следует придерживаться.

(Док. 4444, Глава 15, п. 15.1.1).

2.1.2 Органы управления воздушным движением осуществляют полную и всеобъемлющую координацию действий, а персоналу при действиях в аварийной ситуации следует руководствоваться здравым смыслом. (Док. 4444, Глава 15, п. 15.1.1).

ПРИМЕЧАНИЕ: Экипажу ВС, оборудованного приемоответчиком ВОРЛ, для сообщения о том, что оно находится в аварийной ситуации, следует установить приемоответчик:

- а. в режим А на передачу кода 7700, или*
- б. в режим А на передачу кода 7500 для того, чтобы конкретно указать, что оно подверглось незаконному вмешательству.*

2.2 ПРАВО ПЕРВООЧЕРЕДНОСТИ

2.2.1 Если известно или предполагается, что воздушное судно находится в аварийной ситуации, включая акты незаконного вмешательства, то этому ВС предоставляется право первоочередности по отношению к другим ВС. (Док. 4444, п. 15.1.2)

2.3 АВАРИЙНЫЕ ЧАСТОТЫ

2.3.1 Правила ИКАО, касающиеся процедур ведения радиосвязи, требуют, чтобы находящееся в воздухе воздушное судно, которое терпит бедствие, использовало частоту, применяемую в данное время для обычной связи с авиационными станциями.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

Однако признается необходимость того, что после аварии или вынужденной посадки на воду воздушное судно должно пользоваться специально назначенной для этой цели частотой или частотами с тем, чтобы могло быть обеспечено единообразие в мировом масштабе и, чтобы осуществлять или установить прослушивание частот как можно большим количеством станций, включая пеленгаторные станции и станции морской подвижной службы.

2.3.2 Спасательные станции на надводных судах используют следующие аварийные частоты:

- a. ОВЧ - 121,5 МГц;
- b. УВЧ - 243 МГц;
- c. ВЧ - 500, 2182 и 8364 кГц.

2.3.3 Частоты 500 и 2182 кГц являются международными аварийными частотами, которые используются при запросе помощи от морской службы.
(Приложение 10, Т. V, Глава 2, Введение).

2.4 РАБОТА ПРИЕМООТВЕТЧИКА ВОРЛ - В АВАРИЙНОЙ СИТУАЦИИ

2.4.1 При возникновении аварийной ситуации пилот воздушного судна устанавливает приемоответчик в режим А на передачу кода 7700, если только ранее службой УВД не было дано указание об использовании другого назначенного кода. В этом случае пилот должен сохранить установку этого назначенного кода, если служба УВД не даст других указаний.
(Док. 8168, Т. I, ч. III, п. 3, Глава. I, п. 1.4)

2.4.2 Несмотря на положение п. 2.4.1 пилот может выбрать установку приемоответчика в режим А на код 7700, в тех случаях, когда есть основания полагать, что этот выбор лучший в данной ситуации.
(Док. 8168, т. I, ч. III, п. 3, Глава. I, п. 1.4)

2.5 СИГНАЛЫ БЕДСТВИЯ И СРОЧНОСТИ

ПРИМЕЧАНИЕ: Ни одно из положений настоящей главы не запрещает экипажу терпящего бедствие судна использовать любые имеющиеся в его распоряжении средства для привлечения внимания, сообщения о своем местоположении и получения помощи.

2.5.1 Сигналы бедствия

2.5.1.1 Передаваемые вместе или раздельно нижеследующие сигналы означают, что воздушному судно грозит серьезная и непосредственная опасность и оно нуждается в немедленной помощи:

- a. сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью какого-либо другого способа передачи сигналов, состоящий из группы **СОС** (•••—•••—••• азбукой Морзе);
- b. сигнал, передаваемый по радиотелефону, состоящий из произносимого голосом слова **"МЭЙДЕЙ"** ("MAYDAY");
- c. ракеты или снаряды, излучающие красный свет, которые выпускаются по одному через короткие промежутки времени;
- d. парашютная осветительная бомба, излучающая красный свет.

(Приложение 2, Добавление 1, п. 1.1.1).

2.5.2 Сигналы срочности

2.5.2.1 Передаваемые вместе или раздельно нижеследующие сигналы означают, что воздушное судно хочет уведомить о том, что возникли осложнения, заставляющие его совершить посадку, но немедленное оказание помощи не требуется:

- a. повторяющееся включение и выключение посадочных огней;
- b. повторяющееся включение и выключение навигационных огней, выполняемое таким способом, чтобы не спутать с проблесковыми навигационными огнями.

(Приложение 2, Добавление 1, п. 1.2.1).

2.5.2.2 Передаваемые вместе или раздельно нижеследующие сигналы означают, что воздушное судно хочет передать чрезвычайное срочное сообщение, касающееся безопасности надводного, воздушного судна или другого транспортного средства, либо безопасности какого-либо лица, находящегося на борту или в поле зрения:

- a. сигнал, передаваемый по радиотелеграфу или с помощью другого способа передачи сигналов, состоящий из группы **XXX**;
- b. сигнал, передаваемый по радиотелефону и состоящий из произносимых голосом слов: **"ПЭН, ПЭН"** ("PAN, PAN").

(Приложение 2, Добавление 1, п. 1.2.2).

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

3. НЕЗАКОННОЕ ВМЕШАТЕЛЬСТВО**3.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

3.1.1 Экипаж воздушного судна, которое стало объектом незаконного вмешательства, должен предпринять попытку уведомить соответствующий орган ОВД об этом факте, любых связанных с этим важных обстоятельствах и любых отклонениях от текущего плана полета, вызванных этими обстоятельствами, для того, чтобы позволить органу ОВД предоставить право первоочередности данному воздушному судну и свести к минимуму возможность столкновения его с другими воздушными судами. (Приложение 2, п. 3.7).

3.1.2 В том случае, когда орган обслуживания воздушного движения знает или предполагает, что воздушное судно подверглось незаконному вмешательству, в сообщениях ОВД, передаваемым по каналам связи "воздух-земля", не должно быть никаких ссылок на характер аварийной ситуации, если только эта ссылка не была сделана в сообщениях, поступивших с борта этого ВС, если есть основания полагать, что такая ссылка ухудшит ситуацию. (Приложение 11, п. 5.6.2).

3.2 УСТАНОВКА ПРИЕМООТВЕТЧИКА ВОРЛ ПРИ НЕЗАКОННОМ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ В ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА

3.2.1 Если воздушное судно, находящееся в полете, подверглось незаконному вмешательству, командир воздушного судна должен сделать все возможное, чтобы установить приемответчик ВОРЛ в режим А на код 7500, чтобы сообщить о ситуации, если обстоятельства не позволяют использовать код 7700. (Док. 8168, Т. I, ч. III, р. 3, Глава I п. 1.6.1.).

3.2.2 Если пилот установил приемответчик в режим А на код 7500, а затем диспетчерская служба просит его подтвердить этот код, то, в зависимости от обстоятельств, он либо подтверждает, либо не отвечает совсем. (Док. 8168, Т. I, ч. III, р. 3, Глава I п. 1.6.2.).

ПРИМЕЧАНИЕ: Отсутствие ответа служит для службы УВД подтверждением того, что использование кода не является следствием случайного выбора неправильного кода.

3.3 ПРОЦЕДУРЫ

3.3.1 Нижеизложенные процедуры предназначены для использования их экипажами ВС в качестве инструктивного материала при незаконном вмешательстве в действия экипажа, когда экипаж не имеет возможности уведомить об этом орган ОВД. (Приложение 2, Дополнение В).

3.3.2 За исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту ВС ситуации, командиру ВС следует попытаться продолжить полет по линии заданного пути и на заданном крейсерском эшелоне, до тех пор, пока не появится возможность уведомить орган или пока воздушное судно не окажется в пределах зоны действия РЛС. (Приложение 2, Дополнение В, п. 2.1).

3.3.3 Когда подвергшееся незаконному вмешательству ВС должно отклониться от линии заданного пути или сменить заданный эшелон, не имея возможности установить радиотелефонную связь с органами ОВД, командиру ВС следует, если это возможно:

- a. попытаться передать предупреждения на аварийной ОВЧ и на других соответствующих частотах, за исключением случаев, когда это невозможно из-за сложившейся на борту ВС ситуации. Следует также использовать другое оборудование, такое как бортовые приемответчики, каналы передачи данных и т.п., когда это целесообразно и позволяют обстоятельства; и
- b. продолжать полет, соблюдая применяемые специальные процедуры при чрезвычайных обстоятельствах в полете, когда такие процедуры установлены и опубликованы в Doc 7030 "Дополнительные региональные процедуры" ИКАО;
- c. если соответствующие региональные процедуры не установлены, продолжать полет выше или ниже крейсерских эшелонов, используемых при полетах по ППП
 - 1) на 150м (300фт) в районе, где минимум вертикального эшелонирования составляет 300 м (1000 фт);
 - 2) на 300м (600фт) в районе, где минимум вертикального эшелонирования составляет 600м (2000фт).(Приложение 2, Дополнение В, п. 2.2)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

4. АВАРИЙНОЕ СНИЖЕНИЕ

4.1 ПЕРВОНАЧАЛЬНЫЕ ДЕЙСТВИЯ ОРГАНОВ УВД

4.1.1 При получении сообщения о том, что какое-то воздушное судно выполняет аварийное снижение через эшелоны, занимаемые другими воздушными судами, немедленно должны быть приняты меры, чтобы обезопасить все ВС в этом районе. Если будет сочтено необходимым, диспетчерские органы с использованием соответствующих радиосредств передадут аварийное сообщение, если не представляется такая возможность, обращаются к соответствующим станциям связи с просьбой немедленно передать такое сообщение. (Док. 4444, Глава 15, п. 15.1.4)

4.2. ДЕЙСТВИЯ КОМАНДИРА ВС

4.2.1 Предполагается, что ВС, получившие такое сообщение уйдут из указанных районов и будут прослушивать соответствующую радиочастоту для получения дальнейших разрешений от органов УВД. (Док. 4444, Глава 15, п. 15.1.4)

4.3 ПОСЛЕДУЮЩИЕ ДЕЙСТВИЯ ОРГАНА УВД

4.3.1 Сразу же после передачи такого аварийного сообщения соответствующий районный диспетчерский центр, диспетчерский пункт подхода и другие пункты УВД аэродрома передадут всем затрагиваемым воздушным судам дальнейшие разрешения в отношении дополнительных процедур, которые следует выполнять во время и после аварийного снижения. (Док. 4444, Глава 15, п. 15.1.4)

5. ПРОЦЕДУРЫ АВАРИЙНОЙ И СРОЧНОЙ РАДИОТЕЛЕФОННОЙ СВЯЗИ

5.1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

5.1.1 В начале первого сообщения о стадии бедствия и срочности должен быть использован радиотелефонный сигнал бедствия "МЭЙДЕЙ" и радиотелефонный сигнал срочности "ПЭН ПЭН". (Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.2)

5.1.1.1 В начале любого последующего сообщения о стадии бедствия и срочности разрешается использовать радиотелефонный сигнал бедствия радиотелефонный сигнал срочности (Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.2.1)

5.1.2 Составитель сообщения, адресованного воздушному судну, находящемуся в стадии бедствия или срочности, должен максимально ограничить количество таких сообщений, их объем и содержания в той степени, в какой это диктует сложившаяся ситуация. (Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.3)

5.1.3 Если станция, которой адресовано сообщение воздушного судна о стадии бедствия или срочности, не подтверждает их получение, то помощь окажут другие станции, как это предписано в п. 5.2.2 и 5.3.2 соответственно.

(Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.4)

ПРИМЕЧАНИЕ: Под "другими станциями" подразумеваются любые другие станции, которые приняли сообщение о стадии бедствия или срочности и которым стало известно, что станция, которой они были адресованы, не подтвердила их получение.

5.1.4 Передача сообщений о стадии бедствия или срочности должна продолжаться на той частоте, на которой она была начата, до тех пор, пока не будет сочтено, что более действенная помощь будет оказана, если передача этих сообщений будет переведена на другую частоту. (Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.5)

ПРИМЕЧАНИЕ: Исходя из того, что больше подходит в данном случае, может использоваться частота 121,5 Мгц или имеющиеся запасные ОВЧ и ВЧ.

5.1.5 При передаче сообщений о стадии бедствия и срочности необходимо каждое слово следует произносить медленно и отчетливо для облегчения записи этих сообщений. (Приложение 10, Том II, п. 5.3.1.6)

5.2 АВАРИЙНАЯ РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

5.2.1 Действия экипажа ВС, терпящего бедствие

5.2.1.1 В дополнение к тому, что сообщению о бедствии предшествует передача радиотелефонного сигнала бедствия "МЭЙДЕЙ", который желательно произнести три раза, сообщение о стадии бедствия, которое посылает ВС, терпящее бедствие, должно:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

- a. передаваться на используемой в данное время частоте двухсторонней связи "воздух-земля";
- b. включать в себя максимум из перечисленных ниже данных, произносимых отчетливо и в изложенном порядке:
 - 1) название станции, которой адресовано сообщение (если время и обстоятельства позволяют);
 - 2) позывной ВС;
 - 3) характер состояния бедствия;
 - 4) намерения лица, командующего ВС;
 - 5) местоположение в настоящее время, высота (т.е. эшелон полета, абсолютная высота и т.п., в зависимости от того, что больше подходит) и курс ВС.
(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.1.1)

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Вышеприведенные положения могут дополняться следующими мерами:
 - a. сообщение о бедствии передается экипажем ВС, терпящего бедствие, на аварийной частоте 121,5 МГц или на другой частоте авиационной подвижной службы, если это сочтено необходимым или желательным. Не все авиационные станции осуществляют непрерывное прослушивание аварийной частоты;
 - b. сообщение о стадии бедствия ВС, терпящего бедствие, транслируется по радио, если в данное время и данной ситуации эта форма оказывается предпочтительной;
 - c. экипаж ВС ведет передачу на частотах радиотелефонного вызова морской подвижной службы;
 - d. экипаж ВС использует любые имеющиеся в его распоряжении средства, чтобы привлечь внимание и сообщить об условиях, в которых находится ВС (включая установку приемопередатчика ВОРЛ в соответствующий режим и на соответствующий код);
 - e. любая станция использует все имеющиеся в ее распоряжении средства для оказания помощи терпящему бедствие воздушному судну;
 - f. возможно производить любое изменение данных, перечисленных в п. 5.2.1.1. b выше, если передающая станция сама не терпит бедствие, при условии, что это обстоятельство четко указано в сообщении о бедствии.

2. Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает связь с воздушным судном, или станцией, в районе ответственности которой данное ВС выполняет полет.

5.2.2 Действия станции, которой адресовано сообщение о бедствии, или станции, первой подтверждающей прием сообщения о бедствии

5.2.2.1 Станция, которой ВС, терпящее бедствие, адресовало свое сообщение, или станция, первой подтверждающая прием сообщения о бедствии:

- a. немедленно подтверждает прием сообщения о бедствии;
- b. берет на себя управление радиосвязью или в конкретной и четкой форме передает эту ответственность другой станции, поставив экипаж ВС в известность об этом;
- c. предпринимает немедленные действия для передачи необходимой информации
 - 1) соответствующему органу ОВД;
 - 2) соответствующему летно-эксплуатационному агентству или его представителю, согласно ранее достигнутой договоренности.

ПРИМЕЧАНИЕ: Требование об уведомлении соответствующего летно-технического агентства не имеет той же категории срочности, которой обладают все другие действия, связанные с безопасностью ВС, терпящего бедствие, или любого другого ВС, выполняющего полет в данном районе, или те действия, которые могут повлиять на ход полета ВС, намеревающихся войти в данный район.

- d. предупреждает другие станции, если это необходимо, чтобы предотвратить пере-вод передачи их сообщений на частоту аварийной связи.
(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.2.1)

5.2.3 Введение периода молчания

5.2.3.1 Станции, терпящей бедствие, или станции, управляющей передачей сообщений о бедствии, разрешается ввести период молчания либо для всех станций подвижной службы в данном районе, либо для любой станции, которая мешает передаче сообщений о бедствии. Сообщение о введении такого периода адресуется "всем станциям" или только одной,

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

в зависимости от обстоятельств. В любом случае будет передано:

- **"ПРЕКРАТИТЬ ВСЕ ПЕРЕДАЧИ"**
("STOP TRANSMITTING");

- радиотелефонный сигнал бедствия
"МЭЙДЕЙ".

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.3.1)

5.2.3.2 Право использования сигналов, указанных в п. 5.2.3.1, сохраняется за станцией, терпящей бедствие, и за станцией, управляющей передачей сообщений о бедствии.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.3.2)

5.2.4 Действия всех других станций

5.2.4.1 Сообщения о бедствии имеют самый высокий статус срочности по сравнению со всеми другими сообщениями, и станция, которой известно об этом, не должна вести передачу на частоте передачи сообщений о бедствии, за исключением случаев, когда:

a. стадия бедствия аннулирована или передача сообщений о бедствии прекращена;

b. передача всех сообщений о бедствии переведена на другие частоты;

c. станция, управляющая радиосвязью, дает разрешение на это;

d. она сама должна оказать помощь.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.4.1).

5.2.4.2 Любая станция, которой известно о передаче сообщений о бедствии и которая сама не может оказать помощь, терпящей бедствие станции, не прекращает прослушивание этих сообщений до тех пор, пока не станет ясно, что терпящему бедствию ВС оказывается помощь.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.4.2)

5.2.5 Прекращение передачи сообщений о бедствии и периода молчания

5.2.5.1 В том случае, когда ВС больше не находится в стадии бедствия, экипаж передает сообщение, аннулирующее эту стадию. (Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.5.1).

5.2.5.2 В том случае, когда станции, которая управляла передачей сообщений о бедствии, становится известно, что ВС больше не находится в состоянии бедствия, она предпринимает все возможное, чтобы как можно быстрее сообщить эту информацию:

a. соответствующему органу ОВД;

b. соответствующему летно-эксплуатационному агентству или его представителю, в соответствии с заранее установленной договоренностью.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.5.2)

5.2.5.3 Передача сообщений о бедствии и период молчания должны быть завершены передачей сообщения, содержащего слова **"ПЕРЕДАЧА СООБЩЕНИЙ О БЕДСТВИИ ПРЕКРАЩЕНА"** (**"DISTRESS TRAFFIC ENDED"**), на частоте или частотах, на которых эти сообщения передавались. Такое сообщение должно исходить только от той станции, которая управляет передачей сообщений, когда после приема сообщения, указанного в п. 5.2.5.1, соответствующий полномочный орган разрешает ей сделать это.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.2.5.3)

5.3 СРОЧНАЯ РАДИОТЕЛЕФОННАЯ СВЯЗЬ

5.3.1 Действия экипажа ВС, сообщаемого о стадии срочности (за исключением указанного в п. 5.3.4)

5.3.1.1 В дополнение к тому, что сообщению о бедствии предшествует передача радиотелефонного сигнала срочности **"ПЭН ПЭН"**, который желательно произнести три раза, при этом каждое слово произносится как французское **"panne"**, сообщение о стадии срочности, которое посылает ВС, терпящее бедствие, должно:

a. передаваться на используемой в данное время частоте двухсторонней связи **"воздух-земля"**;

b. включать в себя максимум из перечисленных ниже данных, произносимых отчетливо и в изложенном порядке:

- 1) название станции, которой адресовано сообщение;
- 2) позывной ВС;
- 3) характер стадии срочности;
- 4) намерения лица, командующего ВС;
- 5) местоположение в настоящее время, высота (т.е. эшелон полета, абсолютная высота и т.п., в зависимости от того, что больше подходит) и курс ВС;
- 6) любая другая полезная информация.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.1.1)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Вышеприведенные положения не препятствуют экипажу ВС посылать срочное сообщение в форме радиовещательной передачи, если время и обстоятельства позволяют.
2. Станция, которой адресуется сообщение, обычно является той станцией, которая поддерживает связь с воздушным судном, или станцией, в районе ответственности которой данное ВС выполняет полет.

5.3.2 Действия станции, которой адресовано срочное сообщение, или станции, первой подтверждающей прием срочного сообщения

5.3.2.1 Станция, которой ВС, сообщаемое о стадии срочности, адресовало свое сообщение, или станция, первой подтверждающая прием срочного сообщения:

- a. немедленно подтверждает прием срочного сообщения;
 - b. предпринимает немедленные действия для передачи всей необходимой информации:
- 1) соответствующему органу ОВД;
 - 2) соответствующему летно-эксплуатационному агентству или его представителю, согласно ранее достигнутой договоренности.

ПРИМЕЧАНИЕ: Требование об уведомлении соответствующего летно-технического агентства не имеет той же категории срочности, которой обладают все другие действия, связанные с безопасностью ВС, терпящего бедствие, или любого другого ВС, выполняющего полет в данном районе, или те действия, которые могут повлиять на ход полета ВС, намеревающихся войти в данный район.

c. если необходимо, осуществляет управление связью.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.2.1)

5.3.3 Действия всех других станций

5.3.3.1 Срочная связь имеет более высокую категорию срочности по сравнению с другими видами связи, за исключением аварийной связи, и все станции должны принять меры к тому, чтобы не мешать передаче срочных сообщений.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.3.1)

5.3.4 Действия воздушного судна, используемого в качестве медико-санитарного транспорта

5.3.4.1 Использование сигнала, о котором говорится в п. 5.3.4.2, указывает на то, что следующее за ним сообщение касается пользующегося защитой в соответствии с Женевскими конвенциями и Дополнительными протоколами медико-санитарного транспорта.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.4.1.)

5.3.4.2 В целях оповещения и опознавания воздушных судов, используемых в качестве медико-санитарного транспорта, за передачей радиотелефонного сигнала срочности "ПЭН ПЭН" произносимого после каждой группы слов как французское слово "rappe", который желательно повторить три раза, следует радиотелефонный сигнал для медико-санитарного транспорта "МЭЙ-ДИИ-КАЛ", который произносится как французское "medical". Применение рассмотренных выше сигналов указывает на то, что следующее сообщение касается защищаемого медико-санитарного транспорта. Это сообщение содержит следующие данные:

- a. позывной или другие признанные способы опознавания медико-санитарного транспорта;
- b. местоположение медико-санитарного транспорта;
- c. номер и тип медико-санитарного транспорта;
- d. предполагаемый маршрут;
- e. расчетное время полета по маршруту, а также вылета и прибытия, что из них подходит; и
- f. любую другую информацию, а именно: абсолютную высоту полета, защищаемые радиочастоты, используемые языки, режимы и коды ВОРЛ.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.4.2.)

5.3.5 Действия со стороны станции, которой адресовано сообщение, или других станций, получивших сообщение о медико-санитарном транспорте

5.3.5.1 К станциям, получившим сообщения о медико-санитарном транспорте, должны применяться положения п. 5.3.2 и 5.3.3., в зависимости от того, что из них подходит.

(Приложение 10, т. II, п. 5.3.3.5.1)

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

6. ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ

6.1 ОБЩИЕ ПРАВИЛА

6.1.1 Воздушное судно, выполняющее контролируемый полет, должно осуществлять непрерывное прослушивание соответствующего канала речевой связи "воздух – земля" органа управления воздушным движением и, по мере необходимости, устанавливая с ним двустороннюю связь, за исключением того, что предписывается соответствующим полномочным органом ОВД в отношении воздушных судов, являющихся составной частью аэродромного движения над контролируемым аэродромом.

(Приложение 2, п. 3.6.5.1).

Примечание 1. Для выполнения требования о непрерывном прослушивании речевого обмена "воздух – земля" могут быть использованы система избирательного вызова SELCAL или аналогичные автоматические сигнальные устройства.

Примечание 2. После установления связи "диспетчер – пилот" по линии передачи данных (CPDLC) требование о прослушивании воздушным судном речевого обмена "воздух – земля" сохраняется в силе.

6.1.2 Если отказ связи препятствует соблюдению положений п. 6.1.1, воздушное судно соблюдает порядок действий, установленный на случай отказа речевой связи в томе II Приложения 10, а также те из нижеследующих правил, которые применимы в таких случаях. Воздушное судно предпринимает попытку установить связь с соответствующим органом управления воздушным движением, используя все другие имеющиеся средства. Кроме того, воздушные суда, составляющие часть аэродромного движения над контролируемым аэродромом, следят за такими указаниями, которые могут быть переданы посредством визуальных сигналов.

(Приложение 2, п. 3.6.5.2).

6.1.2.1 Если отказ связи имеет место в визуальных метеорологических условиях, воздушное судно:

а) продолжает полет в визуальных метеорологических условиях, совершает посадку на ближайшем подходящем для этого аэродроме, и сообщает о своем прибытии соответствующему органу управления

воздушным движением с помощью средств наиболее быстрой передачи информации; б) если считается целесообразным, завершает полет по ППП в соответствии с п. 6.1.2.2.

6.1.2.2 Если отказ связи имеет место в приборных метеорологических условиях или когда пилот, выполняющий полет по ППП, считает нецелесообразным завершить полет в соответствии с п. 6.1.2.1 ВС:

а) если на основе регионального аэронавигационного соглашения не предписывается иное, в воздушном пространстве, где управление воздушным движением осуществляется без использования радиолокатора, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 20 мин. после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

б) в воздушном пространстве, где для управления воздушным движением используется радиолокатор, выдерживает последние заданные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она больше, в течение 7 мин. после:

1) времени достижения последнего заданного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета, или

2) времени установки кода 7600 в приемотвитчике, или

3) после того, как экипаж воздушного судна не смог сообщить свое местоположение в пункте обязательной передачи донесений;

в зависимости от того, что позже, и после этого корректирует эшелон и скорость в соответствии с представленным планом полета;

с) при радиолокационном наведении или по получению указания УВД выполнить смещение с использованием RNAV без установленного ограничения занимает предусмотренный текущим планом полета маршрут не позднее следующей основной точки, учитывая при этом применяемую минимальную абсолютную высоту полета;

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

d) продолжает полет по маршруту согласно текущему плану полета до соответствующего обозначенного навигационного средства или контрольной точки, обслуживающих аэродром назначения, и, при необходимости соблюдения положений нижеследующего подпункта e), выполняет полет в режиме ожидания над этим средством или контрольной точкой до начала снижения;

e) начинает снижение от навигационного средства или контрольной точки, упомянутых в подпункте d), точно в полученное и подтвержденное в последний раз время ожидаемого захода на посадку или как можно ближе к этому времени или, если расчетное время захода на посадку не было получено и подтверждено, начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в текущем плане полета;

f) выполняет нормальный заход на посадку по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства или контрольной точки;

g) совершает посадку, по возможности, в пределах 30 мин. после расчетного времени прибытия, упомянутого в подпункте e), или подтвержденного в последний раз расчетного времени захода на посадку; при этом из них выбирается более позднее время.

Примечание. При обеспечении диспетчерского обслуживания воздушного движения в отношении других полетов в данном воздушном пространстве предполагается, что воздушное судно, на котором отказала связь, будет соблюдать правила, изложенные в п. 6.1.2.2. (Приложение 2. п.3.6.5.2.2).

6.2 ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ "ВОЗДУХ - ЗЕМЛЯ"

6.2.1 Когда происходит потеря радиосвязи между бортовой станцией на выделенной частоте, экипаж должен предпринять попытку установить связь на другой соответствующей частоте, выделенной для данного маршрута. Если и это не удается сделать, экипаж должен попытаться установить связь с другими ВС или другими авиационными станциями на соответствующих других частотах, выделенных для данного маршрута. Кроме того, бортовая

станция, работающая в пределах сети связи, должна прослушивать соответствующую УВЧ-частоту для приема вызовов с ВС, выполняющих полет поблизости. (Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.1)

6.2.2 Если попытки, указанные в п. 6.2.1, потерпели неудачу, бортовая станция передает свое сообщение дважды на выделенной частоте (частотах), перед которой следует фраза **"ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ"** (**"TRANSMITTING BLIND"**), и, если необходимо, включает адресат, для которого предназначается данное сообщение. (Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.2)

6.2.3 Процедуры для аэронавигационного обслуживания (ПАНС). Рекомендация:

При работе в сети сообщение, которое посылается блиндо, должно передаваться дважды как на основных, так и на резервных частотах. При переходе на другую частоту бортовая станция должна объявить частоту, на которую она переходит. (Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.2.1)

6.3 ВЫХОД ИЗ СТРОЯ ПРИЕМНИКА

6.3.1 Когда бортовая радиостанция не может установить связь вследствие выхода из строя приемника, она должна передавать сообщения в установленное по графику время или донесения о местоположении на используемой частоте перед которыми следует фраза **"ПЕРЕДАЮ БЛИНДОМ ВСЛЕДСТВИЕ ОТКАЗА ПРИЕМНИКА"** (**"TRANSMITTING BLIND DUE TO RECEIVER FAILURE"**). Бортовая станция передает нужное сообщение, затем полностью его повторяет. Во время этой передачи бортовая станция должна также сообщить время следующей намеченной передачи.

(Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.3.1)

6.3.2 Экипаж ВС, которому предоставляется диспетчерское или консультативное обслуживание, в дополнение к указанному в п. 6.3.1 должен передать информацию о намерениях командира ВС относительно продолжения полета.

(Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.3.2)

6.3.3 Когда экипаж ВС не может установить связь из-за отказа оборудования, для сообщения об отказе радиооборудования

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

он должен выбрать соответствующий код ВОРЛ, при наличии нужного оборудования. (Приложение 10, Том II, п. 5.2.2.7.1.3.3).

6.4 ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ - УСТАНОВКА ПРИЕМООТВЕТЧИКА

6.4.1 При потере двухсторонней радиосвязи пилот должен установить приемоответчик в режим А на код 7600. (Док. 8168, Часть III, Раздел 3, Глава 1, п. 1.5).

ПРИМЕЧАНИЕ: Диспетчер, получив ответ на код при потере радиосвязи, определяет, насколько ее характер серьезен, передав пилоту указание установить SQUAWK IDENT или изменить код. В том случае, если установлено, что бортовой приемник исправен, дальнейшее управление полетом ВС осуществляется с использованием измененной кода или передачи IDENT для подтверждения приема выданных разрешений. В зонах с использованием кода S используются другие установки на ВС, со ответственными оборудованными.

7. ПЕРЕХВАТ

7.1 ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ПРИМЕЧАНИЕ: В термин "перехват" в данном контексте не входит перехват и сопровождение, выполняемые по запросу терпящих бедствие воздушных судов в соответствии с положениями томов II и III Руководства по международному авиационному и морскому поиску и спасанию (IAMSAR) (Док. 9731).

7.1.1 Перехват гражданских воздушных судов регламентируется соответствующими правилами и административными директивами, издаваемыми Договаривающимися государствами в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации, в частности со статьей 3 (d), согласно которой Договаривающиеся государства обязуются при установлении правил для своих государственных воздушных судов обращать должное внимание на безопасность навигации гражданских воздушных судов. Согласно этому при разработке соответствующих правил и административных директив должное внимание следует уделять положениям, содержащимся в разделе "Управление воздушным движением", и нижеследующим параграфам. (Приложение 2, п. 3.8.1).

Примечание. Признавая тот факт, что правильное использование и понимание гражданскими и военными воздушными судами во всем мире любых визуальных сигналов, применяемых в случаях перехвата, который следует предпринимать только в качестве крайней меры, имеют важное значение для безопасности выполнения полетов, Совет ИКАО при утверждении визуальных сигналов, содержащихся в добавлении 1 к Приложению 2, обратился к Договаривающимся государствам с настоятельной просьбой о том, чтобы их государственные воздушные суда строго придерживались этих визуальных сигналов. Поскольку перехваты гражданских воздушных судов являются во всех случаях потенциально опасными, Совет также сформулировал специальные рекомендации, и Договаривающиеся государства настоятельно призываются единообразно применять эти рекомендации. Указанные специальные рекомендации содержатся в Дополнении А Приложения 2.

7.2 ДЕЙСТВИЯ ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ

7.2.1 Экипаж воздушного судна, которое перехвачено другим воздушным судном, должно без промедления:

- следовать указаниям пилота перехватывающего воздушного судна, понимая смысл подаваемых визуальных сигналов и отвечая на них в соответствии с требованиями, содержащимися в п. 7.4;
- уведомить, если это возможно, соответствующий орган УВД;
- предпринять попытку установить радиосвязь с перехватывающим воздушным судном или соответствующим органом управления перехватом путем передачи сигнала общего вызова на аварийной частоте 121,5 МГц, называя позывной перехватываемого ВС и характер его полета;
- при наличии на борту приемоответчика ВОРЛ установить код 7700 в режиме А, если ему не даны другие указания со стороны соответствующего органа УВД. (Приложение 2, Добавление 2, п. 2.1).

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

7.2.2 Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, подаваемым с помощью визуальных сигналов, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая выполнять указания, визуально передаваемые перехватывающим воздушным судном.

(Приложение 2, Добавление 2, п. 2.2).

7.2.3 Если любые указания, полученные по радио из любых источников, противоречат указаниям перехватывающего воздушного судна, переданным по радио, перехватываемое воздушное судно немедленно запрашивает разъяснение, продолжая

выполнять полученные по радио указания перехватывающего воздушного судна. (Приложение 2, Добавление 2, п. 2.3).

7.3 РАДИОСВЯЗЬ ВО ВРЕМЯ ПЕРЕХВАТА

7.3.1 Если во время перехвата установлена радиосвязь, но осуществление ее на общем языке невозможно, предпринимаются попытки передать указания, подтверждение указаний и основную информацию путем использования приведенных в п. 7.5 фраз и произношений, передавая каждую фразу дважды.

(Приложение 2, Добавление 2, п. 3).

7.4 СИГНАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В СЛУЧАЕ ПЕРЕХВАТА

7.4.1 Сигналы, подаваемые перехватывающим воздушным судном, и ответы перехватываемого воздушного судна

(Приложение 2, Добавление 1, п. 2.1)

СЕРИЯ	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	ЗНАЧЕНИЕ	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	ЗНАЧЕНИЕ
1	2	3	4	5
1	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ — Покачивание воздушного судна и мигание навигационными огнями (и посадочными фарами для вертолетов) через неравные промежутки времени, находясь немного выше, впереди и, как правило, слева от перехватываемого судна (или справа, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, и, после подтверждения принятия сигнала, медленный отворот в горизонтальной плоскости, как правило, влево (или вправо, в случае перехвата вертолета) для выхода на нужный курс.</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ:</p> <p>1. Метеорологические условия или рельеф местности могут потребовать от перехватываемого воздушного судна изменить свое местоположение и направление отворота, указанные выше в серии 1.</p> <p>2. Если перехватываемое воздушное судно не успевает следовать за перехватывающим воздушным судном, предполагается, что перехватываемое воздушное судно выполнит ряд маневров по схеме "ипподром" и будет сигнализировать покачиванием воздушного судна каждый раз, когда оно пролетает мимо перехватываемого воздушного судна.</p>	<p>Вы перехвачены. Следуйте за мной.</p>	<p>ДНЕМ или НОЧЬЮ — Покачивание воздушного судна, мигание навигационными огнями через неравные промежутки времени и следование за перехватывающим воздушным судном.</p> <p>ПРИМЕЧАНИЕ: Дополнительные действия, которые должны быть предприняты перехватываемым воздушным судном, указаны в п. 7.2.</p>	<p>Вас понял, выполняю.</p>

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

1	2	3	4	6
2	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Резкий отрыв от перехватываемого воздушного судна путем разворота на 90° или больше с набором высоты без пересечения линии пути перехватываемого воздушного судна.	Следуйте своим курсом.	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Показивание воздушного судна.	Вас понял, выполняю
3	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Выпуск шасси (если возможно), включение посадочных огней и пролет над ВПП, которую следует использовать, или, если перехватываемым воздушным судном является вертолет, пролет над вертолетной посадочной площадкой. В случае для вертолетов, перехватывающий вертолет выполняет заход на посадку с переходом в режим висения вблизи посадочной площадки.	Выполняйте посадку на этом аэродроме.	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Выпуск шасси (если возможно), включение посадочных огней и следование за перехватывающим воздушным судном и, если после пролета ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадки условия для посадки считаются безопасными, начинается выполнение посадки.	Вас понял, выполняю

7.4.2 Сигналы, подаваемые перехватываемым воздушным судном, и ответы перехватывающего воздушного судна .

(Приложение 2, Добавление 1, п. 2.2)

СЕРИЯ	Сигналы ПЕРЕХВАТЫВАЕМОГО воздушного судна	ЗНАЧЕНИЕ	Ответы ПЕРЕХВАТЫВАЮЩЕГО воздушного судна	ЗНАЧЕНИЕ
4	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Уборка шасси (если возможно) и мигание посадочными огнями при пролете над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой на высоте более 300 м (1000 фут), но не выше 600 м (2000 фут) (для вертолетов на высоте более 50 м (170 фут), но не выше 100 м (330 фут) над уровнем аэродрома, и продолжение полета по кругу над ВПП, которую следует использовать, или вертолетной посадочной площадкой. В случае невозможности мигания посадочными огнями производится мигание любыми другими бортовыми огнями.	Аэродром, указанный вами, непригоден.	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Если целесообразно, чтобы перехватываемое воздушное судно следовало за перехватывающим воздушным судном на запасной аэродром, перехватывающее воздушное судно убирает шасси (если возможно) и использует сигналы серии 1 для перехватывающих воздушных судов. Если перехватывающее воздушное судно намерено предоставить перехватываемому воздушному судну свободу действий, оно использует сигналы серии 2 для перехватывающего воздушного судна.	Вас понял, следуйте за мной Вас понял, следуйте своим курсом.
5	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Регулярное включение и выключение всех бортовых огней через определенные промежутки времени, но таким способом, чтобы отличить их от проблесковых огней.	Не могу выполнить.	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.
6	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Мигание всеми бортовыми огнями через неравные промежутки времени.	В состоянии бедствия	ДНЕМ или НОЧЬЮ — Используйте сигналы серии 2 для перехватывающих воздушных судов.	Вас понял.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

7.5 ФРАЗЕОЛОГИЯ, ИСПОЛЬЗУЕМАЯ ПРИ ПЕРЕХВАТЕ

(Приложение 2, добавление 2, таблица 2.1)

Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЮЩИМИ воздушными судами			Фразы, используемые ПЕРЕХВАТЫВАЕМЫМИ воздушными судами		
Фраза	Произно- шение ¹	Значение	Фраза	Произно- шение ¹	Значение
CALL SIGN	<u>КОЛ САИН</u>	Прошу сообщить ваш по- звонной	CALL SIGN (call sign) ²	<u>КОЛ САИН</u> (позывной)	Мой позывной (позывной)
FOLLOW	<u>ФО-ЛОУ</u>	Следуйте за мной	WILCO	<u>ВИЛ-КО</u>	Вас понял. Выполняю
DESCEND	<u>ДИ-СЕНД</u>	Снижайтесь для выполнения посадки	CAN NOT	<u>КЭН</u> NOT	Выполнить не могу
YOU LAND	<u>Ю ЛЭНД</u>	Садитесь на этот аэродром	REPEAT	РИ- <u>ПИТ</u>	Повторите ваше указание
PROCEED	<u>ПРО-СИД</u>	Следуйте своим курсом	AM LOST	<u>ЭМ ЛОСТ</u>	Потерял ориентировку
			MAYDAY	<u>МЕЙДЕЙ</u>	Терплю бедствие
			HIJACK ³	<u>ХАЙ-ДЖЭК</u>	Захвачен
			LAND (place name)	<u>ЛЭНД</u> (наименование пункта)	Прошу посадку в (наименование пункта)
			DESCEND	<u>ДИ-СЕНД</u>	Необходимо снизиться

1. Во второй колонке подчеркнуты слоги, которые должны произноситься с ударением.

2. Требуемый позывной должен быть тем позывным, который используется для установления радиотелефонной связи с органами обслуживания воздушного движения и который соответствует опознавательному индексу воздушного судна, включенному в план полета.

3. Условия не всегда могут оказаться подходящим для использования фразы "ХАЙ-ДЖЭК"

8. ПОИСК И СПАСАНИЕ

8.1 ЧАСТОТЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ В ЦЕЛЯХ ПОИСКА И СПАСАНИЯ

8.1.1 В тех случаях, когда для координации поисково-спасательных операций на месте требуется использовать высокие частоты, должны использоваться частоты 3023 и 5680 кГц. (Приложение 10. т.V. п. 2.2.1).

ПРИМЕЧАНИЕ: В тех случаях, когда в поисково-спасательных операциях участвуют воздушные суда гражданской авиации, они, как правило, должны по соответствующим каналам для данного маршрута поддерживать радиосвязь с центром полетной информации, взаимодействующим с соответствующим координационным поисково-спасательным центром.

8.2 ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ КОМАНДИРОВ ВС, ПРИНЯВШИХ СООБЩЕНИЕ О БЕДСТВИИ

8.2.1 Когда командир ВС принял по радиотелеграфу или радиотелефону сигнал бедствия и/или сообщение о бедствии или

получил другую равноценную информацию, он должен:

- подтвердить сообщение о бедствии;
- зафиксировать местоположение ВС, терпящего бедствие;
- определить, если это возможно, пеленг передающей радиостанции;
- сообщить соответствующему координационному поисково-спасательному центру или органу ОВД о приеме радиосообщения о бедствии, передав при этом всю полученную информацию;
- с ожидая указаний, направиться, по своему усмотрению, к месту, указанному в сообщении о бедствии.

(Приложение 12, п. 5.7).

8.3 ПРОЦЕДУРЫ ДЛЯ КОМАНДИРОВ ВС НА МЕСТЕ ЛЕТНОГО ПРОИСШЕСТВИЯ

8.3.1 Если командир ВС обнаружил, что другое воздушное или надводное судно терпит бедствие он должен, за исключением тех случаев, когда он не в состоянии это осуществить или с учетом создавшейся ситуации сочтет это нецелесообразным или ненужным:

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

- a. вести наблюдение за судном, терпящим бедствие, до тех пор, пока необходимо;
 - b. если нет данных о месте происшествия, принять все меры, которые помогут его определить;
 - c. сообщить соответствующему координационному поисково-спасательному центру или органу ОВД как можно больше из нижеследующей информации:
 - тип, позывной и состояние ВС, терпящего бедствие;
 - его местоположение, выраженное в географических координатах или в расстоянии и истинном пеленге на заметный наземный ориентир или радиосредство;
 - время наблюдения, выраженное в часах и минутах по UTC;
 - число замеченных людей;
 - покинули ли они терпящее бедствие ВС;
 - число людей, плавающих на поверхности воды;
 - внешнее физическое состояние оставшихся в живых;
 - d. действовать в соответствии с указаниями координационного поисково-спасательного центра или органа ОВД.
- (Приложение 12, п. 5.6.2).

8.3.2 Если на место происшествия первым прибыло ВС, которое не является поисково-спасательным, его командир должен руководить действиями всех других прибывающих позже ВС до тех пор, пока не придет первое поисково-спасательное ВС. Если в течение этого времени такое ВС не может установить связь с соответствующим координационным поисково-спасательным центром или органом ОВД, оно, по взаимной договоренности, передает руководство действиями другому ВС, которое может установить и поддерживать такую связь до прибытия первого поисково-спасательного ВС.

(Приложение 12, п. 5.6.2.1).

8.3.3 В том случае, когда экипажу ВС необходимо направить надводное судно к тому месту, где воздушное или надводное судно терпит бедствие, он должен передать точные указания всеми имеющимися в его распоряжении средствами. Если радиосвязь установить невозможно, то экипаж использует соответствующий сигнал из тех, которые приведены в п. 8.4.

(Приложение 12, п. 5.6.5).

8.3.4 В том случае, когда экипажу ВС необходимо передать какую-либо информацию оставшимся в живых или наземным спасательным командам, а двухсторонняя радиосвязь отсутствует, он сбрасывает, если это практически осуществимо, оборудование для радиосвязи, чтобы установить прямую радиосвязь, или передает информацию, сбросив сообщение.

(Приложение 12, п. 5.6.3).

8.3.5 В том случае, когда сигнал подается с земли, экипаж ВС дает знать, был ли сигнал понят или нет, используя средства, описанные в п. 8.3.4 или, если это практически осуществимо, соответствующий сигнал, указанный в п. 8.4.

(Приложение 12, п. 5.6.4).

8.4 СИГНАЛЫ, ИСПОЛЬЗУЕМЫЕ ПРИ ПОИСКОВО-СПАСАТЕЛЬНЫХ ОПЕРАЦИЯХ

8.4.1 Общие положения

8.4.1.1 Сигналы, приведенные в данном разделе, при их применении должны иметь значения, которые указаны в данном документе. Их следует использовать только для указанных целей, не должны также применяться какие-либо другие сигналы, чтобы не вносить путаницу.

(Приложение 12, п. 5.8.1).

8.4.1.2 При обнаружении сигналов, приведенных в этом разделе, экипажу ВС следует предпринять такие действия, которые необходимы в соответствии со значением сигналов, приведенных в данном документе.

(Приложение 12, п. 5.8.2)

8.4.2 Обмен сигналами с надводными судами

ПРИМЕЧАНИЕ: Надводными судами могут быть даны следующие ответы на сигнал, указанный в п. 8.4.2.1:

- Для подтверждения приема сигналов:
 - 1) поднятие кодового ("Code pennant") вымпела (с красными и белыми вертикальными полосами) вверх до конца (это означает, что сигнал понят);
 - 2) передача с помощью сигнального фонаря азбукой Морзе ряда букв "Г";
 - 3) изменение курса и следование за воздушным судном.

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

- Чтобы сообщить о невозможности выполнения полученных указаний:

- 1) поднятие международного флага "N" (синие и белые квадраты в виде шахматной доски);
- 2) передача с помощью сигнального фонаря азбукой Морзе ряда букв "N".

8.4.2.1 Следующие маневры, выполняемые ВС, означают, что экипаж ВС хочет направить надводное судно к воздушному или надводному судну, терпящему бедствие:

- a. выполнение по крайней мере одного круга над надводным судном;
- b. пересечение на небольшой высоте курса надводного судна перед его носовой частью и:
 - 1) покачивание с крыла на крыло; или
 - 2) изменение оборотов двигателей;
 - 3) изменение шага винта.

Примечание. Из-за высокого уровня шума на борту надводного судна звуковые сигналы, указанные в подпунктах 2) и 3), могут быть менее эффективными, чем визуальный сигнал, указанный в подпункте 1), и они рассматриваются в качестве альтернативных средств привлечения внимания.

- c. выход на курс, по которому должно следовать надводное судно.

Повторение таких маневров не изменяет их значения.

(Приложение 12, добавление А, п. 1.1)

8.4.2.2 Следующий маневр, выполняемый ВС, означает, что помощь надводного судна, для которого предназначен сигнал, больше не требуется:

- пересечение линии кильватера надводного судна вблизи кормовой части на малой высоте и:

- 1) покачивание с крыла на крыло; или
- 2) изменение оборотов двигателей;
- 3) изменение шага винта.

(Приложение 12, добавление А, п. 1.2).

8.4.3 Код визуальных сигналов "земля-воздух"

8.4.3.1 Сигналы должны быть длиной по меньшей мере 2,5 м (8 фт) и как можно более различимыми.

(Приложение 12, добавление А, п. 2.3).

Примечания:

1. Сигналы могут выкладываться с помощью таких средств, как: куски ткани, парашютный материал, куски дерева, камни и другие им подобные материалы. Сигналы наносятся также на поверхность земли путем утрамбовывания почвы, окраски поверхности маслом и т.п.
2. Привлечь внимание к вышеупомянутым сигналам можно с помощью таких других средств, как радио, сигнальные ракеты, дым, отраженный свет и т.д.

8.4.3.2 Код визуальных сигналов "земля-воздух" для использования оставшимися в живых

(Приложение 12, добавление А, п. 2.1)

№	ЗНАЧЕНИЕ СИГНАЛА	СИГНАЛ
1	Требуется помощь	V
2	Требуется медицинская помощь	X
3	Нет или отрицательно	N
4	Да или положительно	Y
5	Двигаемся в этом направлении	↑

8.4.3.3 Код визуальных сигналов "земля-воздух" для использования поисковыми партиями на земле

(Приложение 12, добавление А, п. 2.2)

№	ЗНАЧЕНИЕ СИГНАЛА	СИГНАЛ
1	Операции закончены	LLL
2	Мы нашли всех людей	LL
3	Мы нашли несколько человек	++
4	Мы не в состоянии продолжать. Возвращаемся на базу	XX /
5	Разделились на две группы. Каждая следует в указанном направлении	→ ←
6	Получены сведения, что воздушное судно находится в этом направлении	→ →
7	Ничего не обнаружили. Продолжаем поиски	NN

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

8.4.3.4 Сигналы "воздух-земля"

8.4.3.4.1 Следующие сигналы, подаваемые воздушным судном означают, что сигналы, подаваемые с земли, были поняты:

а. при дневном свете:

-покачивание с крыла на крыло;

б. при наступлении темноты:

-включить и выключить два раза посадочные огни или, если ВС ими не оборудовано, включить и выключить два раза навигационные огни.

(Приложение 12, добавление А, п. 3.1).

8.4.3.4.2 Отсутствие вышеуказанных сигналов означает, что сигнал, поданный с земли, не понят.

(Приложение 12, добавление А, п. 3.2).

- Конец -

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ

(Док. 7030/4 - EUR, Часть 1)

Как только обнаружится потеря двусторонней радиосвязи, орган УВД должен будет сохранять интервалы эшелонирования между ВС, испытывающим потерю радиосвязи, и другими ВС, основываясь на предположении, что данное ВС будет выполнять полет в соответствии с нижеизложенными процедурами.

I. В визуальных метеоусловиях (VMC)

Экипаж ВС, выполняющего контролируемый визуальный полет, при потере радиосвязи должен:

- a) установить на приемопередатчике код 7600;
- b) продолжать визуальный полет;
- c) выполнить посадку на ближайшем подходящем для данного типа ВС аэродроме;
- d) сообщить наиболее быстрым способом время своего прибытия соответствующему органу УВД.

II. В условиях полета по ППП (IMC)

Экипаж ВС, выполняющего контролируемый полет по ППП, при потере радиосвязи, если нет возможности продолжать полет согласно п. I выше, должен:

- a) установить на приемопередатчике код 7600;
- b) в течение 7 мин выдерживать последние назначенные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она выше последнего назначенного эшелона.

Период в 7 мин начнется:

- 1) если выполняется полет по маршруту без пунктов обязательного донесения или, если получено указание выполнять полет без донесения о местоположении:

- во время достижения последнего назначенного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета;
- во время установки приемопередатчика на код 7600, в зависимости от того, что из них наступит позже; или

- 2) если выполняется полет по маршруту с пунктами обязательного донесения (ПОД), или, если нет указания выполнять полет без донесения о местоположении:

- во время достижения последнего назначенного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета;
- с момента ранее сообщенного пилотам расчетного времени нахождения над ПОД, или
- с момента отсутствия сообщения о местоположении над ПОД, - в зависимости от того, что из них наступит позже.

Примечание. Период в 7 мин позволит принять необходимые меры по управлению и координации воздушного движения;

- c) впоследствии выдерживать эшелон и скорость в соответствии с планом полета

Примечание. Что касается изменений эшелона и скорости полета, то будет использоваться план полета, представленный пилотом органам УВД или назначенным представителем без каких-либо последующих изменений;

- d) при РЛ векторении или при следовании со смещением согласно RNAV без установленных границ, наиболее прямым путем выйти на маршрут, указанный в плане полета, не позже следующей контрольной точки, принимая во внимание используемую минимальную абсолютную высоту полета.

Примечание. Что касается маршрута полета или времени начала снижения на аэродроме прибытия, будет использоваться действующий план полета, включая изменения, если таковые имелись, вызванные выполнением последующих диспетчерских указаний.

- e) следовать по маршруту, указанному в действующем плане полета, на соответствующее выбранное навигационное радиосредство, обслуживающее аэродром назначения, если потребуются обеспечить выполнение условий, указанных в п. f), ожидать над этим средством начала снижения;

- f) начать снижение от навигационного средства, указанного в п. e) выше, в последнее полученное и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку или как можно ближе к нему, и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку или как можно ближе к нему;

- g) завершить установленную для данного навигационного средства стандартную процедуру захода на посадку по приборам, и

- h) выполнить посадку, если возможно, в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, указанного в п. f) выше, или в последнее полученное и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку, в зависимости от того, какое из них позже.

Примечание. Пилоты должны помнить, что ВС может находиться не в зоне действия ВОРЛ.

-Конец -

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)**СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОТКЛОНЕНИИ ОТ МАРШРУТА В ПОЛЕТЕ****Аварийное снижение**

(Док. 7030 – Предложение EUR/NAT-S 01/29-EUR RAC 11 утверждено T13/4.E – RQ-L03-0104/ATM)

ДЕЙСТВИЯ КОМАНДИРА ВС

1. Когда ВС, выполняющее контролируемый полет, испытывает внезапную разгерметизацию, либо (подобную) неисправность, требующую выполнения аварийного снижения, пилот должен:

a. перед аварийным снижением начать разворот в сторону от назначенного маршрута;

b. как можно быстрее сообщить об аварийном снижении соответствующему диспетчерскому органу;

c. установить на приемоответчике код 7700 и выбрать установку аварийного режима в системе ADS/CPDLC, если это подходит;

d. включить внешние огни;

e. вести наблюдение за встречным движением как визуально, так и по показаниям ACAS, если эта система установлена;

f. согласовать свои дальнейшие намерения с соответствующим органом УВД.

2. ВС не должно снижаться ниже опубликованной минимальной абсолютной высоты, которая обеспечит минимальную высоту пролета в 300 м (1000'), либо в горной местности в 600 м (2000') над всеми препятствиями, расположенными в затрагиваемой зоне.

- Конец -

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ В ЕВРОПЕЙСКОМ РЕГИОНЕ

(Док. 7030/4 - EUR, Часть 1)

Как только обнаружится потеря двусторонней радиосвязи, орган УВД должен будет сохранять интервалы эшелонирования между ВС, испытывающим потерю радиосвязи, и другими ВС, основываясь на предположении, что данное ВС будет выполнять полет в соответствии с нижеизложенными процедурами.

I. В визуальных метеоусловиях (VMC)

Экипаж ВС, выполняющего контролируемый визуальный полет, при потере радиосвязи должен:

- a) установить на приемопередатчике код 7600;
- b) продолжать визуальный полет;
- c) выполнить посадку на ближайшем подходящем для данного типа ВС аэродроме;
- d) сообщить наиболее быстрым способом время своего прибытия соответствующему органу УВД.

II. В условиях полета по ППП (IMC)

Экипаж ВС, выполняющего контролируемый полет по ППП, при потере радиосвязи, если нет возможности продолжать полет согласно п. I выше, должен:

- a) установить на приемопередатчике код 7600;
- b) в течение 7 мин выдерживать последние назначенные скорость и эшелон или минимальную абсолютную высоту полета, если она выше последнего назначенного эшелона.

Период в 7 мин начнется:

- 1) если выполняется полет по маршруту без пунктов обязательного донесения или, если получено указание выполнять полет без донесения о местоположении:

- во время достижения последнего назначенного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета;
- во время установки приемопередатчика на код 7600, в зависимости от того, что из них наступит позже; или

- 2) если выполняется полет по маршруту с пунктами обязательного донесения (ПОД), или, если нет указания выполнять полет без донесения о местоположении:

- во время достижения последнего назначенного эшелона или минимальной абсолютной высоты полета;
- с момента ранее сообщенного пилотам расчетного времени нахождения над ПОД, или
- с момента отсутствия сообщения о местоположении над ПОД, - в зависимости от того, что из них наступит позже.

Примечание. Период в 7 мин позволит принять необходимые меры по управлению и координации воздушного движения;

- c) впоследствии выдерживать эшелон и скорость в соответствии с планом полета

Примечание. Что касается изменений эшелона и скорости полета, то будет использоваться план полета, представленный пилотом органам УВД или назначенным представителем без каких-либо последующих изменений;

- d) при РЛ векторении или при следовании со смещением согласно RNAV без установленных границ, наиболее прямым путем выйти на маршрут, указанный в плане полета, не позже следующей контрольной точки, принимая во внимание используемую минимальную абсолютную высоту полета.

Примечание. Что касается маршрута полета или времени начала снижения на аэродроме прибытия, будет использоваться действующий план полета, включая изменения, если таковые имелись, вызванные выполнением последующих диспетчерских указаний.

- e) следовать по маршруту, указанному в действующем плане полета, на соответствующее выбранное навигационное радиосредство, обслуживающее аэродром назначения, если потребуются обеспечить выполнение условий, указанных в п. f), ожидать над этим средством начала снижения;

- f) начать снижение от навигационного средства, указанного в п. e) выше, в последнее полученное и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку или как можно ближе к нему, и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку или как можно ближе к нему;

- g) завершить установленную для данного навигационного средства стандартную процедуру захода на посадку по приборам, и

- h) выполнить посадку, если возможно, в течение 30 мин после расчетного времени прибытия, указанного в п. f) выше, или в последнее полученное и подтвержденное предполагаемое время захода на посадку, в зависимости от того, какое из них позже.

Примечание. Пилоты должны помнить, что ВС может находиться не в зоне действия ВОРЛ.

-Конец -

МЕЖДУНАРОДНАЯ ОРГАНИЗАЦИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ (ИКАО)**СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ОТКЛОНЕНИИ ОТ МАРШРУТА В ПОЛЕТЕ****Аварийное снижение**

(Док. 7030 – Предложение EUR/NAT-S 01/29-EUR RAC 11 утверждено T13/4.E – RQ-L03-0104/ATM)

ДЕЙСТВИЯ КОМАНДИРА ВС

1. Когда ВС, выполняющее контролируемый полет, испытывает внезапную разгерметизацию, либо (подобную) неисправность, требующую выполнения аварийного снижения, пилот должен:

a. перед аварийным снижением начать разворот в сторону от назначенного маршрута;

b. как можно быстрее сообщить об аварийном снижении соответствующему диспетчерскому органу;

c. установить на приемоответчике код 7700 и выбрать установку аварийного режима в системе ADS/CPDLC, если это подходит;

d. включить внешние огни;

e. вести наблюдение за встречным движением как визуально, так и по показаниям ACAS, если эта система установлена;

f. согласовать свои дальнейшие намерения с соответствующим органом УВД.

2. ВС не должно снижаться ниже опубликованной минимальной абсолютной высоты, которая обеспечит минимальную высоту пролета в 300 м (1000'), либо в горной местности в 600 м (2000') над всеми препятствиями, расположенными в затрагиваемой зоне.

- Конец -

ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Аварийные процедуры, процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа, потере радиосвязи, перехвате, поиске и спасании в основном соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам Приложений и документов ИКАО.

АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

1. Выход из строя РЛС.

1.1 При выходе из строя РЛС или потере функции РЛ опознавания экипажу ВС будет дано указание увеличить интервалы эшелонирования до значений, установленных для полета без РЛ контроля:

- по меньшей мере 10 мин для ВС, следующих на одном эшелоне по одному и тому же маршруту;

- по меньшей мере 20 мин во время пересечения эшелона при его пересечении в том же или противоположном направлении эшелона, занятого другим ВС;

- 3 мин при выполнении маневра захода в диспетчерской зоне.

2. Потеря радиосвязи

2.1 Диспетчер РЛС установит, работает ли бортовой приемник ВС, дав указание пилоту выполнить разворот или развороты, если наблюдается выполнение разворотов, диспетчер РЛС продолжит обеспечивать РЛС обслуживание данного ВС.

2.2 Если радиосвязь потеряна полностью, пилот должен выполнять процедуры при потере радиосвязи ИКАО. Если РЛС опознавание было произведено, диспетчер РЛС уведет РЛ векторением другое опознанное ВС с его маршрута до тех пор, пока ВС, потерявшее радиосвязь не покинет зону действия РЛС.

Вторичный обзорный РЛ

Процедуры использования режима А приемопередатчика (с 4096 кодами) и режима С являются обязательными.

1. Аварийные процедуры

1.1 За исключением случаев возникновения состояния бедствия, пилот должен включить приемопередатчик и выбрать режим и код согласно указаниям ДС.

Пилоты, которые уже получили от ДС специальные указания по установке приемопередатчика, особенно при входе в FIR Баку, должны сохранять эту установку до получения других указаний.

1.2 Пилоты ВС, находящихся у входа в FIR Баку, не получившие от ДС специальных указаний по установке приемопередатчика, должны установить приемопередатчик на код 20 (или 2000) в режиме А/3 и сохранять этот код до получения других указаний.

1.3 Пилот ВС в состоянии бедствия, ранее получивший указание ДС установить на приемопередатчике специальный код, должен сохранять эту установку до получения других рекомендаций.

1.4 В любых других обстоятельствах приемопередатчик должен быть установлен на код 77 (или 7700) в режиме А/3. Несмотря на указанное в п 1, пилот может выбрать установку приемопередатчика на код 77 (или 7700) в режиме А/3 в тех случаях, когда характер аварийного состояния показывает, что этот вариант предпочтителен.

Примечание: Обеспечивается непрерывный контроль за сигналами приемопередатчика, передаваемыми кодом 77 (или 7700) в режиме А/3.

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ И НЕЗАКОННОМ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ В ДЕЙСТВИЯ ЭКИПАЖА

1. Потеря радиосвязи

1.1 При выходе из строя радиоприемника пилот должен выбрать установку приемопередатчика на код 76 (или 7600) в режиме А/3 и выполнять установленную процедуру. Последующее управление ВС будет основано на этих процедурах.

2. Незаконное вмешательство в действия экипажа

2.1 Пилоты ВС, подвергшихся в полете незаконному вмешательству, должны попытаться установить приемопередатчик на код 7500 в режиме А, чтобы сообщить о создавшейся ситуации, если только

**ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ
ГОСУДАРСТВ**

обстоятельства не потребуют установку приемоответчика на код 77 (или 7700) в режиме A/V.

Примечание: В FIR Баку осуществляется постоянный контроль за передачей кода 7500.

3. Распределение кодов ВОРЛ

3.1 РЦ (АСС) Баку назначает для вылетающих, прибывающих и выполняющих полет ВС действующие коды от 2301 по 2337.

ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

АВАРИЙНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Аварийные процедуры, процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа, потере радиосвязи, перехвате, поиске и спасении в основном соответствуют стандартам, рекомендованной практике и процедурам Приложений о документах ИКАО.

ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ

Следовать процедурам при потере радиосвязи в Европейском регионе согласно рекомендациям ИКАО.

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ВЫХОДЕ ИЗ СТРОЯ РЛС И ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ

1. Выход из строя РЛС

1.1. При выходе из строя РЛС или потере функции РЛ опознавания экипажу ВС будет дано указание увеличить интервалы продольного эшелонирования до стандартных значений, установленных для полета без РЛ контроля:

- по меньшей мере 10 мин для ВС, следующих на одном эшелоне по одному и тому же маршруту;
- по меньшей мере 15 мин во время переключения эшелона.

2. Потеря радиосвязи

2.1. Диспетчер РЛС установит, работает ли бортовой приемник ВС, дав указание пилоту выполнить разворот или развороты, если наблюдается выполнение разворотов, диспетчер РЛС продолжит обеспечивать РЛС обслуживание данного ВС.

2.2. Если радиосвязь потеряна полностью, пилот должен выполнять процедуры при потере радиосвязи ИКАО (док. 7030), а необходимую информацию о полете и указания ДС экипажу следует получать, постоянно прослушивая частоты LOM аэродрома посадки, либо при полете по маршруту – VOR а/п Звартноц.

ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РЛ

1. Аварийные процедуры

1.1. За исключением случаев возникновения состояния бедствия, пилот должен включить приемоответчик и выбрать режим и код согласно указаниям ДС. Пилоты, которые уже получили от ДС специальные указания по установке приемоответчика, особенно при входе в FIR Ереван, должны сохранять эту установку до получения других указаний.

1.2. Пилоты ВС, находящиеся у входа в FIR Ереван, не получившие от ДС специальных указаний по установке приемоответчика, должны установить приемоответчик на код 20 (или 2000) в режиме А+С и сохранять этот код до получения других указаний.

1.3. Пилот ВС в состоянии бедствия, ранее получивший указание ДС установить на приемоответчике специальный код, должен сохранять эту установку до получения других рекомендаций. В любых других обстоятельствах приемоответчик должен быть установлен на код 77 (или 7700) в режиме А+С.

1.4. Несмотря на указанное в п. 1.1. пилот может выбрать установку приемоответчика на код 77 (или 7700) в режиме А+С в тех случаях, когда характер аварийного состояния показывает, что этот вариант предпочтителен.

1.5. ВС с приемоответчиком восточного типа на борту не будет обслуживаться в пределах ТМА Ереван без разрешения Центра УВД Еревана, за исключением ВС, выполняющих полеты по оказанию медицинской помощи и по поиску и спасению. При выполнении разового полета запрос должен быть подан не менее чем за 2 часа до расчетного времени вылета: AFS – UDDZRZX, тел. +3741 5932321, факс - +374 593304.

Примечание: Обеспечивается непрерывный контроль за сигналами приемоответчика, передаваемыми кодом 77 (или 7700) в режиме А+С.

ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

2. Процедуры при потере радиосвязи и незаконном вмешательстве в действия экипажа

2.1. Потеря радиосвязи

2.1.1. При выходе из строя радиоприемника пилот должен выбрать установку приемопередатчика на код 76 (или 7600) в режиме А и выполнить установленную процедуру; последующее управление ВС будет основано на этих процедурах.

2.2. Процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа

2.2.1. Пилоты ВС, подвергшихся в полете незаконному вмешательству, должны попытаться установить приемопередатчик на код 7500) в режиме А, чтобы сообщить о создавшейся ситуации, если только обстоятельства не потребуют установку приемопередатчика на код 77 (или 7700) в режиме А/В.

Примечания:

1. В FIR/UIR Ереван осуществляется постоянный контроль за передачей кода 7500.

2. В аварийной ситуации экипаж ВС с приемопередатчиком восточного типа на борту должен выбрать установку приемопередатчика в режим «EMERGENCY» - «BEDSTVIE», за которым осуществляется постоянный контроль в FIR/UIR Ереван.

3. Система распределения кодов ВОРЛ

3.1. РЦ (АСС) Ереван назначает для вылетающих, выполняющих пролет и прибывающих (APP Ереван) ВС действующие коды от 3140 по 3177.

2. Процедуры

2.1. Если обстановка на борту не диктует других действий, пилот должен попытаться продолжить полет по заданному маршруту на заданном эшелоне, по крайней мере до получения возможности сообщить обстановку органу ОВД или до входа в зону действия радиолокатора.

2.2. Если ВС, подвергшееся незаконному вмешательству, вынуждено изменить маршрут или эшелон и не имеет возможности установить радиосвязь с органом ОВД, командир ВС должен:

а) попытаться передать предупреждение на аварийной ОВЧ или другой приемлемой частоте, если обстановка на борту не диктует других действий. Следует использовать также и другое имеющееся на борту ВС оборудование, такое, как бортовой приемопередатчик ВОРЛ, канал передачи данных (в режиме S) и т. п., если выгоднее использовать его и обстановка позволяет это;

б) действовать в соответствии со специальными процедурами, применяемыми при отклонении от маршрута в полете в тех случаях, когда такие процедуры установлены и опубликованы в док. 7030 «Дополнительные региональные процедуры» ИКАО;

в) если не установлены региональные процедуры, следовать на эшелоне, отличающимся от обычного крейсерского эшелона на 300 м (1000') при полете по ППП на эшелонах выше FL290 или на 150 м (500')-при полете ниже FL290.

ДЕЙСТВИЯ ПРИ НЕЗАКОННОМ ВМЕШАТЕЛЬСТВЕ

1. Общее

Настоящие процедуры предназначены для использования, когда происходит незаконное вмешательство в действия экипажа, а пилот не может сообщить органу ОВД об этом.

**ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ
ГОСУДАРСТВ**

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Аварийные процедуры, процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа, потере радиосвязи, перехвате, поиске и спасании в основном соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам Приложений и документов ИКАО.

ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ

Следовать процедурам, описанным на стр. 21 “Аварийные процедуры” данного сборника для Европейского региона.

- Конец -

**ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ
ГОСУДАРСТВ**

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Аварийные процедуры, процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа, потере радиосвязи, перехвате, поиске и спасании в основном соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам Приложений и документов ИКАО.

ПОТЕРЯ РАДИОСВЯЗИ

Следовать процедурам, описанным на стр. 21 “Аварийные процедуры” данного сборника для Европейского региона.

- Конец -

ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

Аварийные процедуры, процедуры при незаконном вмешательстве в действия экипажа, потере радиосвязи, перехвате, поиске и спасании в основном соответствуют стандартам, рекомендуемой практике и процедурам Приложений и документов ИКАО.

ПОРЯДОК ДЕЙСТВИЙ ПРИ ОТКАЗЕ РАДИОСВЯЗИ

В случае отказа бортового радиоприемника командир воздушного судна устанавливает ответчик в режим А код 7600 и выполняет процедуры описанные ниже.

1. Как только стало известно об отказе двусторонней связи, орган АТС должен сохранять дистанцию между воздушным судном, на котором возник отказ связи, и другими воздушными судами, исходя из предположения, что воздушное судно будет выполнять полет в соответствии с п. 2 или 3.

2. Отказ связи в контролируемом полете по VFR:

2.1. В случае отказа связи в контролируемом полете по VFR следует установить на бортовом ответчике код 7600, продолжать полет по VFR, совершить посадку на ближайшем подходящем аэродроме и сообщить время прибытия соответствующему органу АТС, используя самые оперативные средства.

3. Отказ связи в полете по IFR:

3.1. В случае отказа связи в полете по IFR или когда невозможно продолжать полет в соответствии с п. 2. необходимо установить на бортовом ответчике код 7600, и следовать правилам, описанным ниже.

3.2. Если воздушное судно:

- выполняет полет по маршруту без пунктов обязательного донесения или получило указание не докладывать о местоположении, необходимо выдерживать последний назначенный эшелон или минимальную безопасную высоту полета (если минимальная безопасная высота выше последнего назначенного эшелона) в течение 7 минут после достижения последнего назначенного эшелона или минимальной безопасной высоты, или времени установки на ответчике кода

7600, в зависимости от того, что наступило позднее;

- выполняет полет по маршруту с пунктами обязательного донесения, необходимо выдерживать последний назначенный эшелон или минимальную безопасную высоту полета (если минимальная безопасная высота выше последнего назначенного эшелона) в течение 7 минут после достижения последнего назначенного эшелона или минимальной безопасной высоты, или предварительно сообщенного пилотом расчетного времени пролета пункта обязательного донесения или времени, когда экипажу не удалось сообщить о пролете пункта обязательного донесения, в зависимости от того, что наступило позднее;

- если производилось радиолокационное наведение или выполнялся полет со смещением параллельно маршруту зональной навигации без указания границы разрешения, необходимо выходить кратчайшим путем на маршрут текущего плана полета, учитывая значение минимальной безопасной высоты.

3.3. Привести эшелон и скорость в соответствие с представленным планом полета (представленный план полета - это план полета, поданный пилотом или представителем эксплуатанта органу АТС без последующих изменений).

3.4. Выполнять полет согласно маршруту текущего плана полета до соответствующего намеченного навигационного средства, обслуживающего аэродром назначения, и, если необходимо, ожидать над этим средством до начала снижения (текущий план полета - это план полета, включая изменения (если таковые были), вызванные последующими разрешениями).

3.5. Начать снижение от навигационного средства, обслуживающего аэродром назначения, в ожидаемое (или как можно ближе к нему) время захода на посадку, последнее полученное и подтвержденное; или, если не было получено и подтверждено ожидаемое время захода на посадку, в расчетное (или как можно ближе к нему) время прибытия, полученное из текущего плана полета.

3.6. Выполнить нормальный заход на посадку по приборам по схеме, указан-

ОТЛИЧИЯ ОТ ПРОЦЕДУР ИКАО ИЛИ СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ ГОСУДАРСТВ

ной для намеченного навигационного средства.

3.7. Совершить посадку, если возможно, в течение 30 минут после расчетного времени прибытия или последнего подтвержденного ожидаемого времени захода на посадку, - что позднее.

3.8. Если из-за метеорологических условий командир не может совершить посадку на аэродроме назначения, он занимает минимальный безопасный эшелон и следует на запасный аэродром на минимальном безопасном эшелоне или на специально предназначенных эшелонах FL140 или FL150, в зависимости от курса.

▶ ПРЕКРАЩЕНИЕ ОБСЛУЖИВАНИЯ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ СИСТЕМ НАБЛЮДЕНИЯ ОВД

При выходе из строя радиолокатора АТС обеспечивают управление с применением временных интервалов эшелонирования. Минимальные временные интервалы продольного эшелонирования:

- между ВС на попутных или пересекающихся треках на одном уровне - **15 мин.**

- между ВС, которые набирают высоту или снижаются, на попутных треках в случае, когда ВС будет пересекать уровень полета другого ВС на попутном треке - **15 мин.** пока не установится вертикальное эшелонирование;

- между воздушными судами, которые набирают высоту или снижаются на пересекающихся треках - **15 мин.** пока не установится вертикальное эшелонирование;

- между ВС, которые набирают высоту или снижаются на встречных треках в случае, когда боковое эшелонирование не обеспечивается, вертикальное эшелонирование должно быть обеспечено как минимум в течении **10 мин.** до и после того, как воздушные суда разойдутся или по расчетам разошлись.

▶ ВТОРИЧНЫЙ ОБЗОРНЫЙ РАДИОЛОКАТОР (SSR)

1. Во время аварийных ситуаций командир ВС должен установить на бортовом ответчике код 7700, если нет других указаний органов АТС.

2. В случае незаконного вмешательства в действие экипажа ВС, оборудованного бортовым ответчиком SSR, командир ВС должен установить режим А код 7500.

▶ 3. Если перед вылетом известно, что бортовой ответчик SSR неисправен командир ВС должен:

- уведомить, как можно быстрее орган АТС желательно до подачи FPL;

- действовать в соответствии с опубликованными процедурами, которые не предусматривают наличия бортового ответчика SSR;

- планировать полет к аэродрому посадки, на котором можно произвести ремонт ответчика;

- в пункте 10 плана полета поставить «N» - в случае полного отказа ответчика или при частичном отказе буквы, соответствующую сохранившимся функциям ответчика.

Система присвоения кодов ВОРЛ

1. Присвоение кодов ВОРЛ для всех ВС, выполняющих полеты по ППП/GAT в воздушном пространстве Украины осуществляется с использованием системы централизованного присвоения и распределения кодов ВОРЛ Евроконтроля (CCAMS)

2. ВС, выполняющие полеты по ПВП и/или ОАТ, при необходимости, обеспечиваются дискретными локальными кодами ВОРЛ, которые выделены каждому органу ОВД.

СОДЕРЖАНИЕ

Индексы ФИР, РЦ и аэропортов	12-1
Объяснение табличных обозначений	3

ДАнные АЭРОПОРТОВ

Азербайджан	12-5
Армения	12-7
Беларусь	12-8
Грузия	12-10
Украина	12-11

ИНДЕКСЫ ФИР, РЦ И АЭРОПОРТОВ

UB	АЗЕРБАЙДЖАН	UKLL	ЛЬВОВ (Международный)
UBBB	БАКУ (Гейдар Алиев Международный)	UKCM	МАРИУПОЛЬ (Международный)
UBBQ	ГАБАЛА (Международный)	UKON	НИКОЛАЕВ (Международный)
UBBG	ГЯНДЖА (Международный)	UKOO	ОДЕССА (Международный)
UBBY	ЗАГАТАЛА	UKNP	ПОЛТАВА
UBBL	ЛЕНКОРАНЬ	UKLR	РОВНО (Международный)
UBBN	НАХИЧЕВАНЬ	UKFB	СЕВАСТОПОЛЬ (Бельбек Международный)
UD	АРМЕНИЯ	UKCS	СЕВЕРОДОНЕЦК
UDSG	ГЮМРИ (Ширак)	UKFF	СИМФЕРОПОЛЬ (Международный)
UDYZ	ЕРЕВАН (Звартноц)	UKFW	СИМФЕРОПОЛЬ (Заводское)
UDYE	ЕРЕВАН (Эребуни)	UKHS	СУМЫ
UM	БЕЛАРУСЬ	UKLT	ТЕРНОПОЛЬ (Международный)
UMBB	БРЕСТ	UKLU	УЖГОРОД (Международный)
UMII	ВИТЕБСК	UKHN	ХАРЬКОВ (Основа Международный)
UMGG	ГОМЕЛЬ	UKHD	ХАРЬКОВ (Сокольники)
UMMG	ГРОДНО	UKOH	ХЕРСОН (Чернобаевка)
UMMM	МИНСК 1	UKLN	ХМЕЛЬНИЦКИЙ (Международный)
UMMS	МИНСК 2	UKKE	ЧЕРКАССЫ (Международный)
UMOO	МОГИЛЕВ	UKLN	ЧЕРНОВЦЫ (Международный)
UG	ГРУЗИЯ		
UGSB	БАТУМИ		
UGKO	КУТАИСИ (Копитнари)		
UGTB	ТБИЛИСИ		
UK	УКРАИНА		
UKDB	БЕРДЯНСК		
UKWW	ВИННИЦА (Гавришевка Международный)		
UKFY	ДЖАНКОЙ		
UKDD	ДНЕПРОПЕТРОВСК (Международный)		
UKCC	ДОНЕЦК (Международный)		
UKDE	ЗАПОРОЖЬЕ (Мокрая Международный)		
UKLI	ИВАНО-ФРАНКОВСК (Международный)		
UKFK	КЕРЧЬ		
UKKM	КИЕВ (Антонов Международный)		
UKBV	КИЕВ (Борисполь Международный)		
UKKK	КИЕВ (Жуляны Международный)		
UKDR	КРИВОЙ РОГ (Лозоватка Международный)		
UKOM	ЛИМАНСКОЕ (Международный)		
UKCW	ЛУГАНСК (Международный)		

ОБЪЯСНЕНИЕ ТАБЛИЧНЫХ ОБОЗНАЧЕНИЙ

По каждому аэропорту данные приведены в следующей последовательности:

МЕСТОПОЛОЖЕНИЕ (АЭРОПОРТ)

Указывается географическое местонахождение аэропорта, в скобках – название аэропорта, когда названия местоположения и аэропорта не совпадают.

ПРЕВЫШЕНИЕ

Указывается высота аэродрома (Наэр) - абсолютная высота наивысшей точки взлетно-посадочной полосы (полос).

ИНДЕКСЫ АЭРОДРОМА

Четырехбуквенное условное обозначение аэропорта кодом ИКАО, трехбуквенное обозначение аэродрома в системе IATA (латинский алфавит).

ГОРНЫЙ АЭРОДРОМ

Указывается "ГОРНЫЙ", если аэродром является горным.

КООРДИНАТЫ

Географические координаты (широта, долгота) контрольной точки аэродрома (КТА).

ТЕЛЕФОН

Номера телефонов: справочная служба аэропорта, авиационно-диспетчерский пункт.

ДАННЫЕ ПО ВПП

Для каждого направления ВПП указаны: номер ВПП; истинный курс; длина; тип покрытия; грузонапряженность (несущая способность покрытия - PCN); система светотехнического оборудования аэродрома; ограничения по взлету и посадке ВС.

РЕГЛАМЕНТ РАБОТЫ АЭРОДРОМА

Дата, дни недели, промежутки времени, в течение которого производится прием и выпуск воздушных судов. Время указано по UTC, если нет на это других указаний.

ОГРАНИЧЕНИЯ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ АЭРОДРОМА

Указываются при их наличии. Ограничения могут быть: для определенных типов ВС; по времени суток; требуется предварительное разрешение (уведомление) и т.д.

ТАМОЖНЯ

Указывается при ее наличии в аэропорту.

ТОПЛИВО

Указывается вид топлива для заправки воздушных судов.

КИСЛОРОД

Указывается при наличии в аэропорту кислородной станции для заправки ВС кислородом.

ПРОТИВОПОЖАРНОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ, УРОВЕНЬ ТРЕБУЕМОЙ ПРОТИВОПОЖАРНОЙ ЗАЩИТЫ (УТПЗ)

Указывается при его наличии в аэропорту.

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

Указывается при его наличии в аэропорту.

АЗЕРБАЙДЖАН

БАКУ (Гейдар Алиев Международный).

10.0 фт UBVB GYD N40 28 11 E050 03 05

Тел. справ: (99412) 497-27-65, 497-26-25

Факс: (99412) 497-26-04

СИТА: BAKADJ2

18/36 179°95'/359°95'

3200 (10499) АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 150/F/A/W/T

ОВИ-3 с огнями приближения 900м,

РАРІ (3°00').

16/34 166°53'/346°53'

4000 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 150/F/B/W/T

ОВИ-3 с огнями приближения 900м,

РАРІ (3°00').

Прием ВС АН-124 по предварительному согласованию. Прием ВС ИЛ-76-по запросу в день прилета.

Запрос направлять в адреса:

УБББАДЬЬ,УБББЗГЗЬ, УБББЗРЗЬ

К/С

Запрещены взлет/посадка для ВС типа ТУ-134, АН-24, 26 в связи с борьбой с шумами. Исключением являются санитарные, аварийные, полеты с гуманитарными целями, поиска и спасания.

Предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей ВС по типу «БРИФИНГ».

Таможня.

Топливо ТС-1/МП-8, СН-45, ТН-321.

Кислород.

Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ГАБАЛА (Международный).

1129 фт UBVB GORNYI

N40 48 32 E047 43 31

Тел.: (99412) 4972600

16/34 167°11'/347°11'

3480 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 150/F/B/W/T

ВПП 16 ОВИ-2 с огнями приближения

900м, РАРІ-L (3°00').

ВПП 34 ОВИ-1 с огнями приближения

900м, РАРІ-L (3°50').

Прием ВС типа ТУ-134, АН-24, 26

по запросу.

К/С

Таможня.

Топливо ТС-1.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ГЯНДЖА (Международный).

1086.0 фт UBVG KVD GORNYI

➔ N40 44 20 E046 19 12

Тел. справ: (99422) 569-963

Факс: (99422) 569-963, 571-108

AFTN: УББГДКЬЬ

12П/30Л 128°00'/308°00'

2500 (8202) БЕТОН. PCN 70/R/B/X/T

ВПП 30Л ОМИ с огнями приближения 450м

12Л/30П 128°00'/308°00'

3300 (10827) АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 150/R/A/W/T

ОВИ с огнями приближения 900м,

РАРІ-L (3°00').

Прием ВС типа ТУ-134, АН-24, 26 по запросу.

К/С

Таможня. Топливо ТС-1/МС-8П.

Кислород.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЗАГАТАЛА.

1279 фт UBVB ZTU GORNYI

N41 33 44 E046 40 02

Тел.: (99444) 274 12 25, 274 12 26

Факс:

15/33 158°45'/338°45'

2100 (6890) АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 75/F/A/W/T

ВПП 33 ОВИ с огнями приближения

900м, РАРІ-L (3°10')

Прием ВС типа ТУ-134, АН-24, 26

по запросу.

Режим работы АП 0400-1800

Таможня по запросу.

Противопожарная служба, Категория 4

по УТПЗ.

Аварийно спасательное оборудование имеется.

АЗЕРБАЙДЖАН (продолжение)**ЛЕНКОРАНЬ.**

-35 фт UBVL ГОРНЫЙ

N38 45 31 E048 48 23

Тел.: (+994171) 53125

15/33 151°03'/331°03'

3300 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 150/F/A/W/T

ВПП 33 ОВИ «СИМЕНС»

с огнями приближения 900м,

РАРІ (3°00')

Режим работы АП 0200-2000.

Противопожарная служба, категория 6

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование

имеется.

НАХИЧЕВАНЬ.

2863.0 фт UBVN ГОРНЫЙ

N39 11 19.44 E045 27 26.21

Тел.: (99436) 550-6951, 550-8950,

545-6327

Факс: (99436) 550-6951, 550-8950,

545-6327

AFTN: УББНАДЬЬ, УББНЫДЬЬ

14Л/32П 137°64'/317°64'

3300 БЕТОН. PCN 40/F/V/X/T

ВПП 14Л ОМИ с огнями приближения 420м,

14П/32Л 137°61'/317°61'

3300 БЕТОН. PCN 150/R/A/W/T

ОВИ система «СИМЕНС» с огнями

приближения 900, РАРІ-L (3°00').

Прием ВС типа ТУ-134, АН-24, 26

по запросу.

К/С

Таможня. Топливо ТС-1/МС-8, СТ-45, ТН-321.

Противопожарная служба, категория 7

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование

имеется.

АРМЕНИЯ

ГЮМРИ (Ширак).

5000 фт UDSG LWN ГОРНЫЙ

c40 45 02 в043 51 34

Тел: +374 312 22158

Факс: +374 312 40958

АФТН: УДСГЗТЗЬ

AFS: УДСГЫДЫД

02/20 024°00/204°00

3220 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 64/F/C/X/T

ВПП 02 ОБИ-1 с огнями приближения

900м, PAPI-L.

0600-1800.

Таможня. Топливо ТС-1, Т-1/МК-8.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЕРЕВАН (Звартноц Межд).

2838.0 фт UDYZ EVN ГОРНЫЙ

N40 08 50.19 E044 23 45.17

Тел: 37410 49-30-00, (internal 7112)

Факс: 37410 49-30-00, (internal 7112)

АФТН: УДЫЗЗТЗЬ, УДЫЗЗПЗЬ

AFS: УДЫЗЫДЫЬ

SITA: EVNORXH

09/27 0907270°

3850 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 70/F/C/X/T

ВПП 09 ОБИ-2РА с огнями приближения

900м, PAPI ВПП09 (3°00'),

ВПП 27 PAPI (3°30').

09/27 3850 ГРУНТ

К/С

Таможня. Топливо ТС-1/МК-8.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЕРЕВАН (Эребуни).

2955 фт UDYE ГОРНЫЙ

N40 07 19.17 E044 27 54.33

Тел.: 37410 59-35-44, 29-45-89

Факс: 37410 29-46-88

АФТН: УДЫЕЫЬЫЬ

03/21 033°/213°

2650 АСФ. БЕТОН PCN 30/F/C/Y/U

03/21 1750 ГРУНТ

К/С

Топливо ТС-1. АМГ-10.

Противопожарная служба, Категория 7 по УТПЗ.

БЕЛАРУСЬ**БРЕСТ.**

468фт UMVB BQT N52 06 30 E023 53 47

Тел. АДП: (375-162) 97-23-34

Факс: (375-162) 97-23-54

АФТН: УМББЗТЗЬ

11/29 113°56'49"/293°58'29" 2620

АСФАЛЬТ/БЕТОН PCN 24/R/B/X/T

ВПП 11: ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PARI-L (3°00').

ВПП 29: ОВИ-1 с огнями приближения

→ 900м, PARI-L (2°40').

А/д используется в качестве запасного только для внутренних рейсов.

Режим работы АП: 0600-1330 ПН-ПТ.

По запросу: СБ, ВС, празд.

АФТН: УММДЫАЬЬ, SITA MSQFCXH

Факс: +375172227954

Производится оперативное техническое обслуживание только ВС Ан-24.

Таможня. Топливо ТС-1, МС-20.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ВИТЕБСК.

→ 682 фт UMII VTB N55 07 35 E030 20 59

Тел. АДП: (375212) 20-43-62

Факс: (375212) 20-43-63

05/23 062°09'13"/242°11'00"

АФТН: УМИИЗТЗЬ

2606 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 24/R/B/X/T

ОМИ с огнями приближения 900м,

PARI-L (3°00').

А/д используется в качестве запасного только для внутренних рейсов.

Аэродром принимает ВС:

ИЛ-76, Ту-154, В-737-800, В-757-200,

другие самолеты ниже классом и

вертолеты всех типов.

Эксплуатационные ограничения по интенсивности движения:

ВС типа ИЛ-76 - до 2 самолето-вылетов в неделю,

Ту-154 - до 10 самолето-вылетов в сутки,

В-757-200 - до 1 самолето-вылета в сутки.

14/32 550 АСФАЛЬТ/БЕТОН. ГРУЗ. 13.5т

Режим работы АП: 0600-1330.

Вне регламента по запросу.

АФТН: УММДЫАЬЬ, SITA MSQFCXH

Факс: +375172227954

Производится оперативное техническое обслуживание только ВС Ан-24

Таможня.

Топливо ТС-1, РТ/МС-8, МС-20, МК-8,

LL-100.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ГОМЕЛЬ.

471фт UMGG GME

N52 31 37 E031 01 00

Тел. АДП: (375-23) 274-47-64

Факс: (375-17) 210-73-85

АФТН: УМГГЗТЗЬ

→ ВПП 10/28 110°45'59"/290°47'40"

АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 54/F/D/X/T

ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PARI-L (2°50').

Аэродром допущен к эксплуатации:

ИЛ-76 с ограничением по интенсивности до 20 вылетов в сутки;

ТУ-154, ТУ-204 и классом ниже, а также вертолетов всех типов без ограничений.

К/С.

Таможня. Топливо РТ (Jet A-1).

Кислород.

Противопожарная служба, категория 6

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ГРОДНО.

443фт UMMG GNA N53 36 07 E024 03 14

Тел. АДП: (375-152) 73-15-05

Факс: (375-152) 73 15 45

АФТН: УММГЗТЗЬ

17/35 178°09'29"/358°09'32" 2560

АРМОБЕТОН PCN 24/R/C/X/T

ОМИ с огнями приближения 900м,

PARI-L (2°50').

А/д используется в качестве запасного только для внутренних рейсов.

Ограничение по интенсивности

эксплуатации ИЛ-76 не более 5 самолето-вылетов в сутки, ТУ-154 не более 20 самолето-вылетов в сутки.

Пригоден для приема ВС ИЛ-76,

В-737-500, В-737-800, В-757-200 и других

ВС с максимальной массой до 191 т при соответствии числа ACN и PCN и

вертолетов всех типов.

08/26 666 АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 33/F/D/Y/T

→ Режим работы АП: пн-пт 0510-1340.

Вне регламента по запросу:

АФТН: УММДЫАЬЬ, SITA MSQFCXH

ФАКС +375172227954

Таможня. Топливо ТС-1, РТ

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

БЕЛАРУСЬ (продолжение)

МИНСК 1.

749 фт UMMM N53 51 52 E027 32 23
 Тел. АДП: (375-17) 222-55-27, 222-54-02
 Факс: (375-17) 222-54-36
 АФТН: УМММЗТЗЬ
 12/30 125°21'18"/305°22'30" 2000
 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 44/F/D/X/T
 ОМИ с огнями приближения 900м.
 Режим работы АП: 0530-1430.
 Вне регламента по запросу: УММДЫАЫЬ
 Аэродром принимает ВС 2, 3, 4 класса.
 Прием ВС ТУ-134 при коэффициенте сцепления 0.4 и более с выполнением не менее двух провозок лицом КПС и ограничением посадочной массы ВС на ВПП 12 - 39т, на ВПП 30-41т.
 Таможня. Топливо ТС-1, МС-20, МС-8П
 Кислород.
 Противопожарная служба, категория 5 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.

МИНСК 2.

670 фт UMMS MSQ N53 52 57 E028 01 51
 Тел. АДП: (375-17) 279-11-33, 279-14-36
 Факс: (375-17) 279-11-33
 АФТН: УММСЗТЗЬ
 SITA: MSQAPXH
 E-mail: info@airport.by
 13/31 138°44'29"/318°46'15"
 3641 БЕТОН PCN 40/R/B/X/T
 ВПП 13 ОБИ-1А с огнями приближения 900м, РАРІ (3°00'),
 ВПП 31 ОБИ-3А с огнями приближения 900м, РАРІ (3°00').
 К/С
 Таможня. Топливо РТ/МС-8П.
 Кислород.
 Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.

МОГИЛЕВ.

194.0 УМОО MVQ N53 57 19 E030 05 39
 →Тел. АДП: (375-222) 29-95-42
 Факс: (375-222) 29-95-56
 АФТН: УМООЗТЗЬ
 13/31 136°34'13"/316°35'32"
 2566 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 21/R/C/X/T
 ОМИ-2 с огнями приближения 900м,
 ВПП 13 РАРІ (3°20'),
 ВПП 31 РАРІ (2°50').
 А/д используется в качестве запасного только для внутренних рейсов.
 Режим работы АП: - 0600-1330.
 Вне регламента по запросу:
 АФТН: УММДЫАЫЬ, SITA MSQFCXH
 Факс:+375172227954
 Производится оперативное техническое обслуживание только ВС Ан-24 и Як-40.
 Таможня. Топливо РТ/МС-8П.
 Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ГРУЗИЯ**БАТУМИ.**

108.0 фт UGSB BUS ГОРНЫЙ

N41 36 36.00 E041 35 58.92

Тел.: (+995 222) 7 64 45

Факс: (+995 222) 7 64 45

АФТН: UGSBYDYX, UGSBARXX

13/31 130.89°/310.91° 2500

АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN/35/F/B/X/T

ВПП 13 ОВИ с огнями приближения 210м,

→PARI-L (3°00')

К/С

Таможня. Топливо ТС-1/МК-8П, АМГ-10.

Противопожарное оборудование и спасание на а/д обеспечивается по категории 5 по УТПЗ, по запросу по категории 7 по УТПЗ.

КУТАИСИ (Копитнари).

160.0 фт UGKO ГОРНЫЙ

N42 10 36.57 E042 28 57.77

Тел.: (+995 32) 2487300,

(+995 599) 038930

АФТН: UGKOGNXX, UGKOAPXX

E-mail: operationcckutaisi@airports.ge

infodesk@airports.ge

info@airports.ge

07/25 080°28/260°29

2500 БЕТОН PCN 65/R/C/X/T

ОМИ с огнями приближения 900м.

PARI-L (3°00')

08/26 2580 ГРУНТ

К/С

Топливо ТС-1/МК-8П, АМГ-10.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ТБИЛИСИ.

1624.0 фт UGTB TBS ГОРНЫЙ

N41 40 08.96 E044 57 17.25

Тел: (+995 32) 43-32-02, 43-32-43

Факс: (+995 32) 43-32-20

АФТН: УГТББФЬЬ, УГТБАПЬЬ

Email: tbsinfo@tav.aero

13П/31Л 136.54°/316.56°

3000 БЕТОН PCN 66/R/A/W/T ВПП 13П

PARI-L (3°30'),

ВПП 31Л ОВИ-1 с огнями приближения

PARI-L 870м, (3°10').

13Л/31П 133.51°/313.52°

2500 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 28/R/B/X/T

К/С

Таможня. Топливо GOST 10227, ТС-1

Кислород.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

УКРАИНА

БЕРДЯНСК.

52.0 UKDB ERD N46 48 54 E036 45 30

Тел.: (06153) 3 54 40

Факс: (06153) 3 63 63

AFTN: УКДБАПДУ

09/27 094°31'/274°31'

2500 ЖЕЛЕЗОБЕТОН. PCN 13/R/B/X/T

0700-1400- зима, 0600-1500-лето.

Таможня. Топливо Джет А-1.

Противопожарная служба, категория 5 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ВИННИЦА (Гавришевка Международный).

297.0 UKWW

N49 14 33 E028 36 50

Тел.: +380 432 52-49-79

Факс: +380 432 35-57-68

AFTN: УКВВАПДУ

13/31 138°12'/318°12'

2500 АРМОБЕТОН PCN 24/R/B/W/T

ОМИ с огнями приближения 900м с обоими курсами посадки.

0600-1800 (0500-1700)

Таможня. Топливо ТС-1

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ДЖАНКОЙ.

23.0 UKFY

N45 4158 E034 25 16

Тел: 06564 33112

Факс: 06564 30122

Email: veteran@crimea.com

AFTN: УКФЫЗПЗЬ

05/23 050°07'/230°07'

2500 БЕТОН PCN 30/R/B/X/T

ОМИ с огнями приближения

ВПП 05 - 700м, ВПП 23 - 900м.

0600-1500 (0500-1400)

Таможня. Топливо ТС-1/МС-20,

АМГ-10, МС-8П

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ДНЕПРОПЕТРОВСК (Международный).

147 UKDD DNK N48 21 26 E035 06 02

Тел.: +380 562 39 53 11

Факс: +380 562 39 55 65

Телекс: SPRUT 143576

AFTN: УКДДКОЬЬ

E-mail: info@dnk.aero

ARO:

Тел.: (380 56) 375 81 05

Факс: (380 56) 375 81 54

AFTN: UKDDZPZX

08/26 090°00'/270°00'

2858 БЕТОН PCN 35/R/C/X/T

ВПП 08 ОВИ-1 ПА с огнями приближения 900м, PAPI-L (2°50'),

ВПП26 ОВИ-1 ПА с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00'),

K/C

Предполетное информационное

обслуживание экипажей ВС.

Таможня. Топливо ТС-1, РТ

Кислород.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ДОНЕЦК (Международный).

238.8 UKCC DOK N48 04 30 E037 43 32

Тел.: +380 62 344 72 00

Факс: +380 62 332 00 53

AFTN: УКССДУХХ

Тел.: +380 62 315 52 55

Факс: +380 62 315 52 55

AFTN: УКЦЦДУЬЬ

E-mail: brief_ukcc@uksatse.aero

08/26 089°10'/269°12'

4000 БЕТОН PCN 80/R/C/X/T

ВПП 08 ОВИ-3 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').

ВПП 26 ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00'). K/C

Таможня. Топливо ТС-1, РТ.

Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЗАПОРОЖЬЕ (Мокрая Международный).

113.6 UKDE OZH

N47 52 01.60 E035 18 54.30

Тел.: +380 612 64 19 24

Факс: +380 612 225 62 41

AFTN: УКДЕАПДУ

E-mail: airport_zp@comint.net

02/20 022°34'/202°34'

2500 БЕТОН PCN 33/R/B/X/T

ОМИ с огнями приближения 900м.

02/20 2100 ГРУНТ

02/20 700 ГРУНТ

K/C

Предполетное информационное обслуживание экипажей ВС

Таможня. Топливо ТС-1. Б-91/115.

РТ/МС-20, МК-8П, АМГ-10, СМ-4.5.

Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

УКРАИНА (продолжение)

ИВАНО-ФРАНКОВСК (Международный).

280.2 UKLI IFO N48 53 02 E024 41 04

Тел.: +380 342 72 80 35
 Факс: +380 342 72 80 46
 AFTN: УКЛИКОЬЬ
 10/28 103°58'/283°58'
 2500 БЕТОН PCN 25/R/A/X/T
 ОМИ-1 с огнями приближения 870м.
 ВПП 10 PAPI-L (3°00').
 ВПП 28 PAPI-L (3°00').
 ВС ИЛ-62, ИЛ-76, ТУ-154, Б-737 принимаются только по предварительному согласованию.
 Тел.: (0342) 22-24-81
 0430-2030 зима, 0330-1930 лето.
 Изменение регламента по согласованию по тел. +380 342 72 83 03
 Таможня. Топливо ТС-1. Кислород.
 Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.
КЕРЧЬ.
 52.3 УКФК КНС
 N45 22 22.87 E036 24 10.55
 Тел.: (06561) 2 12 65
 Факс: (06561) 2 12 65
 AFTN: УКФКДУЬЬ
 07/25 072°56'/252°56'
 1652 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 25.5/F/C/Y/T
 07/25 2000 ГРУНТ
 0600 -SS - зима, 0500 -1510 - лето
 Топливо ТС-1/СМ-4.5, ТМ-306.
 Противопожарная служба, категория 3 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.
КИЕВ (Борисполь Международный).
 130.0 УКВВ КВР N50 20 41 E030 53 36
 Тел.: +380 44 281 72 44
 Факс: +380 44 281 79 96
 AFTN: УКББЫДЫД
 18П/36П 182°39'26"/002°39'26".
 3500 БЕТОН PCN 39/R/C/X/T
 ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').
 ВПП 18П/36П 182°41'38"/002°41'38"
 4000 БЕТОН PCN 80/R/C/W/T
 ВПП 18П ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').
 ВПП 36П ОВИ-2РА с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').
 Предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей ВС по типу «МЕТЕОБРИФИНГ».
 К/С.
 Таможня. ТопливоТС-1, РТ.
 Кислород.
 Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.
КИЕВ (Жуляны Международный).
 178.9 УККК IEV N50 24 07 E030 27 07
 Тел.: +380 44 241 20 01
 Факс: +380 44 249 01 36
 AFTN: УКККАПДУ УКККАПБФ
 E-mail: ukkk@airport.kiev.ua
 08/26 086°10'/266°10'
 2310 БЕТОН PCN 44/R/C/X/T
 ВПП 08 ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').
 Система огней приближения с мигающими огнями 900-300м от порога ВПП 08
 ВПП 26 ОВИ-1 с огнями приближения 300м, PAPI-L (3°00').
 К/С.
 Предполетное информационное обслуживание экипажей ВС.
 Таможня. Топливо ТС-1, РТ.
 Кислород.
 Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.
КИЕВ (Антонов Международный).
 157.5 УККМ N50 36 01 E030 11 37
 Тел.: +380 44 454 28 69
 Факс: +380 44 979 99 15
 Телекс: 131598 BARK UX
 AFTN: УККМЗПЗЬ
 15/33 154°30'/334°30'
 3500 БЕТОН PCN 66/R/C/X/T
 ВПП 15-ОВИ-2 с огнями приближения 870м, PAPI-L (3°00').
 ВПП 33-ОВИ-1 с огнями приближения 900м, PAPI-L (3°00').
 0730-1500-зима, 0630-1400-лето.
 Таможня.
 Топливо Джет А-1, ТС-1,
 РТ/Турбониколь-30в, МС-20, МС-8П
 Кислород.
 Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование имеется.

УКРАИНА (продолжение)

КРИВОЙ РОГ (Лозоватка

Международный).

123.6 UKDR KWG N48 02 39 E033 12 29

Тел.: +380 564 27 05 26

Факс: +380 564 27 05 26

АФТН: УКДРАПДУ

18/36 185°20'/005°20'

2500 АРМОБЕТОН. PCN 32/R/W/U

▶ ВПП 18 PARI-L (3°00').

▶ ВПП 36 PARI-L (3°00').

18/36 2500 ГРУНТ

К/С.

Аэродром принимает ВС ИЛ-76 с массой до 181т, ИЛ-62 до 120 т.

Таможня. Топливо ТС-1.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЛИМАНСКОЕ (Международный).

48.3 UKOM N46 40 09 E030 00 40

Тел.: +380 48 799 37 73

Факс: +380 48 53 5 07 07

АФТН: УКОМАПЬЬ

18/36 184°19'32"/004°19'32"

2503 БЕТОН PCN 21R/W/X/T

18/36 2500 ГРУНТ

0630-1600 - зима,

0530-1500 - лето, кроме сб., вс и

праздничные дни.

Таможня.

Топливо ТС-1, РТ.

Кислород.

▶ Противопожарная служба, категория 5 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЛУГАНСК (Международный)

194.2 UKCW VSG N48 25 05 E039 22 29

Тел.: +380 642 35 31 01, 35 31 11

Факс: +380 642 35 31 01, 35 31 11

АФТН: УКЦВАПДУ, УКЦВБФЬЬ

E-mail: lugairport@1tk.com.ua

09/27 100°33'34"/280°33'34"

2841 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 21/R/W/X/T

ВПП допускает до 10 взлетов ВС

ТУ-154 в сутки с максимальной взлетной массой.

ВПП 09 ОВИ-1Р с огнями приближения 900м,

▶ PARI-L (3°00')

ВПП 27 ОВИ-1РА с огнями приближения 900м,

▶ PARI-L (3°00')

09/27 2500 ГРУНТ

К/С.

Таможня. Топливо ТС-1,

МС-8П, МСП.

Кислород.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ЛЬВОВ (Международный).

328.4 UKLL LWO N49 48 35 E023 57 30

Тел.: +380 32 229 82 16, 229 84 96

Факс: +380 32 229 80 25, 229 82 15

АФТН: УКЛЛАПДУ, УКЛЛБФЬЬ

13/31 135°45'52"/315°45'52"

3305 БЕТОН. PCN 70/R/C/X/T

ВПП 13 ОВИ-2 с огнями приближения

900м, PARI-L (3°00')

ВПП 31 ОВИ-2 с огнями приближения

900м, PARI-L (3°00')

Предполетное информационно-консультативное обслуживание экипажей ВС по типу «БРИФИНГ».

Таможня. Топливо ТС-1

Кислород.

Противопожарная служба, категория 8 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

МАРИУПОЛЬ (Международный).

76.4 UKCM MPW N47 04 34 E037 26 59

Тел.: (0629) 51 13 66

Факс: (0629) 54 18 88

АФТН: УКЦМАПДУ

▶ E-mail: director@maraero.com

01/19 021°03'/201°03'

2568 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 34/R/C/X/T

ОВИ с огнями приближения 720м,

▶ ОВИ с огнями приближения 450м.

▶ ВПП 01 PARI-L (3°00'),

▶ ВПП 19 PARI-L (3°00').

01/19 1400 ГРУНТ.

К/С

2000-0500 зимой, 1900-0400 летом по предварительному согласованию за двое суток.

2000-0500 зимой, 1900-0400 летом

а/д запасным не обеспечивает.

Прием и вылет базовых ВС-к/с.

Предполетное информационное обслуживание экипажей ВС.

Таможня. Топливо ТС-1, РТ.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

УКРАИНА (продолжение)**НИКОЛАЕВ (Международный).**

56.2 UKON NLV N47 03 29 E031 55 10

Тел.: +380 512 47 90 40, 47 74 17

Факс: +380 512 47 90 40, 47 74 17

АФТН: УКОНАПДУ

05/23 050°36'/230°36'

2555 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 34/R/B/X/T

ОМИ с огнями приближения

ВПП 05 - 900м, ВПП 23 - 874м.

05/23 1800 ГРУНТ

0600-1800 зима, 0500-1700 лето

Вне регламента - по предварительному запросу.

Таможня. Топливо ТС-1/МС-20, МС-8, СМ-4.5.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ОДЕССА (Международный).

52.3 UKOO ODS N46 25 36 E030 40 35

Тел.: +380 48 731 28 25

Факс: +380 48 265 81 36

АФТН: УКООАПДУ

16/34 163°23'/343°23'

2800 АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 35/R/B/X/U

➔ ОВИ-1 с огнями приближения 900м.

➔ ВПП 16 PAPI-L (3°00').

➔ ВПП 34 PAPI-L (3°00').

16/34 2450 - ГРУНТ

К/С

Предполетное информационное

обслуживание экипажей ВС.

Таможня. Топливо ТС-1, РТ.

Кислород.

Противопожарная служба, категория 7 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

ПОЛТАВА (Супруновка).

153,9 UKNP N49 34 10 E034 23 39

Тел.: (05322) 2-26-86,

Факс: (05322) 2-26-86

АФТН: УХХПАПДУ

09/27 096°09'/276°09'

2550 БЕТОН. PCN 12/R/C/X/T

ОМИ

0600-1400 зима, 0500-1300 лето

кроме сб, вс и праздничных дней.

Вне регламента - по предварительному запросу за 1 сутки.

Таможня по запросу. Топливо ТС-1

Противопожарная служба, Категория 5 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

РОВНО (Международный).

230.0 UKLR RWN

N50 36 30 E026 08 23

Тел.: +380 362 61 31 33, 61 31 19

Факс: +380 362 61-31-33

АФТН: УКЛРАПДУ

12/30 118°19'/298°19'

2626 АРМОБЕТОН. PCN 23/R/B/X/T.

➔ ВПП 12 PAPI-L (2°40').

➔ ВПП 30 PAPI-L (3°00').

ОМИ с огнями приближения 900м.

0600-1500 зима, 0500-1400 лето.

По запросу - круглосуточно.

Таможня.

Топливо ТС-1/СМ-4.5

Кислород.

Противопожарная служба, категория 5 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

СЕВАСТОПОЛЬ (Бельбек**Международный).**

104.9 UKFB N44 41 29 E033 34 32

Тел.: +380 692 73 60 89,

Факс: +380 692 73-60-68

АФТН: УКФБАПДУ

07/25 070°42'/250°42'

➔ 3007 БЕТОН. PCN 29/R/A/X/T

ОМИ с огнями приближения

➔ 0600-1830 зима, 0500-1730 лето по 1-4, 11, 12 месяцам,

➔ 0500-2100 зима, 0400-2000 лето по 5-10 месяцам.

Топливо ТС-1.

Противопожарная служба, категория 6 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

СЕВЕРОДОНЕЦК.

72.0 UKCS N48 53 48 E038 32 30

Тел.: (06452) 4-41-09

АФТН: УКЦСДУЬ

15/33 158°25'/338°25'

1420 БЕТОН. PCN7/R/A/X/T

ОМИ с огнями приближения 420м.

10/28 461 АСФАЛЬТ/БЕТОН.

PCN 11/F/B/Z/T

0530-1500 зима, 0430-1400 лето.

Вне регламента - по согласованию

за одни сутки. ТЛФ: (06452) 4-41-09.

Топливо Т-1, ТС-1, РТ/МК-8, БЗВ.

Противопожарная служба, категория 3 по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование имеется.

УКРАИНА (продолжение)

СИМФЕРОПОЛЬ (Международный).

182 UKFF SIP N45 03 07 E033 58 25
 Тел.: +380 652 59 55 16,59 53 50
 Факс: +380 652 27 43 43, 25 35 05
 Телекс: 222150 AVI A
 АФТН: УКФФАПДУ, УКФФБФЬЬ
 E-mail: office@airport.crimea.ua
 01/19 013°36'/193°36'
 3701 ЖЕЛЕЗОБЕТОН. PCN 53/R/B/X/T.
 ВПП 01 ОВИ-1 с огнями приближения 900м,
 PAPI-L (3°00').
 ВПП 19 ОВИ-2 с огнями приближения 900м,
 PAPI-L (3°00').
 К/С
 Предполетное информационное
 обслуживание экипажей ВС.
 Таможня. Топливо ТС-1, РТ/СМ-4.5,
 МС-8П, МС-20.
 Противопожарная служба, категория 7
 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

СИМФЕРОПОЛЬ (Заводское).

291.0 UKFW N44 55 02 E034 03 47
 Тел.: (0652) 50 23 00,
 Факс: (0652) 44 12 89, 24 83 22
 АФТН: УКФВАПДУ
 02/20 019°54'36"/199°54'36"
 1200 ГРУНТ
 0600-1500 (0500-1400)
 Топливо ТС-1, РТ/ МС-20, Б-3В.
 Противопожарная служба, Категория 3
 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

СУМЫ.

181.1 UKHS UMT N50 51 30 E034 45 46
 Тел.: (0542) 22 35 55
 Факс: (0542) 22 71 86
 АФТН: УКХСАПДУ
 08/26 083°23'/263°23'
 2500 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 16/F/D/X/T
 ОМИ с огнями приближения 900м.
 0600-1600 зима, 0500-1500 лето.
 Изменение регламента по предваритель-
 ному согласованию за 2 суток.
 Таможня - по запросу.
 Топливо ТС-1.
 Противопожарная служба, категория 5
 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

ТЕРНОПОЛЬ (Международный).

327 UKLT TNL N49 31 30 E025 41 56
 Тел.: (380 352) 24 13 22
 Факс: (380 352) 24 31 16
 АФТН: УКЛТАПДУ
 10/28 105°/285°
 2008 БЕТОН. PCN 20/R/C/W/T.
 0700-1500 - зима, 0600-1400 - лето,
 кроме сб, вск, празд.
 Таможня по запросу.
 Топливо РТ, ТС-1.
 Противопожарная служба, категория сни-
 жена до 4 по УТПЗ.
 Категория 5-6 обеспечивается по согла-
 сованию за сутки.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

УЖГОРОД (Международный).

116.8 UKLU UDJ ГОРНЫЙ
 N48 38 04 E022 15 48
 Тел.: +380 312 64 28 71
 Факс: +380 312 64 34 35
 АФТН: УКЛУАПДУ
 E-mail: aeroport@utelnet.ua
 10/28 103°17'/283°17'
 2038 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 29/F/D/X/T
 0500-2000 - зима,
 0400-1900 - лето.
 Таможня. Топливо ТС-1/МС-8П,
 АМГ-10, СМ-4.5.
 Противопожарная служба, категория 5
 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

ХАРЬКОВ (Основа Международный).

161.3 UKHN HRK N49 55 37 E036 17 24
 Тел.: +380 577 75 54 18
 Факс: +380 577 75 54 18
 АФТН: УКХХАПДУ
 07/25 082°45'/262°45'
 2500 БЕТОН PCN 56/R/C/X/T
 ➔ ВПП 07 ОВИ-2 с огнями приближения 454м,
 PAPI-L (3°00').
 ВПП 25 ОВИ-2 с огнями приближения 420м,
 PAPI-L (3°00').
 К/С.
 Предполетное информационное обслужи-
 вание экипажей ВС.
 Таможня. Топливо ТС-1/МС-20, МС-8,
 МК-8, СМ-4.5.
 Кислород.
 ➔ Противопожарная служба, категория 8
 по УТПЗ.
 Аварийно-спасательное оборудование
 имеется.

УКРАИНА (продолжение).**ХАРЬКОВ (Сокольники).**

180.3 UKHD N50 01 30 E036 16 02

Тел.: +380 57 700 34 39;

+380 57 707 08 13

Факс: +380 57 707 08 34

АФТН: УКХДВКХЬ

02/20 032°32'56"/212°32'56"

1800 БЕТОН PCN 13/R/B/X/T

ОМИ с огнями приближения

ВПП 02 - 420м, PAPI-L (3°00'),

ВПП 20 - 300м, PAPI-L (3°00').

02/20 1800 ГРУНТ

К/С.

Таможня. Топливо Т-1, ТС-1,

РТ/TURBONIKOL-210А, Б-3В, МС-8П.

Противопожарная служба, категория 4

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование
имеется.**ХЕРСОН (Международный).**

45 UKON N46 40 34 E032 30 23

Тел.: (0552) 33-71-87

Факс: (0552) 33-71-87

АФТН: УКОХАПДУ

E-mail: airport_kherson@i.ua

03/21 032°55'/212°56'

2500 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 33/F/D/Y/T

0600-1500 (0500-1400)

Таможня.

Топливо ТС-1

Противопожарная служба, категория 5

по УТПЗ, категория 6 по запросу.

Аварийно-спасательное оборудование
имеется.**ХМЕЛЬНИЦКИЙ (Международный).**

353.5 UKLN N49 21 34 E026 56 00

Тел.: (0382) 22 50 01, 69 64 38

Факс: (0382) 72 00 90, 65 54 30

АФТН: УКЛХАПДУ

16/34 166°08'/346°08'

2200 АРМОБЕТОН PCN 13/R/C/X/T

ОМИ с огнями приближения 900м

0600-1800 (0500-1700)

Топливо ТС-1/МС-20, Б-3В, СМ-4,5

Противопожарная служба, категория 4

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование
имеется.**ЧЕРКАССЫ (Международный).**

114.3 UKKE SKC N49 24 57 E031 59 42

Тел.: +380 472 55 29 03

Факс: +380 472 63 04 47

АФТН: УККЕАПДУ

Аeroporto - Cherkasy1@yandex.ru

14/32 149°36'/329°36'

2500 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 24/F/C/Y/T

14/32 2500 ГРУНТ

0700-1400 (0600-1300)

Топливо. ТС-1.

Аэродром принимает ВС ИЛ-76, ВС

2-го класса и ниже.

Таможня.

Противопожарная служба, категория 6

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование
имеется.**ЧЕРНОВЦЫ (Международный).**

251.7 UKLN

N48 15 33 E025 58 48

Тел.: 380 3722 4 15 30 АФТН:УКЛНАПДД

15/33 153°05'/333°05'

2216 АСФАЛЬТ/БЕТОН. PCN 21/F/D/W/T.

ОМИ с огнями приближения 900м.

0530-1900-зима, 0430-1800-лето.

По Сб, Вс прием и выпуск ВС по согласо-
ванию.

Таможня. Топливо ТС- 1

Противопожарная служба, категория 6

по УТПЗ.

Аварийно-спасательное оборудование
имеется.

СОДЕРЖАНИЕ

Эксплуатационные минимумы для взлета и посадки воздушных судов на зарубежных аэродромах. 1
 Аэродромные карты.

1.	Б	БАКУ (Гейдар Алиев)	УБББ	BAKU (Heydar Aliyev)	UBBB
2.		БАТУМИ	УГСБ	BATUMI	UGSB
3.		БЕРДЯНСК	УКДБ	BERDIANSK	UKDB
4.		БРЕСТ	УМББ	BREST	UMBB
5.	В	ВИННИЦА (Гавришевка)	УКВВ	VINNITSA (Gavryshivka)	UKWW
6.		ВИТЕБСК	УМИИ	VITEBSK	UMII
7.	Г	ГАБАЛА	УББЩ	GABALA	UBBQ
8.		ГОМЕЛЬ	УМГГ	HOMIEL	UMGG
9.		ГРОДНО	УММГ	HRODNA	UMMG
10.		ГЮМРИ (Ширак)	УДСГ	GYUMRI (Shirak)	UDSG
11.		ГЯНДЖА	УББГ	GANJA	UBBG
12.	Д	ДЖАНКОЙ	УКФЫ	DZHANKOI	UKFY
13.		ДНЕПРОПЕТРОВСК	УКДД	DNEPROPETROVSK	UKDD
14.		ДОНЕЦК	УКЦЦ	DONETSK	UKCC
15.	Е	ЕРЕВАН (Звартноц)	УДЫЗ	YEREVAN (Zvartnots)	UDYZ
16.		ЕРЕВАН (Эребуни)	УДУЕ	YEREVAN (Erebuni)	UDYE
17.	З	ЗАГАТАЛА	УББЫ	ZAGATALA	UBBY
18.		ЗАПОРОЖЬЕ(Мокрая)	УКДЕ	ZAPORIOZHIYE (Mokraya)	UKDE
19.	И	ИВАНО-ФРАНКОВСК	УКДИ	IVANO-FRANKOVSK	UKLI
20.	К	КЕРЧЬ	УКФК	KERCH	UKFK
21.		КИЕВ (Борисполь)	УКББ	KYIV (Borispol)	UKBB
22.		КИЕВ(Антонов)	УККМ	KYIV (Antonov)	UKKM
23.		КИЕВ(Жуляны)	УККК	KYIV (Zhuliany)	UKKK
24.		КРИВОЙ РОГ(Лозоватка)	УКДР	KRYVYJ RIH (Lozovatka)	UKDR
25.		КУТАИСИ (Копитнари)	УГКО	KUTAISI (Kopitnari)	UGKO
26.	Л	ЛЕНКОРАНЬ	УББТ	LENKORAN	UBBL
27.		ЛИМАНСКОЕ	УКОМ	LIMANSKOYE	UKOM
28.		ЛУГАНСК	УКЦВ	LUGANSK	UKCW
29.		ЛЬВОВ	УКЛЛ	LVOV	UKLL
30.	М	МАРИУПОЛЬ	УКЦМ	MARIUPOL	UKCM
31.		МИНСК 1	УМММ	MINSK-1	UMMM
32.		МИНСК 2	УММС	MINSK-2	UMMS
33.		МОГИЛЕВ	УМОО	MOHILIOU	UMOO
34.	Н	НАХИЧЕВАНЬ	УББЛ	NAKHICHIVAN	UBBN
35.		НИКОЛАЕВ	УКОН	NIKOLAYEV	UKON
36.	О	ОДЕССА	УКОО	ODESSA	UKOO
37.	П	ПОЛТАВА	УКХП	POLTAVA	UKHP
38.	Р	РОВНО	УКЛР	ROVNO	UKLR
39.	С	СЕВАСТОПОЛЬ (Бельбек)	УКФБ	SEVASTOPOL (Belbek)	UKFB
40.		СЕВЕРОДОНЕЦК	УКЦС	SEVERODONETSK	UKCS
41.		СИМФЕРОПОЛЬ	УКФФ	SIMFEROPOL	UKFF
42.		СИМФЕРОПОЛЬ (Заводское)	УКФВ	SIMFEROPOL (Zavodskoye)	UKFW
43.		СУМЫ	УКХС	SUMY	UKHS
44.	Т	ТБИЛИСИ	УГТБ	TBILISI	UGTB
45.		ТЕРНОПОЛЬ	УКЛТ	TERNOPOL	UKLT
46.	У	УЖГОРОД	УКЛУ	UZHGOROD	UKLU
47.	Х	ХАРЬКОВ (Основа)	УКХХ	KHARKOV (Osnova)	UKHH
48.		ХАРЬКОВ (Сокольники)	УКХД	KHARKOV (Sokolniki)	UKHD
➔ 49.		ХЕРСОН (Международный)	УКОХ	KHERSON (Chernobayevka)	UKOH
50.		ХМЕЛЬНИЦКИЙ	УКЛХ	KHMELNITSKIY	UKLH
51.	Ч	ЧЕРКАССЫ	УККЕ	CHERKASY	UKKE
52.		ЧЕРНОВЦЫ	УКЛН	CHERNOVTSY	UKLN

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

I. ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ.

В соответствии с указанием ФАС РФ N 53/и от 09.07.97 г. с 01 октября 1997 года **расчет минимумов для зарубежных аэропортов производится в ФГУП «ЦАИ».**

Эксплуатационные минимумы для взлета и посадки на зарубежных аэродромах рассчитываются по категориям воздушных судов.

Основными документами, используемыми при анализе информации и производстве расчетов минимумов, являются:

- Федеральные авиационные правила полетов в воздушном пространстве Российской Федерации;
- ICAO Doc 8168-OPS/611 – Производство полетов воздушных судов;
- ICAO Doc 9365-AN/910 – Руководство по всепогодным полетам;
- EU-OPS 1 – Регламент Европейского Союза, часть E «Всепогодные полеты».
- FAA Operations Specifications – Эксплуатационные требования FAA США для авиакомпаний, часть C;
- FAA Handbook 8260.3B TERPS – Справочник «Процедуры маневрирования по ППП в районе аэродрома», раздел 3;
- Руководство по построению аэродромных схем и определению безопасных высот пролета препятствий (Приказ Минтранса № ДВ-86 от 08.08.1994г.);
- АИП иностранных государств.

Конкретные значения минимумов рассчитываются на основе данных, опубликованных в АИП государств.

Если государство в АИП, кроме ОСА(Н), публикует минимумы аэродромов для взлета и посадки (например, США, Индия, Япония, Франция и др.), то они признаются как государственные минимумы и публикуются в сборниках без изменений.

Эксплуатационные минимумы для взлета и посадки, опубликованные в сборниках аэронавигационной информации № 1-5, 12, 13 ЦАИ **не являются обязательными для эксплуатантов.** Они могут быть использованы авиакомпаниями при установлении и назначении эксплуатационных минимумов для своих экипажей по типам воздушных судов.

В соответствии с Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» (Приказ Минтранса РФ № 128 от 31 июля 2009 г. п.п 5.17, 5.18) эксплуатант сам устанавливает эксплуатационные минимумы аэродрома, рассчитанные по выбранной им методике определения таких минимумов, учитывая:

- тип, летно-технические характеристики воздушных судов;
- состав экипажа, его подготовка и опыт полетов;
- размеры и физические характеристики ВПП;
- соответствие и характеристики имеющихся визуальных и не визуальных средств;
- препятствия на заходе, уходе на второй круг и в зоне набора высоты для выполнения установленной процедуры и необходимости получения разрешений;
- ОСА(Н) для процедуры инструментального захода на посадку;
- разрешение на оборудование, установленное на воздушном судне, предназначенное для навигации и/или управления полетом, соответственно при взлете, в полете, заходе на посадку, при посадке, пробеге и уходе на второй круг;
- средства, используемые для определения и передачи метеоусловий;
- способ захода на посадку, используемый на «конечном этапе».

Значения минимумов для аэродромов, расположенных на территории Российской Федерации опубликованы на основании материалов, присланных в ФГУП «ЦАИ» компетентными органами этих аэродромов.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

II. ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЬЗОВАНИЯ ТАБЛИЦАМИ

1. Минимумы аэродрома для взлета.

В сборниках аэронавигационной информации таблицы минимумов для взлета размещены в нижней части схемы аэродрома (на кроках). Минимумы устанавливаются по дальности видимости на ВПП (RVR) при измерении ее на конкретном аэродроме с использованием технических средств или таблиц пересчета, и по видимости (VIS) в остальных случаях.

Пример публикации минимумов для взлета указан в таблице 1.

Таблица разделена на две части. В левой части указаны минимумы при введении процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) - колонки 1 – 5. В правой части - минимумы при отсутствии такой процедуры – колонки 6-8.

Если процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) на аэродроме не предусмотрены, минимумы для взлета по видимости публикуются не ниже 400м.

Таблица 1.

TAKE-OFF MINIMA							
RWY 17/35							
LVP in operation					RL	RCLM (DAY only)	NIL (DAY only)
ACFT CAT	CL+HIRL* & mult RVR req	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL			
1	2	3	4	5	6	7	8
A	125m	150m	200m	250m	400m	400m	500m
B							
C							
D	150m	200m	250m	300m			

*Approved guidance system required below 150m.

1.1 КОЛОНКА № 1 - категория ВС или количество двигателей на ВС.

Классификация воздушных судов по категориям в соответствии с Doc 8168-OPS/611 основана на скорости, превышающей в 1,3 раза скорость сваливания в посадочной конфигурации.

1.2 КОЛОНКА № 2 - дальность видимости на ВПП (RVR) в метрах при взлете ВС днем и ночью, *если включены и работают боковые огни ВПП высокой интенсивности (HIRL) и огни осевой линии (CL)* и дальность видимости на ВПП (RVR) измеряется вдоль всей ВПП регистраторами видимости.

1.3 КОЛОНКА № 3 - дальность видимости на ВПП (RVR) в метрах при взлете ВС днем и ночью, *если включены и работают боковые огни ВПП (RL) и огни осевой линии (CL)* и дальность видимости на ВПП (RVR) измеряется вдоль всей ВПП регистраторами видимости.

1.4 КОЛОНКА № 4 - дальность видимости на ВПП (RVR) в метрах при взлете ВС днем и ночью, *если включены и работают боковые огни ВПП (RL) и огни осевой линии (CL)* и дальность видимости на ВПП (RVR) измеряется в двух, в одной точке вдоль ВПП или RVR не работают.

1.5 КОЛОНКА № 5 - дальность видимости на ВПП (RVR) в метрах при взлете ВС днем и ночью, *если включены и работают боковые огни ВПП (RL)*.

1.6 КОЛОНКА № 6 - дальность видимости на ВПП (RVR) в метрах при взлете ВС днем и ночью, *если включены и работают боковые огни ВПП (RL)*.

1.7 КОЛОНКА № 7 - дальность видимости на ВПП (RVR) или видимость (VIS) при взлете днем, *если выключены боковые огни ВПП, а осевая линия четко обозначена знаками маркировки по всей длине ВПП.*

1.8 КОЛОНКА № 8 - дальность видимости на ВПП (RVR) или видимость (VIS), при взлете днем, *если не работают боковые огни ВПП, а осевая линия нечетко обозначена знаками маркировки по всей длине ВПП.*

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

Пример публикации светооборудования ВПП

Таблица 2

RWY	AERODROME LIGHTNING					
18L	RL (60m)	CL (30m)	HALS (420m)	RTIL PAPI-L (3°00')		RVR
36R	HIRL (60m)	CL (15m)	ALSF-II	TDZ RTIL RAIL PAPI-L (3°00')		RVR
18R	MIRL (60m)	CL (15m)	MALSR (640m)	TDZ RAIL PAPI-L (3°00')		RVR
36L	MIRL REIL PAPI-L (3°00')					RVR
18C	HIRL (60m)	CL (15m)	HALS	TDZ RTIL RAIL PAPI-L (3°00')		RVR

В данной таблице указывается состав светооборудования ВПП и его характеристики, учитываемые при расчете минимумов. Расстояния между боковыми огнями ВПП (60м) и осевыми огнями (15м, 30м) учитываются для расчета минимумов для взлета. Длина огней приближения (420м, 640м) учитывается для расчета дальности видимости при посадке. Длина огней приближения указывается, если она менее 720м. В остальных случаях не указывается.

Примечание. Все сокращения, используемые в таблицах, размещены в ОБЩЕМ РАЗДЕЛЕ данного сборника.

Особенности расчета минимумов для взлета в некоторых странах.

В соответствии с правилами США (FAR 121) минимумы для взлета на аэродромах США, Канады и других стран, которые применяют эти правила, рассчитываются в зависимости от количества двигателей на ВС, когда вместо категории ВС публикуется количество двигателей.

При этом устанавливаются минимумы для взлета стандартные (больше RVR 16 – 1600 фт (500 м)) и ниже стандартных (RVR 16 – 1600 фт (500 м) и меньше).

В таблицах показывается предельное значение минимума по RVR на взлете для каждой ВПП или группы ВПП, в зависимости от наличия осевой линии огней, огней высокой интенсивности и маркировки осевой линии ВПП.

Стандартные минимумы (Standard):

- для ВС с двумя двигателями: RVR 1500м, VIS 1600м;
- для ВС с тремя и четырьмя двигателями: RVR 720м, VIS 800м.

Минимумы ниже стандартных:

Это минимумы RVR 16 (1600 футов – 500м), RVR 10 (1000 футов – 300м), RVR 5 (500 футов – 150м), RVR 3 (300 футов – 100м).

При расчете этих минимумов учитываются условия измерения видимости по RVR, наличие и интенсивность светооборудования на ВПП.

Таблица 3.

TAKE-OFF MINIMA AND DEPARTURE PROCEDURE				
RWY 04R, 13L, 22L, 31R				
2 operating RVR are required. All operating RVR are controlling		Adequate Vis Ref	Standard	
CL+HIRL	CI or RCLM+HIRL		3, 4 Eng	1, 2 Eng
TDZ RVR 150m MID RVR 150m Roll-out RVR 150m	TDZ RVR 300m MID RVR 300m Roll-out RVR 300m	RVR 500m VIS 400m	RVR 720m VIS 800m	RVR 1500m VIS 1600m

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

2. Минимумы аэродрома для схем захода на посадку.

Минимумы аэродромов подразделяются:

- для схем точного захода на посадку;
- для схем неточного захода на посадку;
- для схем захода на посадку с вертикальным наведением.

Термин «неточный» характеризует относительную неточность наведения при заходе на посадку по сравнению с параметрами, обеспечиваемыми оборудованием точного захода (ILS, MLS, PAR).

Минимумы аэродрома для захода на посадку рассчитываются в соответствии с данными, опубликованными в АИП государств. Если государство публикует DA(H), MDA(H) и видимость, в сборниках они публикуются без изменений. В тех случаях, когда государство публикует только OCA(H), эти величины переводятся в DA(H) или MDA(H), а видимость рассчитывается в соответствии с требованиями Руководства по всепогодным полетам (Doc 9365-AN/910) ИКАО и EU-OPS 1

Если в АИП государства в качестве параметра минимума публикуется и высота облаков (CEIL), то она также указывается в таблице минимумов на схеме захода на посадку. На совмещенных схемах минимумы указываются для каждой системы.

Таблицы минимумов для посадки размещены в нижней части схемы захода на посадку, а значения DA(H), MDA(H) в футах указываются отдельным блоком над ВПП на профиле этой схемы. Значения DA(H) публикуются с точностью до одного фута, а MDA(H) могут округляться до ближайшего числа, кратного 10 футам, или публикуются с точностью до 1 фута.

Минимум по видимости, DH, MDH, высота облаков (CEIL) в таблице минимумов публикуются в метрах. DH для II категории публикуется с точностью до 1 м, а DH и MDH для других условий захода на посадку – с точностью до 5 м. MDH для захода с круга (GIRCLING-TO-LAND) публикуется с точностью до 10 м.

Основными параметрами минимума для захода на посадку являются видимость (VIS), исправленная метеорологическая видимость (CMV) или дальность видимости на ВПП (RVR) и относительная высота принятия решения (DH) или минимальная относительная высота снижения (MDH), соответствующие определенной категории ВС. DH и MDH зависят от системы захода на посадку, а видимость - от светотехнического оборудования ВПП, включающего систему огней приближения, посадочные огни ВПП, входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, осевые огни ВПП, огни зоны приземления и др.

В соответствии с Приложением 14 ИКАО для ВПП, оборудованной для захода на посадку, может быть установлена простая система огней приближения, система огней приближения для схем точного захода на посадку по категории I, система огней приближения для схем точного захода на посадку по категориям II и III.

Пример публикации минимумов для захода на посадку.

Таблица 4

ACFT CAT	STRAIGHT-IN-LANDING RWY 26						CIRCLING-TO-LAND			
	ILS				MDH	LOC(GS out)		MDH	CEIL	VIS
	LS	CEIL	Limited	ALSout		ALSout				
A	60m	65m	RVR 750m	RVR 1000m	125m	RVR 1200m	RVR 1500m	170m	220m	1600m
B			VIS 800m	VIS 1200m		VIS 1500m	VIS 2200m			
C						RVR 1200m/VIS 1600m	RVR 1600m/VIS 2400m			
D						RVR 1400m/VIS 1600m	RVR 1800m/VIS 2400m	270m	370m	4000m

Европейский стандарт расчета минимумов аэродрома (AOM).

Европейский Союз (EU) опубликовал 2-ю поправку в Doc EU-OPS 1 (Annex III to Regulation 3922/91). Данная поправка в EU-OPS 1 заменяет JAR- OPS 1 и содержит новый метод расчета минимумов аэродрома (AOM).

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

Основные отличия нового стандарта от действующего заключаются в следующем:

- на схемах неточного захода на посадку показывается профиль непрерывного снижения на конечном этапе захода на посадку (CDFA – Continuous Descent Final Approach) и минимумы;

- точка начала ухода на второй круг, где достигается высота MDA(H) показывается в соответствии с данными, представленными государством, а место, где начинается уход на второй круг, обозначается стрелкой;

- для профиля непрерывного снижения (CDFA) показывается таблица расстояния по DME или времени полета с указанием абсолютной высоты пролета, а на самом профиле - удаления с указанием абсолютной высоты;

- профили без непрерывного снижения (Non-CDFA) и минимумы для них будут показываться только в тех случаях, если они не удовлетворяют требованиям непрерывного снижения на прямой, а также возможна комбинация профиля CDFA и Non-CDFA и их минимумов;

- для заходов на посадку по CAT I при значениях RVR менее 750 м должны использоваться полная система огней приближения (FALS), огни зоны приземления (TDZ) и огни осевой линии ВПП. Без огней зоны приземления и огней осевой линии ВПП значения RVR менее 750 м могут использоваться, если применяется одобренная система HUDLS или, когда заход выполняется в автоматическом или директорном режиме до ВПП;

- значения RVR/CMV указывается в соответствии с требованиями EU-OPS 1, а значение VIS – в соответствии с Руководством по всепогодным полетам (Doc 9365-AN/910);

- минимумы для посадки с круга (Circling minimums) не должны быть ниже минимумов для процедур инструментального захода на посадку.

Системы огней приближения для расчета видимости (RVR/CMV, VIS) для схем точного и неточного заходов на посадку в соответствии с регламентом Европейского Союза (EU-OPS 1) несущественно отличаются от принятых в ИКАО.

Системы огней приближения.

Стандартные визуальные средства маркировки ВПП – огни приближения и огни ВПП (огни кромки, порогов, конца, зоны приземления и/или огни оси ВПП).

Таблица 5.

Класс огней	Протяженность, конфигурация, интенсивность огней
FALS (Full ALS – полная система огней приближения)	ИКАО: CAT I (HIALS 720 м или больше), стандартные интервалы огней осевой линии, световые горизонты
IALS (Intermediate ALS – промежуточная система огней приближения)	ИКАО: простая система огней (HIALS 420-719 м), одиночные огни, световые горизонты
BALS (Basic ALS – основная система огней приближения)	Любая другая система огней приближения (HIALS, MIALS или ALS) длиной 210-419 м.
NALS (No ALS – нет системы огней приближения)	Любая другая система огней приближения (HIALS, MIALS или ALS) протяженностью меньше 210м или огней нет.

2.1 Минимумы аэродрома для схем точного захода на посадку.

Боковое и вертикальное наведение при заходе на посадку может быть обеспечено с помощью:

- наземных навигационных средств;
- формируемых бортовым компьютером навигационных данных.

Параметрами минимума для посадки при выполнении захода являются видимость (VIS), или исправленная метеорологическая видимость (CMV), или дальность видимости на ВПП (RVR) и абсолютная/относительная высота принятия решения DA(H), соответствующие определенной категории воздушного судна.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

Согласно Главе 1 «Определения», Части I «Эксплуатация воздушных судов. Самолеты» Приложения 6 ИКАО установлены следующие категории для схем точных заходов на посадку:

Категория I. С относительной высотой принятия решения не менее 60 м (200 фт) при видимости не менее 800 м или дальности видимости на ВПП не менее 550 м.

Категория II. С относительной высотой принятия решения менее 60 м (200 фт), но не менее 30 м (100 фт) и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м.

Категория IIIA. С относительной высотой принятия решения менее 30 м (100 фт) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 175 м.

Категория IIIB. С относительной высотой принятия решения менее 15 м (50 фт) или без ограничения по относительной высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП менее 175 м, но не менее 50 м.

Категория IIIC. Заход на посадку и посадка по приборам без ограничений по относительной высоте принятия решения и дальности видимости на ВПП.

Для захода на посадку по системе ILS, LPV, GLS, PAR показывается высота принятия решения (DH), дальность видимости на ВПП (RVR) или видимость (VIS) для посадки.

ПРИМЕРЫ:

DH60m RVR550m VIS800m - высота принятия решения 60м и видимость на ВПП RVR 550m или *VIS 800m*, соответствующая полному набору средств.

DH60m RVR750m VIS800m – высота принятия решения 60м и видимость на ВПП RVR 750m или *VIS 800m*, соответствующая промежуточному набору средств.

DH60m RVR1000m VIS1200m - высота принятия решения 60м и видимости на ВПП RVR 1000m или *VIS 1200m*, соответствующая основным средствам.

Значение RVR 750m и более на схемах публикуется в колонке «Limited», а RVR менее 750m – в колонке «Full».

Значение RVR менее 750 м используется при следующих условиях:

- заход по категории I должен выполняться, если работает полная система огней приближения (FALS), огни зоны приземления (TDZ), осевой линии (CL) при DH 200 фт;

- заход по категории I может выполняться и при неработающих огнях зоны приземления (TDZ) и/или осевой линии ВПП (CL), но при этом используется утвержденная объединенная коллиматорная система (HUDLS) или, если соответствуют условия, для захода с прямой до ВПП (DH) 200 фт в автоматическом или директорном режиме;

- заход при APV должен выполняться, если работает полная система огней приближения (FALS), огни зоны приземления (TDZ), осевой линии ВПП (CL), утвержденная коллиматорная система (HUD) при RVR не менее 600 м.

В случае, если часть элементов, составляющих полный комплект ILS исключается из использования или работает неустойчиво, минимумы для захода на посадку показываются в зависимости от того, какой из элементов не используется:

ПРИМЕР - "*LOC (GS out)*" - используется только курсовой маяк без глиссадного.

Если при этом не работает еще и маркерный маяк или DME (в зависимости от комплектации), то указывается:

ПРИМЕР - "*LOC(GS out) MM out*" или "*LOC (GS out) DME out*".

На случай отключения огней приближения, указательных огней входа в створ ВПП или их выходе из строя и др. указывается соответствующая видимость:

ПРИМЕР - "*ALS or RAIL out 1200m*".

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

На схеме захода на посадку по второй или третьей категории показывается высота принятия решения (DH), дальность видимости на ВПП (RVR) для посадки ВС в автоматическом режиме с применением полного комплекта ILS, светотехнического оборудования данного направления ВПП, отвечающего требованиям второй или третьей категории ИКАО и истинная высота по радиовысотометру (RA), соответствующая высоте принятия решения при заходе на посадку по второй или третьей категории.

ПРИМЕР: DH30m RVR300m RA31m.

На этапе эксплуатационной оценки, до утверждения основного минимума по второй категории *DH30m RVR300m*, используются так называемые ограниченные минимумы или минимумы ограниченного использования.

ПРИМЕР: DH45m RVR550m.

Если на схеме захода на посадку опубликовано два минимума, основной и ограниченный, в этом случае минимум *DH45m RVR550m* используется при неустойчивой работе бортового оборудования либо, когда экипаж не может использовать более низкий минимум.

Для захода на посадку по системе ILS второй и третьей категории (CAT II/III ILS), а также первой категории по специальному разрешению (CAT I ILS AR) публикуются отдельные схемы.

Для захода на посадку на подготовленном аэродроме по системе ILS второй, третьей категории (CAT II/III) или первой категории по специальному разрешению (CAT I ILS AR), а также применения системы HUD требуется специальное разрешение официального органа для экипажа и сертификация воздушного судна.

2.2 Минимум аэродрома для схем неточного захода на посадку.

Для выполнения захода на посадку приводятся минимумы в зависимости от публикуемых схем для систем: LOC, VOR, NDB, SRE, GPS (минимум при заходе только с горизонтальным наведением (LNAV)), RNAV.

Параметрами минимума для схем неточного захода являются видимость (VIS), исправленная метеорологическая видимость (CMV) или дальность видимости на ВПП (RVR) и минимальная относительная высота снижения (MDH), соответствующие определенной категории ВС.

ПРИМЕР: MDH150m VIS2000m – минимальная высота снижения и видимость.

Если схема неточного захода на посадку не удовлетворяет требованиям в части установления минимума захода на посадку по приборам (например, градиент снижения после FAF более 6,5%), то в этом случае заход с прямой не разрешается и применяются критерии визуального маневрирования.

Заход на посадку методом зональной навигации (RNAV).

Государства публикуют два вида схем для захода на посадку методом зональной навигации – совмещенные с другими наземными навигационными средствами такими, как VORDME, LOC, NDB и самостоятельные схемы захода по GPS, GNSS или с RNP. В заголовках совмещенные схемы обозначаются «VOR или GPS RWY24», самостоятельные схемы обозначаются «GPS RWY24» или «RNAV(GPS) RWY24». Электронное оборудование GPS или принцип RNP при заходе на посадку по совмещенным схемам разрешается использовать совместно с другими навигационными средствами. При заходе по самостоятельной схеме использование наземных навигационных средств не обязательно.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

На совмещенных схемах, как правило, указывается два минимума захода на посадку – например, для NDB(GPS) и NDB.

На самостоятельных схемах может быть один, два или три минимума:

- минимум при заходе с вертикальным и горизонтальным наведением (LPV);
- минимум при заходе с вертикальным и горизонтальным наведением (LNAV/VNAV);
- минимум при заходе только с горизонтальным наведением (LNAV).

Минимумы аэродрома для захода на посадку с наведением.

Заход на посадку с наведением подразумевает использование принципов LPV, LNAV/VNAV, LNAV или им тождественным.

Параметрами минимума для посадки при выполнении захода с наведением являются видимость (VIS), исправленная метеорологическая видимость (CMV) или дальность видимости на ВПП (RVR), а также высота принятия решения (DH) - при заходах LPV и LNAV/VNAV или минимальная относительная высота снижения (MDH) - при заходах LNAV, соответствующие определенной категории ВС.

При заходе на посадку по минимуму LPV (Approach with vertical guidance), GLS (GNSS landing system) электронная глассида генерируется с использованием WAAS или GBAS независимо от наземных средств или барометрического корректора.

При заходе по минимуму LNAV/VNAV вертикальное наведение обеспечивается путем использования сигналов барометрических средств (*Baro-VNAV*). Публикуются также ограничения использования таких минимумов по отрицательной температуре.

При заходе по минимуму LNAV обеспечивается только горизонтальное наведение путем использования сигналов электронного оборудования для наведения по направлению при заходе методом RNAV.

Для визуального захода на посадку (ВЗП) с круга (“CIRCLE-TO-LAND”) публикуется минимальная относительная высота (MDH) – высота, на которой выполняется визуальное маневрирование до начала разворота на посадочную прямую. MDH берется из АИП иностранного государства, по которой согласно Руководства по построению аэродромных схем, рассчитываются высота нижней границы облаков (SEIL) и видимость (VIS), необходимые для построения маневра визуального захода на посадку. При этом видимость берется из АИП (если она предусмотрена) или из «Руководства», в зависимости от того, что больше.

При наличии ограничений по маневрированию в районе аэродрома, об этом указывается в примечаниях на схемах захода или в таблице минимумов.

ПРИМЕРЫ:

“Not authorized West of RWY”. Маневрирование на запад от ВПП не разрешено.

“CIRCLE-TO-LAND (RWY 29L)”. Заход с круга разрешен только на ВПП 29L.

На некоторых аэродромах дополнительно публикуются схемы визуального захода на посадку (VISUAL APPROACH). В отличие от захода с круга на этих схемах минимальные высоты снижения (MDH) могут не публиковаться, а публикуются только минимальные метеорологические условия подхода к аэродрому и захода на посадку – высота облаков и видимость.

3. Минимумы для посадки на аэродроме, используемого в качестве запасного

Если в АИП иностранного государства опубликованы минимумы для посадки на аэродроме, используемого в качестве запасного, то в сборниках ЦАИ они публикуются в нижней части таблицы минимумов для взлета. Минимумы публикуются по высоте нижней границы облаков и видимости. В тех случаях, когда отдельные средства захода на посадку не разрешается использовать на запасном аэродроме, то в таблице минимумов указывается – «NA – Not authorized».

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА И ПОСАДКИ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ НА ЗАРУБЕЖНЫХ АЭРОДРОМАХ.

Примечания.

1. На аэродромах Индии введены эксплуатационные минимумы обычного использования (*Normal AOM*) для эксплуатантов, выполняющих полеты по расписанию и минимумы ограниченного использования (*Restricted AOM*) для эксплуатантов, выполняющих нерегулярные полеты. Обычные минимумы публикуются в нижней части схем захода на посадку, а минимумы ограниченного использования публикуются отдельно.

2. В АИП отдельных государств (например, Японии) минимумы по видимости опубликованы только в RVR и CMV. Если на борт ВС передается только метеорологическая видимость, а на схеме захода указана исправленная, то метеорологическую видимость необходимо умножить на соответствующий коэффициент и сравнить с опубликованной на схеме захода CMV.

Таблица пересчета метеорологической видимости в RVR/СVM:

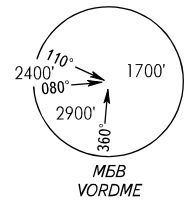
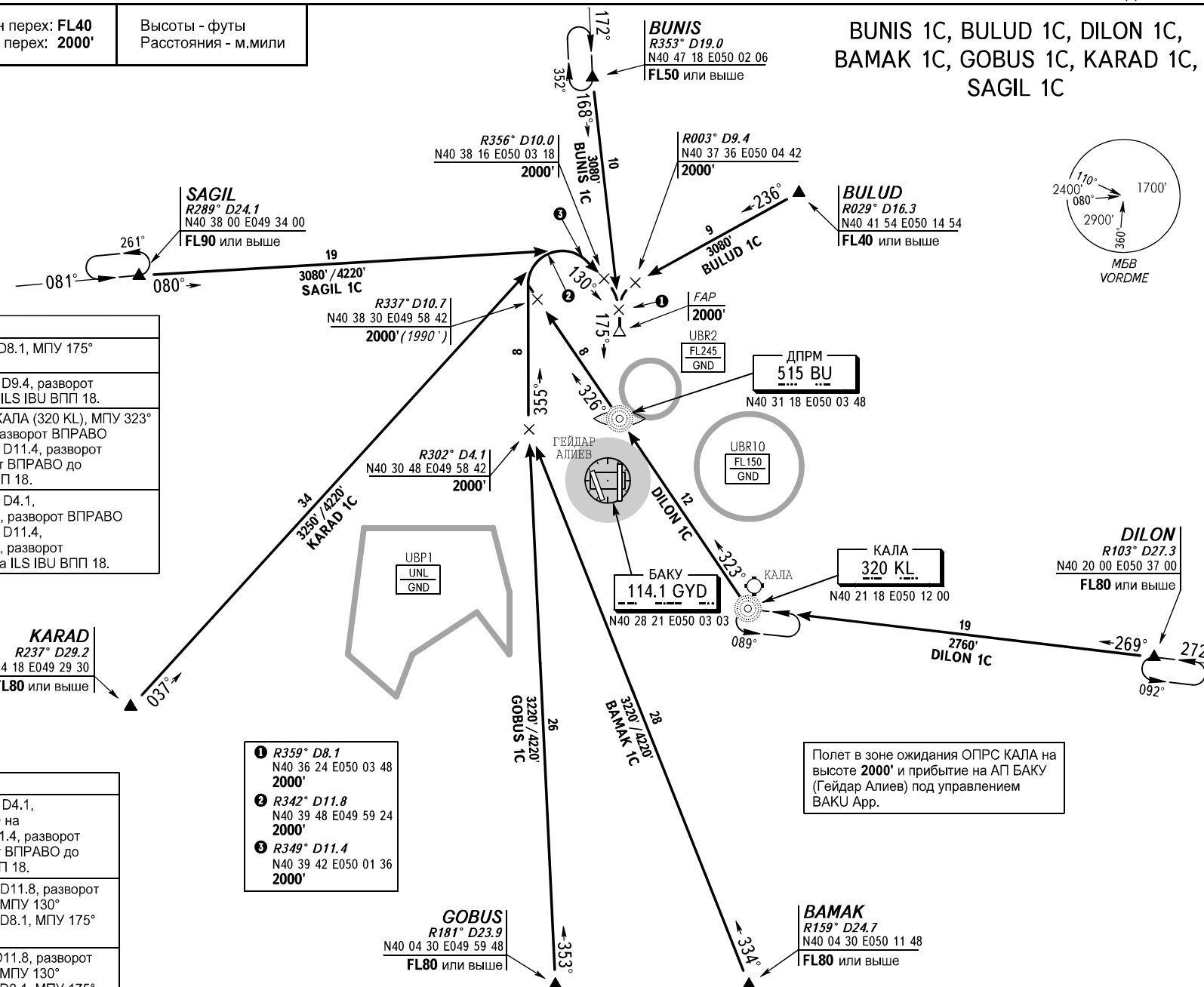
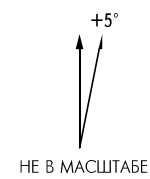
Таблица 4.

Огни приближения	RVR/СVM = MET VIS x ...	
	День	Ночь
HIALS+HIRL	1.5	2.0
RL	1.0	1.5
Без огней	1.0	не применяется
Примеры пересчета. Переданная MET VIS = 1000 м	День. HIALS+HIRL включены:	RVR/СVM=1000x1.5=1500 м
	День. HIALS+HIRL выключены:	RVR/СVM=1000x1.0=1000 м
	Ночь. HIALS+HIRL включены:	RVR/СVM=1000x2.0=2000 м

– Конец –

ATIS BAKU App BAKU Radar	126.800 аңг 129.300 118.400 120.800 128.000	Эшелон переход: FL40 Высота переход: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
--------------------------------	--	---	--------------------------------------

**BUNIS 1C, BULUD 1C, DILON 1C,
BAMAK 1C, GOBUS 1C, KARAD 1C,
SAGIL 1C**



ПОДХОД	МАРШРУТ
BUNIS 1C	От BUNIS, R353° D19.0, МПУ 168° до R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.
BULUD 1C	От BULUD, R029° D16.3, МПУ 236° до R003° D9.4, разворот ВЛЕВО на R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.
DILON 1C	От DILON, R103° D27.3 МПУ 269° до ОПРС КАЛА (320 KL), МПУ 323° через ДПРМ BU МПУ 326° до R337° D10.7, разворот ВПРАВО до R342° D11.8, разворот ВПРАВО до R349° D11.4, разворот ВПРАВО МПУ 130° до R356° D10.0, разворот ВПРАВО до R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.
BAMAK 1C	От BAMAK, R159° D24.7, МПУ 334° до R302° D4.1, разворот ВПРАВО МПУ 355° до R337° D10.7, разворот ВПРАВО до R342° D11.8, разворот ВПРАВО до R349° D11.4, разворот ВПРАВО МПУ 130° на R356° D10.0, разворот ВПРАВО на R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.

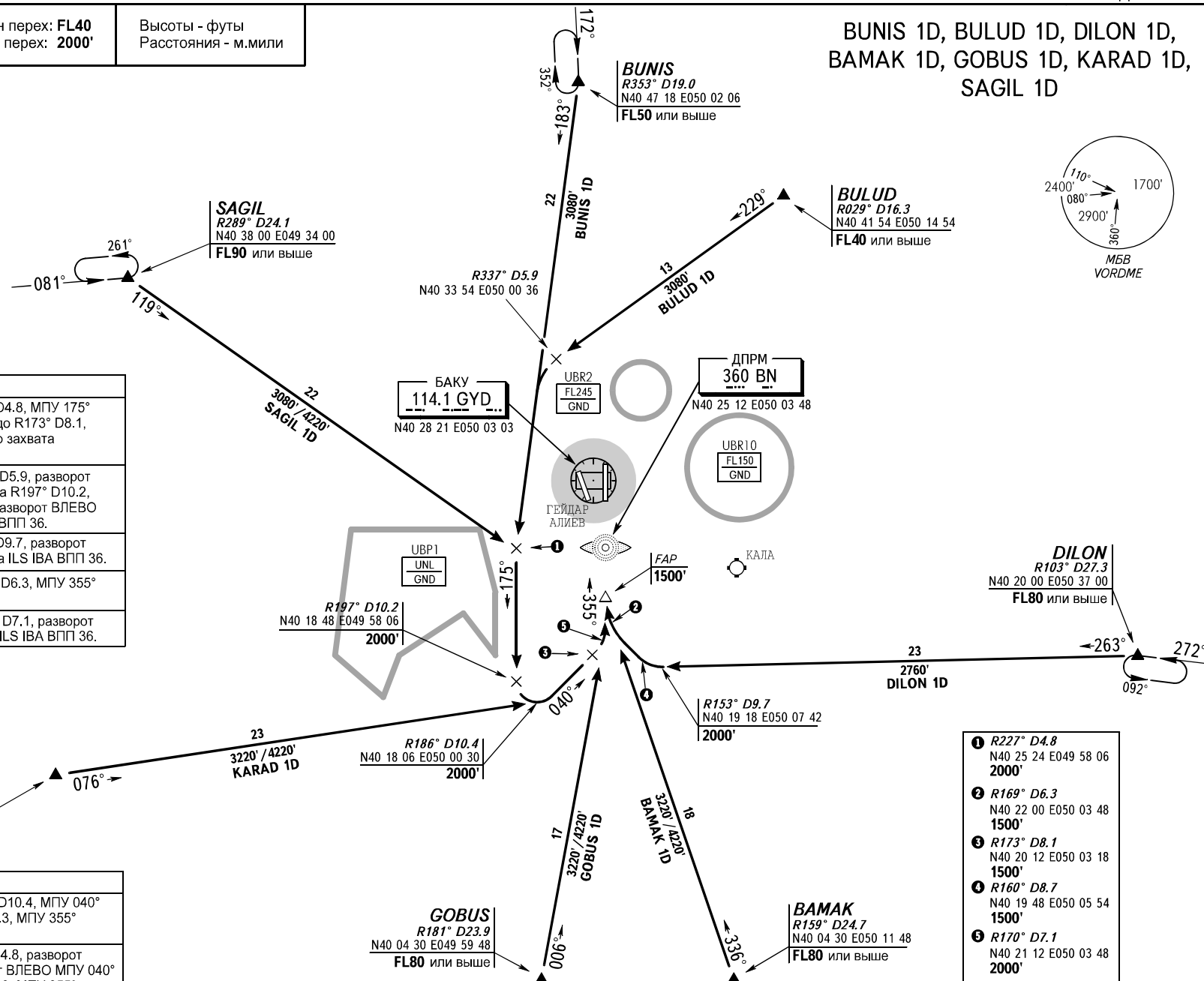
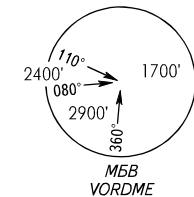
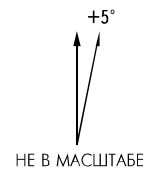
ПОДХОД	МАРШРУТ
GOBUS 1C	От GOBUS, R181° D23.9, МПУ 353° до R302° D4.1, МПУ 355° до R337° D10.7, разворот ВПРАВО на R342° D11.8, разворот ВПРАВО на R349° D11.4, разворот ВПРАВО МПУ 130° до R356° D10.0, разворот ВПРАВО до R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.
KARAD 1C	От KARAD, R237° D29.2, МПУ 037° до R342° D11.8, разворот ВПРАВО на R349° D11.4, разворот ВПРАВО МПУ 130° на R356° D10.0, разворот ВПРАВО на R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.
SAGIL 1C	От SAGIL, R289° D24.1, МПУ 080° до R342° D11.8, разворот ВПРАВО на R349° D11.4, разворот ВПРАВО МПУ 130° на R356° D10.0, разворот ВПРАВО на R359° D8.1, МПУ 175° до захвата ILS IBU ВПП 18.

- 1 R359° D8.1
N40 36 24 E050 03 48
2000'
- 2 R342° D11.8
N40 39 48 E049 59 24
2000'
- 3 R349° D11.4
N40 39 42 E050 01 36
2000'

Полет в зоне ожидания ОПРС КАЛА на высоте **2000'** и прибытие на АП БАКУ (Гейдар Алиев) под управлением BAKU App.

ATIS	126.800 англ	Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU App	129.300 118.400		
BAKU Radar	120.800 128.000		

**BUNIS 1D, BULUD 1D, DILON 1D,
BAMAK 1D, GOBUS 1D, KARAD 1D,
SAGIL 1D**



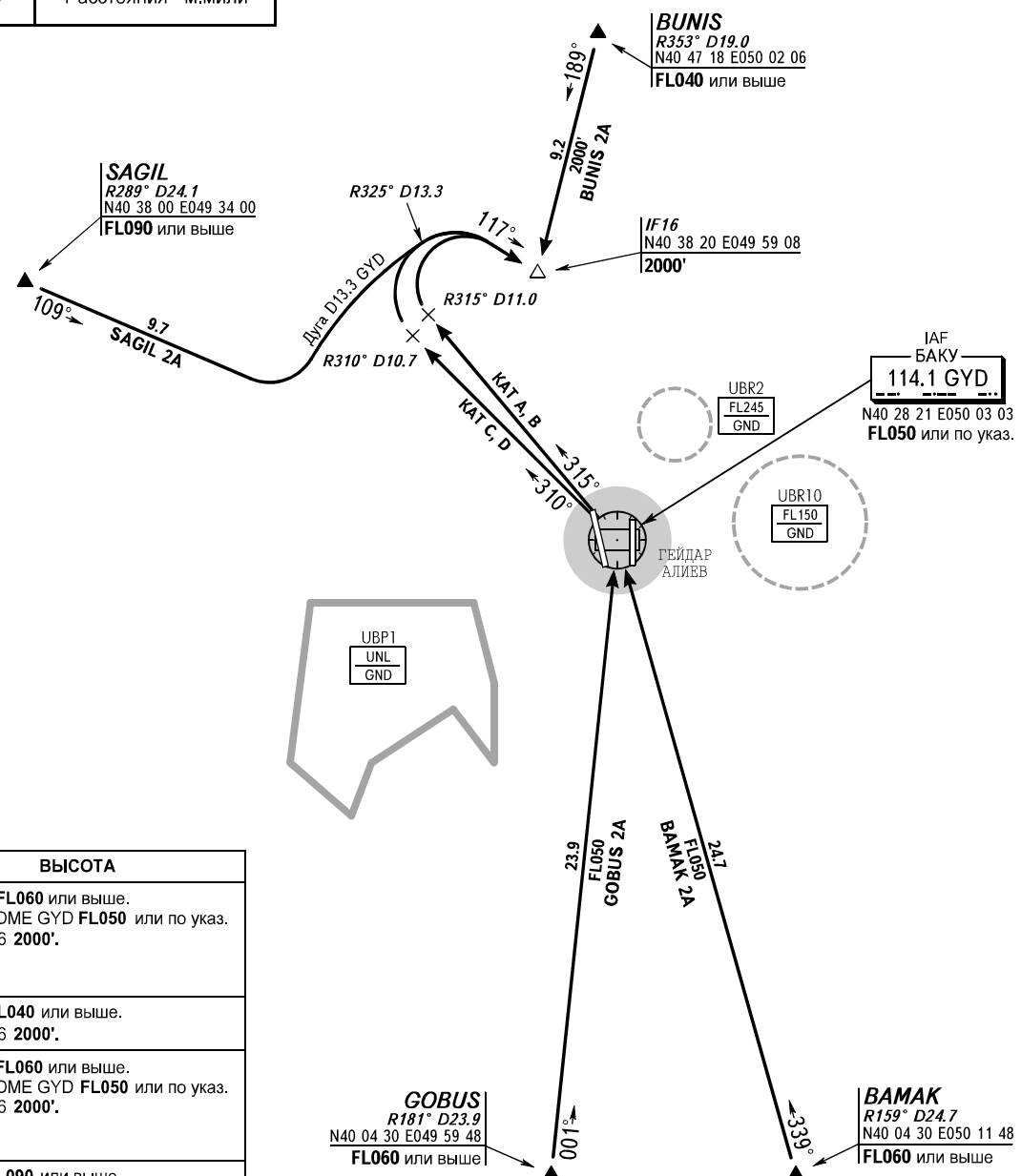
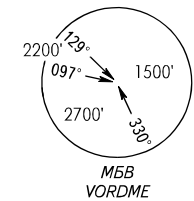
ПОДХОД	МАРШРУТ
BUNIS 1D	От BUNIS, R353° D19.0, МПУ 183° до R227° D4.8, МПУ 175° до R197° D10.2, разворот ВЛЕВО МПУ 040° до R173° D8.1, разворот ВЛЕВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.
BULUD 1D	От BULUD, R029° D16.3, МПУ 229° до R337° D5.9, разворот ВЛЕВО МПУ 183° до R227° D4.8, МПУ 175° на R197° D10.2, разворот ВЛЕВО МПУ 040° до R173° D8.1, разворот ВЛЕВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.
DILON 1D	От DILON, R103° D27.3, МПУ 263° до R153° D9.7, разворот ВПРАВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.
BAMAK 1D	От BAMAK, R159° D24.7, МПУ 336° до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.
GOBUS 1D	От GOBUS, R181° D23.9, МПУ 006° до R170° D7.1, разворот ВЛЕВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.

ПОДХОД	МАРШРУТ
KARAD 1D	От KARAD, R237° D29.2, МПУ 076° до R186° D10.4, МПУ 040° до R173° D8.1, разворот ВЛЕВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.
SAGIL 1D	От SAGIL, R289° D24.1, МПУ 119° до R227° D4.8, разворот ВПРАВО МПУ 175° до R197° D10.2, разворот ВЛЕВО МПУ 040° до R173° D8.1, разворот ВЛЕВО до R169° D6.3, МПУ 355° до захвата ILS IBA ВПП 36.

- ① R227° D4.8
N40 25 24 E049 58 06
2000'
- ② R169° D6.3
N40 22 00 E050 03 48
1500'
- ③ R173° D8.1
N40 20 12 E050 03 18
1500'
- ④ R160° D8.7
N40 19 48 E050 05 54
1500'
- ⑤ R170° D7.1
N40 21 12 E050 03 48
2000'

BAMAK 2A, BUNIS 2A, GOBUS 2A, SAGIL 2A

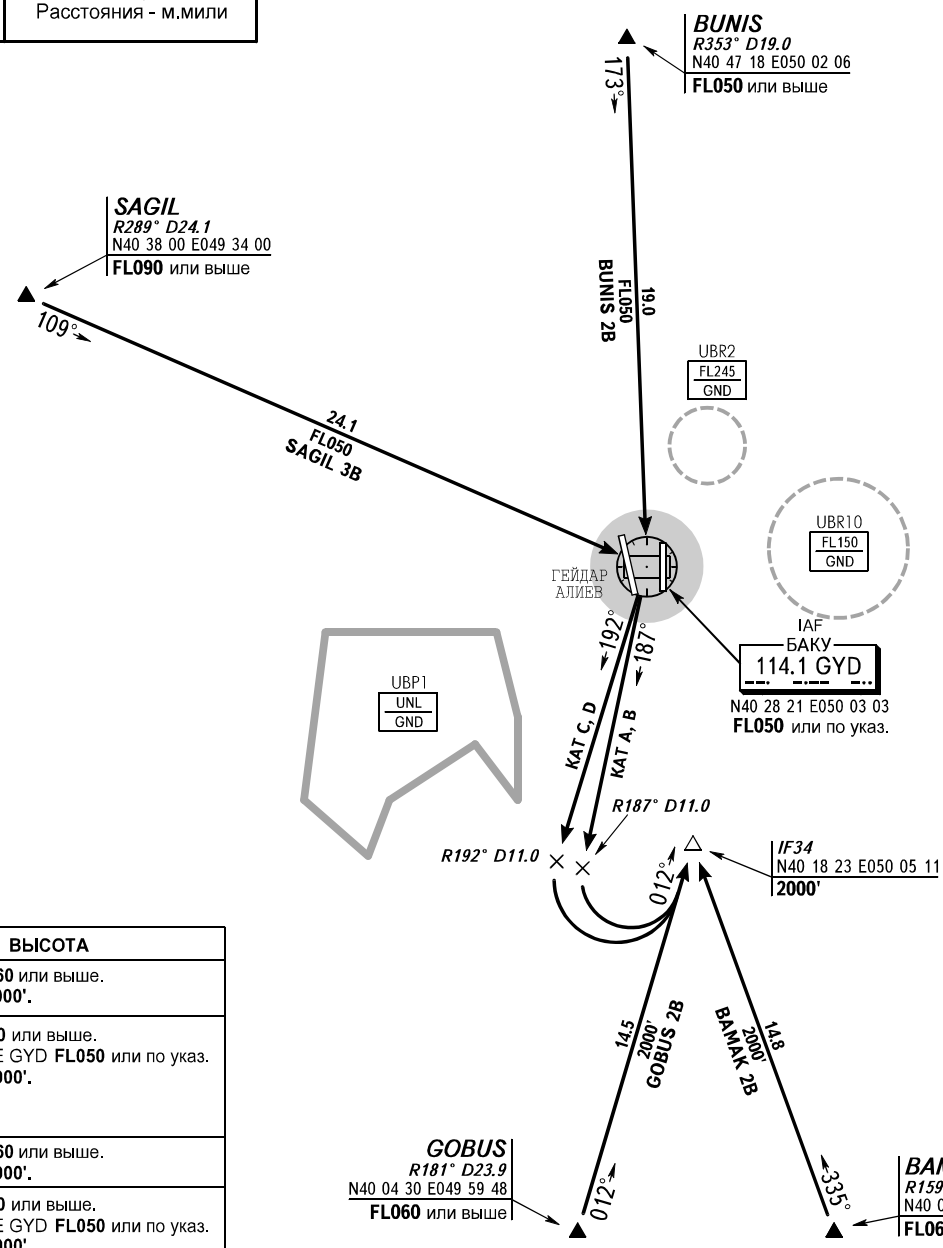
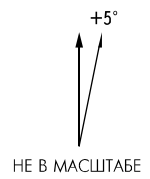
BAKU App	129.300 118.400	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU Radar	120.800 128.000		
BAKU Twr	119.200 118.100		



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BAMAK 2A	От BAMAK МПУ 339° на VORDME GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 310° для KAT C, D (МПУ 315° для KAT A, B) до D10.7 (11.0) GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° до захвата ILS ВПП 16.	BAMAK FL060 или выше. IAF VORDME GYD FL050 или по указ. IF ВПП 16 2000' .
BUNIS 2A	От BUNIS МПУ 189° до захвата ILS ВПП 16.	BUNIS FL040 или выше. IF ВПП 16 2000' .
GOBUS 2A	От GOBUS МПУ 001° на VORDME GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 310° для KAT C, D (МПУ 315° для KAT A, B) до D10.7 (11.0) GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° до захвата ILS ВПП 16.	GOBUS FL060 или выше. IAF VORDME GYD FL050 или по указ. IF ВПП 16 2000' .
SAGIL 2A	От SAGIL МПУ 109°, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D13.3 GYD до R325° GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° до захвата ILS ВПП 16.	SAGIL FL090 или выше. IF ВПП 16 2000' .

БАМАК 2В, BUNIS 2В,
GOBUS 2В, SAGIL 3В

BAKU App	129.300	118.400	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU Radar	120.800	128.000		
BAKU Twr	119.200	118.100		

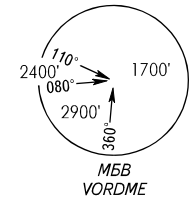
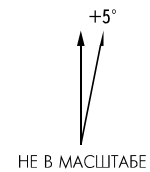


ATIS **126.800** анг
 BAKU App **129.300 118.400**
 BAKU Radar **120.800 128.000**

Эшелон перех: **FL40**
 Высота перех: **2000'**

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

**BUNIS 1C, BULUD 1C, DILON 1C,
 BAMAK 1C, GOBUS 1C, KARAD 1C,
 SAGIL 1C**



SAGIL
R289° D24.1
 N40 38 00 E049 34 00
FL90 или выше

R312° D4.3
 N40 31 24 E049 59 12

BUNIS
R353° D19.0
 N40 47 18 E050 02 06
FL80 или выше

BULUD
R029° D16.3
 N40 41 54 E050 14 54
FL40 или выше

БАКУ
114.1 GYD
 N40 28 21 E050 03 03

ГЕЙДАР АЛИЕВ

UBR10
 FL150
 GND

R163° D2.9
 N40 25 30 E050 03 48
1000'

UBP1
 UNL
 GND

R171° D8.0
 N40 20 24 E050 03 48

DILON
R103° D27.3
 N40 20 00 E050 37 00
FL80 или выше

KARAD
R237° D29.2
 N40 14 18 E049 29 30
FL80 или выше

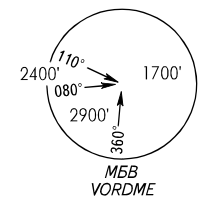
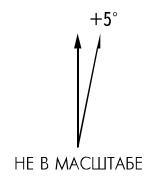
GOBUS
R181° D23.9
 N40 04 30 E049 59 48
FL80 или выше

BAMAK
R159° D24.7
 N40 04 30 E050 11 48
FL80 или выше

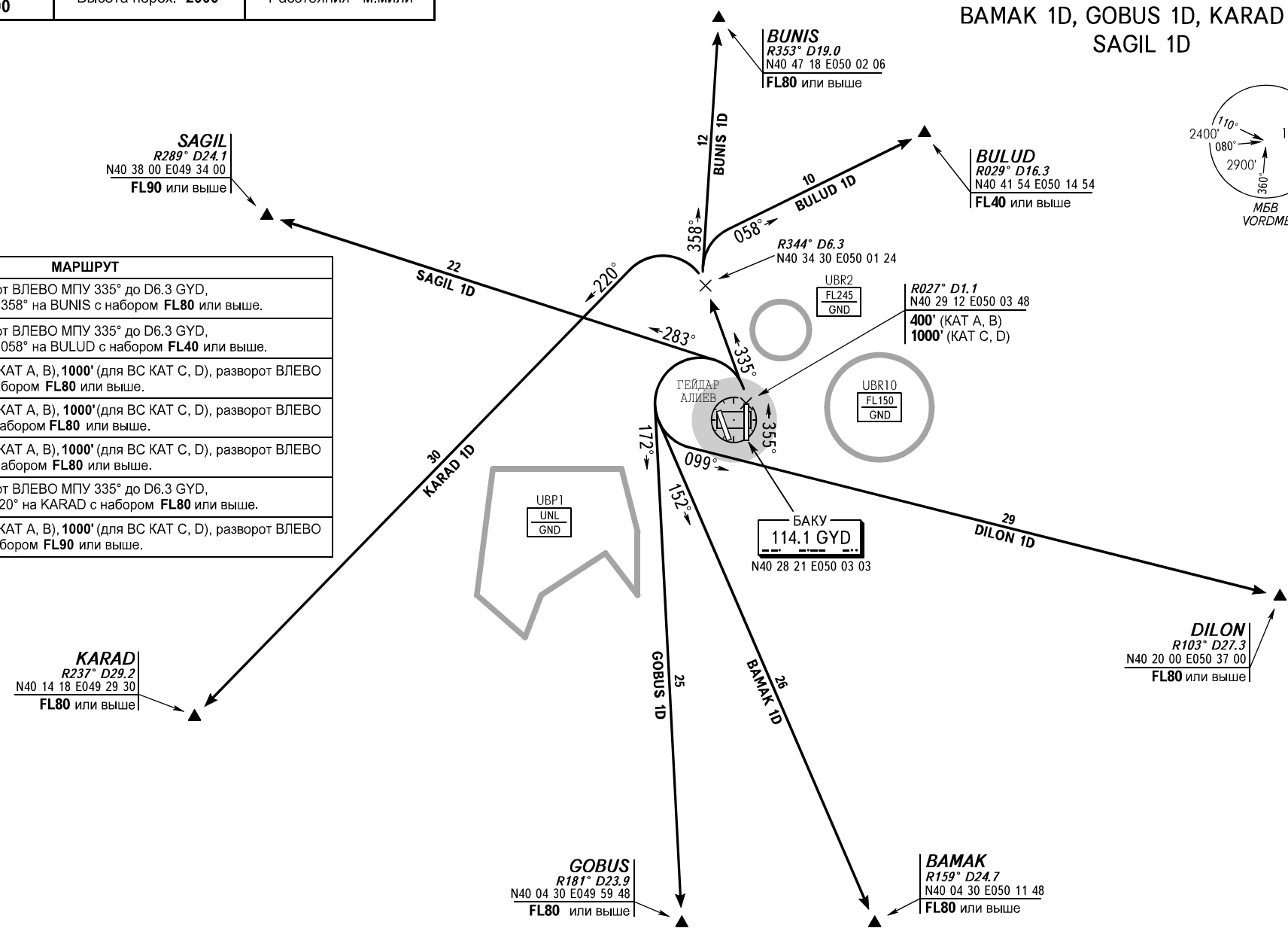
ВЫХОД	МАРШРУТ
BUNIS 1C	По прямой 1000' , разворот ВПРАВО МПУ 003° на BUNIS с набором FL80 или выше.
BULUD 1C	По прямой 1000' , разворот ВПРАВО МПУ 003° до R312° D4.3, разворот ВПРАВО МПУ 045° на BULUD с набором FL40 или выше.
DILON 1C	По прямой 1000' , разворот ВЛЕВО МПУ 094° на DILON с набором FL80 или выше.
BAMAK 1C	По прямой 1000' , разворот ВЛЕВО МПУ 159° на BAMAK с набором FL80 или выше.
GOBUS 1C	По прямой 1000' ; МПУ 183° на GOBUS с набором FL80 или выше.
KARAD 1C	По прямой с набором до D8.0 GYD, разворот ВПРАВО МПУ 255° на KARAD с набором FL80 или выше.
SAGIL 1C	По прямой 1000' , разворот ВПРАВО МПУ 301° на SAGIL с набором FL90 или выше.

ATIS	126.800 анг	Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU App	129.300 118.400		
BAKU Radar	120.800 128.000		

BUNIS 1D, BULUD 1D, DILON 1D,
BAMAK 1D, GOBUS 1D, KARAD 1D,
SAGIL 1D

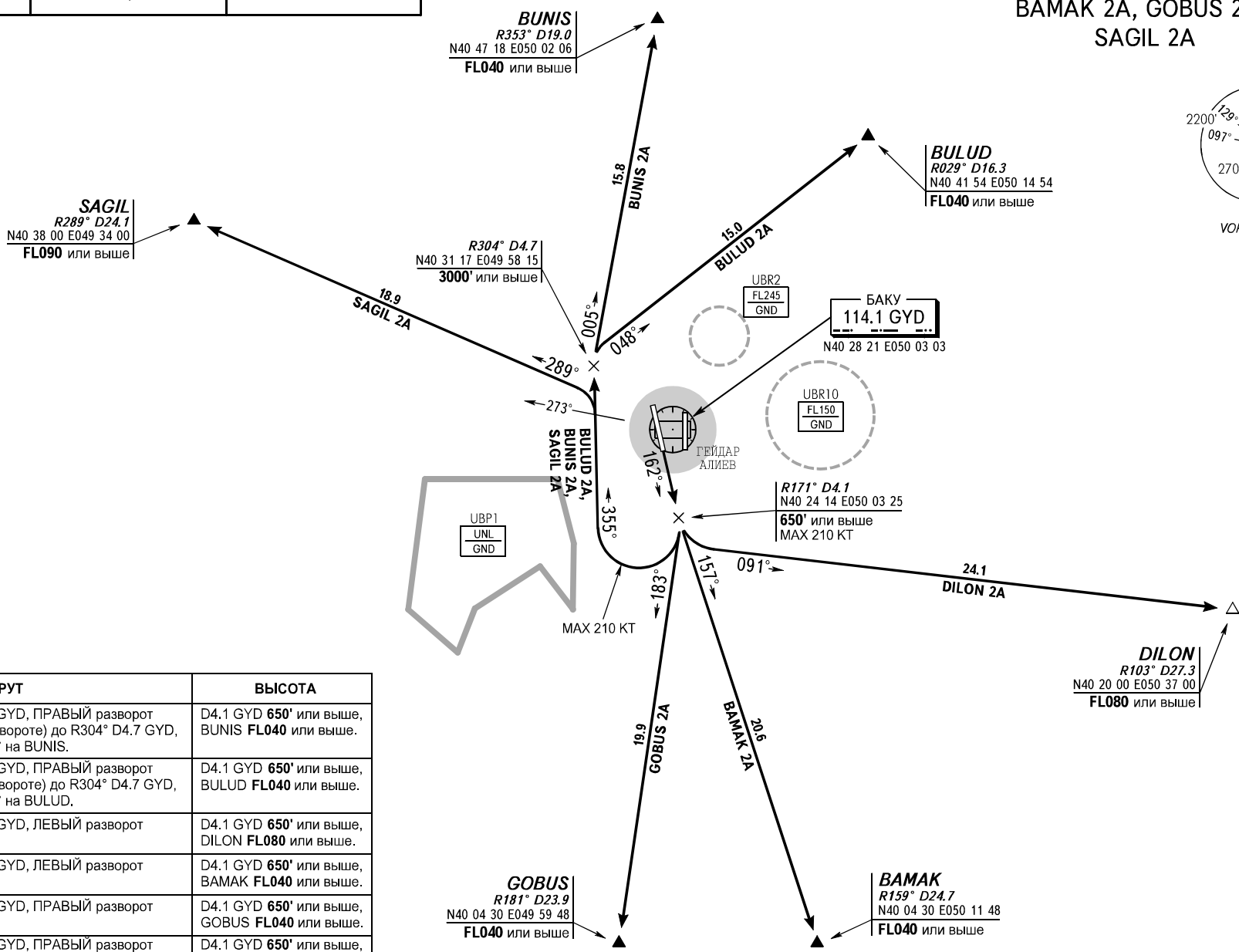
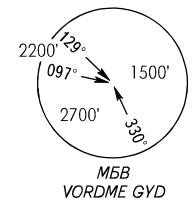
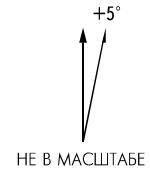


ВЫХОД	МАРШРУТ
BUNIS 1D	По прямой 400' , разворот ВЛЕВО МПУ 335° до D6.3 GYD, разворот ВПРАВО МПУ 358° на BUNIS с набором FL80 или выше.
BULUD 1D	По прямой 400' , разворот ВЛЕВО МПУ 335° до D6.3 GYD, разворот ВПРАВО МПУ 058° на BULUD с набором FL40 или выше.
DILON 1D	По прямой 400' (для ВС КАТ А, В), 1000' (для ВС КАТ С, D), разворот ВЛЕВО МПУ 099° на DILON с набором FL80 или выше.
BAMAK 1D	По прямой 400' (для ВС КАТ А, В), 1000' (для ВС КАТ С, D), разворот ВЛЕВО МПУ 152° на BAMAK с набором FL80 или выше.
GOBUS 1D	По прямой 400' (для ВС КАТ А, В), 1000' (для ВС КАТ С, D), разворот ВЛЕВО МПУ 172° на GOBUS с набором FL80 или выше.
KARAD 1D	По прямой 400' , разворот ВЛЕВО МПУ 335° до D6.3 GYD, разворот ВЛЕВО МПУ 220° на KARAD с набором FL80 или выше.
SAGIL 1D	По прямой 400' (для ВС КАТ А, В), 1000' (для ВС КАТ С, D), разворот ВЛЕВО МПУ 283° на SAGIL с набором FL90 или выше.



BAKU App	129.300	118.400	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU Radar	120.800	128.000		
BAKU Twr	119.200	118.100		

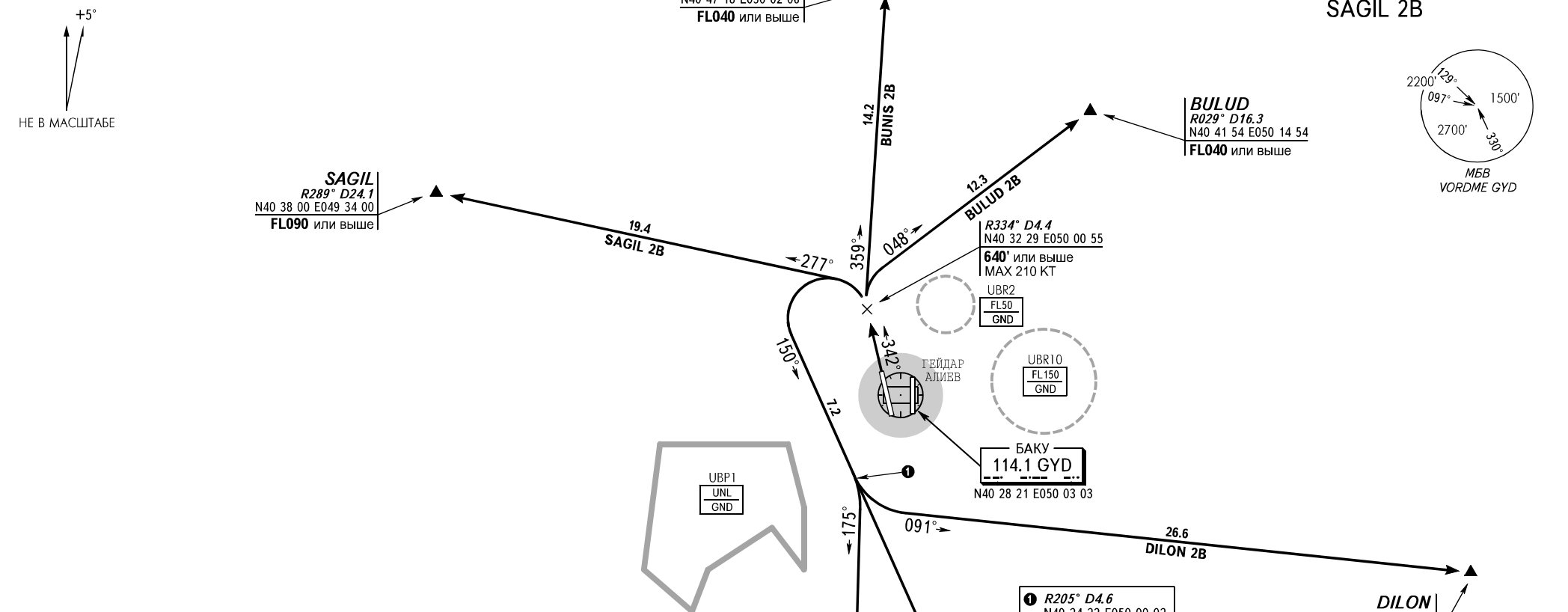
**BUNIS 2A, BULUD 2A, DILON 2A,
BAMAK 2A, GOBUS 2A,
SAGIL 2A**



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BUNIS 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 355° (MAX 210 КТ в развороте) до R304° D4.7 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° на BUNIS.	D4.1 GYD 650' или выше, BUNIS FL040 или выше.
BULUD 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 355° (MAX 210 КТ в развороте) до R304° D4.7 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 048° на BULUD.	D4.1 GYD 650' или выше, BULUD FL040 или выше.
DILON 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° на DILON.	D4.1 GYD 650' или выше, DILON FL080 или выше.
BAMAK 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 157° на BAMAK.	D4.1 GYD 650' или выше, BAMAK FL040 или выше.
GOBUS 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 183° на GOBUS.	D4.1 GYD 650' или выше, GOBUS FL040 или выше.
SAGIL 2A	На МПУ 162° набор до D4.1 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 355° (MAX 210 КТ в развороте) до R273° GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 289° (R289° GYD) на SAGIL.	D4.1 GYD 650' или выше, SAGIL FL090 или выше.

BAKU App	129.300 118.400	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU Radar	120.800 128.000		
BAKU Twr	119.200 118.100		

**BUNIS 2B, BULUD 2B, DILON 2B,
BAMAK 2B, GOBUS 3B,
SAGIL 2B**



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BUNIS 2B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 359° на BUNIS.	D4.4 GYD 640' или выше, BUNIS FL040 или выше.
BULUD 2B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 048° на BULUD.	D4.4 GYD 640' или выше, BULUD FL040 или выше.
DILON 2B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° (MAX 210 КТ в развороте) до R205° D4.6 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° на DILON.	D4.4 GYD 640' или выше, DILON FL080 или выше.
BAMAK 2B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° (MAX 210 КТ в развороте) до R205° D4.6 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° на BAMAK.	D4.4 GYD 640' или выше, BAMAK FL040 или выше.
GOBUS 3B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° (MAX 210 КТ в развороте) до R205° D4.6 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 175° на GOBUS.	D4.4 GYD 640' или выше, GOBUS FL040 или выше.
SAGIL 2B	На МПУ 342° набор до D4.4 GYD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 277° на SAGIL.	D4.4 GYD 640' или выше, SAGIL FL090 или выше.

Летнее местное время: UTC + 5 часа

Зимнее местное время: UTC + 4 часа

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. МЕТОДЫ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ШУМА

1.1. Общее.

Эти процедуры используют экипажи ВС с реактивными двигателями если нет других указаний ДС и если они не влияют на безопасность полета.

Полеты любых ВС над г.БАКУ - ЗАПРЕЩЕНЫ.

2. ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО ППП В ПРЕДЕЛАХ ТМА И СТР БАКУ

2.1. Для прибывающих ВС.

Вход в ТМА БАКУ прибывающих ВС должен планироваться через точки входа.

Пилот должен планировать снижение в соответствии с опубликованными ПОДХОД.

Экипажу может быть дано указание выдерживать максимальную скорость, минимальную скорость, минимальную скорость захода или заданную скорость.

Диспетчер РЛС в целях упрощения управления ВС или снижения необходимости РЛ векторения может рекомендовать экипажу ВС под управлением РЛС отрегулировать скорость ВС указанным способом. Экипажу может быть дано указание выдерживать максимальную скорость, минимальную скорость, минимальную скорость захода или заданную скорость.

Заданная скорость должна обычно указываться в величинах, кратных 20км/ч, если используется приборная воздушная скорость, либо 0.01 M, если используется число M.

2.2. Для вылетающих ВС.

Пилоты вылетающих ВС должны планировать вылет в соответствии с опубликованными SID через точки выхода.

Если нет других указаний, экипаж должен установить связь с BAKU Tower (Вышка) на назначенной частоте как можно быстрее после взлета.

Разрешение УВД должно быть получено от BAKU Delivery на частоте 135.700 за 10 минут до запуска двигателей.

3. ПРОЦЕДУРЫ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ (LVP)

Для полетов по этой категории используется ВПП 18/36, оборудованная соответствующим образом.

Для этих условий разработаны и применяются специальные процедуры.

Подготовительный этап водится, когда видимость падает ниже 1000м и/или высота нижней границы облачности составляет 300' и ниже, ожидается проведение полетов по категории II / III.

Этап действия LVP начинается, когда видимость падает ниже 600м и/или высота нижней границы облачности составляет 200' и ниже.

Действие LVP прекращается, когда значение видимости становится более 600м и/или высота нижней границы облачности составляет более 200' с тенденцией к дальнейшему улучшению.

Осевые линии РД выхода с ВПП 18/36 снабжены ЗЕЛеныМИ / ЖЕЛТЫМИ кодированными огнями.

По РД без этих кодированных огней легкие ВС будут следовать за машиной сопровождения.

Вылетающие ВС должны использовать следующие пункты ожидания по категории II и категории III:

- для ВПП 18 - на РД А (северная), РД В или РД С (для категории II / III);

- для ВПП 36 - на РД А (южная), РД В (для категории II / III).

Взлет с пересечений не разрешается.

Руление по РД А, В, С, снабженным огнями осевой линии, ограничено, как показано на схеме аэродрома.

После получения разрешения ВС должно следовать по освещенной ЗЕЛеныМИ огнями осевой линии.

С целью защиты ВПП во время действия LVP в течение времени, необходимого для выполнения

руления одного ВС, руление будет разрешено только одному ВС. Во время проведения LVTO

движение транспортных средств по площади маневрирования а/д будет ЗАПРЕЩЕНО.

На ВПП 18/36 установлено следующее оборудование:

- ILS, сертифицированная для категории IIIA;

- система светооборудования для полетов по категории IIIA;

- автоматизированная система определения RVR.

Когда ведутся полеты по категории IIIA, используются специальные правила и защитные меры.

Они разработаны для защиты ВС, выполняющих полеты в условиях ограниченной видимости, и для

удаления помех, искажающих сигнал ILS. Защита сигналов ILS при выполнении полетов по катего-

рии IIIA предписывает необходимость остановки на месте ожидания перед взлетом на более значи-

тельном расстоянии от ВПП, чем находится место ожидания, используемое в хороших погодных

условиях. Такие места ожидания маркированы соответственно и отмечены сигналами, отвечающими требованиям Приложения 14, т. I.

На них имеются также огни линии "СТОП". О любом выходе из строя или замене оборудования ВПП 18/36, которые влияют на полеты по категории IIIA, будет сообщено NOTAM, информацией ATIS и службой УВД.

Полеты по категории IIIA будут приостановлены, если оборудование ILS ВПП 18/36 не будет соответствовать требованиям категории IIIA. В этом случае об изменении категории ILS, будет сообщено NOTAM, информацией ATIS и службой УВД.

4. ПРОЦЕДУРЫ РУЛЕНИЯ

4. 1. Общее.

Если нет других указаний ВАКУ Ground (Руление), ВС должно выполнять руление по опубликованным маршрутам.

При рулении экипаж должен вести наблюдение за зоной впереди ВС и принимать меры по предотвращению столкновений с другими ВС, транспортными средствами и препятствиями.

На руление ВС по перрону должно быть получено предварительное разрешение от ВАКУ Ground (Руление). Однако ВАКУ Ground (Руление) только предоставляет необходимую информацию, чтобы обеспечивать упорядоченный поток воздушного движения.

Помощь машины сопровождения предоставляется по запросу.

ВС не должно выруливать на ВПП или пересекать какую-либо ВПП, не получив разрешения от диспетчера ВАКУ Tower (Вышка).

Руление от места ожидания к исполнительному старту и взлет должны выполняться только после получения разрешения от диспетчера ВАКУ Tower (Вышка).

ВС не должно выруливать на ВПП или пересекать какую-либо ВПП, не получив разрешения от диспетчера Tower (Вышка).

Участок основной РД А между РД С и порогом ВПП 18 не освещен.

4. 2. Руление по перрону в зимних условиях.

Некоторые РД в зоне перрона не оборудованы осевыми огнями. Указательные огни руления могут быть неразличимы из-за снега.

Можно запросить через орган управления наземным движением помощь машины сопровождения.

5. ПРОБА ДВИГАТЕЛЕЙ

5.1. Проба двигателей и работа двигателей на полной тяге разрешены только на некоторых стоянках и в специально отведенных местах.

5.2. Запрос на пробу двигателей направлять ВАКУ Ground (Руление) на частоте 121.700 МГц, указав номер МС и предполагаемую мощность двигателей.

II. ПРИБЫТИЕ

1. МЕТОДЫ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ШУМА

В период 2200-0600 LT после посадки на RWY 18/36 реверс тяги двигателей использовать только на оборотах холостого хода, либо в случаях, связанных с безопасностью.

2. ПОЛЕТЫ ПО КАТЕГОРИИ II / III

ВПП 18/36 утверждена для выполнения заходов на посадку по категории II.

Экипажам и ВС требуется специальное разрешение.

3. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3.1. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ. Не путать освещенную автостраду, проходящую между ВПП 34 и ВПП 36 с огнями приближения ВПП 36.

III. ВЫЛЕТ

1. ПРОЦЕДУРА ЗАПУСКА ДВИГАТЕЛЕЙ

1.1. При выполнении полетов всех видов экипаж должен запросить разрешение на запуск двигателей у ВАКУ Ground на частоте 121.700 МГц.

1.2. При первом сеансе связи экипаж должен сообщить номер МС, значение QNH и обозначение последней полученной информации ATIS.

2. ПРОЦЕДУРА БУКСИРОВКИ

2.1. Разрешение на буксировку может быть запрошено у ВАКУ Ground (Руление) на частоте 121.700 МГц, когда ВС полностью готово ее начать.

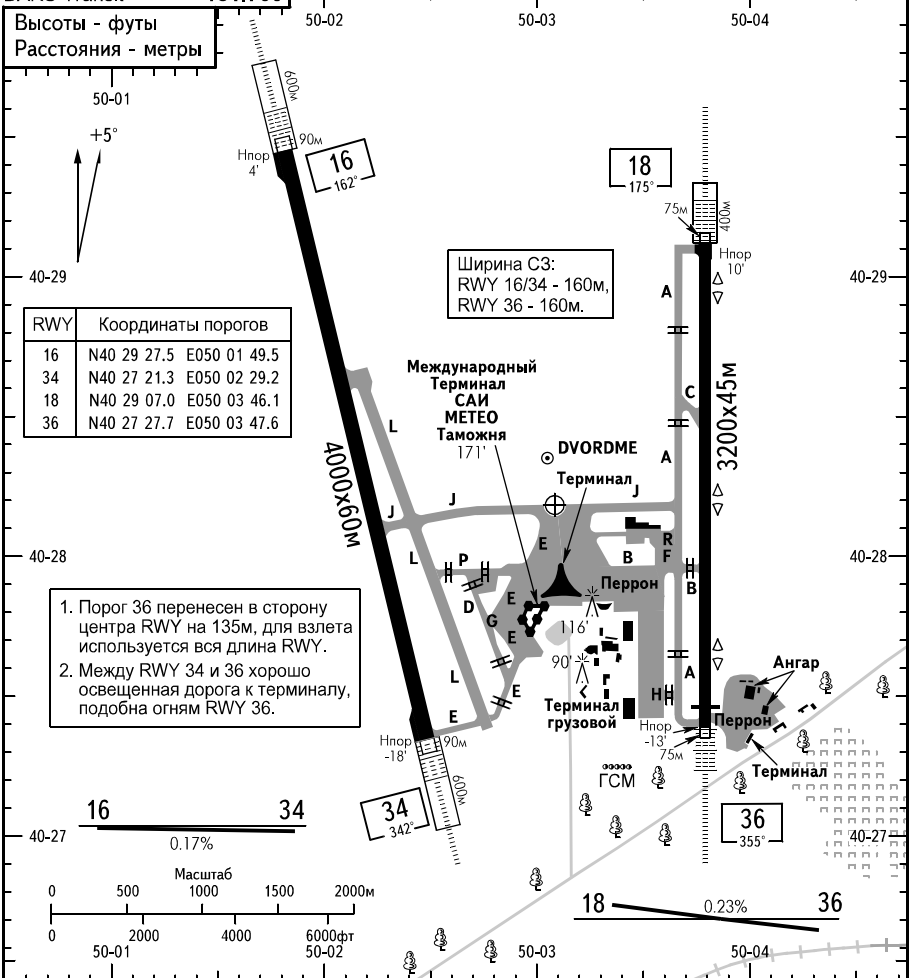
2.2. Двигатели могут быть запущены до начала, во время и после буксировки, в зависимости от указаний ВАКУ Ground. Для связи сигнальщика и экипажа используется внутренний телефон и сигналы, подаваемые руками.

ATIS **126.800** аяг
 BAKU Twr **119.200 118.100**
 BAKU Gnd **121.700 124.000**
 BAKU Delivery **135.700**
 BAKU Gnd Handling **118.100**
 BAKU Transit **131.700**

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

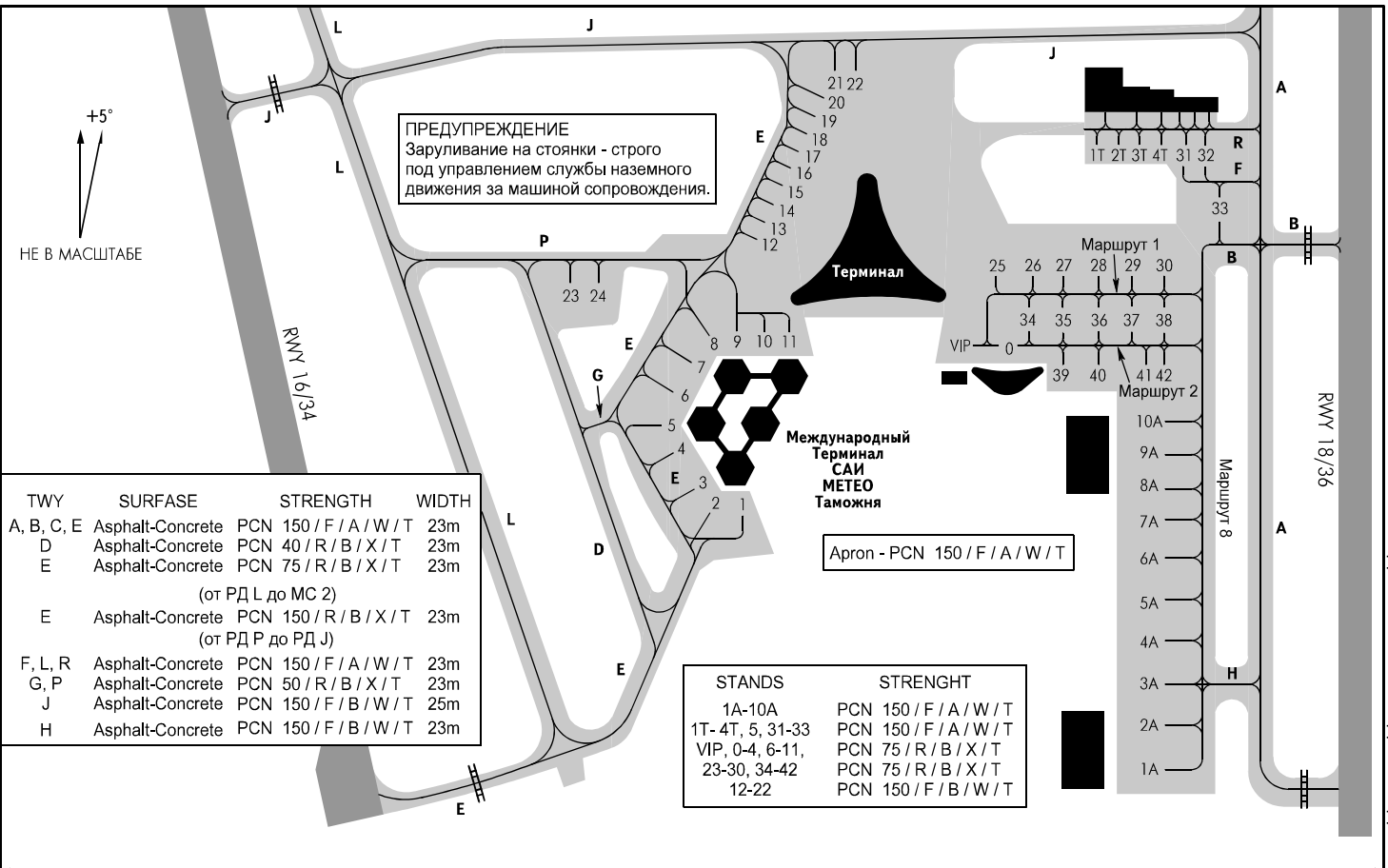
КТА: ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 N40 28 11 E050 03 05

Наэр. 10'



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
16	HIRL(60m) CL (15m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	4000m	4600m	4090m	4000m
from TWY L		2400m	3000m	2490m	
from TWY J		1350m	1950m	1440m	
34	HIRL(60m) CL (15m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	4000m	4600m	4090m	4000m
from TWY J		2650m	3250m	2740m	
from TWY L		1650m	2200m	1440m	
18	HIRL(60m) CL (15m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	3200m	3200m	3275m	3200m
36	HIRL(60m) CL (15m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	3200m	3600m	3275m	3065m

TAKE-OFF MINIMA							
RWY 16/34, 18/36							
ACFT CAT	LVP in operation				RL	RCLM	NIL
	CL+HIRL* & mult RVR req	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL				day	day
A, B	125m	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C	125m	150m	200m	250m			
D	150m	200m	250m	300m			

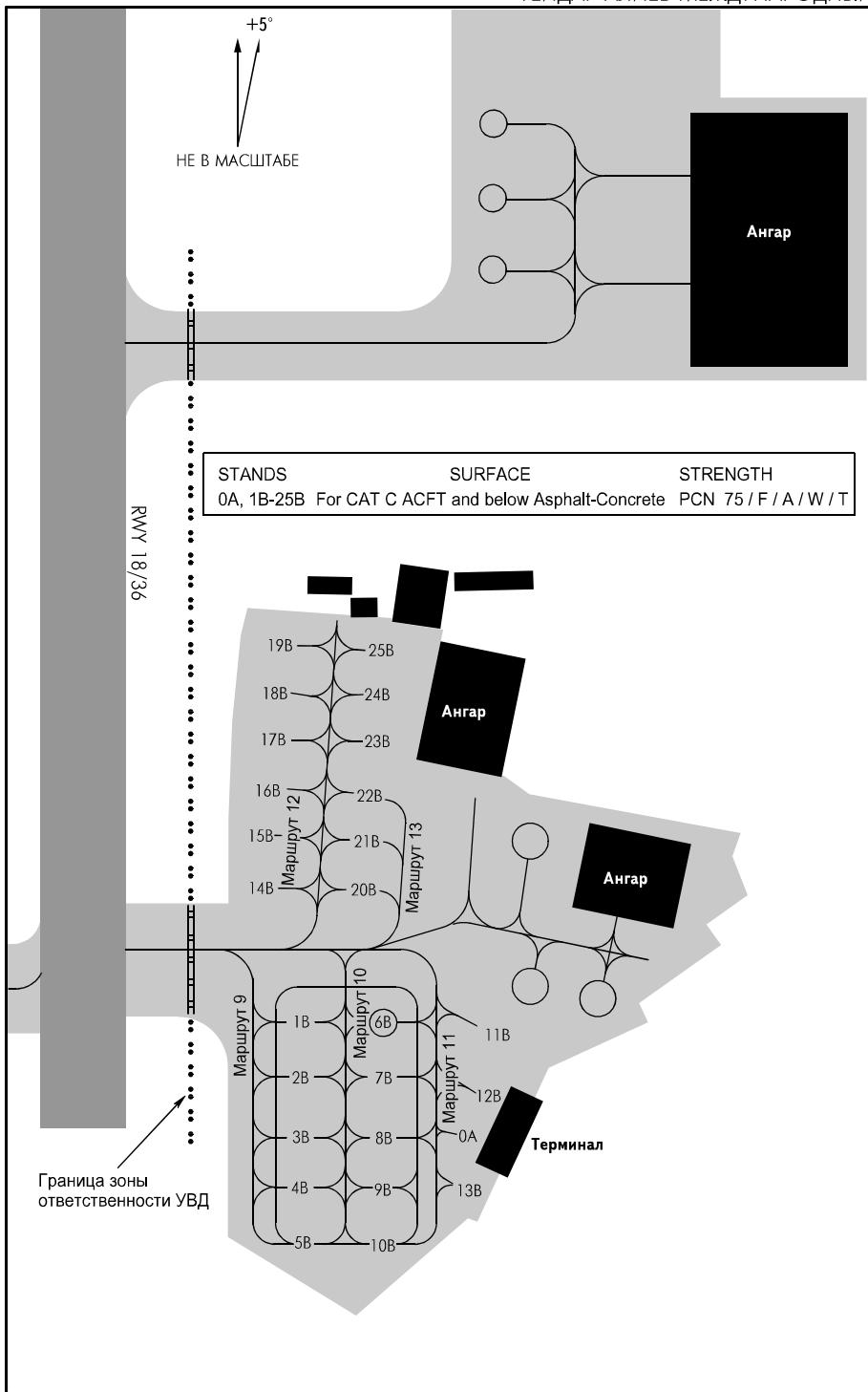


ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Заруливание на стоянку - строго
под управлением службы наземного
движения за машиной сопровождения.

TWY	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
A, B, C, E	Asphalt-Concrete	PCN 150 / F / A / W / T	23m
D	Asphalt-Concrete	PCN 40 / R / B / X / T	23m
E	Asphalt-Concrete	PCN 75 / R / B / X / T	23m
(от РД L до MC 2)			
E	Asphalt-Concrete	PCN 150 / R / B / X / T	23m
(от РД P до РД J)			
F, L, R	Asphalt-Concrete	PCN 150 / F / A / W / T	23m
G, P	Asphalt-Concrete	PCN 50 / R / B / X / T	23m
J	Asphalt-Concrete	PCN 150 / F / B / W / T	25m
H	Asphalt-Concrete	PCN 150 / F / B / W / T	23m

STANDS	STRENGHT
1A-10A	PCN 150 / F / A / W / T
1T-4T, 5, 31-33	PCN 150 / F / A / W / T
VIP, 0-4, 6-11,	PCN 75 / R / B / X / T
23-30, 34-42	PCN 75 / R / B / X / T
12-22	PCN 150 / F / B / W / T

Apron - PCN 150 / F / A / W / T



СТОЯНКИ

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

МС	Координаты	МС	Координаты
VIP	N40 27 50.49 E050 03 15.66	40	N40 27 39.32 E050 03 27.08
0	N40 27 50.53 E050 03 19.54	41	N40 27 49.39 E050 03 30.18
1	N40 27 40.09 E050 02 57.88	42	N40 27 49.43 E050 03 31.72
2	N40 27 41.09 E050 02 56.04	1T	N40 28 02.53 E050 03 26.47
3	N40 27 42.39 E050 02 54.93	2T	N40 28 02.54 E050 03 28.14
4	N40 27 43.77 E050 02 53.16		
		3T	N40 28 02.56 E050 03 29.82
5	N40 27 45.44 E050 02 52.01	4T	N40 28 02.57 E050 03 31.54
6	N40 27 47.18 E050 02 52.96	1A	N40 27 24.90 E050 03 30.21
7	N40 27 48.78 E050 02 54.40	2A	N40 27 27.67 E050 03 30.17
8	N40 27 50.17 E050 02 55.73	3A	N40 27 30.31 E050 03 30.13
9	N40 27 50.43 E050 02 57.44	4A	N40 27 32.82 E050 03 30.09
10	N40 27 50.51 E050 02 59.32	5A	N40 27 35.34 E050 03 30.05
11	N40 27 50.55 E050 03 01.18	6A	N40 27 37.85 E050 03 30.01
12	N40 27 56.60 E050 02 59.18	7A	N40 27 40.12 E050 03 29.74
13	N40 27 57.89 E050 02 59.98	8A	N40 27 42.14 E050 03 29.71
14	N40 27 59.17 E050 03 00.81	9A	N40 27 44.16 E050 03 29.68
		10A	N40 27 46.19 E050 03 29.65
15	N40 28 00.46 E050 03 01.60		
16	N40 28 01.78 E050 03 02.30	0A	N40 27 20.53 E050 03 59.11
17	N40 28 03.12 E050 03 02.94	1B	N40 27 23.15 E050 03 54.42
18	N40 28 04.56 E050 03 03.30	2B	N40 27 21.86 E050 03 54.41
19	N40 28 06.02 E050 03 03.48	3B	N40 27 20.57 E050 03 54.40
		4B	N40 27 19.28 E050 03 54.38
20	N40 28 07.32 E050 03 03.67		
21	N40 28 07.51 E050 03 05.63	5B	N40 27 17.97 E050 03 54.37
22	N40 28 07.50 E050 03 07.32	6B	N40 27 23.14 E050 03 57.02
23	N40 27 53.18 E050 02 44.35	7B	N40 27 21.84 E050 03 57.00
24	N40 27 53.24 E050 02 46.96	8B	N40 27 20.55 E050 03 56.99
		9B	N40 27 19.25 E050 03 56.97
25	N40 27 56.19 E050 03 18.66		
26	N40 27 56.25 E050 03 21.13	10B	N40 27 17.95 E050 03 56.96
27	N40 27 56.31 E050 03 23.59	11B	N40 27 22.89 E050 04 00.34
28	N40 27 56.37 E050 03 26.02	12B	N40 27 21.54 E050 03 59.62
29	N40 27 56.43 E050 03 28.51	13B	N40 27 19.19 E050 03 59.55
		14B	N40 27 36.31 E050 03 53.53
30	N40 27 56.50 E050 03 30.95		
31	N40 28 02.20 E050 03 33.15	15B	N40 27 27.46 E050 03 53.62
32	N40 28 02.41 E050 03 34.98	16B	N40 27 28.57 E050 03 53.71
33	N40 27 59.33 E050 03 34.93	17B	N40 27 29.70 E050 03 53.80
34	N40 27 52.55 E050 03 21.27	18B	N40 27 30.81 E050 03 53.89
		19B	N40 27 31.93 E050 03 53.97
35	N40 27 52.62 E050 03 23.73		
36	N40 27 52.68 E050 03 26.20	20B	N40 27 26.26 E050 03 56.12
37	N40 27 52.74 E050 03 28.66	21B	N40 27 27.41 E050 03 56.20
38	N40 27 52.80 E050 03 31.12	22B	N40 27 28.53 E050 03 56.29
39	N40 27 49.22 E050 03 23.32	23B	N40 27 29.65 E050 03 56.38
		24B	N40 27 30.76 E050 03 56.47
		25B	N40 27 31.88 E050 03 56.55

BAKU Radar 120.800 128.00

BAKU Twr 119.200 118.100

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

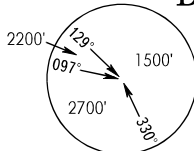
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS DME RWY 18

KPM 110.5 IBU

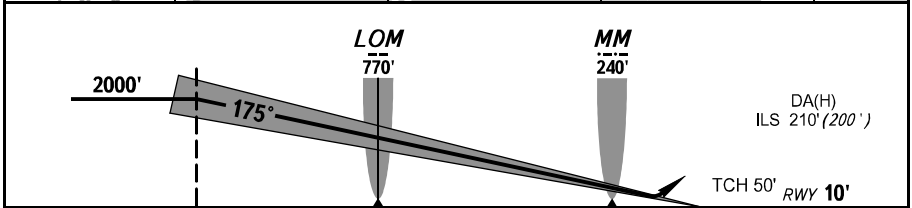
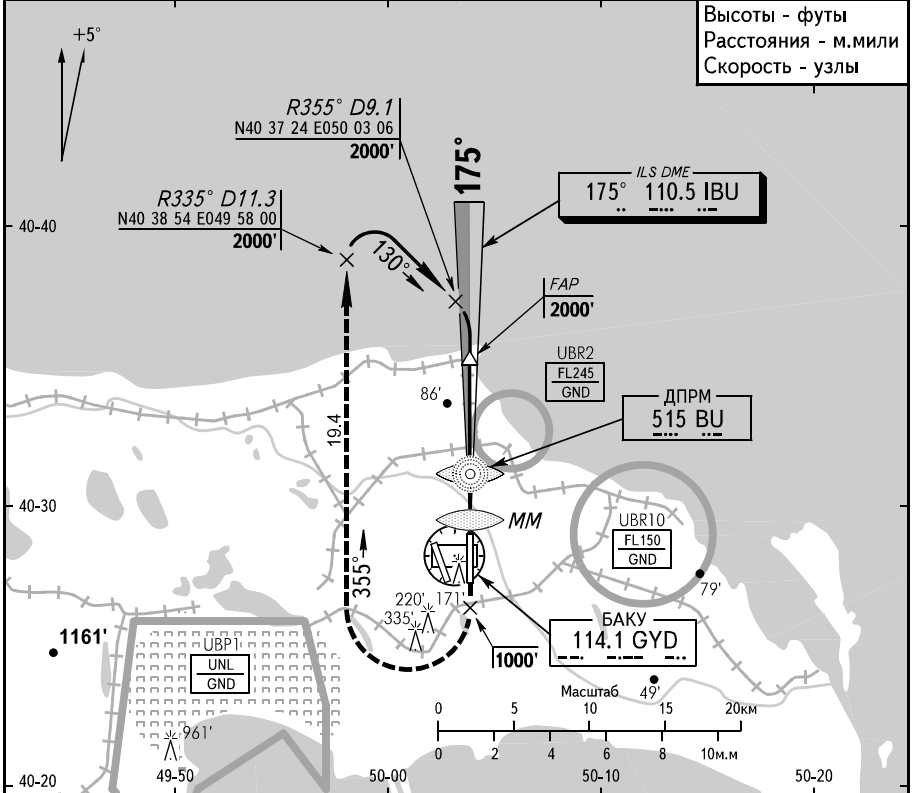
МБВ VORDME GYD

Наэр. 10' Нпор. 10'



Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000' Установка Разр: гПа (мм.рт.ст. - по запросу)

Высоты - футы
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



уход на второй круг: Набор 1000', ПРАВЫЙ разворот с набором 2000' на МПУ 355°, далее по схеме захода.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 18				
ACFT CAT	ILS			
DH	FULL	TDZ or CL out		ALS out
A, B	60m RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m		VIS 1200m
C				
D				
W km/h	150	200	250	300
ILS GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200 118.100

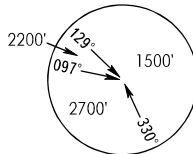
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
CAT III/II ILS DME RWY 18

KPM 110.5 IBU

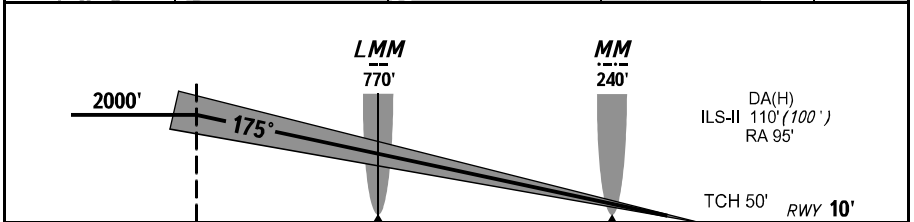
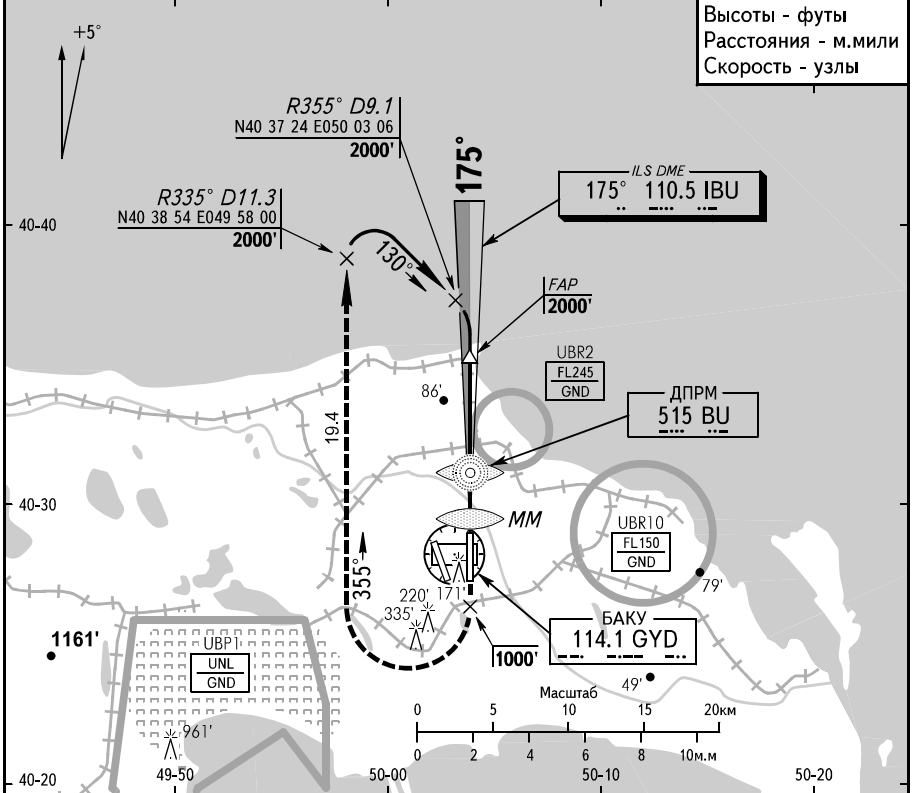
МББ VORDME GYD

Наэр. 10' Нпор. 10'



Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000' Установка Разр: гПа (мм,рт.ст. - по запросу)

Высоты - футы
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



уход на второй круг: Набор 1000', ПРАВЫЙ разворот с набором 2000' на МПУ 355°, далее по схеме захода.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 18									
ACFT CAT	ILS - IIIA					ILS - II			
	RA				DH	RA			
A, B	15m	RVR 175m			30m	29m	RVR 300m		
C							RVR 350m (RVR 300m with Auto land)		
D									
W km/h		150	200	250	300				
ILS GS	3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4				

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

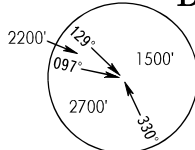
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS DME RWY 36

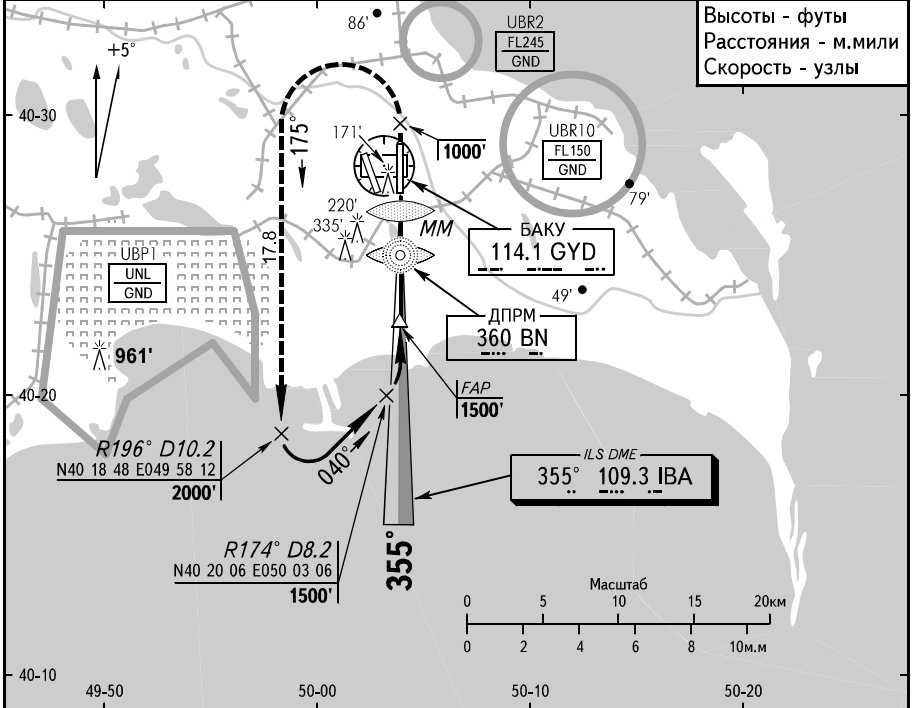
KPM **109.3 IBA**

Наэр. **10'** Нпор. **-13'**

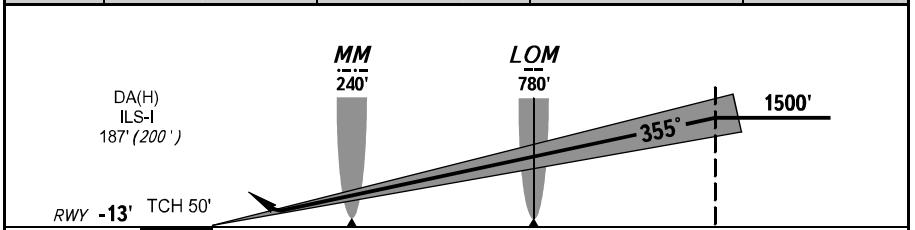


МББ VORDME GYD

Эшелон перех: **FL40** Высота перех: **2000'** Установка Разр: гПа (мм.рт.ст. - по запросу)



Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



уход на второй круг: Набор 1000', ЛЕВЫЙ разворот с набором 2000' на МПУ 175°, далее по схеме захода.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 36				
ACFT CAT	ILS			
	DH	FULL	Limited	ALS out
A, B	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 750m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m
C				
D				
W km/h					150	200	250	300
GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

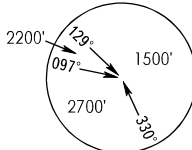
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
CAT III/II ILS DME RWY 36

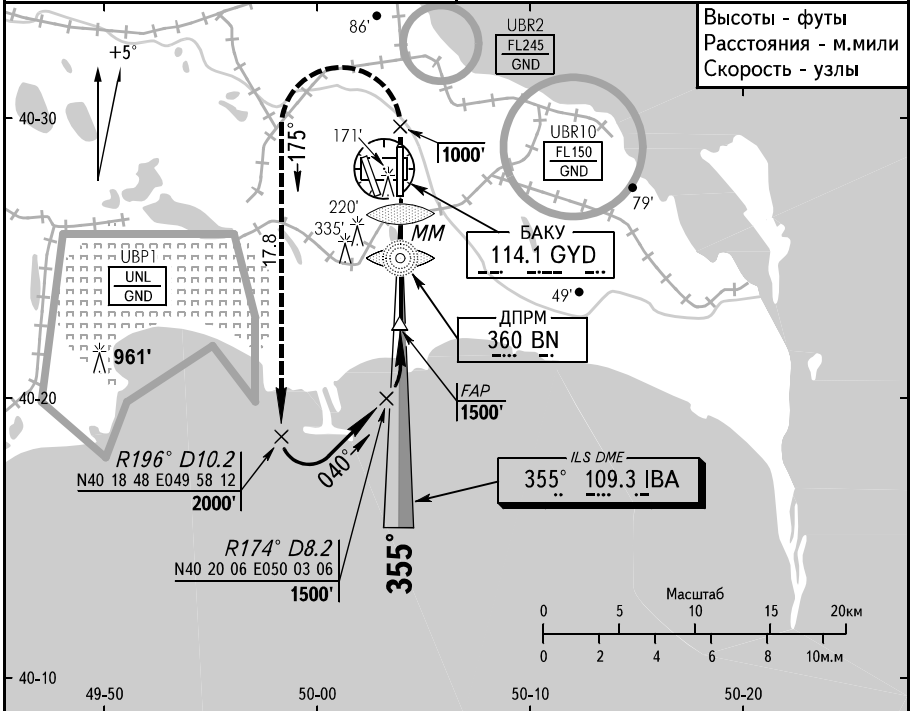
КРМ **109.3 IBA**

МББ VORDME GYD

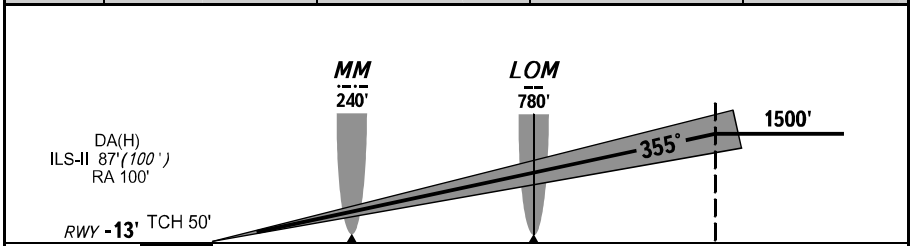
Наэр. **10'** Нпор. **-13'**



Эшелон перех: **FL40** Высота перех: **2000'** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст. - по запросу)**



Высоты - футы
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1000', ЛЕВЫЙ разворот с набором 2000' на МПУ 175°, далее по схеме захода.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 36							
ACFT CAT	ILS - IIIA				ILS - II		
	RA				DH	RA	
A, B	15m	RVR 175m			30m	30m	RVR 300m
C							RVR 350m (RVR 300m with Auto land)
D							
W km/h	150	200	250	300			
ILS GS	3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4		

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200 118.100

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

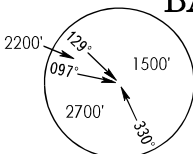
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS DME RWY 16

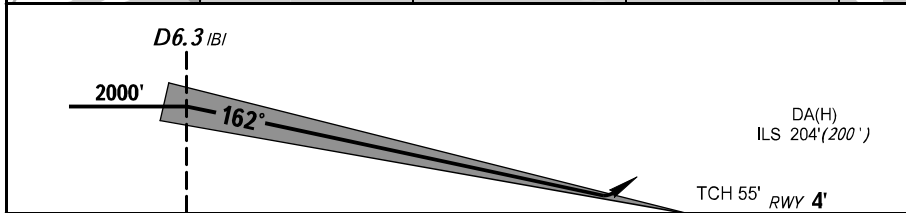
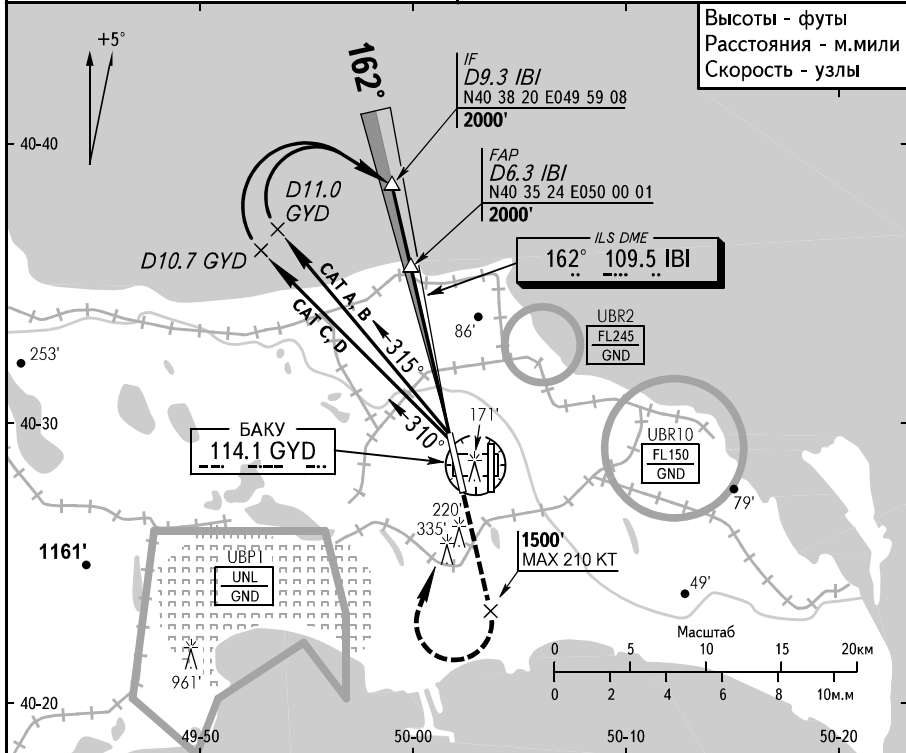
КРМ 109.5 IBI

МБВ VORDME GYD

Наэр. 10' Нпор. 4'



Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000' Установка Разр: гПА (мм.рт.ст. - по запросу)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 162° набор 1500', ПРАВЫЙ разворот на VORDME GYD, далее по указанию.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 34.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 16				
ILS				
ACFT CAT	DH	FULL	TDZ or CL out	ALS out
A, B	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	VIS 1200m
C				
D				
W km/h	150	200	250	300
ILS GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4

BAKU Radar **120.800 128.000**
 BAKU Twr **119.200 118.100**

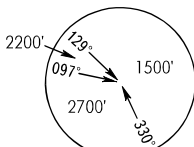
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
CAT III/II ILS DME RWY 16

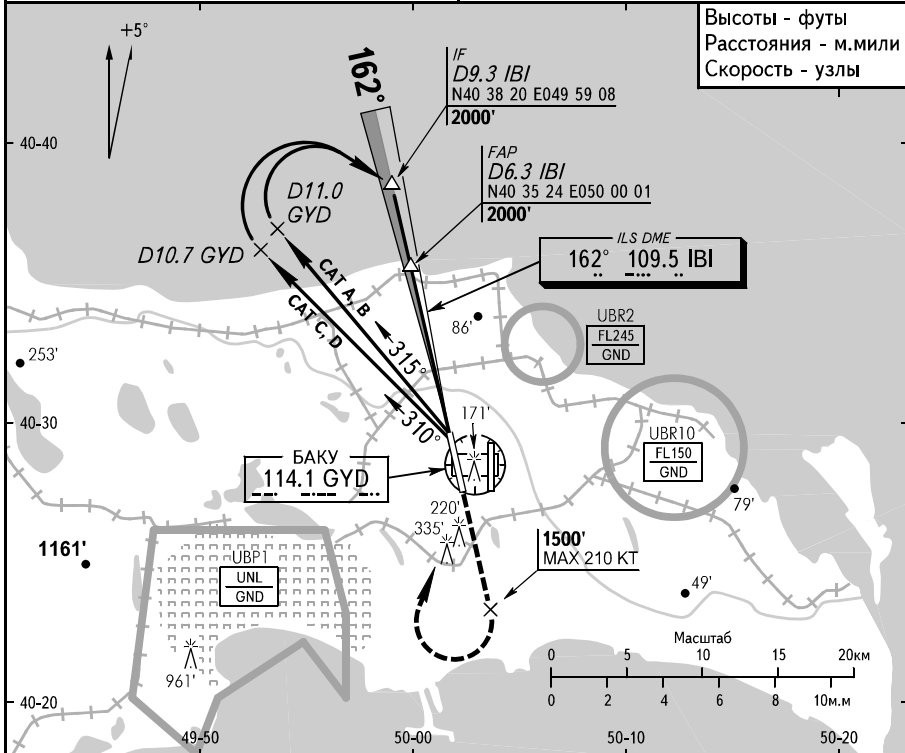
КРМ **109.5 IBI**

МЭВ VORDME GYD

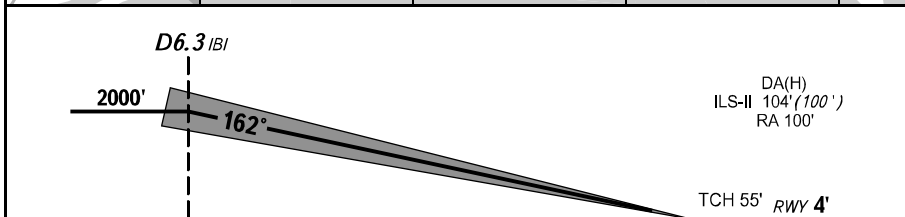
Назр. **10'** Нпор. **4'**



Эшелон перех: **FL040** Высота перех: **2000'** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст. - по запросу)**



Высоты - футы
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 162° набор 1500', ПРАВЫЙ разворот на VORDME GYD, (MAX 210 КТ), далее по указанию.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 34.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 16						
ACFT CAT	ILS - IIIA			ILS - II		
	RA			DH	RA	
A, B	15m	RVR 175m		30m	30m	RVR 300m
C						RVR 350m (RVR 300m with Auto land)
D						
W km/h	150	200	250	300		
ILS GS	3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4	

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

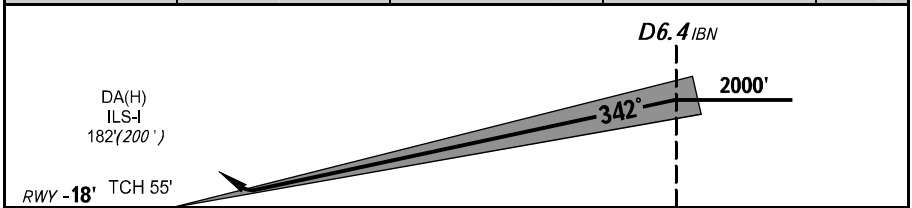
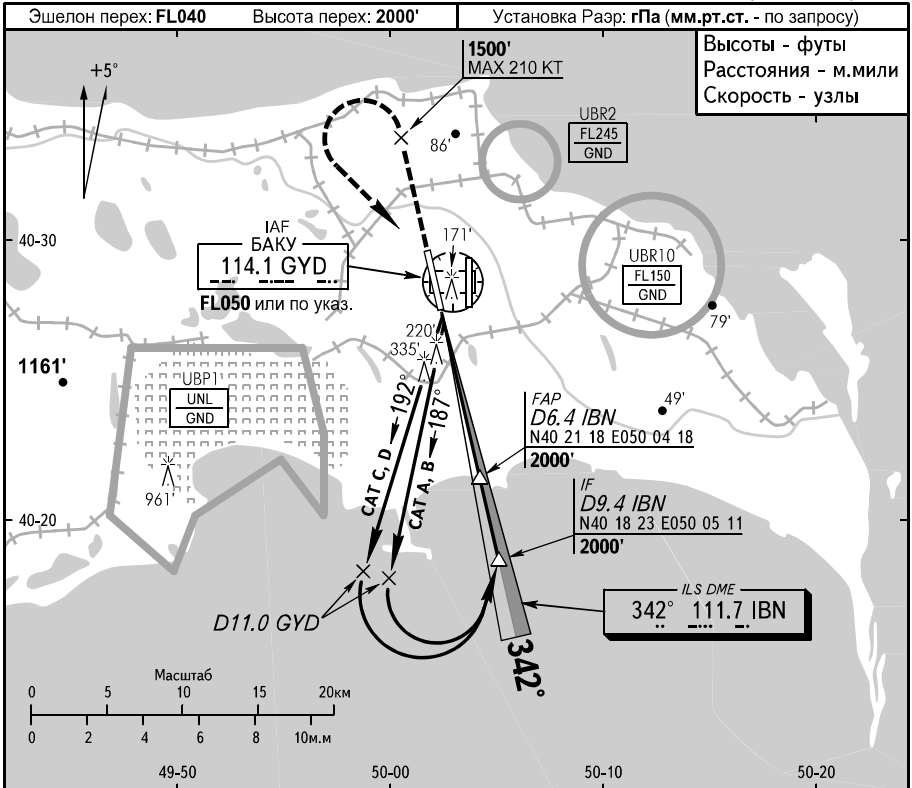
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS DME RWY 34

КРМ **111.7 IBN**

МБВ VORDME GYD

Наэр. **10'** Нпор. **-18'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 342° набор 1500', ЛЕВЫЙ разворот на VORDME GYD, далее по указанию.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 16.

		STRAIGHT-IN LANDING RWY 34			
		ILS			
ACFT		FULL		Limited	ALS out
CAT	DH	FULL		Limited	ALS out
A, B	60m	RVR 550m VIS 800m		RVR 750m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m
C					
D					
W km/h		150	200	250	300
GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4

BAKU Radar **120.800 128.000**
 BAKU Twr **119.200 118.100**

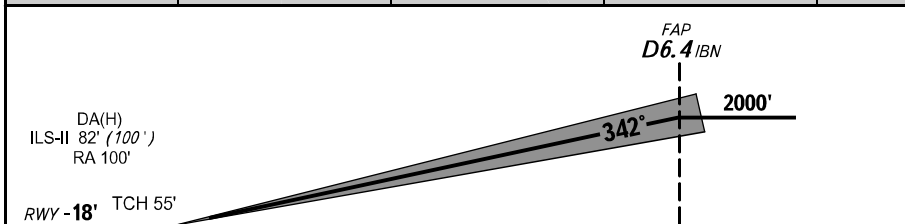
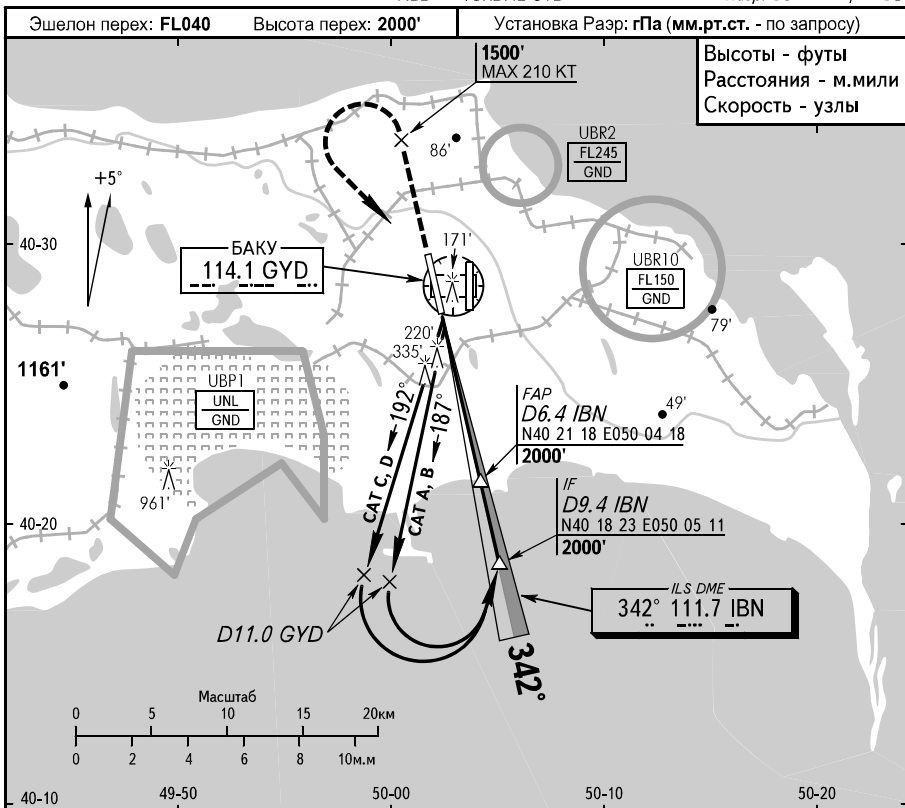
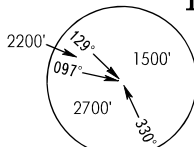
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
CAT III/II ILS DME RWY 34

KPM **111.7 IBN**

МБВ VORDME GYD

Назр. **10'** Нпор. **-18'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 342° набор 1500', ЛЕВЫЙ разворот на VORDME GYD, (MAX 210 KT), далее по указанию.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 16.

STRAIGHT-IN LANDING RWY34							
ACFT CAT	ILS - IIIA				ILS - II		
	RA				DH	RA	
A, B	15m	RVR 200m			30m	30m	RVR 300m
C							RVR 350m (RVR 300m with Auto land)
D							
W km/h	150	200	250	300			
ILS GS	3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4		

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

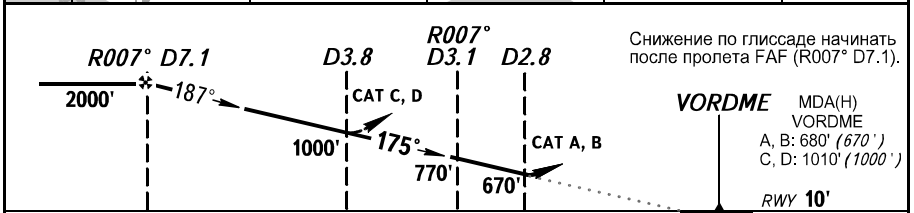
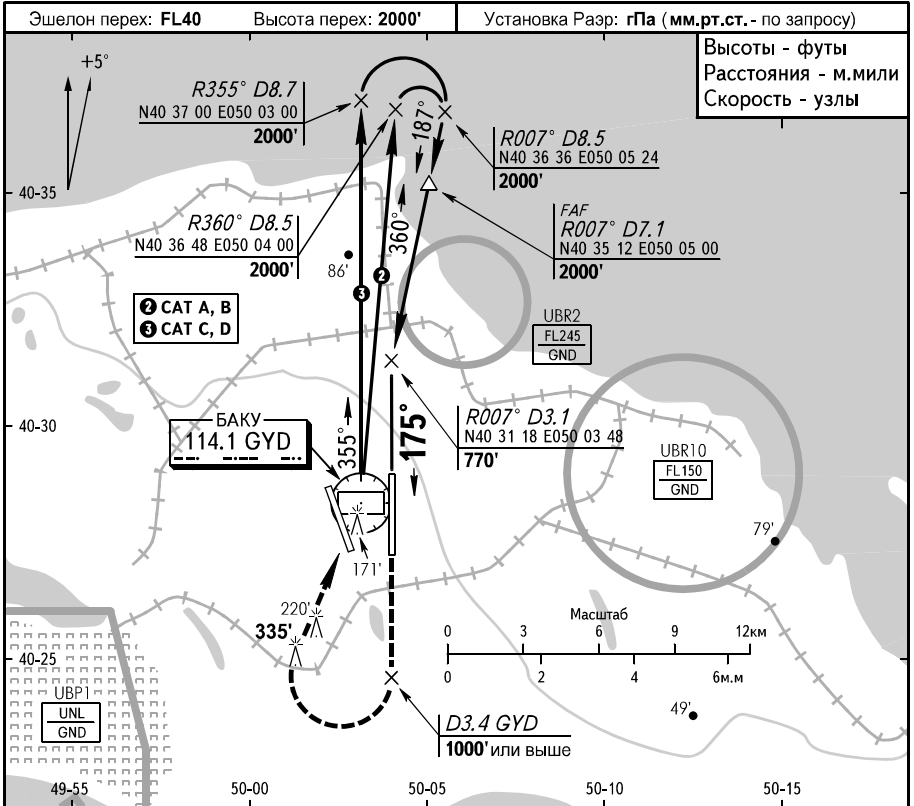
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 18

VORDME 114.1 GYD

МВБ VORDME GYD

Наэр. 10' Нпор. 10'



уход на второй круг: Набор с МПУ 175° 1000' или выше до D3.4 GYD, ПРАВЫЙ разворот на VORDME с набором 2000', далее по указанию органа ОВД.

ACFT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 18			
CAT		VORDME			
	MDH			ALS out	
A, B	205m	RVR 1500m VIS 1600m		RVR 1600m VIS 2400m	
C	305m	CMV 2400m VIS 3600m		CMV 2400m VIS 4400m	
D		CMV 2400m VIS 4000m		CMV 2400m VIS 4800m	
W km/h		150	200	250	300
Descent grad	5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4
MAPt at: CAT A, B D2.8; CAT C, D D3.8.					

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

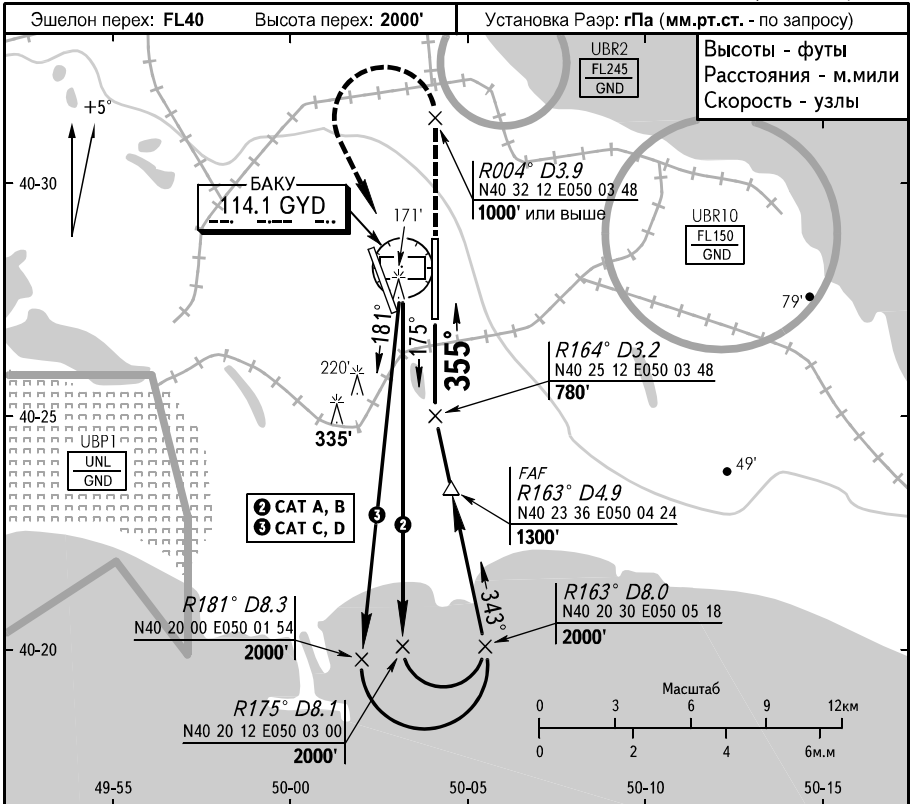
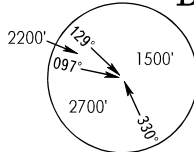
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 36

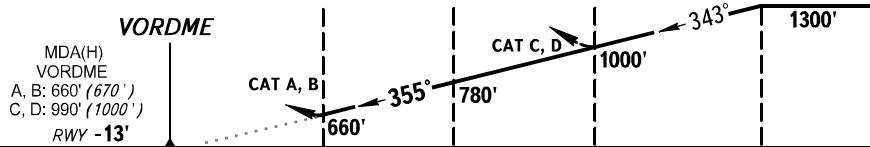
VORDME 114.1 GYD

МБВ VORDME GYD

Наэр. 10' Нпор. -13'



Снижение по глиссаде начинать после пролета FAF (R163° D4.9).



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 355° 1000' или выше до D3.9 GYD, ЛЕВЫЙ разворот на VORDME с набором 2000', далее по указанию органа ОВД.

STRAIGHT-IN LANDING RWY 36					
VORDME					
ACFT				ALS out	
CAT	MDH				
A, B	205m	RVR 1500m	VIS 1600m		RVR 1600m VIS 2400m
C	305m	CMV 2400m	VIS 3600m		CMV 2400m VIS 4400m
D		CMV 2400m	VIS 4000m		CMV 2400m VIS 4800m
W km/h	150	200	250	300	
Descent grad	5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4
MAPt at: CAT A, B D2.9; CAT C, D D4.0.					

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 16

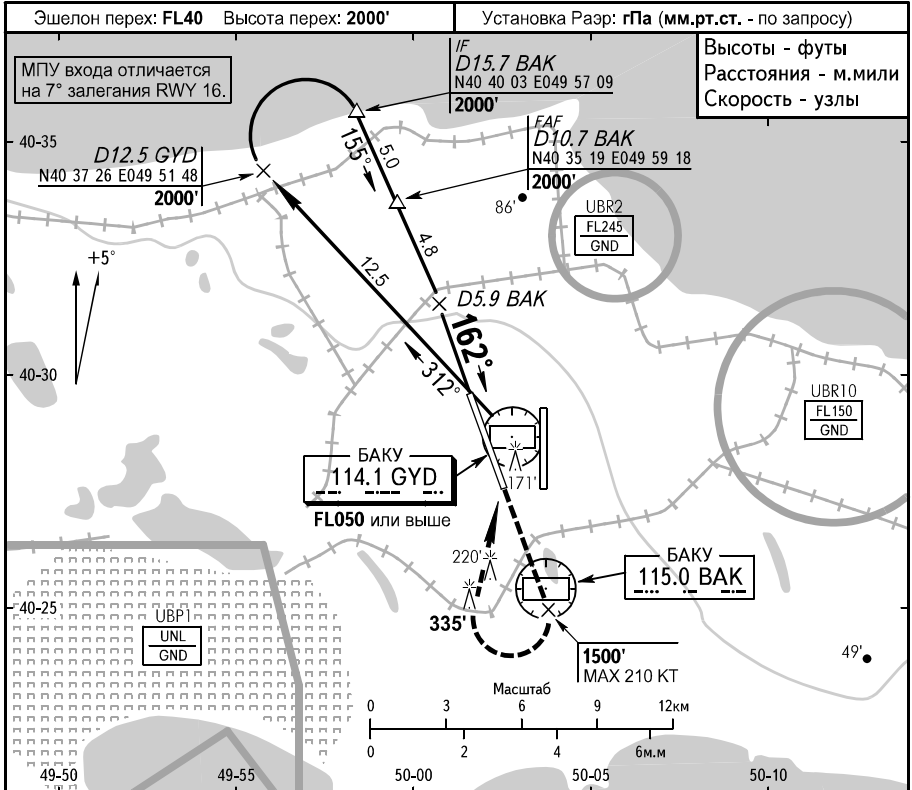
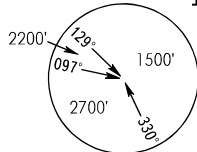
VORDME **114.1 GYD**

МБВ

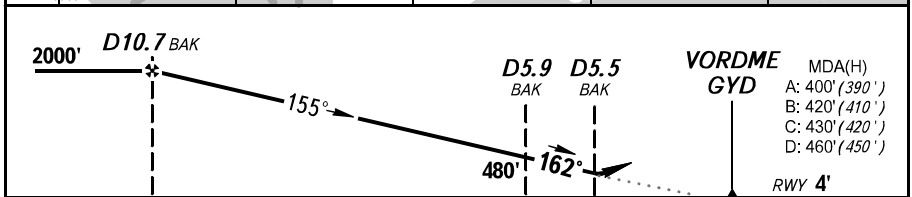
VORDME GYD

Назр. **10'**

Нпор. **4'**



Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



уход на второй круг: Набор с МПУ 162° 1500', ПРАВЫЙ разворот на МПУ 355° (MAX 210 КТ), далее по указанию органа ОВД.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 34.

		STRAIGHT-IN LANDING RWY 16			
		VORDME			
ACFT				ALS out	
CAT	MDH				
A, B	125m	RVR 1200m VIS 1600m		RVR 1500m VIS 2200m	
C	135m	RVR 1300m VIS 1800m		RVR 2000m VIS 2600m	
D	140m	RVR 1400m VIS 2000m		CMV 2100m VIS 2800m	
W km/h		150	200	250	300
Descent grad	5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4
MAPt at D5.5					

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

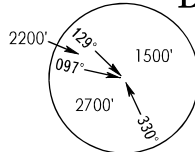
БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 34

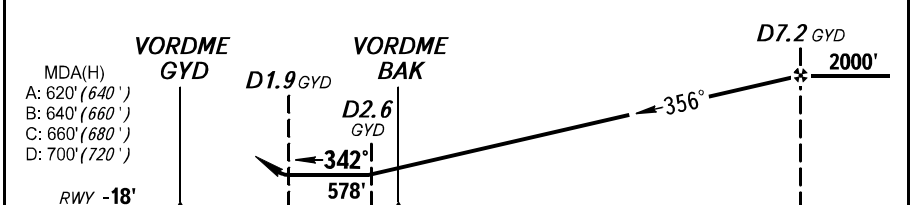
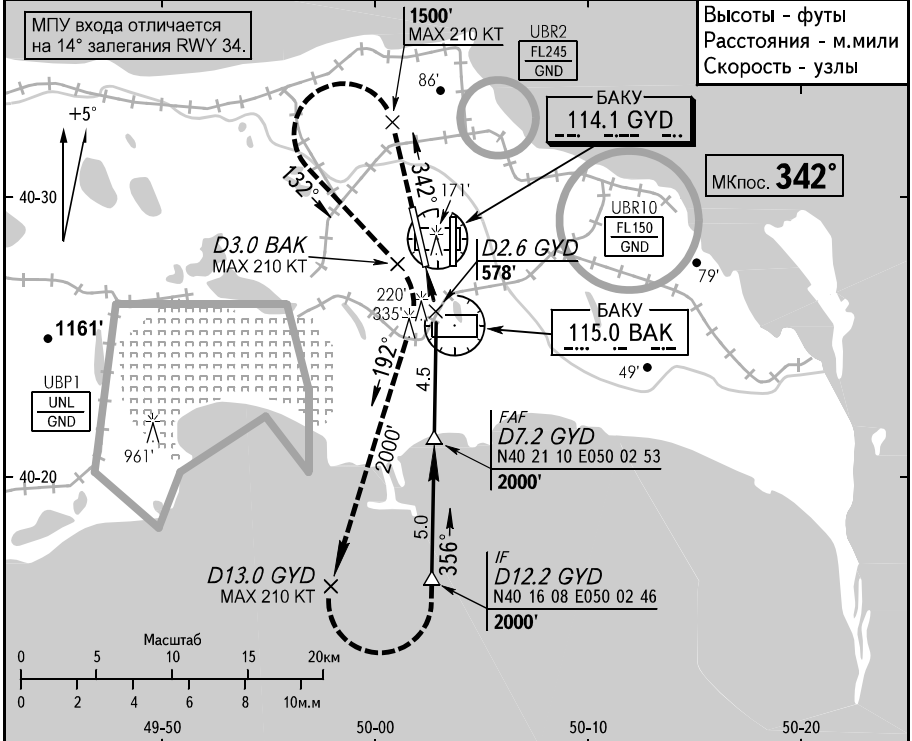
VORDME **114.1 GYD**

Наэр. **10'** Нпор. **-18'**



МББ VORDME GYD

Эшелон перех: **FL40** Высота перех: **2000'** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст. - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 342° 1500', ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 132° (MAX 210 КТ) на VORDME BAK, далее по указанию органа ОБД.
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 16.

		STRAIGHT-IN LANDING RWY 34			
		VORDME			
ACFT				ALS out	
CAT	MDH				
A, B	205m	RVR 1500m VIS 1600m		RVR 1500m VIS 2400m	
C	210m	CMV 2400m VIS 3000m		CMV 2400m VIS 3800m	
D	220m	CMV 2400m VIS 3200m		CMV 2400m VIS 4000m	
W km/h		150	200	250	300
Descent grad	5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4
MAPt at D1.9					

BAKU Radar **120.800 128.000**

BAKU Twr **119.200 118.100**

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

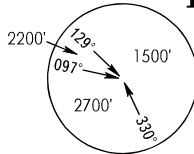
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VISUAL RWY 18

VORDME **114.1 GYD**

VORDME **115.0 BAK**

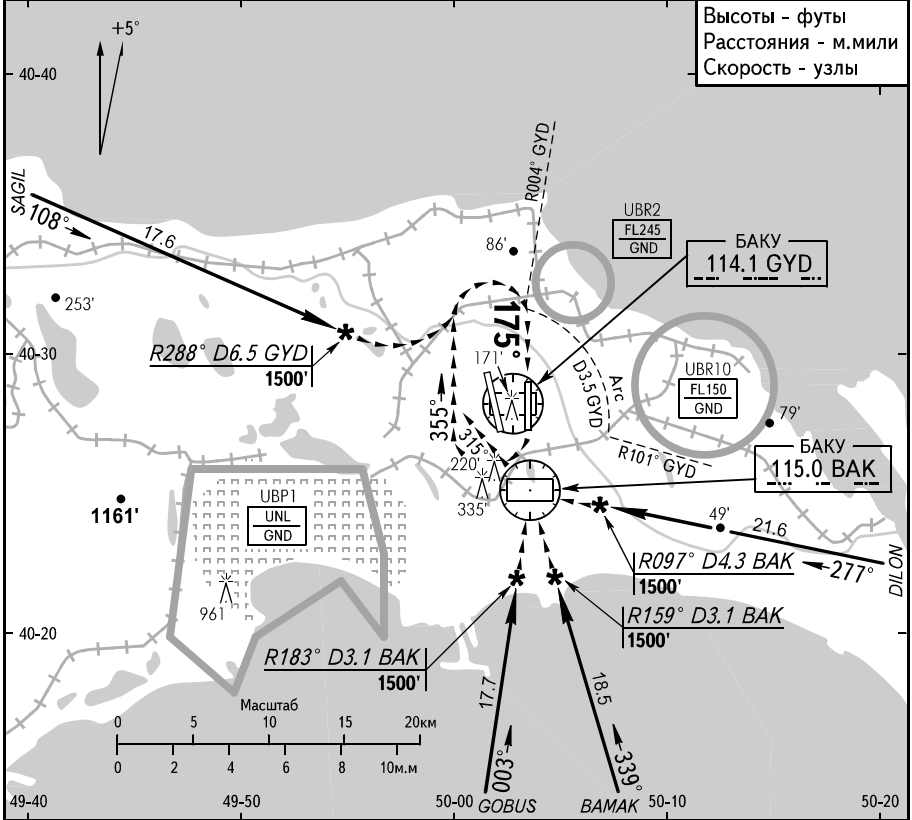
Наэр. **10'** Нпор. **10'**



МБВ VORDME GYD

Эшелон перех: **FL40** Высота перех: **2000'** Установка Разр: **гПА (мм.рт.ст. - по запросу)**

Высоты - футы
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы



VORDME GYD VORDME BAK

MDA(H)
A: 600'(590')
B: 700'(690')
C: 800'(790')
D: 1100'(1090')

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Не выполнять развороты до пролета торца RWY 36, далее по схеме захода.

ACFT CAT	VISUAL APPROACH RWY 18	
	MDH	VIS
A	180m	6000m
B	210m	6000m
C	250m	8000m
D	340m	8000m

Circling not authorized Northeast of AD.

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200 118.100

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

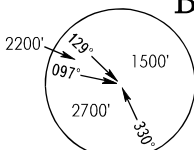
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VISUAL RWY 36

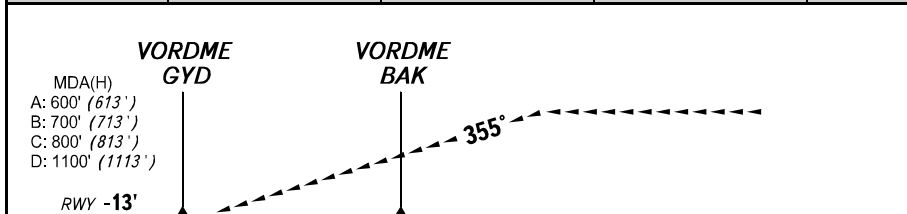
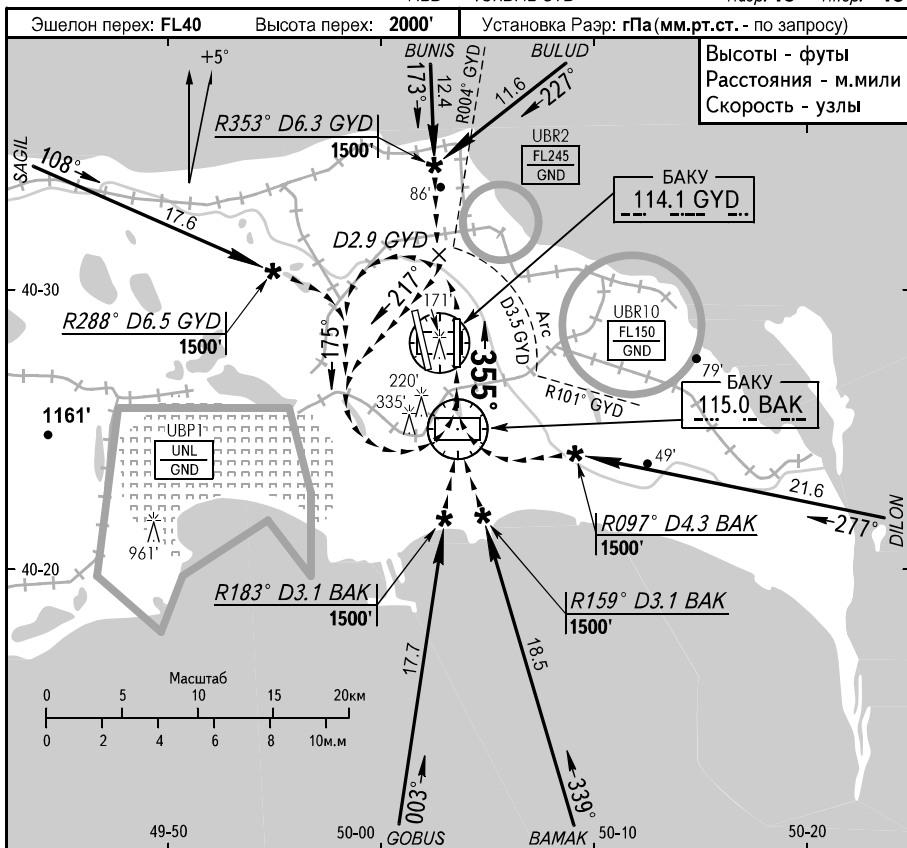
VORDME 114.1 GYD

VORDME 115.0 BAK

Наэр. 10' Нпор. -13'



МББ VORDME GYD



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 18, далее по схеме захода.

ACFT CAT	VISUAL APPROACH RWY 36	
	MDH	VIS
A	190m	6000m
B	220m	6000m
C	250m	8000m
D	340m	8000m

Circling not authorized Northeast of AD.

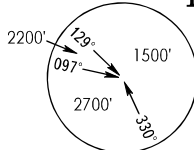
BAKU Radar **120.800 128.000**
 BAKU Twr **119.200 118.100**

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VISUAL RWY 16

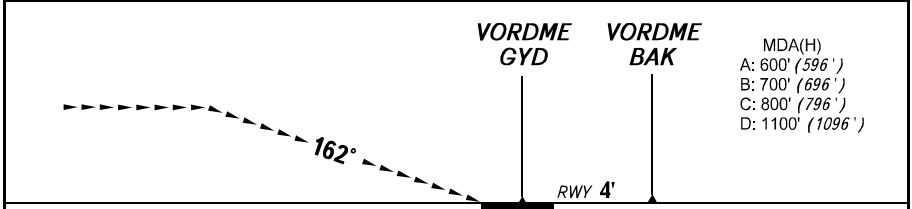
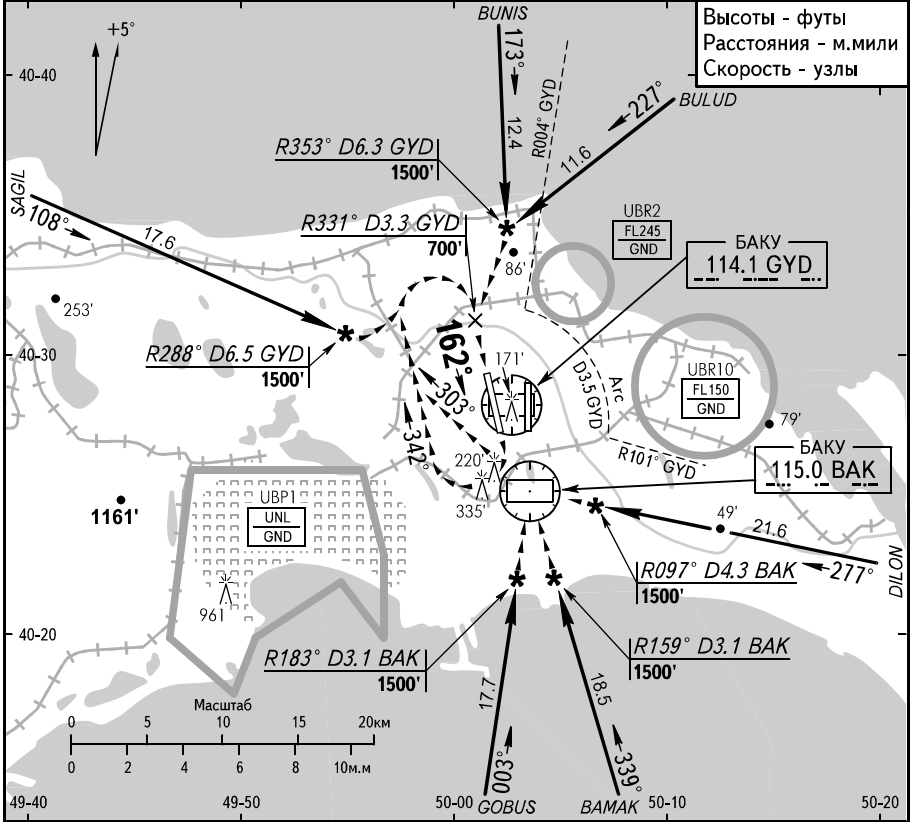
VORDME **114.1 GYD**
 VORDME **115.0 BAK**
 Назр. **10'** Нпор. **4'**



МБВ VORDME GYD

Эшелон перех: **FL40** Высота перех: **2000'** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст. - по запросу)**

Высоты - футов
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы



уход на второй круг: Не выполнять развороты до пролета торца RWY 34, далее по схеме захода.

ACFT CAT	VISUAL APPROACH RWY 16	
	MDH	VIS
A	190m	6000m
B	220m	6000m
C	250m	8000m
D	340m	8000m

Circling not authorized Northeast of AD.

BAKU Radar 120.800 128.000

BAKU Twr 119.200 118.100

БАКУ, АЗЕРБАЙДЖАН

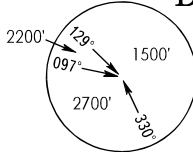
ГЕЙДАР АЛИЕВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VISUAL RWY 34

VORDME 114.1 GYD

VORDME 115.0 BAK

Наэр. 10' Нпор. -18'



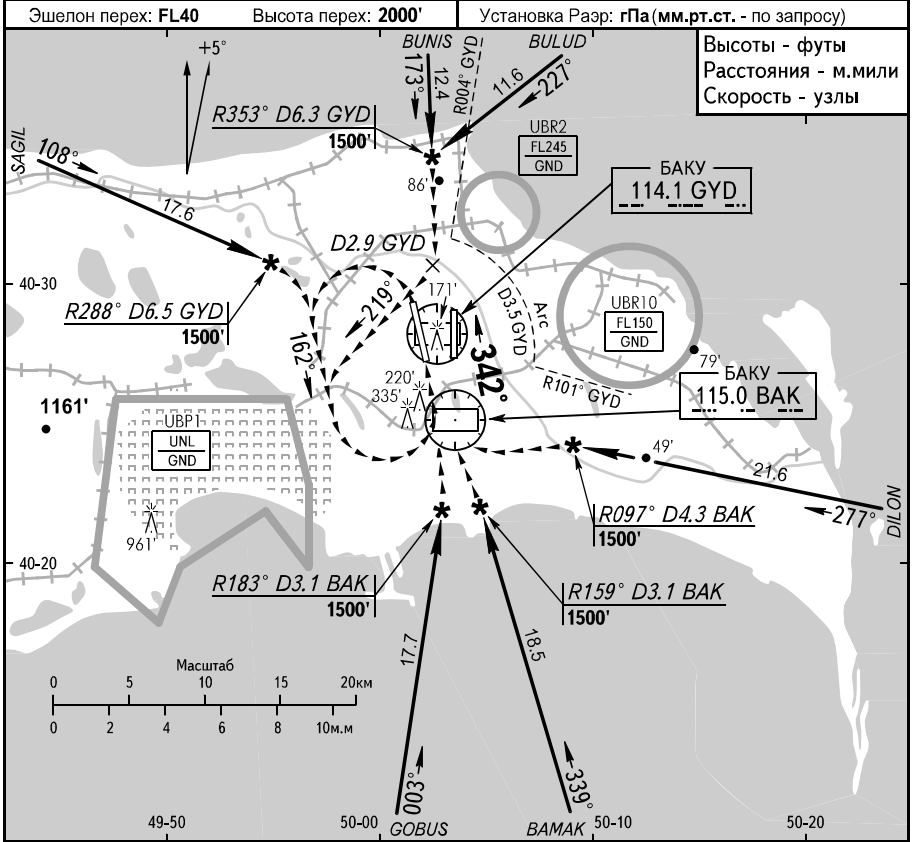
МББ VORDME GYD

Эшелон перех: FL40

Высота перех: 2000'

Установка Разр: гПа(мм.рт.ст. - по запросу)

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы



VORDME GYD

VORDME BAK

MDA(H)

- A: 600' (618')
- B: 700' (718')
- C: 800' (790')
- D: 1100' (1118')

RWY -18'

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Не выполнять разворот до пролета торца RWY 16, далее по схеме захода.

ACFT CAT	VISUAL APPROACH RWY 34	
	MDH	VIS
A	190m	6000m
B	220m	6000m
C	250m	8000m
D	340m	8000m

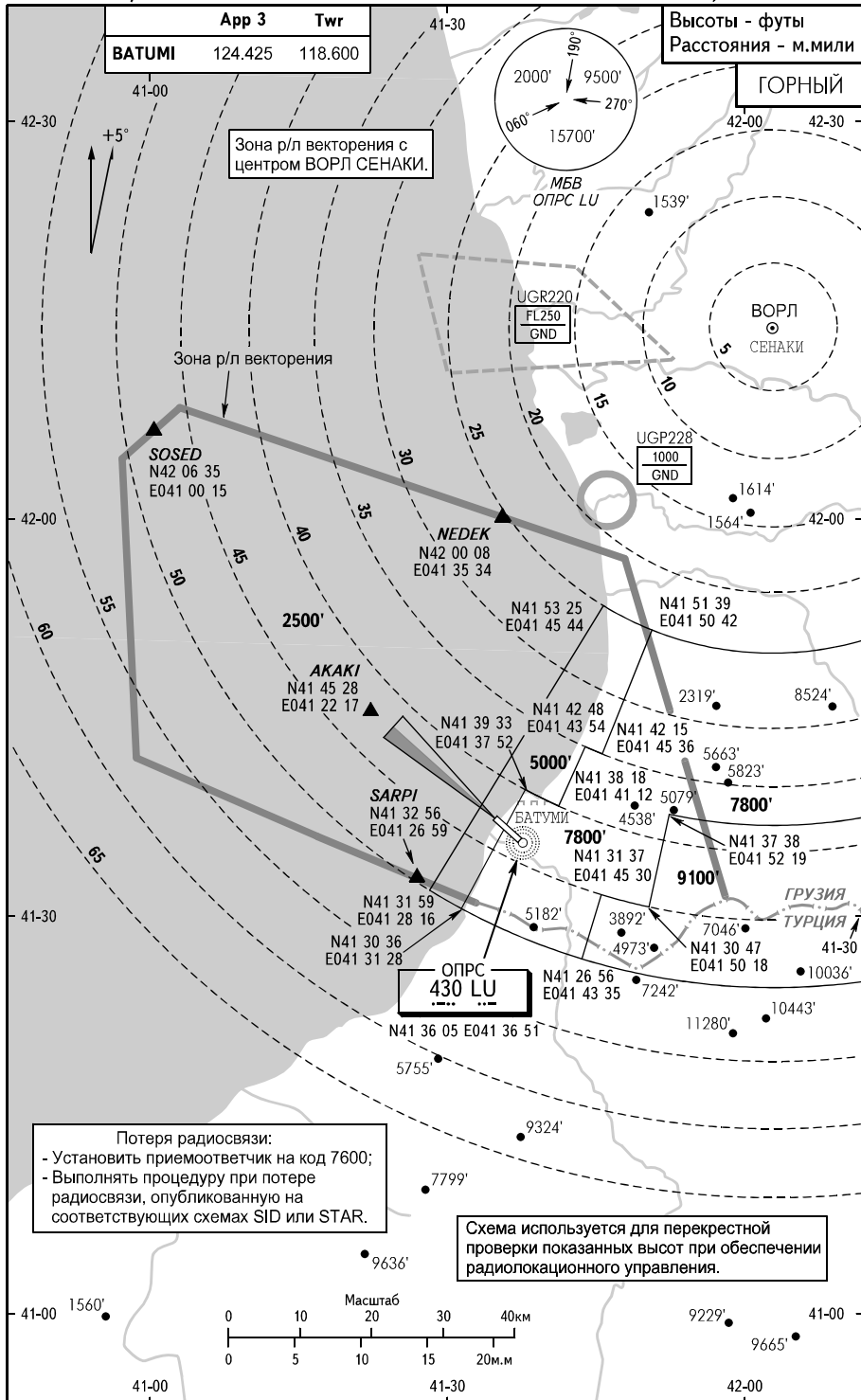
Circling not authorized Northeast of AD.

СХЕМА МИНИМАЛЬНЫХ ВЫСОТ Р/Л ВЕКТОРЕНИЯ

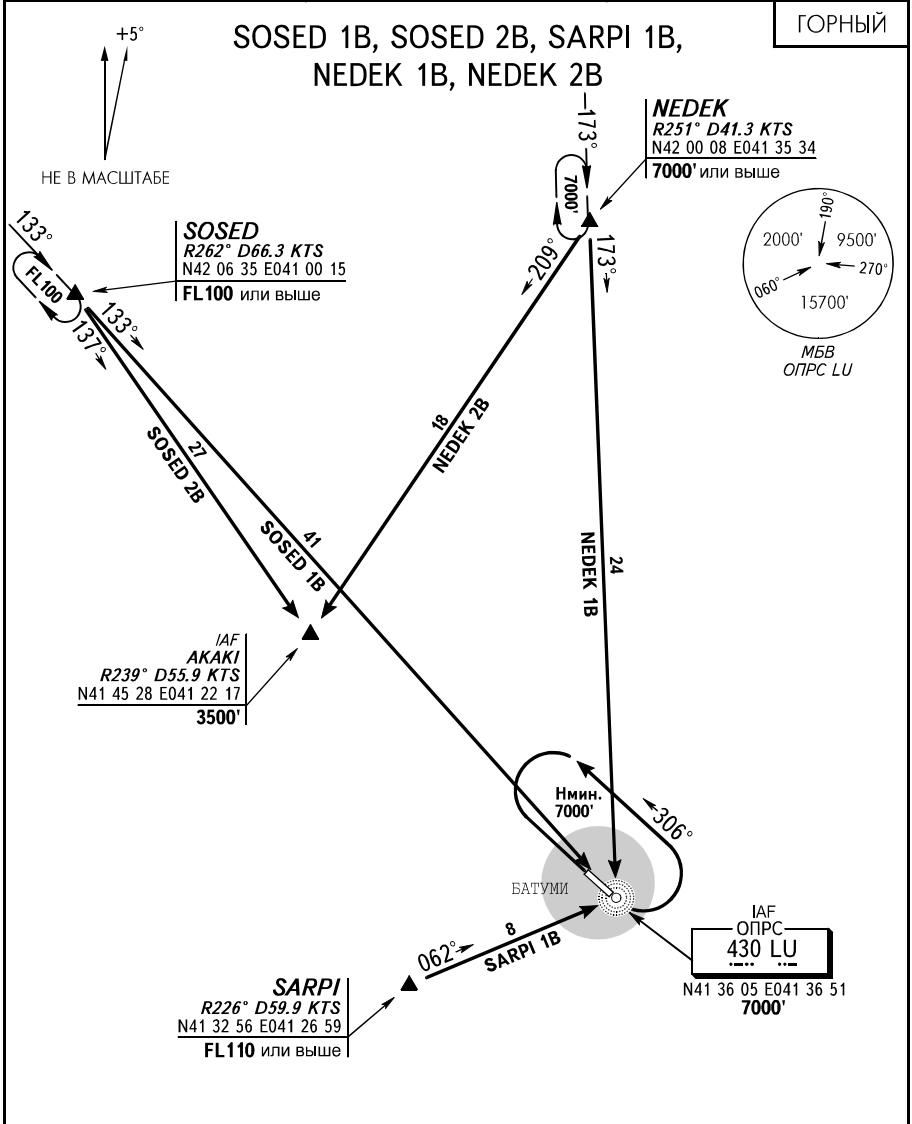
12 янв 12

A-1

БАТУМИ, ГРУЗИЯ

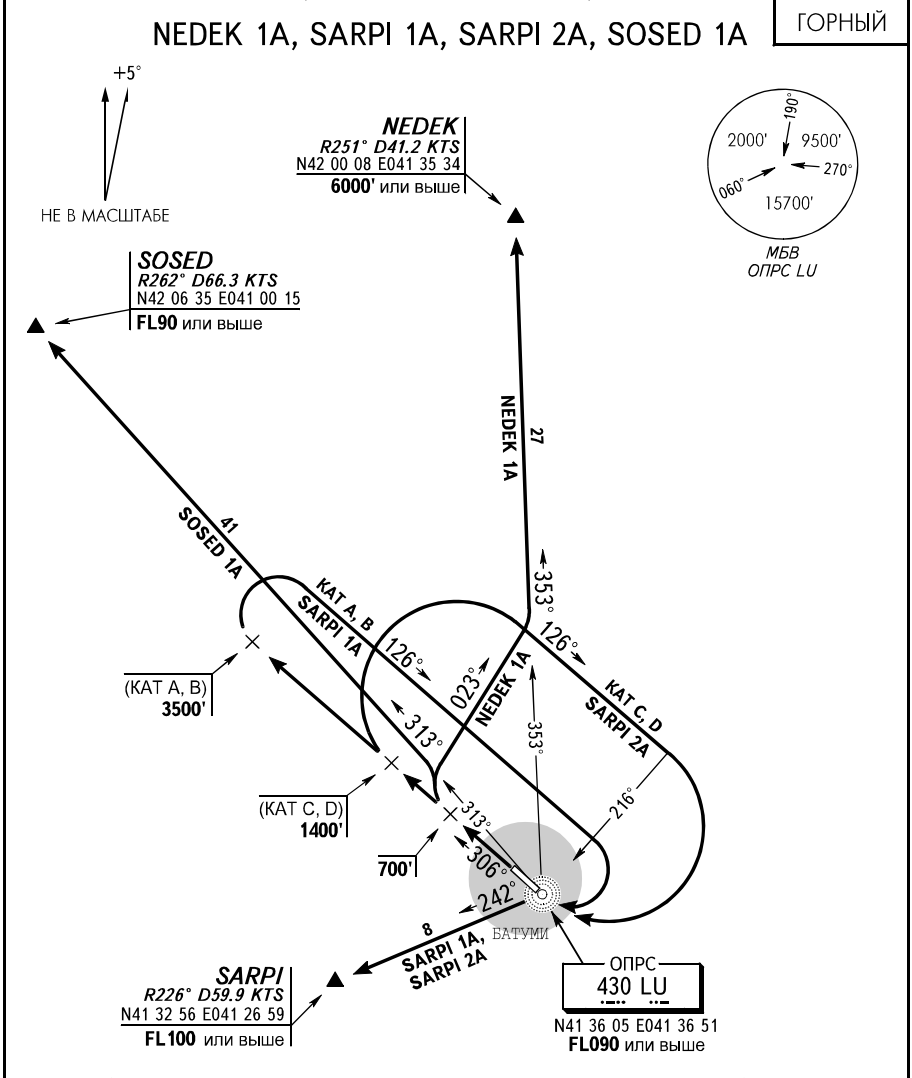


BATUMI App 3 BATUMI Twr	124.425 118.600	Эшелон перех: FL090 Высота перех: 7000'	Высоты - футов Расстояния - м.мили
----------------------------	----------------------------------	--	---------------------------------------



ПОДХОД	МАРШРУТ И ВЫСОТЫ
NEDEK 1B	От NEDEK МПУ 173° на ОПРС LU снижаясь до 7000'. Далее по схеме захода.
NEDEK 2B	От NEDEK МПУ 209° на IAF АКАКИ снижаясь до 3500'. Далее по схеме захода.
SOSED 1B	От SOSED МПУ 133° на ОПРС LU снижаясь до 7000'. Далее по схеме захода.
SOSED 2B	От SOSED МПУ 137° на IAF АКАКИ снижаясь до 3500'. Далее по схеме захода.
SARPI 1B	От SARPI МПУ 062° на ОПРС LU снижаясь до 7000'. Далее по схеме захода.

BATUMI Twr BATUMI App 3	118.600 124.425	Эшелон перех: FL090 Высота перех: 7000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
----------------------------	----------------------------------	--	--------------------------------------

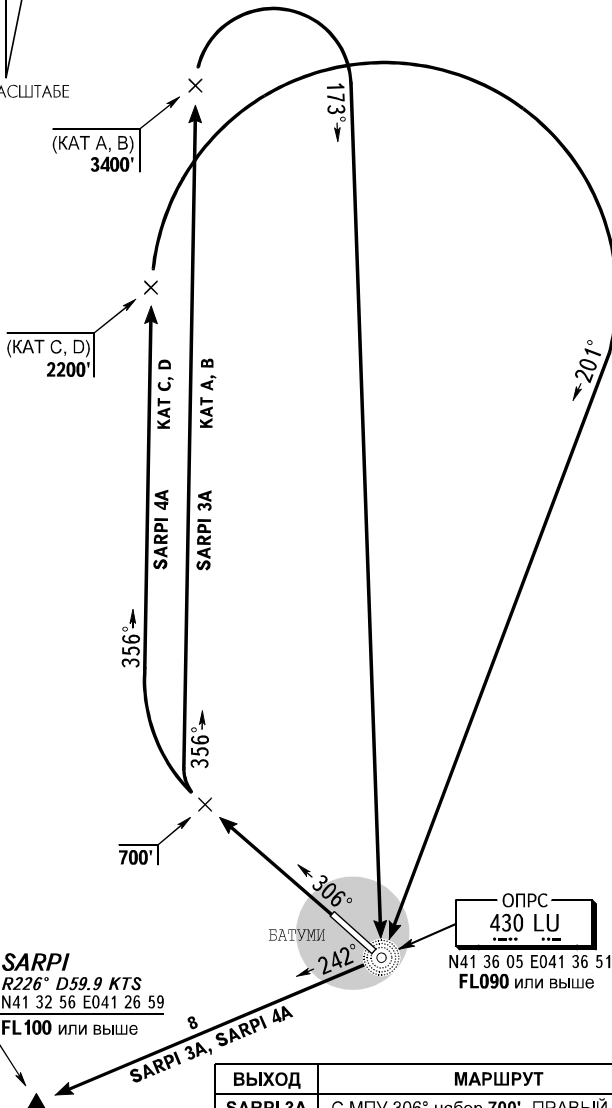
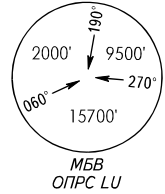


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NEDEK 1A	С МПУ 306° набор 700', ПРАВЫЙ разворот, продолжая набор 6000', МПУ 023° до выхода на пеленг 353° LU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 353° на NEDEK.	Пролет NEDEK 6000' или выше.
SARPI 1A	С МПУ 306° набор 3500', ПРАВЫЙ разворот продолжая набор FL100 на МПУ 126° до выхода на пеленг 216° LU, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС LU, далее МПУ 242° на SARPI.	Пролет SARPI FL100 или выше.
SARPI 2A	С МПУ 306° набор 1400', ПРАВЫЙ разворот продолжая набор FL100, МПУ 126° до выхода на пеленг 216° LU, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС LU, далее МПУ 242° на SARPI.	Пролет SARPI FL100 или выше.
SOSED 1A	С МПУ 306° набор 700', ПРАВЫЙ разворот продолжая набор FL090, МПУ 023° до выхода на пеленг 313° LU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 313° на SOSED.	Пролет SOSED FL090 или выше.

BATUMI Twr	118.600	Эшелон перех: FL090	Высоты - футы
BATUMI App 3	124.425	Высота перех: 7000'	Расстояния - м.мили

SARPI 3A, SARPI 4A

ГОРНЫЙ



SARPI
R226° D59.9 KTS
N41 32 56 E041 26 59
FL100 или выше

ОПСР
430 LU
N41 36 05 E041 36 51
FL090 или выше

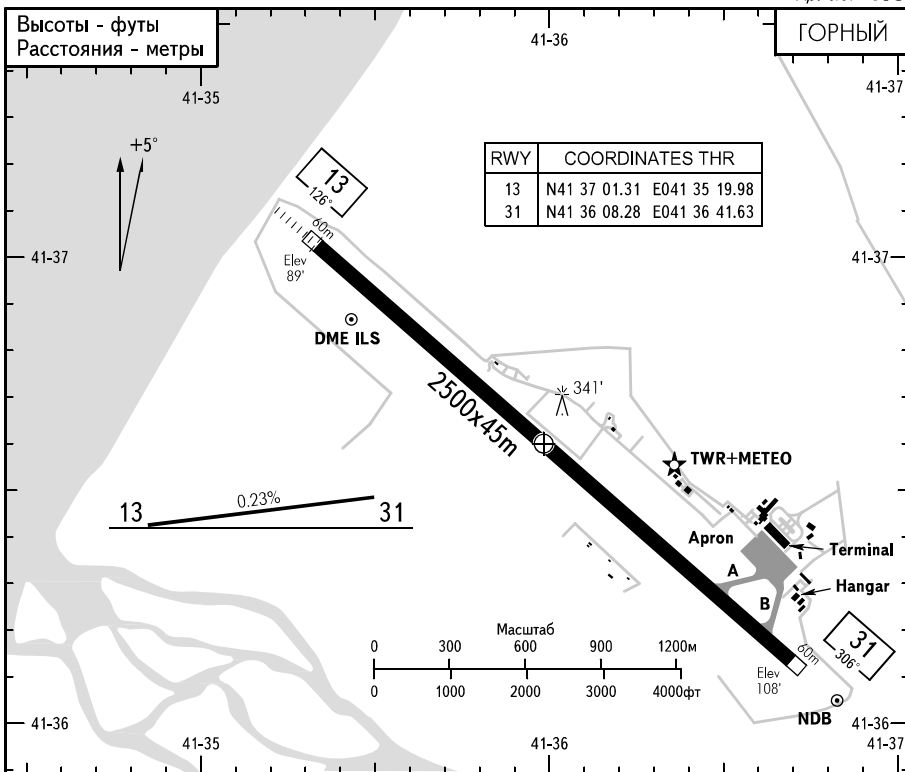
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
SARPI 3A	С МПУ 306° набор 700', ПРАВЫЙ разворот МПУ 356° до набора высоты 3400', ПРАВЫЙ разворот МПУ 173° на ОПСР LU, далее МПУ 242° на SARPI.	Пролет SARPI FL100 или выше. Мин. градиент набора 4.0%.
SARPI 4A	С МПУ 306° набор 700', ПРАВЫЙ разворот МПУ 356° до набора высоты 2200', ПРАВЫЙ разворот МПУ 201° на ОПСР LU, далее МПУ 242° на SARPI.	Пролет SARPI FL100 или выше. Мин. градиент набора 4.0%.

BATUMI Twr 118.600

БАТУМИ, ГРУЗИЯ

ARP:
N41 36 36 E041 35 59

БАТУМИ
Apt elev 108'



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
13	HIRL (60m) CL (30m) HIALS (210m) PAPI-L (3°00')	2500m	2500m	2560m	2500m
31	HIRL (60m) CL (30m)				

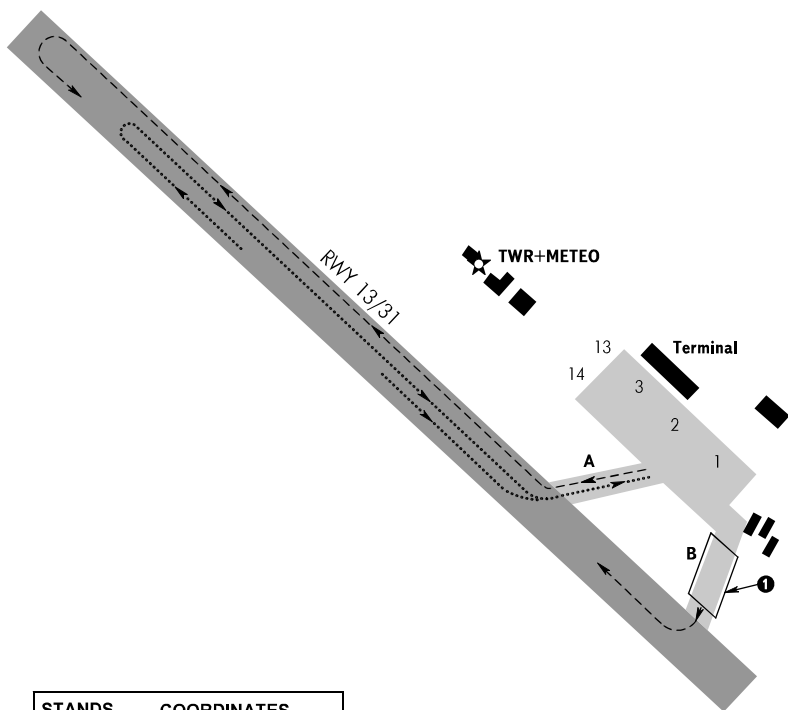
TAKE-OFF MINIMA						
RWY 13/31						
ACFT CAT	LVP in operation			RL	RCLM day	NIL day
	CL+RL	RL	RCLM day			
A, B	200m	250m	250m	400m	400m	500m
C						
D	250m	300m	300m			

+5°

НЕ В МАСШТАБЕ

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A, B	asphalt-concrete	PCN 35 / F / B / X / T	23m

SURFACE	STRENGTH
Apron	asphalt-concrete PCN 35 / F / B / X / T



STANDS	COORDINATES
1	N41 36 23.08 E041 36 36.96
2	N41 36 21.46 E041 36 39.04
3	N41 36 20.04 E041 36 41.08
13	N41 36 23.73 E041 36 33.50
14	N41 36 24.51 E041 36 34.55

❶ На TWY В установлена отдельная stand с координатами N41 36 15.71 E041 36 39.05.

BATUMI Twr 118.600

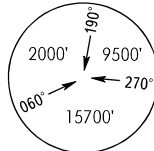
БАТУМИ, ГРУЗИЯ

БАТУМИ

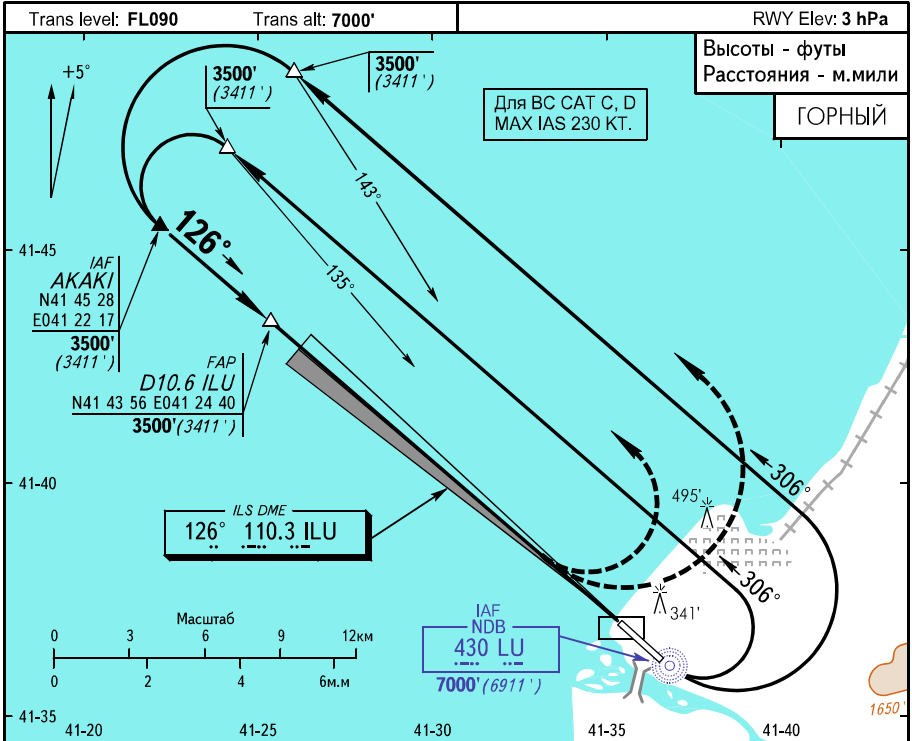
ILS DME RWY 13

LOC 110.3 ILU

Apt elev 108' RWY 89'



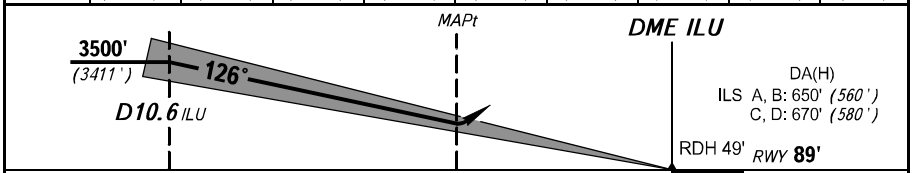
MSA NDB LU



Высоты - футов
Расстояния - мили
ГОРНЫЙ

Для ВС CAT C, D
MAX IAS 230 КТ.

	41-20	41-25	41-30	41-35	41-40	41-45
DME ILU	10	9	8	7	6	5
ALTITUDE	3320' (3229')	3000' (2911')	2690' (2593')	2370' (2275')	2050' (1957')	1730' (1639')
						1410' (1321')
						1100' (1003')
						780' (685')



уход на второй круг: ЛЕВЫМ разворотом на МПУ 306° с набором 3500', далее по указанию, градиент набора 3.0% и выше.

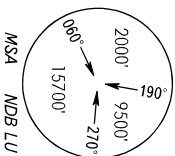
STRAIGHT-IN LANDING RWY 13						
ACFT	ILS					
CAT	DH					ALS out
A, B	175m	VIS 2400m				VIS 2600m
C	180m	VIS 2800m				VIS 3000m
D		VIS 3000m				VIS 3200m
W km/h		150	200	250	300	
Descent Angle 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4	

BATUMI TWR 118.600

БАТУМИ, ГРУЗИЯ

БАТУМИ

VISUAL RWY 13/31



Apr elev 108° RWY 89° / 108°

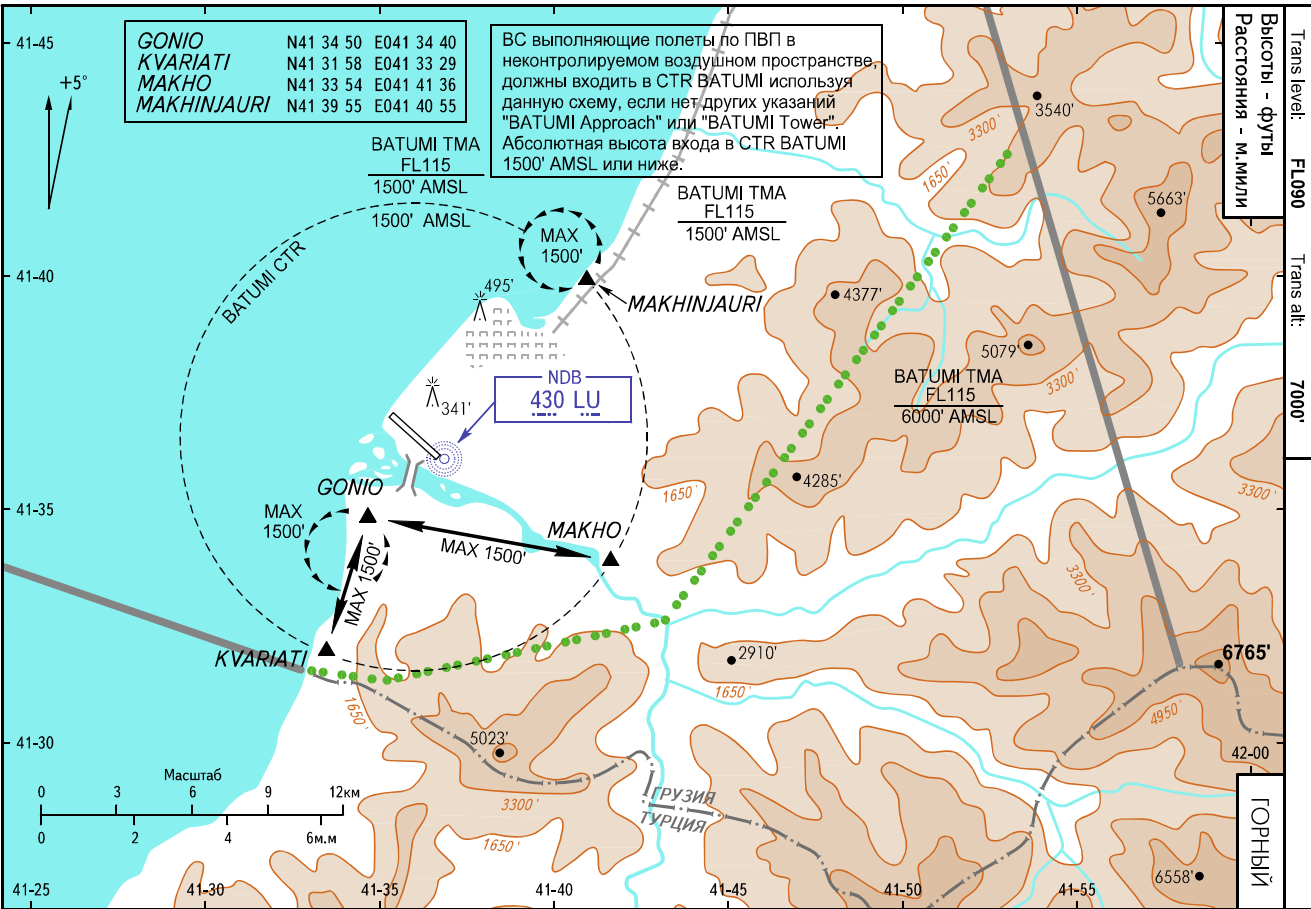
Trans level: FLO90

Trans alt: 7000'

MSA NDB LU

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

ГОРЬБИ

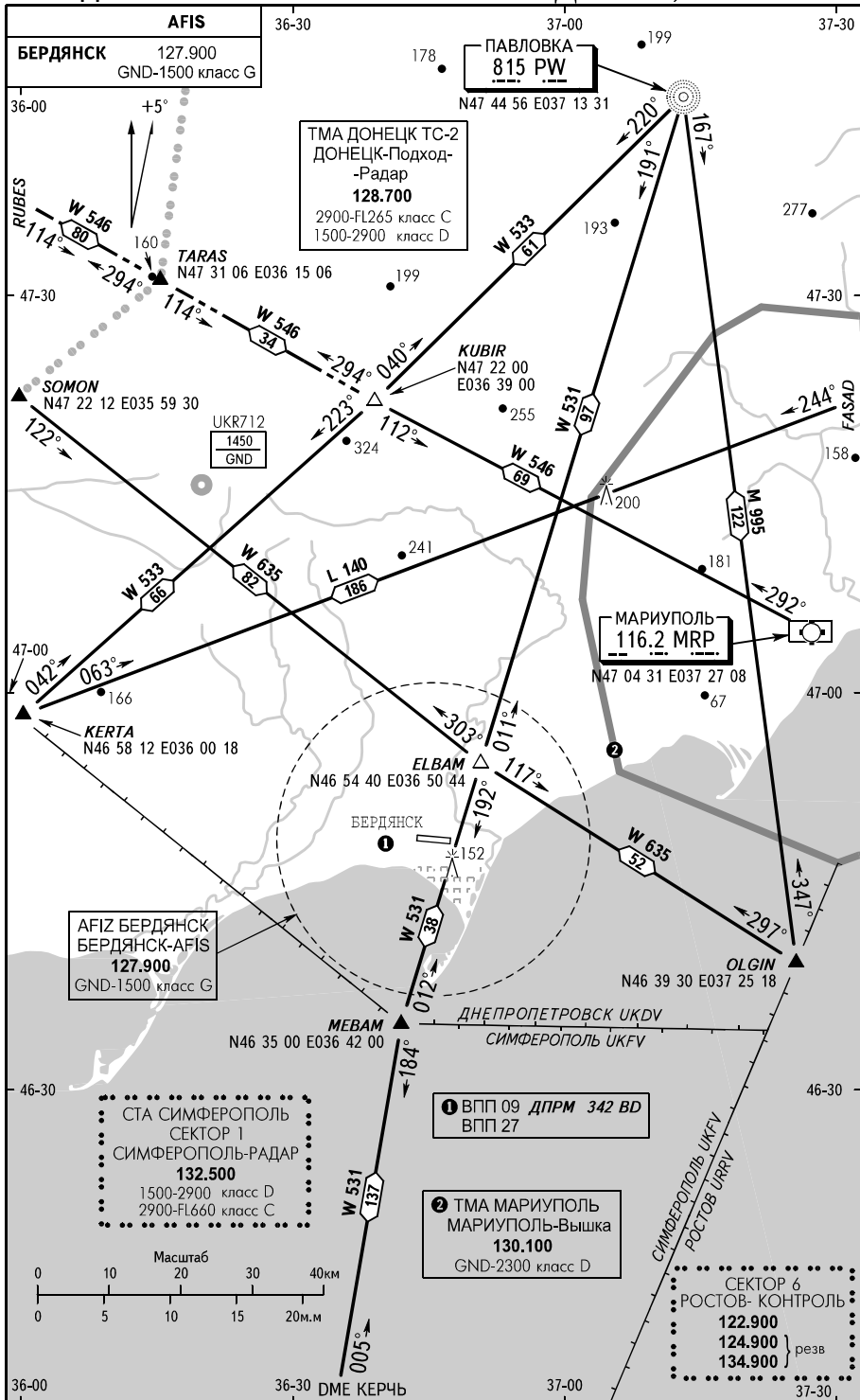


РАЙОН АЭРОДРОМА

9 фев 12

A-1

БЕРДЯНСК, УКРАИНА



БЕРДЯНСК AFlS 127.900 Эшелон перех.: по указ.
GND-1500 класс С Высота перех.: 3050

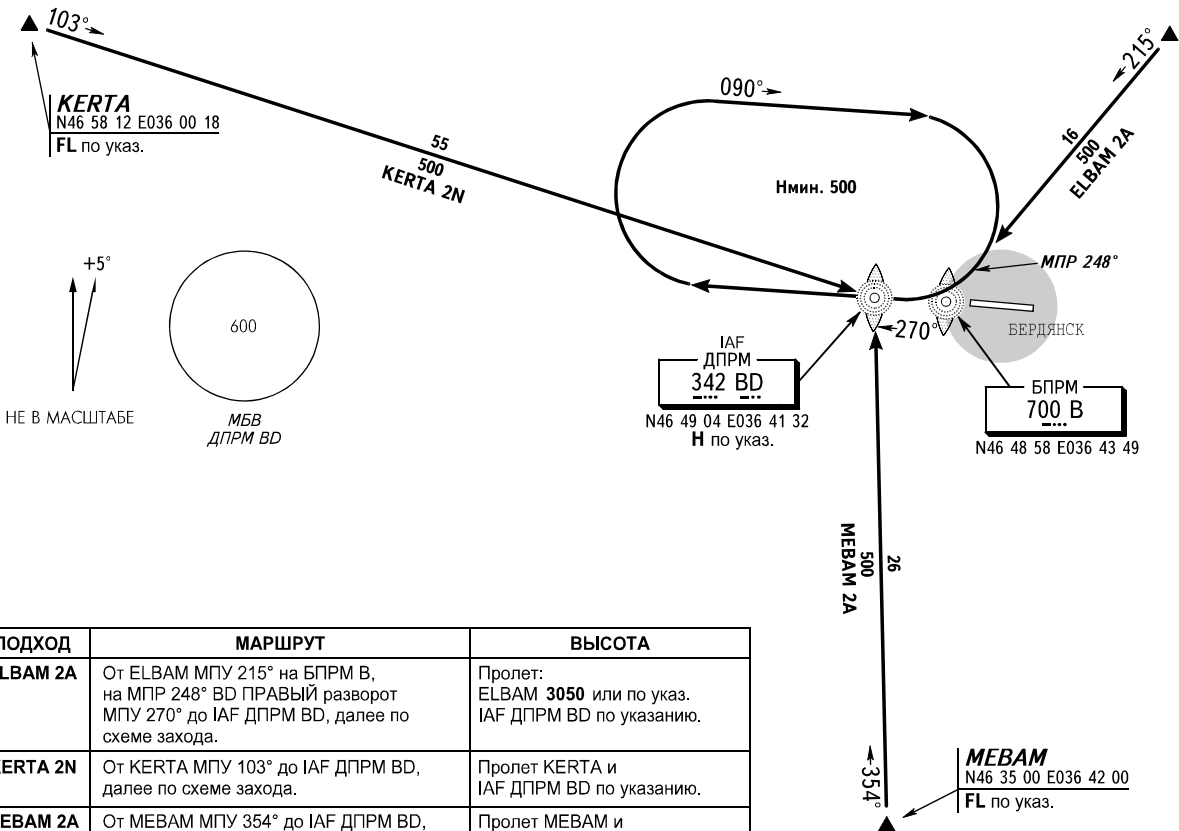
ЕЛВАМ 2А, КЕРТА 2N, МЕВАМ 2А

ЕЛВАМ
N46 54 40
E036 50 44
3050
или по указ.

БПРМ
700 В
N46 48 58 E036 43 49

ИАФ ДПРМ
342 ВD
N46 49 04 E036 41 32
H по указ.

МЕВАМ
N46 35 00 E036 42 00
FL по указ.

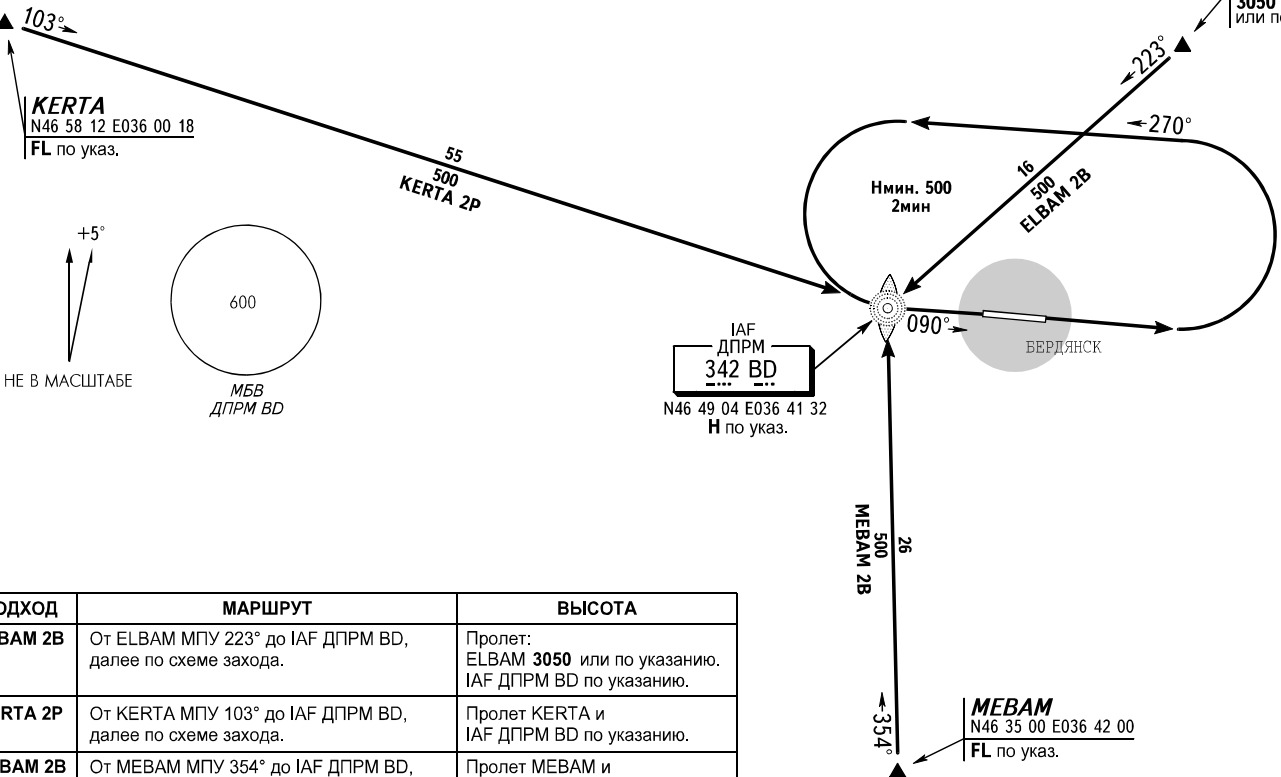


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ЕЛВАМ 2А	От ЕЛВАМ МПУ 215° на БПРМ В, на МПР 248° ВD ПРАВЫЙ разворот МПУ 270° до ИАФ ДПРМ ВD, далее по схеме захода.	Пролет: ЕЛВАМ 3050 или по указ. ИАФ ДПРМ ВD по указанию.
КЕРТА 2N	От КЕРТА МПУ 103° до ИАФ ДПРМ ВD, далее по схеме захода.	Пролет КЕРТА и ИАФ ДПРМ ВD по указанию.
МЕВАМ 2А	От МЕВАМ МПУ 354° до ИАФ ДПРМ ВD, далее по схеме захода.	Пролет МЕВАМ и ИАФ ДПРМ ВD по указанию.

БЕРДЯНСЬК АФІС

127 900
GNД-1500 клас СЗупинка перек.: по указ.
Высота перек.: 3050

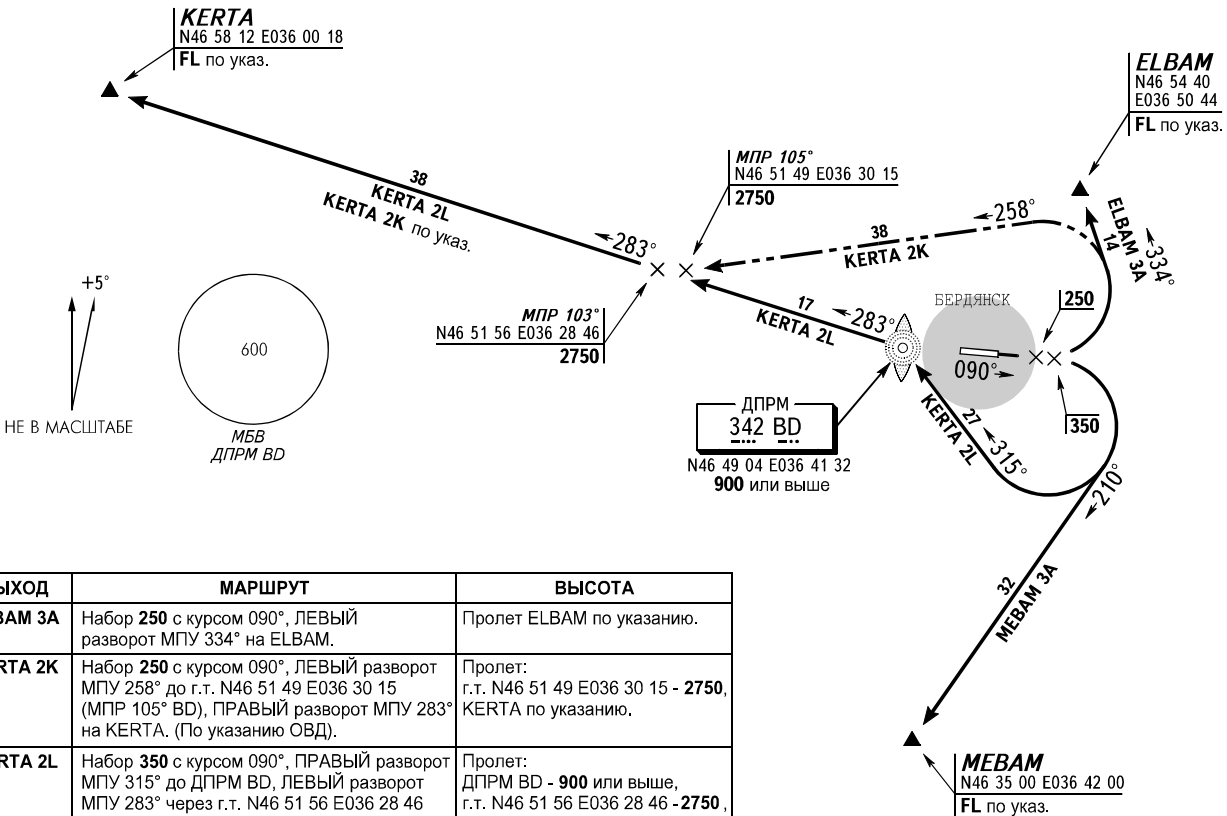
ELBAM 2B, KERTA 2P, MEBAM 2B

ELBAM
N46 54 40
E036 50 443050
или по указ.

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ELBAM 2B	От ELBAM МПУ 223° до IAF ДПРМ ВД, далее по схеме захода.	Пролет: ELBAM 3050 или по указанию. IAF ДПРМ ВД по указанию.
KERTA 2P	От KERTA МПУ 103° до IAF ДПРМ ВД, далее по схеме захода.	Пролет KERTA и IAF ДПРМ ВД по указанию.
MEBAM 2B	От MEBAM МПУ 354° до IAF ДПРМ ВД, далее по схеме захода.	Пролет MEBAM и IAF ДПРМ ВД по указанию.

БЕРДЯНСК AFIS 127.900 Эшелон перех.: по указ.
GND-1500 класс G Высота перех.: 3050

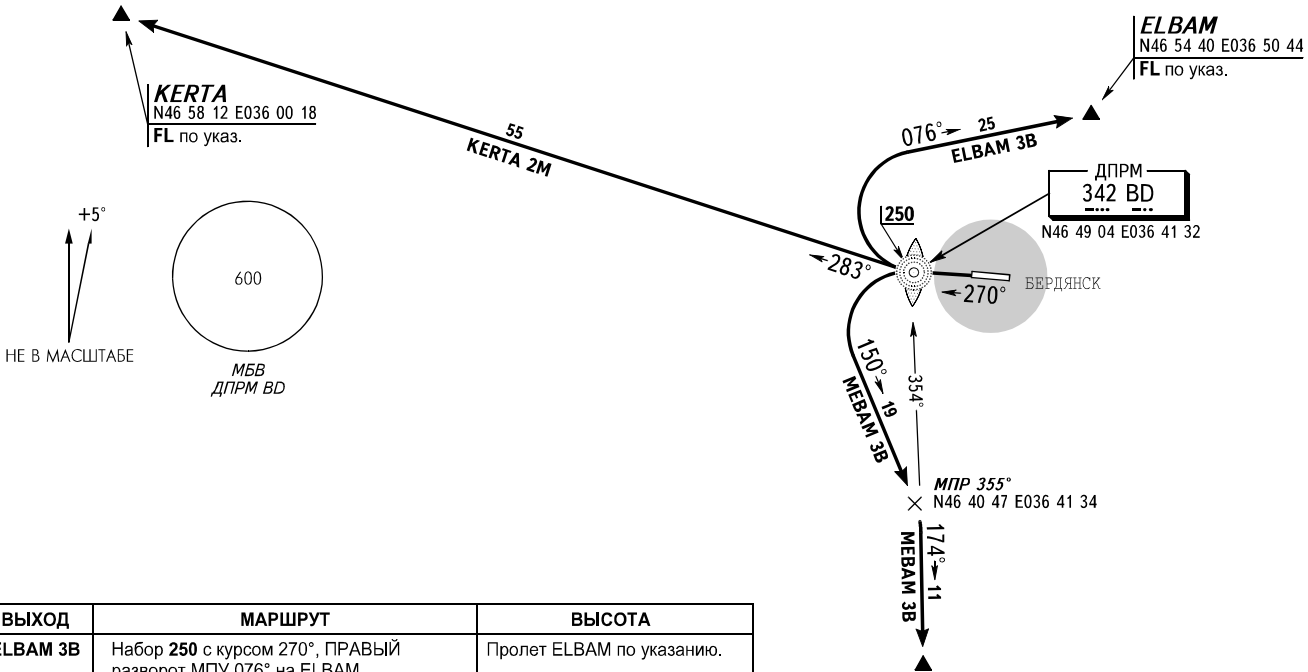
ELBAM 3A, KERTA 2K, KERTA 2L, МЕВАМ 3A



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ELBAM 3A	Набор 250 с курсом 090°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 334° на ELBAM.	Пролет ELBAM по указанию.
KERTA 2K	Набор 250 с курсом 090°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 258° до г.т. N46 51 49 E036 30 15 (МПР 105° ВД), ПРАВЫЙ разворот МПУ 283° на KERTA. (По указанию ОВД).	Пролет: г.т. N46 51 49 E036 30 15 - 2750, KERTA по указанию.
KERTA 2L	Набор 350 с курсом 090°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 315° до ДПРМ ВД, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 283° через г.т. N46 51 56 E036 28 46 на KERTA.	Пролет: ДПРМ ВД - 900 или выше, г.т. N46 51 56 E036 28 46 - 2750, KERTA по указанию.
МЕВАМ 3A	Набор 350 с курсом 090°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на МЕВАМ.	Пролет МЕВАМ по указанию.

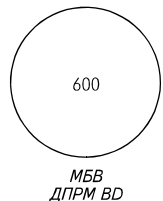
БЕРДЯНСК АФІС 127.900 Эшелон перек: по указ.
GND-1500 класс С Высота перек: 3050

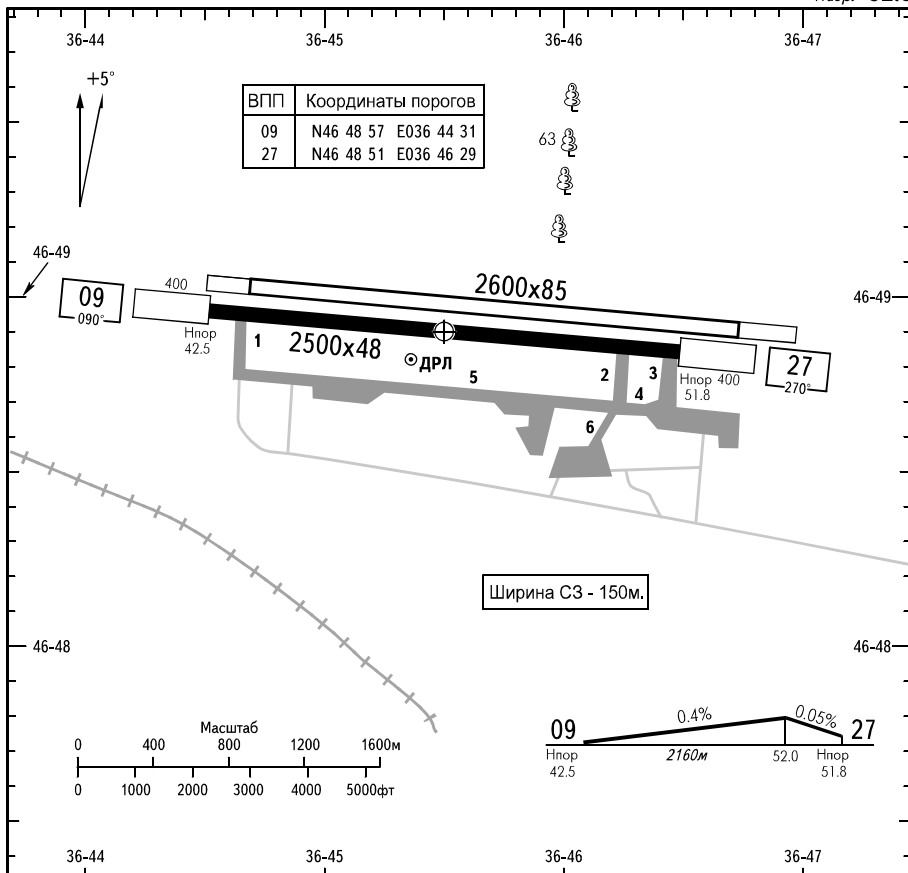
ELBAM ЗВ, КЕРТА 2М, МЕВАМ ЗВ



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ELBAM ЗВ	Набор 250 с курсом 270°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 076° на ELBAM.	Пролет ELBAM по указанию.
КЕРТА 2М	Набор 250 с курсом 270°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 283° на КЕРТА.	Пролет КЕРТА по указанию.
МЕВАМ 3А	Набор 250 с курсом 270°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° до г.т. N46 40 47 E036 41 34 (МПР 355°), ПРАВЫЙ разворот МПУ 174° на МЕВАМ.	Пролет МЕВАМ по указанию.

НЕ В МАСШТАБЕ
+5°





ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
09		2400	2800	2400	2500
27		2400	2800	2400	2500
от РД 2		2200	2600	2200	

ВПП 09/27 - Первые 100м для взлета не используются.

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

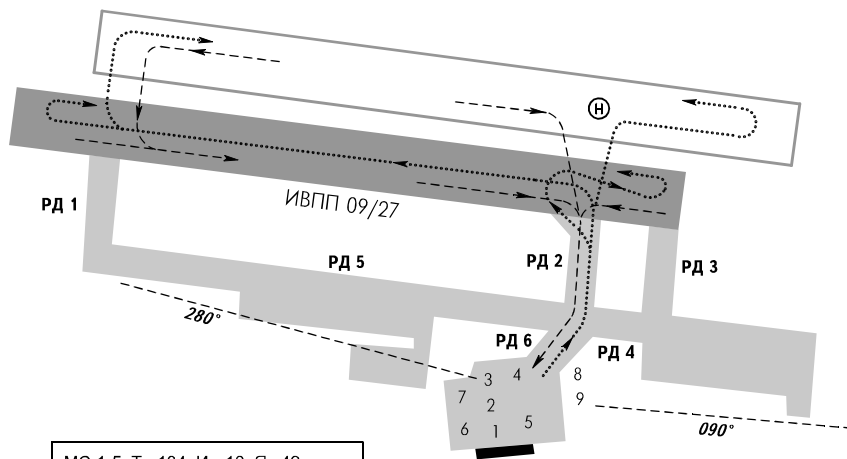
Кат. ВС	ВПП 09			ВПП 27		
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день / ночь	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день / ночь
A						
B			2000			2000
C						
D						



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
2	бетон	PCN 13 / R / В / X / Т	16м
6	бетон	PCN 13 / R / В / X / Т	15м

1. При взлете и посадке вертолетов "по вертикальному" на МС 3, 4, 8, 9 установлены ограничительные секторы 070°- 090° и 120°- 280°.
2. Посадочные площадки для вертолетов расположены на ИВПП и ГВПП напротив РД 2 и на стыке РД 2 с РД 5.
3. Заруливание и выруливание ВС 1, 2 класса на МС 1-3 только под руководством встречающего лица ИАС.



МС 1-5 Ту-134, Ил-18, Як-42,
Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-32,
Як-40 и классом ниже
МС 6, 7 Ан-2
МС 8 на грунте Ан-24, Ми-8
МС 9 на грунте Л-410, Ми-2

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-5	бетон	PCN 8 / R / В / X / Т
6, 7	бетон	PCN 13 / R / В / X / Т
8,9	грунт	

1. Общая ширина РД и укрепленных обочин составляет: РД 2 - 16м, РД 6 - 15м.
2. Радиус закругления РД 2 по внутренней кромке покрытия в месте примыкания к ИВПП со стороны торца с МК 090° составляет 38м. Закругление РД 2 в месте примыкания РД 2 к ИВПП со стороны торца с МК 270° отсутствует.
3. Руление ВС типа Ан-12, Ту-134, Ил-18 по РД 2, 6 производить строго по разметке на безопасной скорости при повышенном внимании экипажа. Руление ВС типа Ан-12, Ил-18 производить на тяге внутренних двигателей.
4. Заруливание и выруливание ВС 2 класса на стоянки 1-3 - только под руководством встречающего лица инженерно-авиационной службы.

БЕРДЯНСК АТIS 127.900
GND-1500

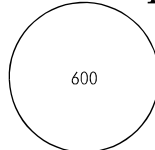
БЕРДЯНСК, УКРАИНА

БЕРДЯНСК

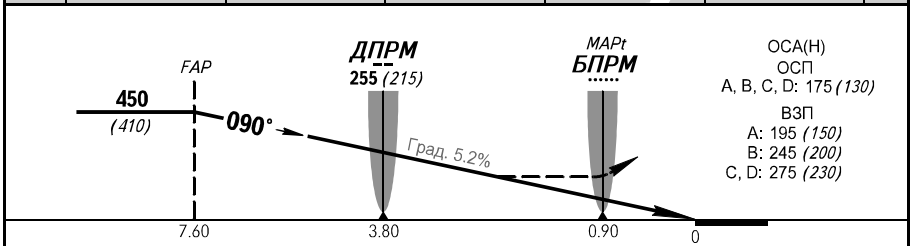
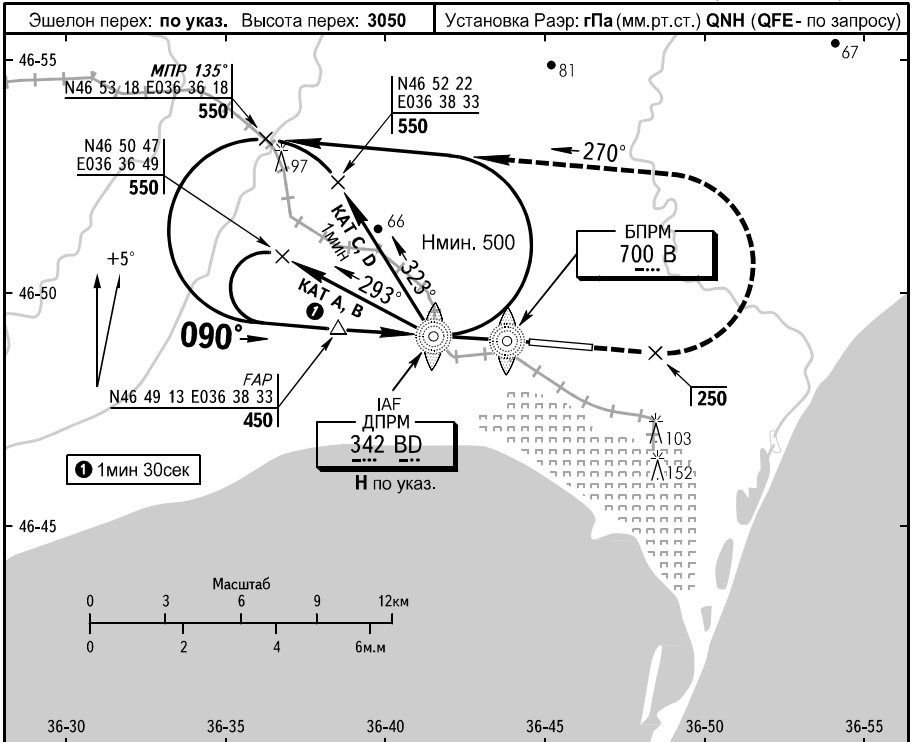
ОСП ВПП 09

ДПРМ 342 ВD

Наэр. 52.0 Нлор. 42.5



МБВ ДПРМ ВD



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 090° до 250 (210), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 270° с набором 550 (510), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 09							ВЗП		
	ОСП							Нмс	Ннго	Двид
A	130x3000							150	200	1600
B								200	250	2500
C								230	330	3000
D								230	330	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 2900, мин:сек	1.10	0.58	0.50	0.44	0.39	0.35	0.32	0.29
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

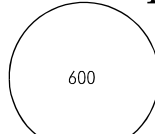
БЕРДЯНСК АFIS **127.900**
GND-1500

БЕРДЯНСК, УКРАИНА

БЕРДЯНСК

РТС обр.старта ВПП 27

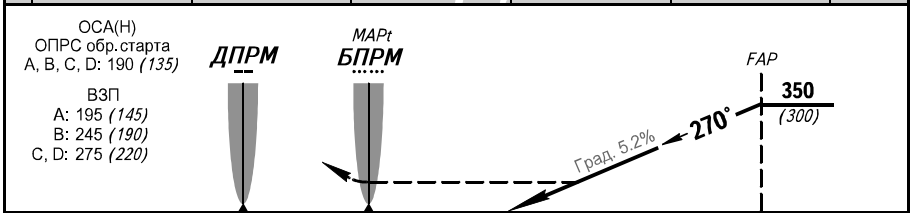
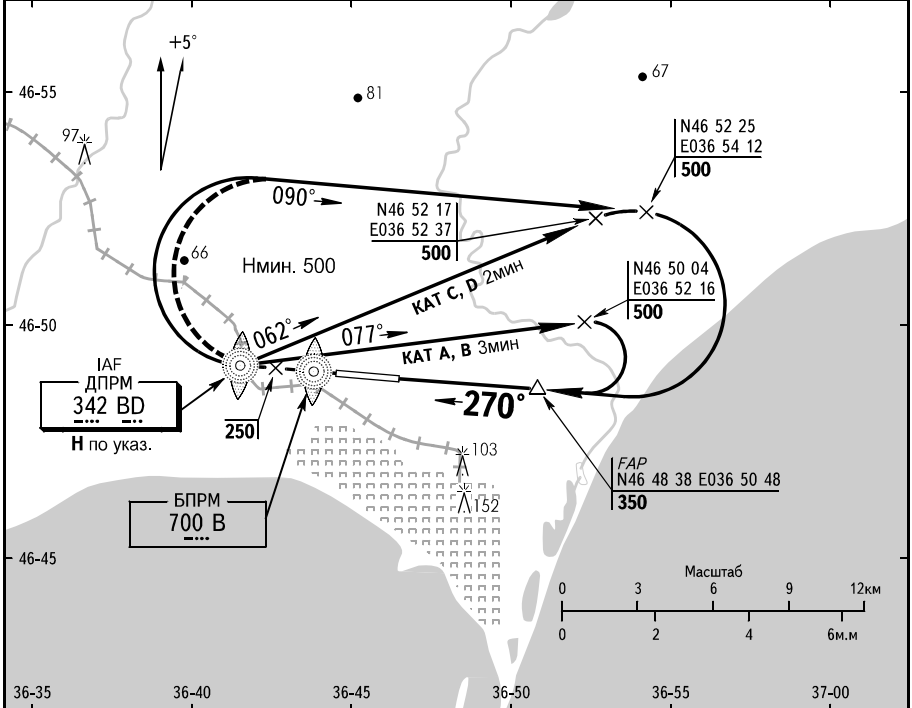
ДПРМ **342 BD**



МБВ ДПРМ BD

Наэр. **52.0** Нпор. **51.8**

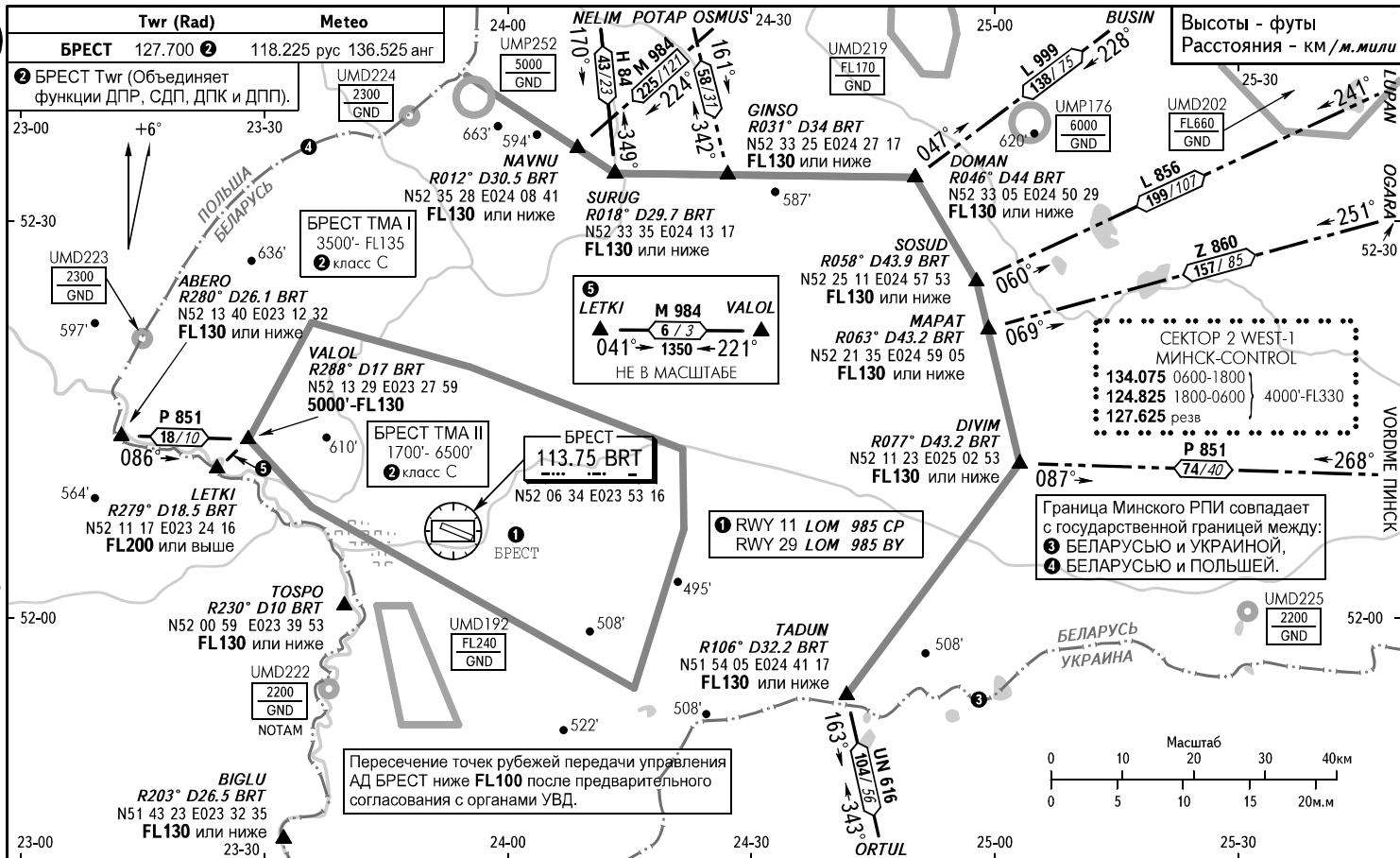
Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



уход на второй круг: Набор на МПУ 270° до 250 (200), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 090° с набором 500 (450), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 27								ВЗП		
	ОПРС								Нмс	Ннго	Дзид
A	200x3000								150	200	3000
B									190	240	3000
C	300x5000								220	320	5000
D											

Путевая скорость , км /ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAР - МАРt 8900 , мин:сек	3.34	2.58	2.33	2.14	1.59	1.47	1.37	1.29
Вертикальная скорость снижения , м /сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2



БРЕСТ Twr 1 127.700

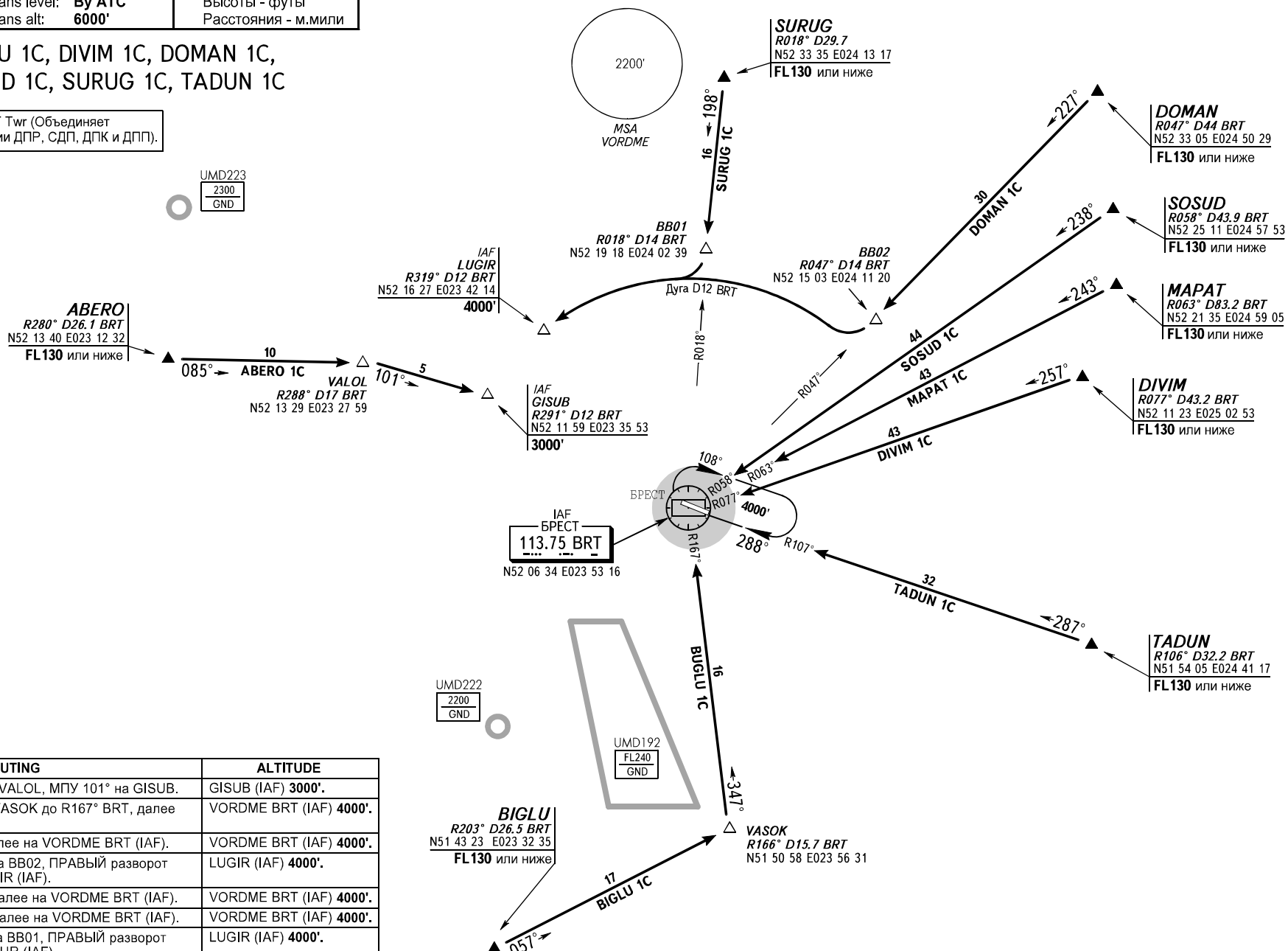
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **6000'**

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

ABERO 1C, BIGLU 1C, DIVIM 1C, DOMAN 1C,
MAPAT 1C, SOSUD 1C, SURUG 1C, TADUN 1C

1 БРЕСТ Twr (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК и ДПП).

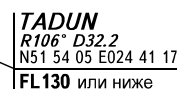
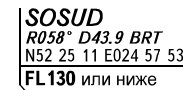
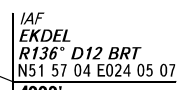
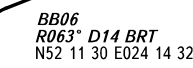
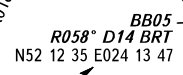
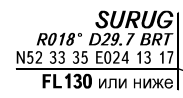
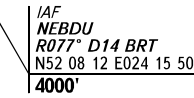
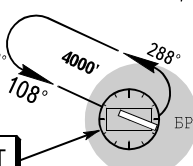
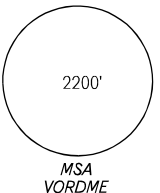
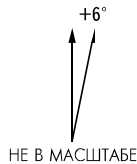
+6°
НЕ В МАСШТАБЕ



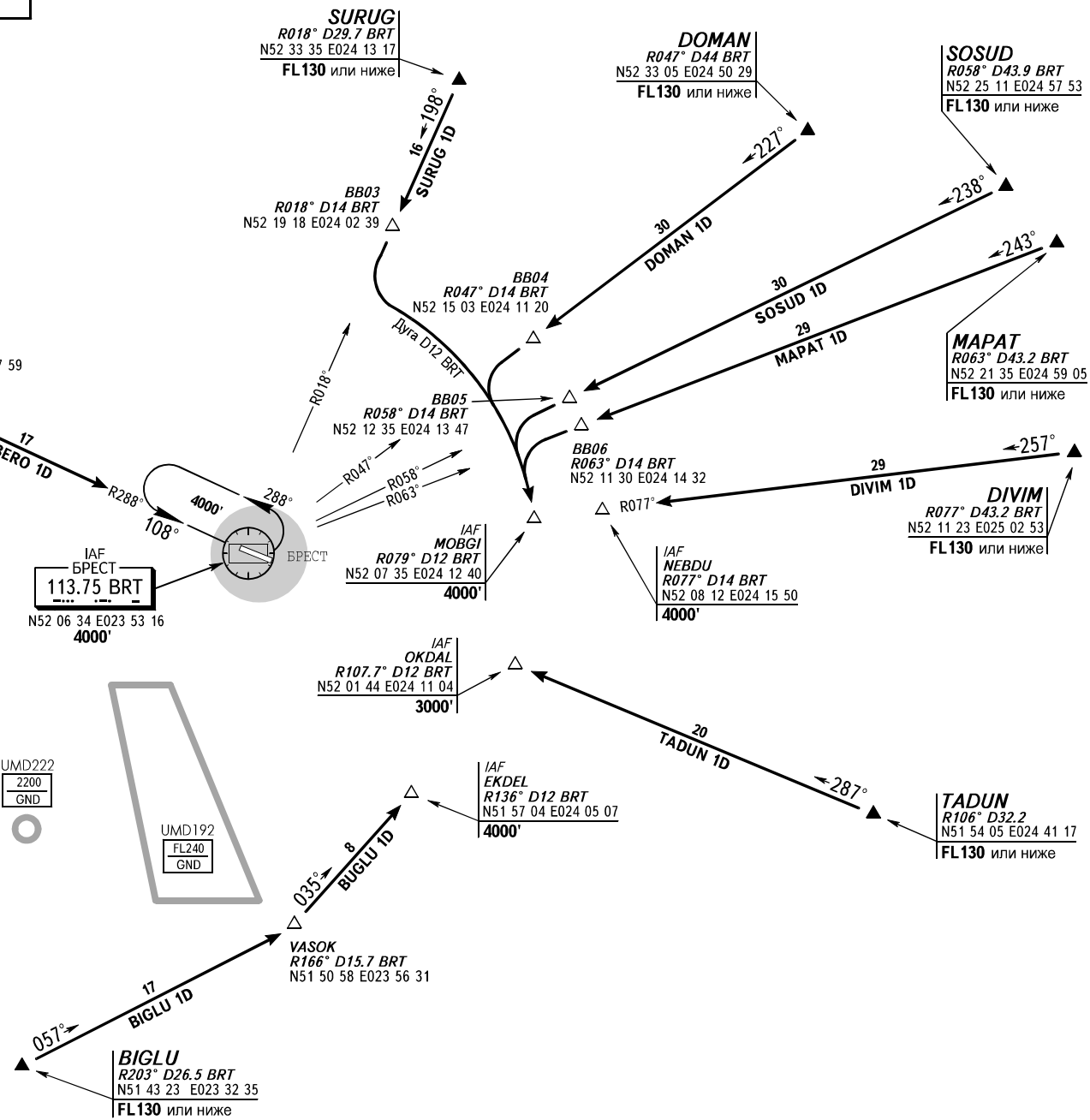
БРЕСТ Twr ❶ 127.700
 Trans level: **By ATC**
 Trans alt: **6000'**
 Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

**ABERO 1D, BIGLU 1D, DIVIM 1D, DOMAN 1D,
 MAPAT 1D, SOSUD 1D, SURUG 1D, TADUN 1D**

❶ БРЕСТ Twr (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК и ДПП).



STAR	ROUTING	ALTITUDE
ABERO 1D	От ABERO МПУ 085° на VALOL до R288° BRT, далее на VORDME BRT (IAF).	VORDME BRT (IAF) 3000'.
BIGLU 1D	От BIGLU МПУ 057° на VASOK, далее МПУ 035° на EKDEL (IAF).	EKDEL (IAF) 4000'.
DIVIM 1D	От DIVIM R077° BRT на NEBDU (IAF).	NEBDU (IAF) 4000'.
DOMAN 1D	От DOMAN R047° BRT на BB04, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 BRT на MOBGI (IAF).	MOBGI (IAF) 4000'.
MAPAT 1D	От MAPAT R063° BRT на BB06, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 BRT на MOBGI (IAF).	MOBGI (IAF) 4000'.
SOSUD 1D	От SOSUD R058° BRT на BB05, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 BRT на MOBGI (IAF).	MOBGI (IAF) 4000'.
SURUG 1D	От SURUG R018° BRT на BB03, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 BRT на MOBGI (IAF).	MOBGI (IAF) 4000'.
TADUN 1D	От TADUN МПУ 287° на OKDAL (IAF).	OKDAL (IAF) 3000'.



SID

RWY: 11

UMBV

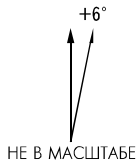
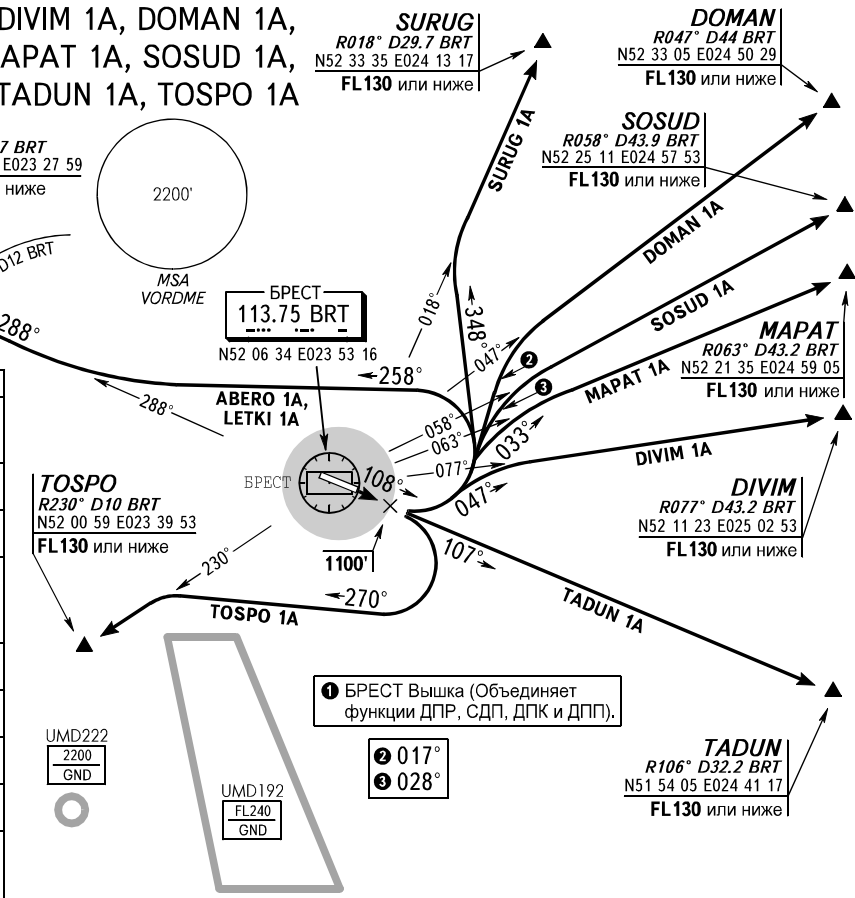
22 авг 13

B-1

БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

БРЕСТ

БРЕСТ Twr ● 127.700

Trans level: ВУ АТС
Trans alt: 600'Высоты - футы
Расстояние - м, мили

UMD223
2300
GND

ABERO
R280° D26.1 BRT
N52 13 40 E023 12 32
FL130 или ниже

VALOL
R288° D17 BRT
N52 13 29 E023 27 59
FL70 или ниже

БРЕСТ
113.75 BRT
N52 06 34 E023 53 16

LETKI
R279°
D18.5 BRT
N52 11 17
E023 24 16
FL200
или выше

ROUTING

SID	ROUTING
ABERO 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 258° до R288° BRT, далее на VALOL, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 266° далее на ABERO.
DIVIM 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 047° до R077° BRT, далее на DIVIM.
DOMAN 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 017° до R047° BRT, далее на DOMAN.
LETKI 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 258° до R288° BRT, далее на VALOL, набор FL200 или выше в зоне ожидания, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 220° далее на LETKI.
MAPAT 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 033° до R063° BRT, далее на MAPAT.
SOSUD 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 028° до R058° BRT, далее на SOSUD.
SURUG 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 348° до R018° BRT, далее на SURUG.
TADUN 1A	Набор 1100'(674') или выше, ЛЕВЫЙ разворот R107° BRT далее на TADUN.
TOSPO 1A	Набор 1100'(674') или выше, ПРАВЫЙ разворот (MAX 220 КТ крен 20°) МПУ 270° до R230° BRT, далее на TOSPO.

SID
RWY: 29

UMBB

22 авг 13

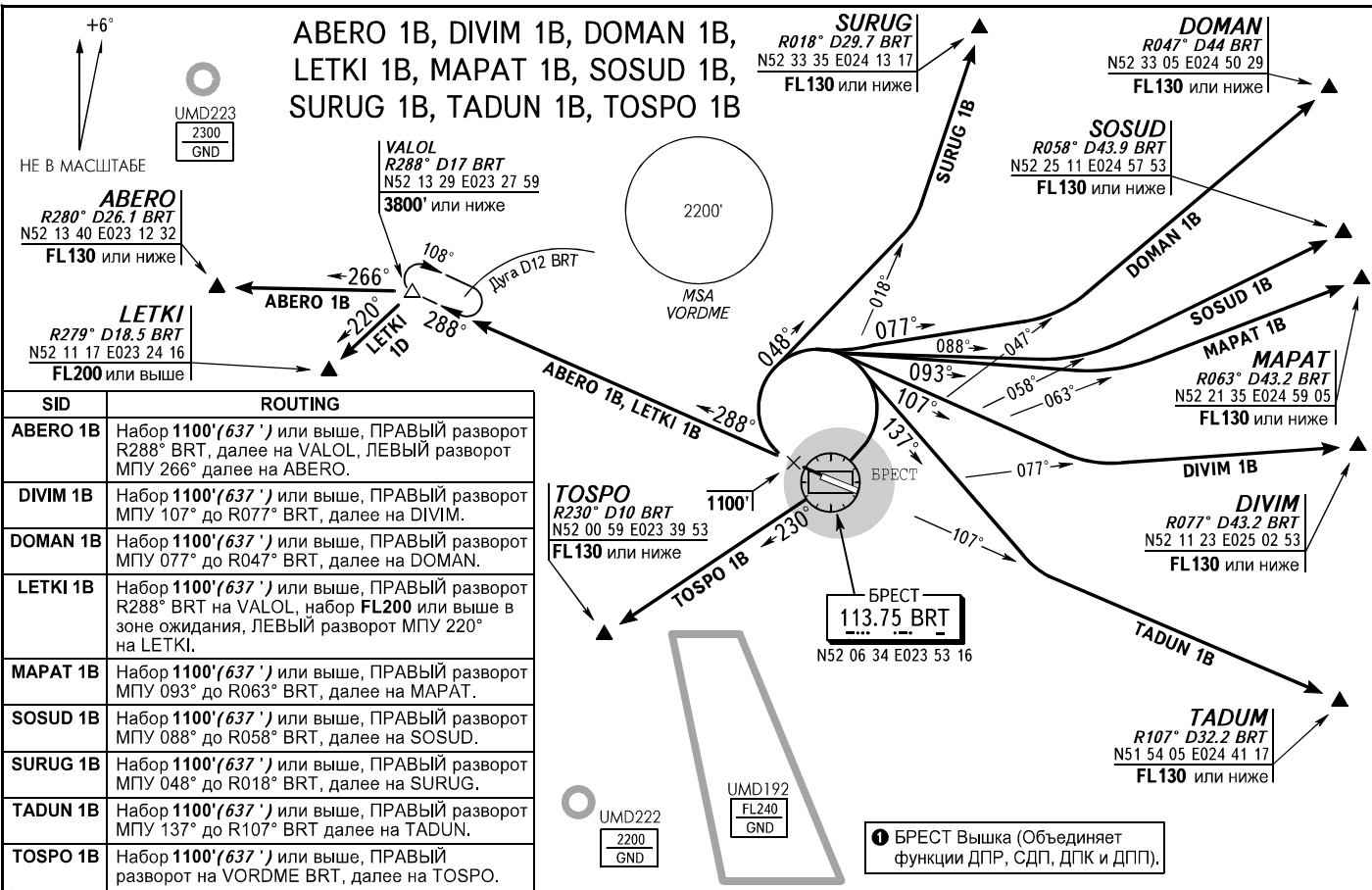
БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ
БРЕСТ

B-2

БРЕСТ Твр 127.700

Trans level: ВУ АТС
Trans alt: 6000'

Высоты - футы
Расстояния - М.Милли



**ABERO 1B, DIVIM 1B, DOMAN 1B,
LETKI 1B, MAPAT 1B, SOSUD 1B,
SURUG 1B, TADUN 1B, TOSPO 1B**

SURUG
R018° D29.7 BRT
N52 33 35 E024 13 17
FL130 или ниже

DOMAN
R047° D44 BRT
N52 33 05 E024 50 29
FL130 или ниже

SOSUD
R058° D43.9 BRT
N52 25 11 E024 57 53
FL130 или ниже

MAPAT
R063° D43.2 BRT
N52 21 35 E024 59 05
FL130 или ниже

DIVIM
R077° D43.2 BRT
N52 11 23 E025 02 53
FL130 или ниже

TADUM
R107° D32.2 BRT
N51 54 05 E024 41 17
FL130 или ниже

VALOL
R288° D17 BRT
N52 13 29 E023 27 59
3800' или ниже

ABERO
R280° D26.1 BRT
N52 13 40 E023 12 32
FL130 или ниже

LETKI
R279° D18.5 BRT
N52 11 17 E023 24 16
FL200 или выше

TOSPO
R230° D10 BRT
N52 00 59 E023 39 53
FL130 или ниже

БРЕСТ
113.75 BRT
N52 06 34 E023 53 16

UMD222
2200
GND

UMD192
FL240
GND

1 БРЕСТ Вышка (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК и ДПП).

UMD223
2300
GND

НЕ В МАСШТАБЕ

HE В МАСШТАБЕ

FL200 или выше

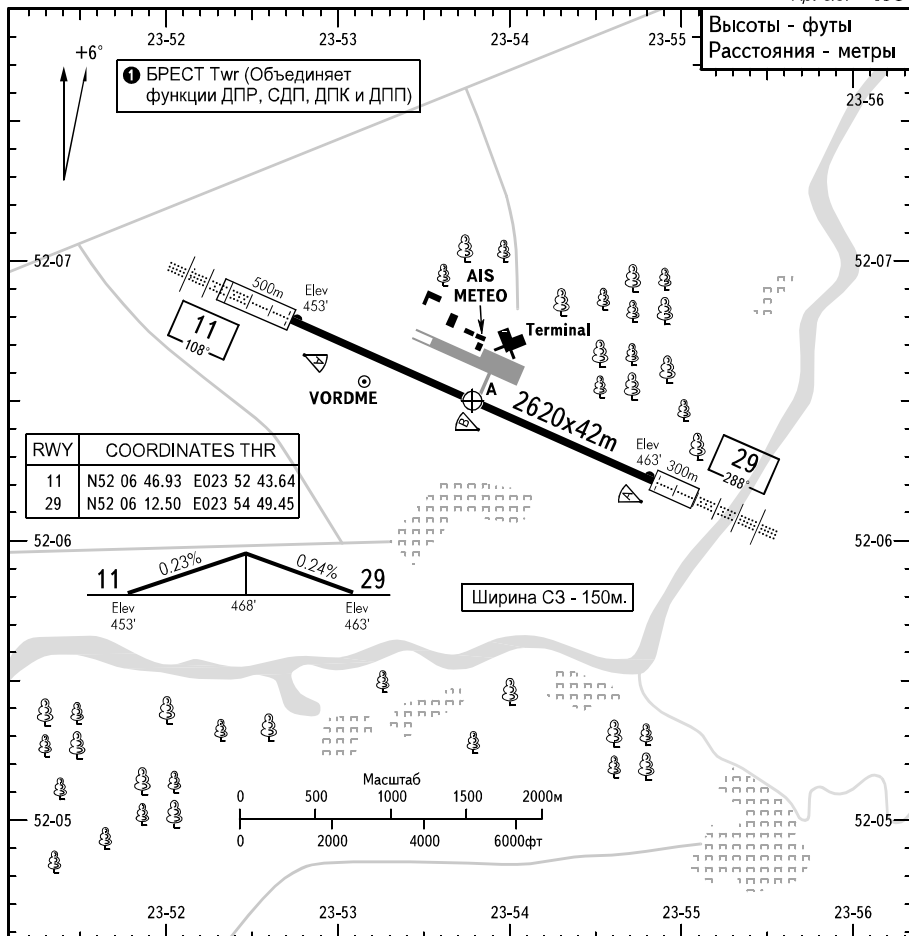
SID	ROUTING
ABERO 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот R288° BRT, далее на VALOL, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 266° далее на ABERO.
DIVIM 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 107° до R077° BRT, далее на DIVIM.
DOMAN 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 077° до R047° BRT, далее на DOMAN.
LETKI 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот R288° BRT на VALOL, набор FL200 или выше в зоне ожидания, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 220° на LETKI.
MAPAT 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 093° до R063° BRT, далее на MAPAT.
SOSUD 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 088° до R058° BRT, далее на SOSUD.
SURUG 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 048° до R018° BRT, далее на SURUG.
TADUN 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 137° до R107° BRT далее на TADUN.
TOSPO 1B	Набор 1100'(637') или выше, ПРАВЫЙ разворот на VORDME BRT, далее на TOSPO.

БРЕСТ Twr 1 127.700

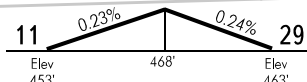
БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

ARP:
N52 06 30 E023 53 47

БРЕСТ
Apt elev 468'



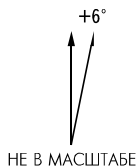
RWY	COORDINATES THR
11	N52 06 46.93 E023 52 43.64
29	N52 06 12.50 E023 54 49.45



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
11	HIRL (58m) HIALS PAPI-L (3°00')	2620m	2920m	2620m	2620m
from TWY A		1275m	1575m	1275m	
29	HIRL (58m) HIALS PAPI-L (2°40')	2620m	3120m	2620m	2620m
from TWY A		1345m	1845m	1345m	

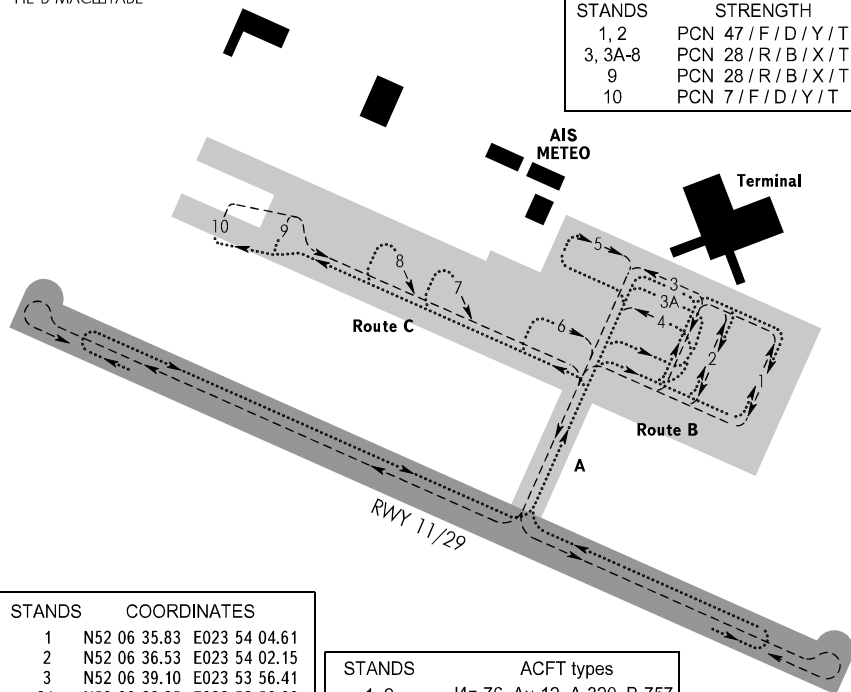
TAKE-OFF MINIMA

ACFT CAT	RWY 11/29		
	LVP in operation	RL	RCLM
	RL or RCLM (DAY only)		NIL
A, B	250m	400m	day
C	300m		day
D			500m



TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A	asphalt-concrete	PCN 27 / R / B / X / T	21m
Route B, C	asphalt-concrete	PCN 30 / R / B / X / T	
Apron	asphalt-concrete	PCN 33 / R / B / X / T	

STANDS	STRENGTH
1, 2	PCN 47 / F / D / Y / T
3, 3A-8	PCN 28 / R / B / X / T
9	PCN 28 / R / B / X / T
10	PCN 7 / F / D / Y / T



STANDS	COORDINATES			
1	N52 06 35.83	E023 54 04.61		
2	N52 06 36.53	E023 54 02.15		
3	N52 06 39.10	E023 53 56.41		
3A	N52 06 38.85	E023 53 56.66		
4	N52 06 38.02	E023 53 55.62		
5	N52 06 39.71	E023 53 54.22		
6	N52 06 37.86	E023 53 52.35		
7	N52 06 38.62	E023 53 46.75		
8	N52 06 39.64	E023 53 43.00		
9	N52 06 41.47	E023 53 34.11		

STANDS	ACFT types
1, 2	Ил-76, Ан-12, А-320, В-757
3	Ту-134, Ан-24, Як-40
3A	В-757
4, 6	Ту-154, В-737, А-320
5	Л-410, Ан-28
7, 8	Ан-24, Як-40, Ан-72
9	Ил-103
10	Ан-2

1. Постановка ВС носом на юг на MC 1 и MC 2 разрешается только при свободных MC 4 и MC 3A.
2. Выруливание BC с MC 1, 2 установленных носом на север разрешается только при свободных MC 3, 3A, 4.
3. Выруливание с MC 3A BC установленного носом на восток, разрешается при свободной MC 4. Выруливание с MC 3 BC установленного носом на запад, разрешается при свободной MC 4.
4. Выруливание с MC 4 BC установленного носом на восток, разрешается при свободной MC 2.
5. Заруливание на (выруливание с) MC 3A производится с помощью машины сопровождения.
6. Постановка BC носом на восток на MC 3A разрешается при свободной MC 4. Выруливание BC с MC 3A разрешается только при свободных MC 2, 4.
7. Постановка BC носом на запад на MC 3A разрешается при свободных MC 2, 4. Выруливание BC с MC 3A разрешается только при свободной MC 4.
8. MC 4-10 используются только с одним направлением постановки BC на MC.
9. MC 7 может быть использована для взлета и посадки вертолетов 3 класса.

БРЕСТ Twr ① 127.700

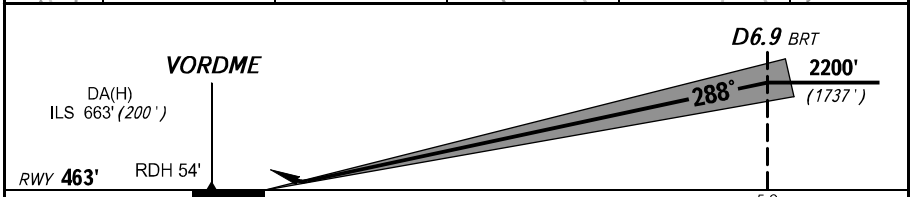
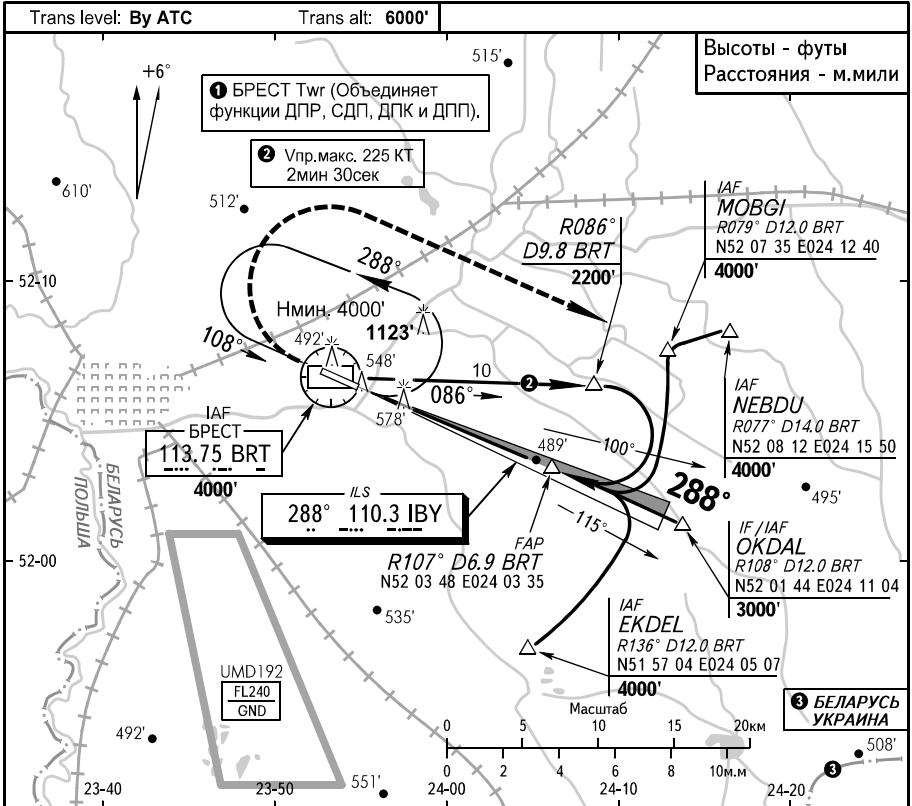
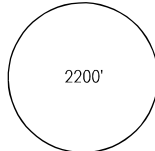
БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

БРЕСТ

ILS RWY 29

LOC 110.3 IBY

Apt elev 468' RWY 463'



уход на второй круг: Набор 1100'(637') на МПУ 288°, ПРАВЫЙ разворот на MOBGI, с набором 3000'(2537'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 29				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
A, B	60m	RVR 750m VIS 800m		ALS out	150m	200m	1600m
C				VIS 1200m	300m	400m	3000m
D					320m	420m	4000m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 2°40'		1.9	2.6	3.3	3.9		

БРЕСТ Twr **1** 127.700

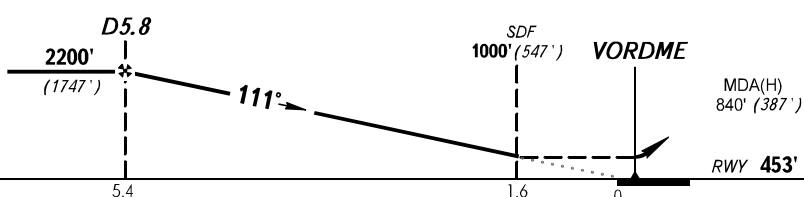
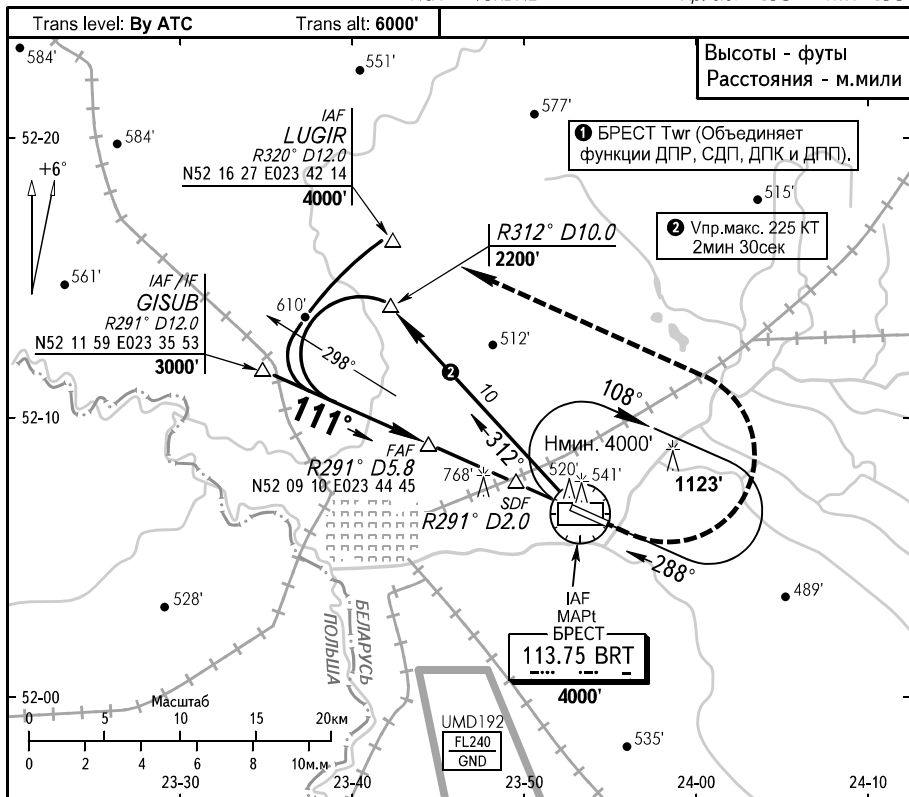
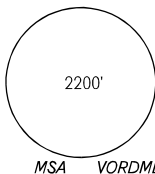
БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

БРЕСТ

VOR RWY 11

VOR 113.75 BRT

Apt elev 468' RWY 453'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (647') на МПУ 111°, ЛЕВЫЙ разворот на LUGIR с набором 3000' (2547'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 11				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS
A, B	120m	RVR 1100m VIS 1600m	ALS out		150m	200m	1600m
C			VIS 2200m		300m	400m	3000m
D			VIS 2400m		320m	420m	4000m
W km/h	150	200	250	300			
Descent grad	5,2%	2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at VOR							

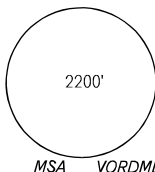
БРЕСТ Twr **1** 127.700

БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

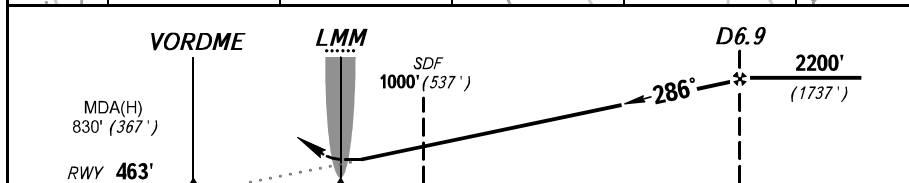
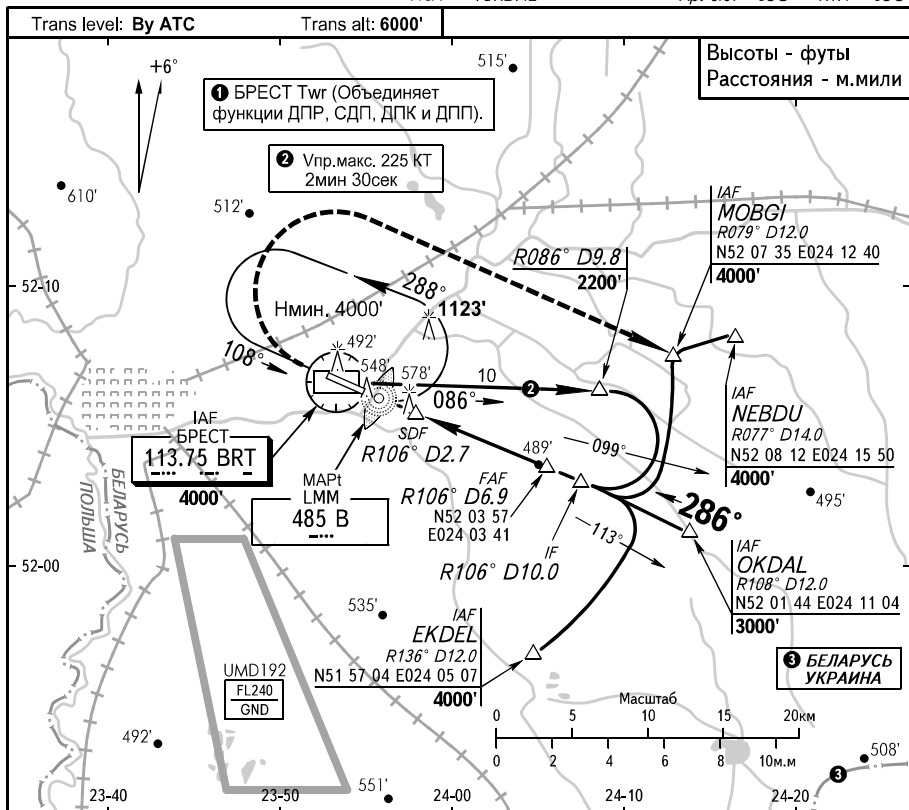
БРЕСТ

VOR RWY 29

VOR 113.75 BRT



Apt elev 468' RWY 463'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (637') на МПУ 286°, ПРАВЫЙ разворот на MOBGI, с набором 3000' (2537'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 29				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS
A, B	MDH 115m	RVr 1000m	VIS 1600m	ALS out	150m	200m	1600m
C				VIS 2000m	300m	400m	3000m
D				VIS 2200m	320m	420m	4000m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 4.7%		1.9	2.6	3.3	3.9		
MAPt at LMM							

БРЕСТ Twr **1** 127.700

БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

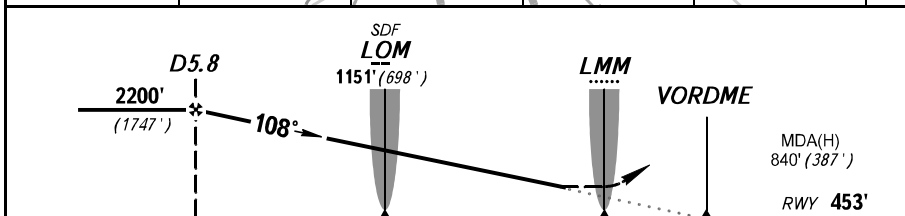
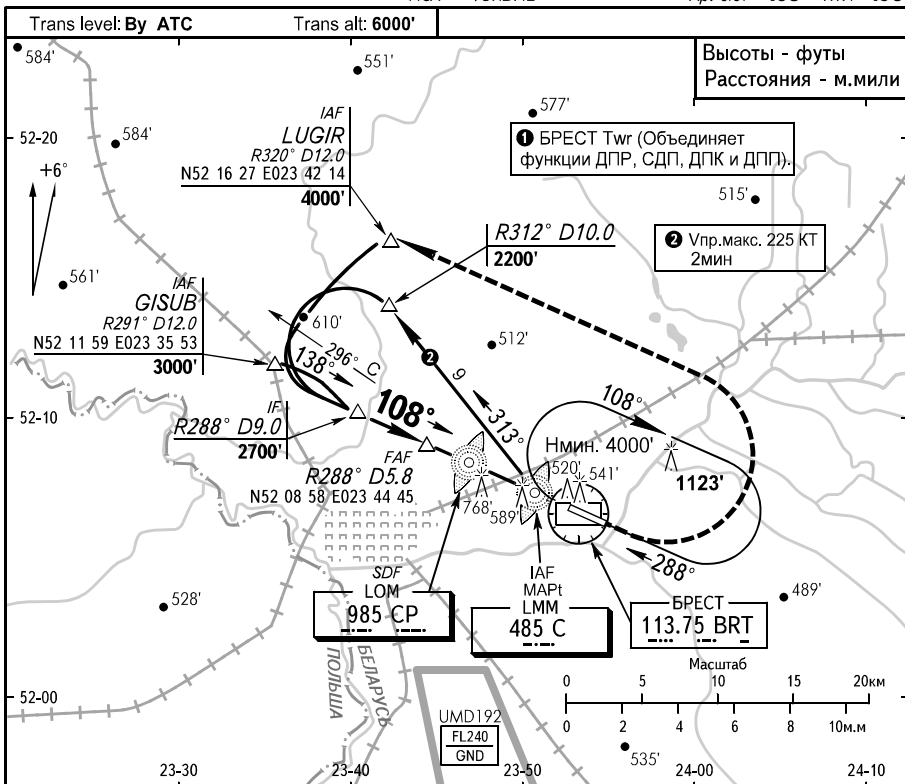
БРЕСТ

2 NDB RWY 11

LOM 985 CP

Apt elev 468' RWY 453'

MSA VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (647') на МПУ 108°, ЛЕВЫЙ разворот на LUGIR с набором 3000' (2547'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 11				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A, B				ALS out	150m	200m	1600m
C	120m	RVR 1100m VIS 1600m		VIS 2200m	300m	400m	3000m
D				VIS 2400m	320m	420m	4000m
W km/h	150	200	250	300			
Descent grad 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at LMM							

БРЕСТ Twr ① 127.700

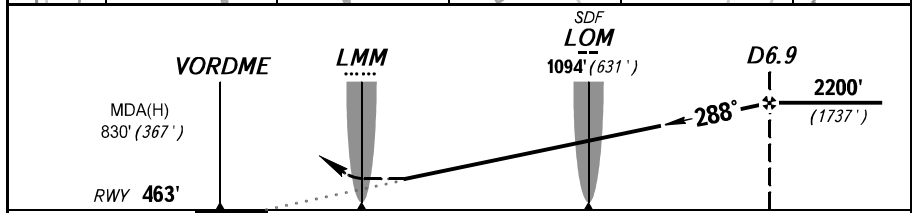
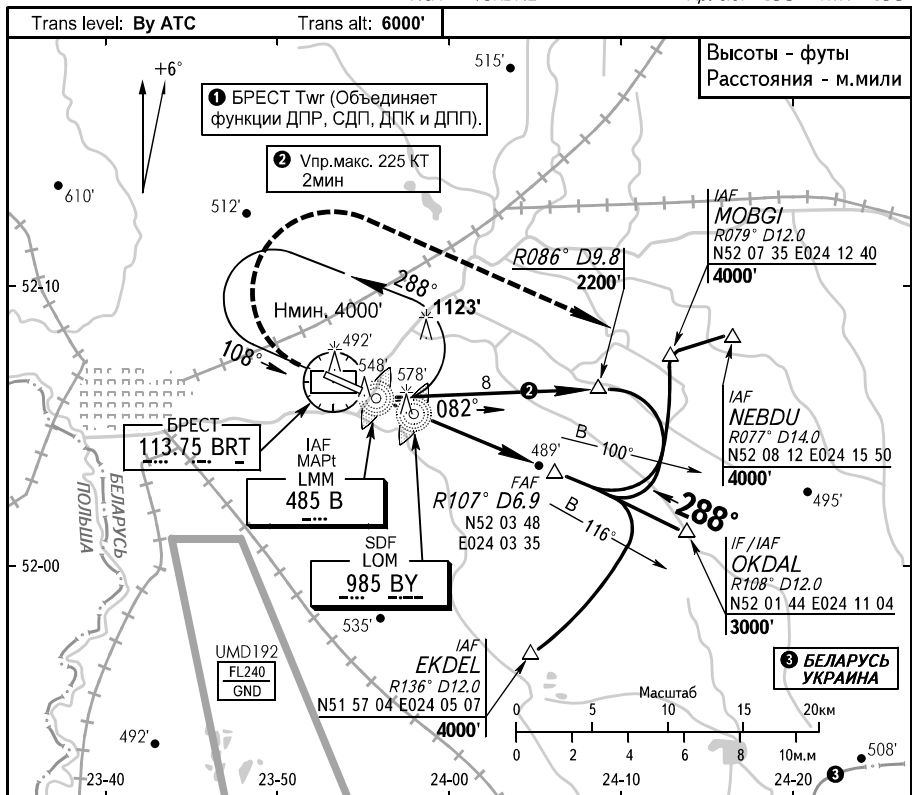
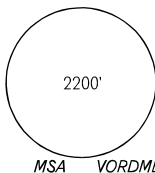
БРЕСТ, БЕЛАРУСЬ

БРЕСТ

2 NDB RWY 29

LOM 985 BY

Apt elev 468' RWY 463'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (637') на МПУ 288°, ПРАВЫЙ разворот на MOBG1, с набором 3000' (2537'), далее по указанию органа ОВД.

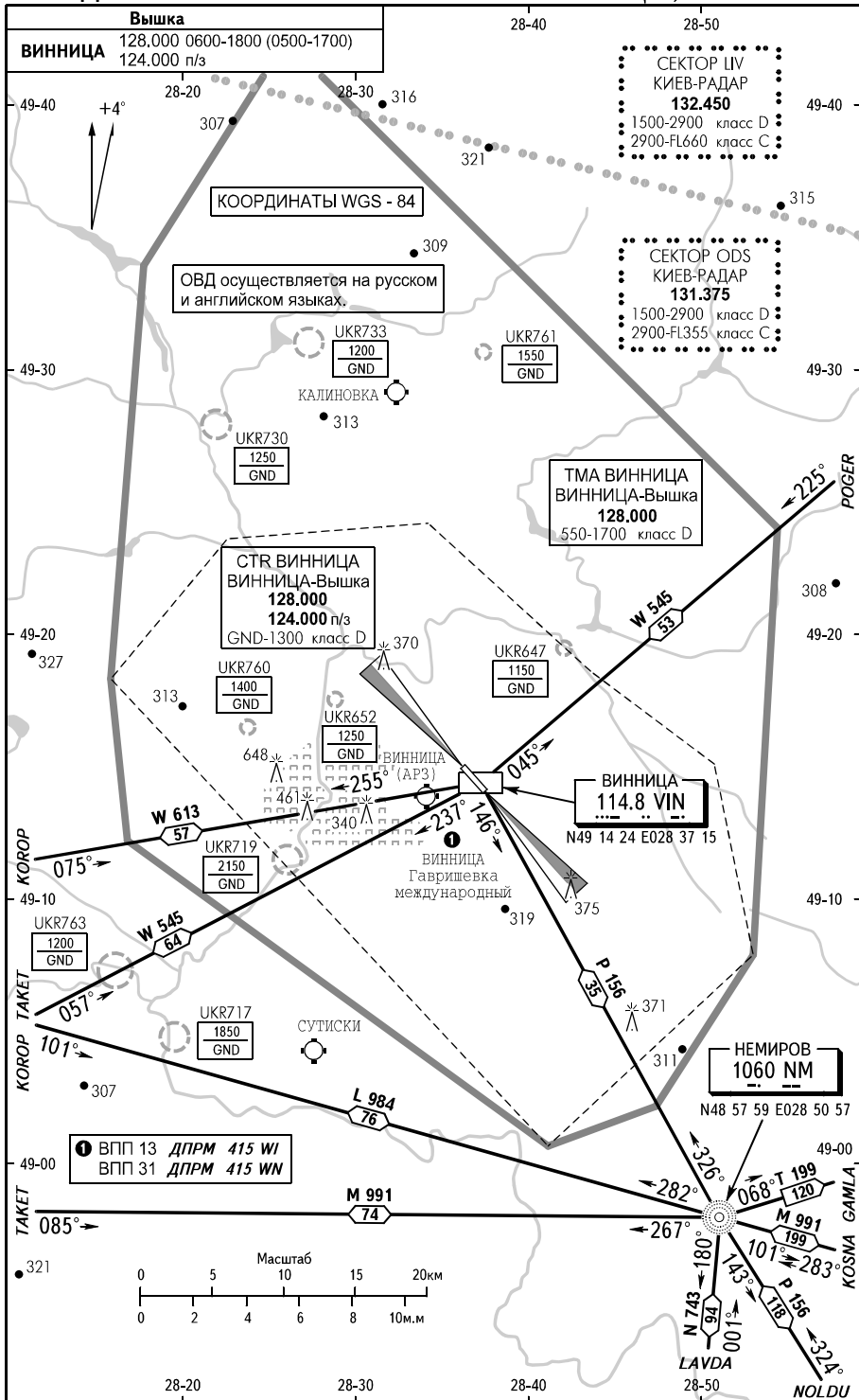
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 29				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A, B	MDH	RVR 1000m VIS 1600m	ALS out		150m	200m	1600m
C			VIS 2000m		300m	400m	3000m
D			VIS 2200m		320m	420m	4000m
W km/h	150	200	250	300			
Descent grad 4.7%	1.9	2.6	3.3	3.9			
MAPt at LMM							

РАЙОН АЭРОДРОМА

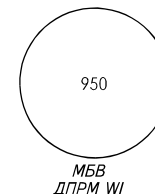
13 дек 12

A-1

ВИННИЦА, УКРАИНА

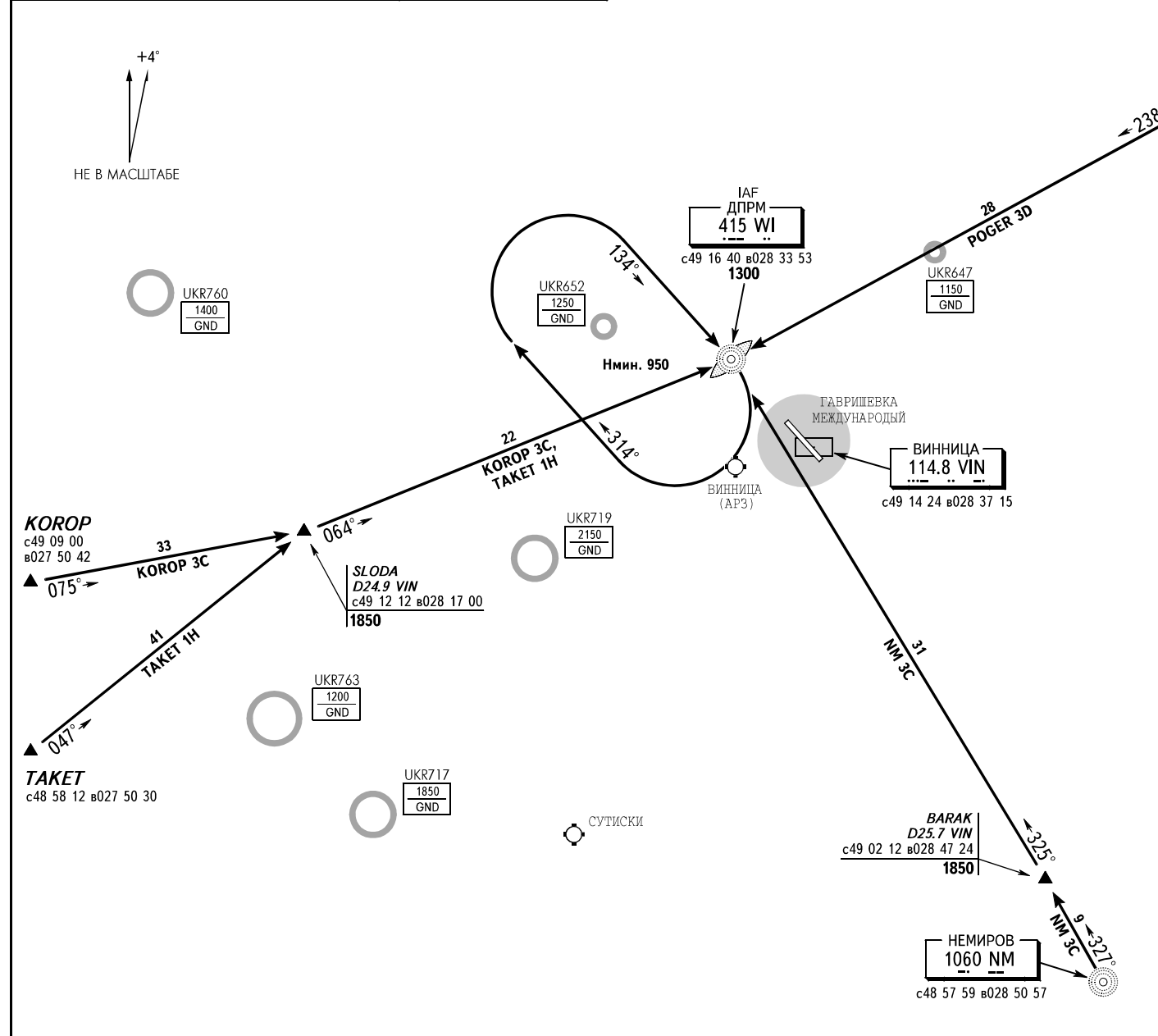


**KOROP 3C, NM 3C,
POGER 3D, TAKET 1H**



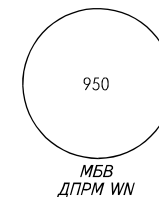
КООРДИНАТЫ WGS-84

КИЕВ Радар	135.450	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
ВИННИЦА Вышка	128.000 0600-1800 (0500-1700)	
	124.000 п/з	



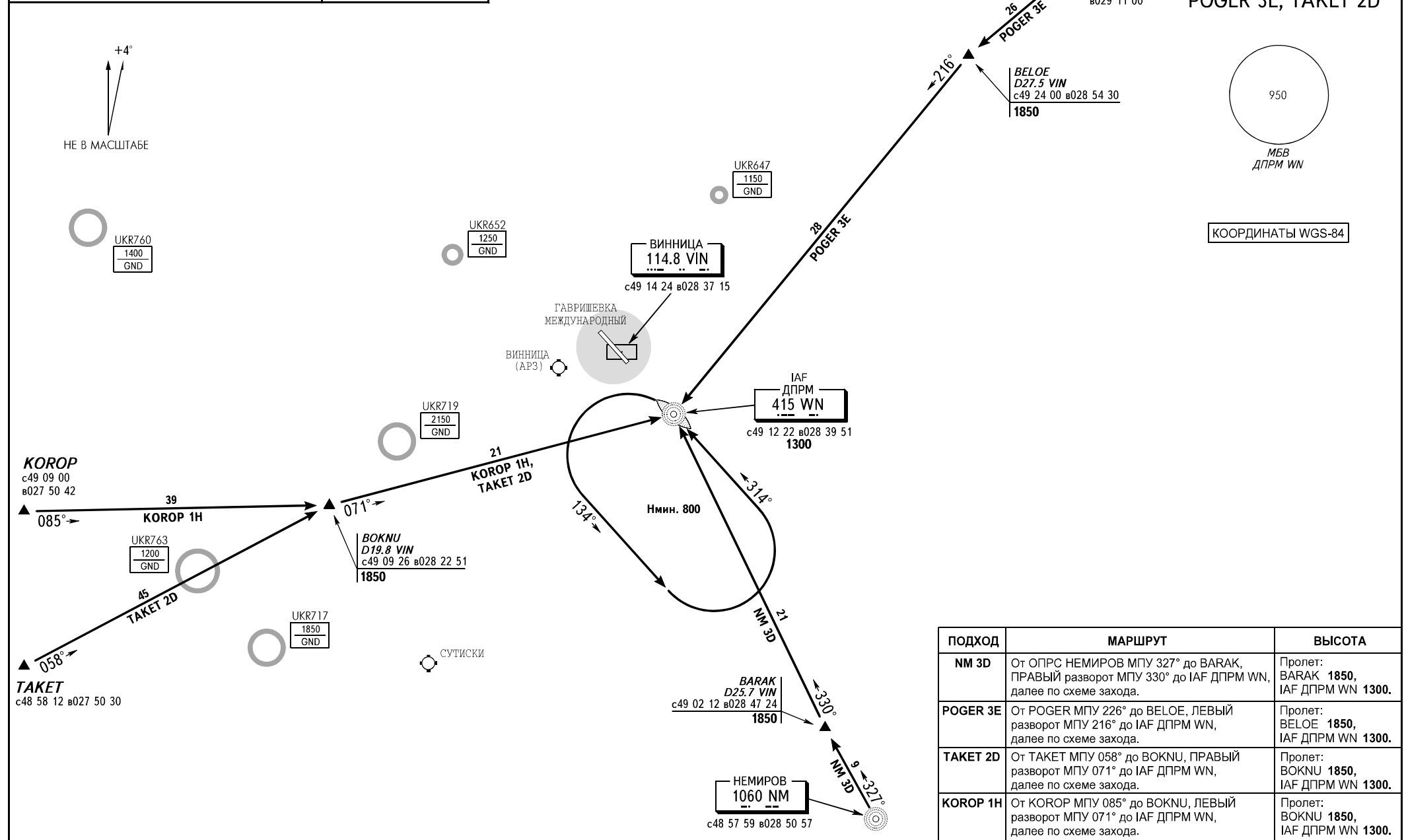
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NM 3C	От ОПРС НЕМИРОВ МПУ 327° до BARAK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° до IAF ДПРМ WI, далее по схеме захода.	Пролет: BARAK 1850 , IAF ДПРМ WI 1300 .
POGER 3D	От POGER МПУ 226° до БЕЛОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 238° до IAF ДПРМ WI, далее по схеме захода.	Пролет: БЕЛОЕ 1850 , IAF ДПРМ WI 1300 .
TAKET 1H	От TAKET МПУ 047° до SLODA, ПРАВЫЙ разворот МПУ 064° до IAF ДПРМ WI, далее по схеме захода.	Пролет: SLODA 1850 , IAF ДПРМ WI 1300 .
KOROP 3C	От KOROP МПУ 075° до SLODA, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 064° до IAF ДПРМ WI, далее по схеме захода.	Пролет: SLODA 1850 , IAF ДПРМ WI 1300 .

KOROP 1H, NM 3D,
POGER 3E, TAKET 2D



КОординАТЫ WGS-84

КИЕВ Радар	135.450	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
ВИННИЦА Вышка	128.000 0600-1800 (0500-1700)	
	124.000 п/з	



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NM 3D	От ОПРС НЕМИРОВ МПУ 327° до BARAK, ПРАВЫЙ разворот МПУ 330° до IAF ДПРМ WN, далее по схеме захода.	Пролет: BARAK 1850, IAF ДПРМ WN 1300.
POGER 3E	От POGER МПУ 226° до БЕЛОЕ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 216° до IAF ДПРМ WN, далее по схеме захода.	Пролет: БЕЛОЕ 1850, IAF ДПРМ WN 1300.
TAKET 2D	От TAKET МПУ 058° до ВОКНУ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 071° до IAF ДПРМ WN, далее по схеме захода.	Пролет: ВОКНУ 1850, IAF ДПРМ WN 1300.
KOROP 1H	От KOROP МПУ 085° до ВОКНУ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 071° до IAF ДПРМ WN, далее по схеме захода.	Пролет: ВОКНУ 1850, IAF ДПРМ WN 1300.

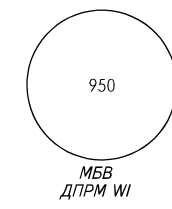
КИЕВ Радар	135.450	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
ВИННИЦА Вышка	128.000 0600-1800 (0500-1700)	
	124.000 п/з	

**KOROP 1G, NM 3A,
POGER 3A, TAKET 2A**

+4°
НЕ В МАСШТАБЕ

BELOE
D27.5 VIN
с49 24 00 в028 54 30
1500

POGER
с49 33 00
в029 11 00



КОординАТЫ WGS-84

ДПРМ
415 WI
с49 16 40 в028 33 53

UKR647
1150
GND

UKR652
1250
GND

UKR760
1400
GND

ВИННИЦА
114.8 VIN
с49 14 24 в028 37 15

ГАБРИШЕВКА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ВИННИЦА (AP3)

UKR719
2150
GND

ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Для определения осредненной траектории полета используются стандартные ЛТХ ВС.
2. ВС всех типов в дневное и ночное время должны применять приемы снижения уровня шума согласно Дополнению 16 ИКАО, главы 2, 3.

KOROP
с49 09 00
в027 50 42

39
KOROP 1G
←265°

27
BOKNU
D19.8 VIN
с49 09 26 в028 22 51
1500

D14.0 VIN
МПР 018° WI
1300

UKR763
1200
GND

45
TAKET 2A

UKR717
1850
GND

СУТИСКИ

BARAK
D25.7 VIN
с49 02 12 в028 47 24
1500

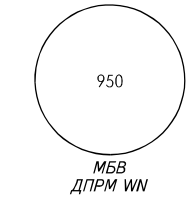
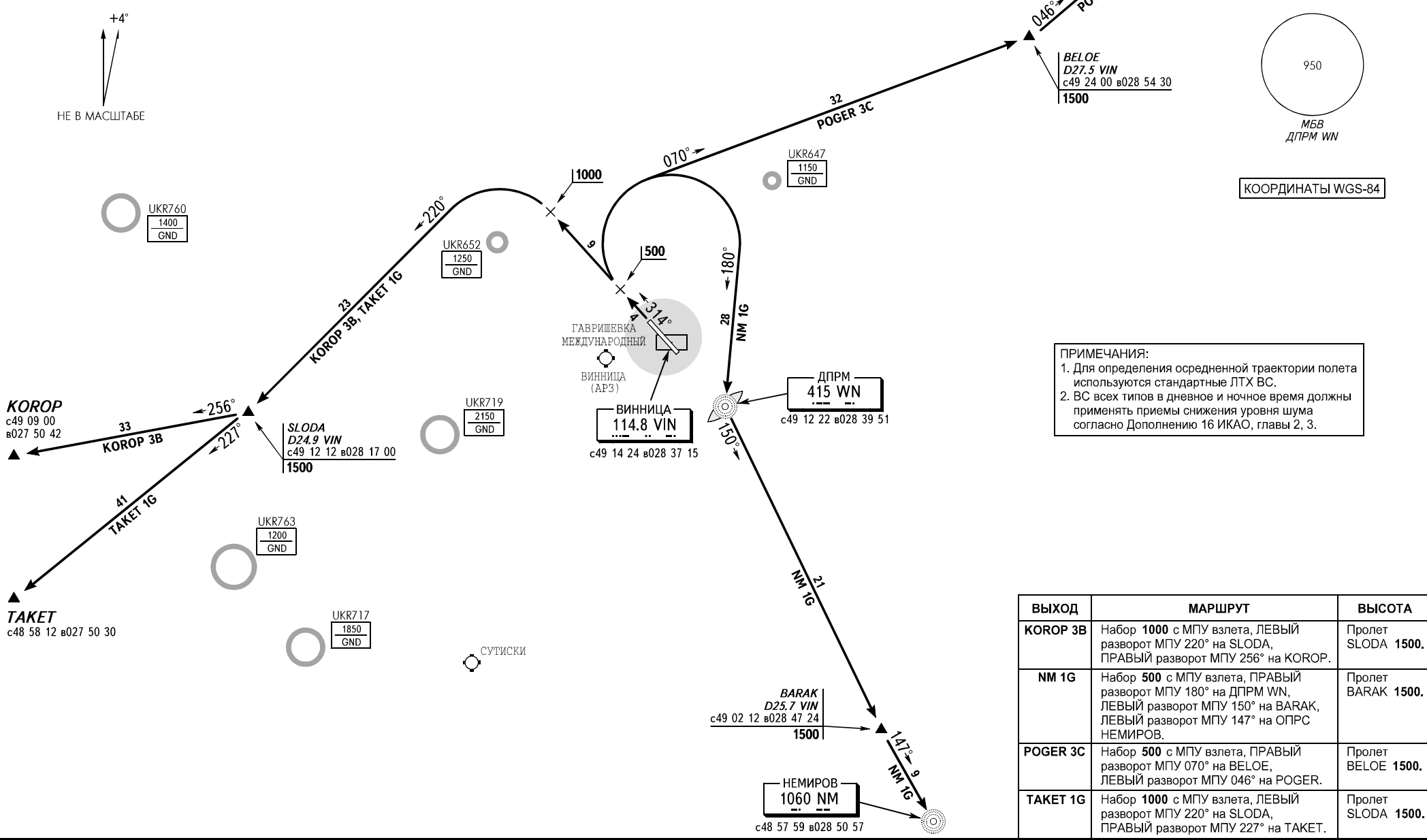
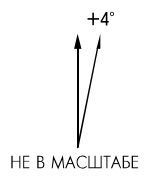
21
NM 3A

НЕМИРОВ
1060 NM
с48 57 59 в028 50 57

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KOROP 1G	Набор 500 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 272° на BOKNU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 265° на KOROP.	Пролет: МПР 018° WI 1300, BOKNU 1500.
NM 3A	Набор 500 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 150° на BARAK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС НЕМИРОВ.	Пролет BARAK 1500.
POGER 3A	Набор 500 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 024° на BELOE, ПРАВЫЙ разворот МПУ 046° на POKER.	Пролет BELOE 1500.
TAKET 2A	Набор 500 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 272° на BOKNU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 238° на TAKET.	Пролет: МПР 018° WI 1300, BOKNU 1500.

КИЕВ Радар	135.450	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
ВИННИЦА Вышка	128.000 0600-1800 (0500-1700)	
	124.000 п/з	

**KOROP 3B, NM 1G,
POGER 3C, TAKET 1G**



КОординАТЫ WGS-84

ПРИМЕЧАНИЯ:

- Для определения осредненной траектории полета используются стандартные ЛТХ ВС.
- ВС всех типов в дневное и ночное время должны применять приемы снижения уровня шума согласно Дополнению 16 ИКАО, главы 2, 3.

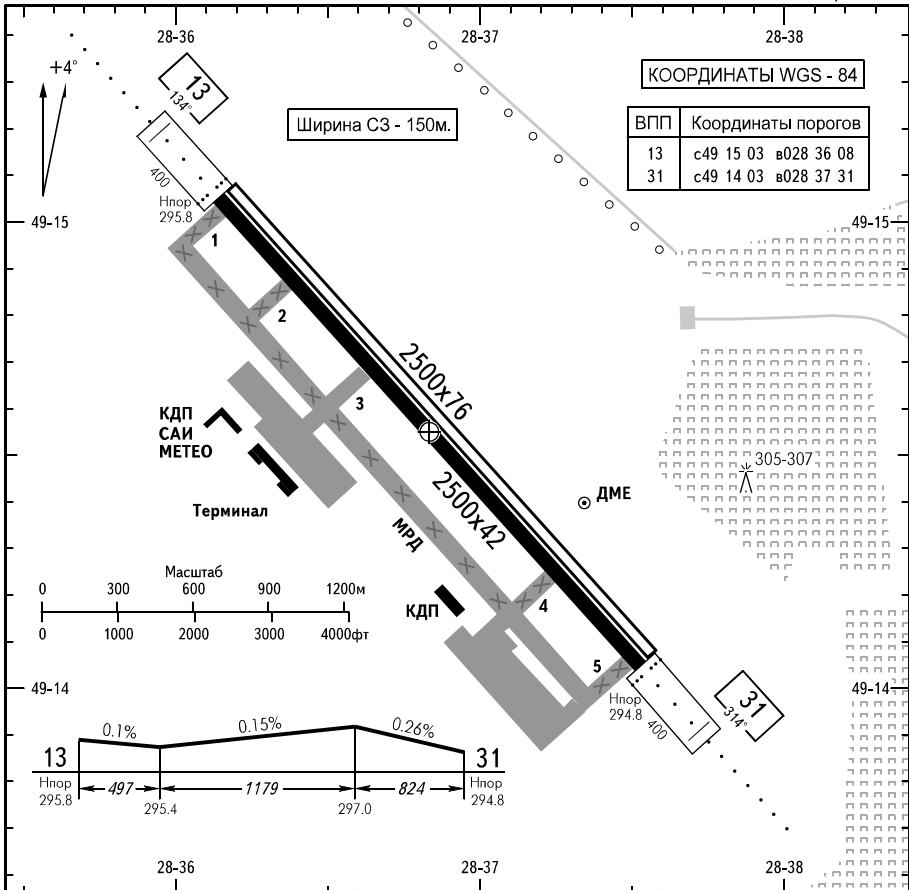
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KOROP 3B	Набор 1000 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 220° на SLODA, ПРАВЫЙ разворот МПУ 256° на KOROP.	Пролет SLODA 1500 .
NM 1G	Набор 500 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 180° на ДПРМ WN, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° на BARAK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС НЕМИРОВ.	Пролет BARAK 1500 .
POGER 3C	Набор 500 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 070° на БЕЛОЕ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 046° на POGER.	Пролет БЕЛОЕ 1500 .
TAKET 1G	Набор 1000 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 220° на SLODA, ПРАВЫЙ разворот МПУ 227° на TAKET.	Пролет SLODA 1500 .

ВИННИЦА Вышка **128.000** 0600-1800 (0500-1700)
124.000 л/з

ВИННИЦА, УКРАИНА

КТА:
 с49 14 33 в028 36 50

ГАВРИШЕВКА
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 Назр. **297.0**



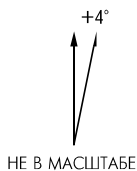
КООРДИНАТЫ WGS - 84

ВПП	Координаты порогов
13	с49 15 03 в028 36 08
31	с49 14 03 в028 37 31

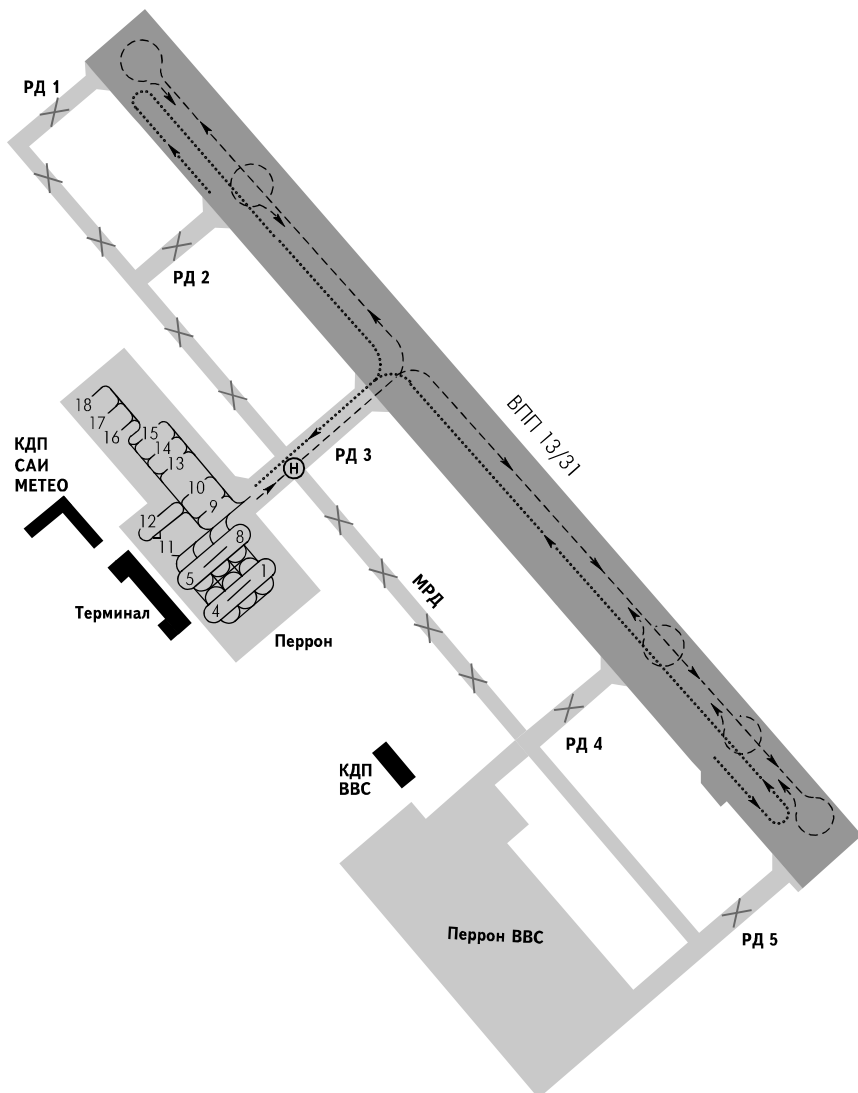
ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
13	ОМИ, огни приближения 900м	2500	2900	2500	2500
31					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Кат. ВС	ВПП 13				ВПП 31			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
			день	ночь			день	ночь
А	б/о		300	300	б/о		300	300
В			500	700			500	700
С								
Д								



	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
РД 3	бетон	PCN 21 / R / B / X / T	18м
ПЕРРОН:			
МС 1-8	асф.бетон	PCN 25 / F / D / Y / T	
МС 9-12	бетон	PCN 26 / R / B / X / T	
МС 13-18	асф.бетон	PCN 11 / F / D / Y / T	



ВИННИЦА Вышка **128.000** 0600-1800
(0500-1700)
124.000 п/э

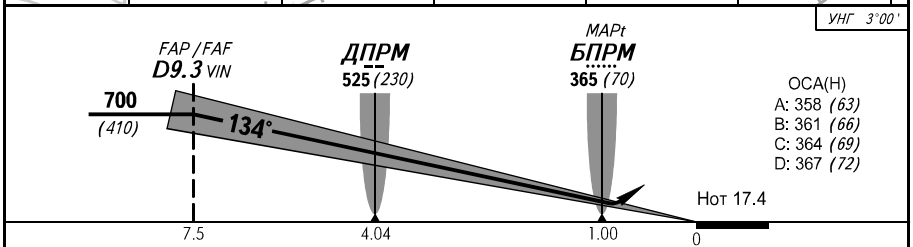
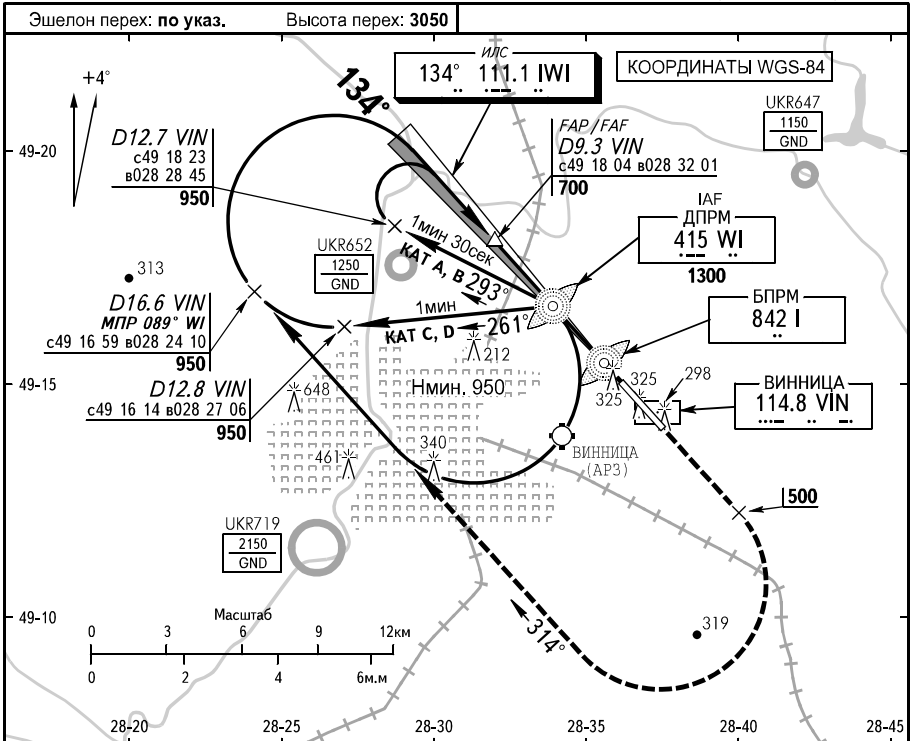
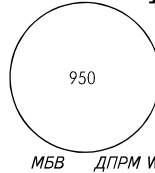
ВИННИЦА, УКРАИНА

ГАВРИШЕВКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ИЛС ВПП 13

КРМ **111.1 IWI**

Наэр. **297.0** Нпор. **295.8**



уход на второй круг: Набор на МПУ 134° до 500 (210), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 314° с набором до 950 (660), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 13							
	ИЛС							
A	70x900							
B	70x900							
C	75x900							
D	75x900							
Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРт 3041, мин:с	1.13	1.01	0.52	0.46	0.41	0.36	0.33	0.30
Вертик. скорость снижения, м/с	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

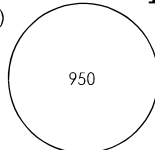
ВИННИЦА Вышка **128.000** 0600-1800
(0500-1700)
124.000 п/з

ВИННИЦА, УКРАИНА

ГАВРИШЕВКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

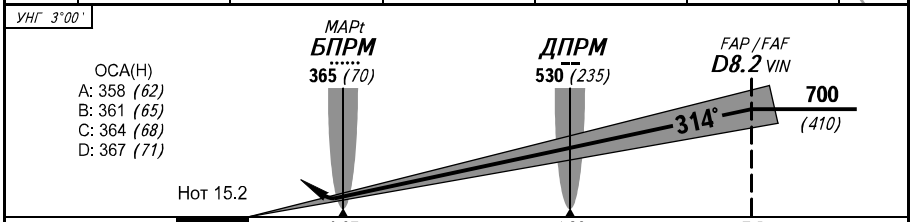
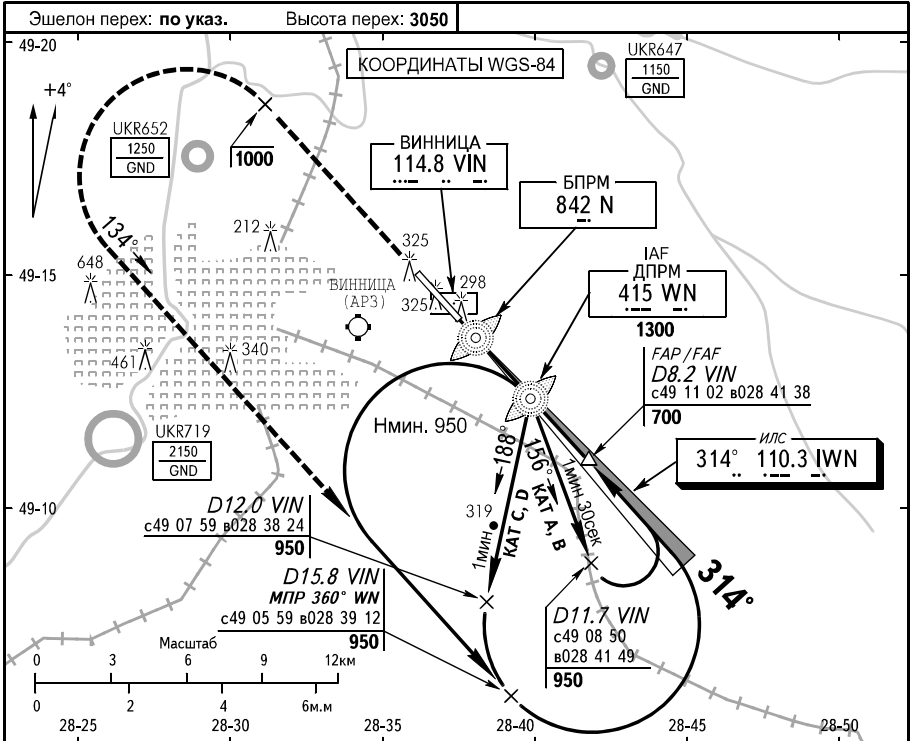
ИЛС ВПП 31

KPM **110.3 IWN**



МБВ ДПРМ WN

Наэр. **297.0** Нпор. **294.8**



уход на второй круг: Набор на МПУ 314° до 1000 (710), ЛЕВый разворот на МПУ 134°, далее по схеме захода.

Кат.	ПОСАДКА ВПП 31					
ВС	ИЛС					
A	70x900					
B	70x900					
C	70x900					
D	75x900					

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 3250, мин:с	1.18	1.05	0.56	0.49	0.43	0.39	0.35	0.33
Вертик. скорость снижения, м/с	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

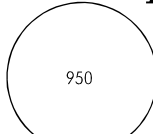
ВИННИЦА Вышка **128.000** 0600-1800
(0500-1700)
124.000 п/э

ВИННИЦА, УКРАИНА

ГАВРИШЕВКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

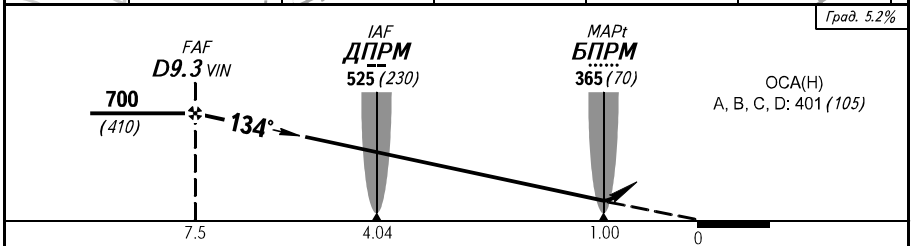
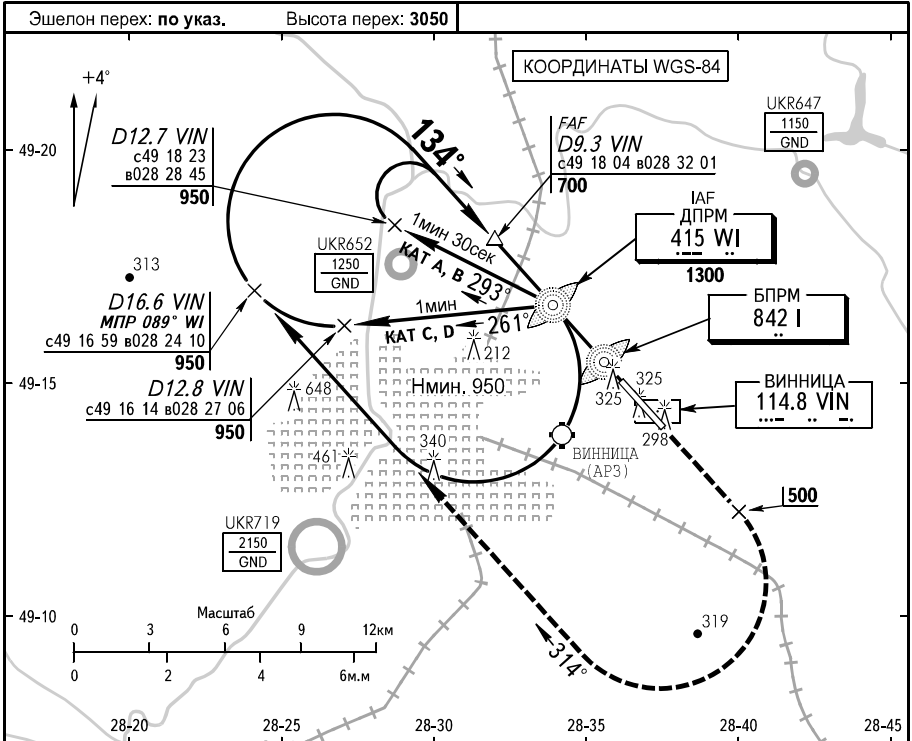
ОСП ВПП 13

ДПРМ **415 WI**



МБВ ДПРМ WI

Наэр. **297.0** Нпор. **295.8**



уход на второй круг: Набор на МПУ 134° до 500 (210), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 314° с набором до 950 (660), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 13							
	ОСП							
А	105x1500							
В								
С								
Д								

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРТ 3041, мин/с	1.13	1.01	0.52	0.46	0.41	0.36	0.33	0.30
Вертик. скорость снижения, м/с	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

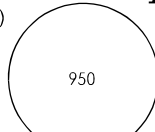
ВИННИЦА Вышка **128.000** 0600-1800
(0500-1700)
124.000 п/з

ВИННИЦА, УКРАИНА

ГАВРИШЕВКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

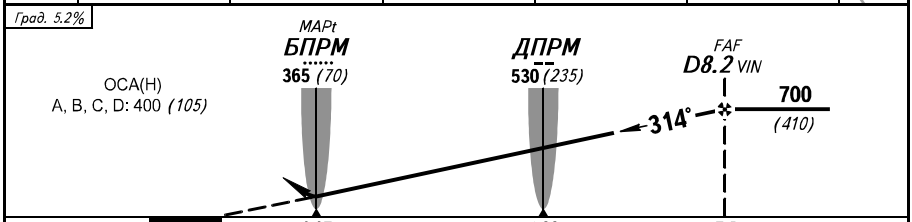
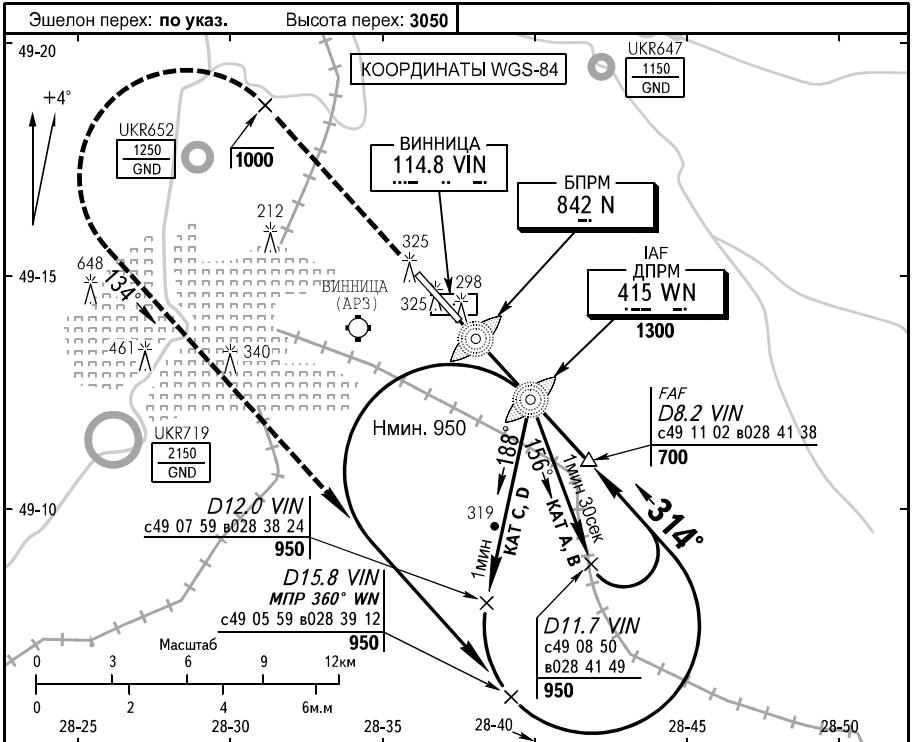
ОСП ВПП 31

ДПРМ **415 WN**



МБВ ДПРМ WN

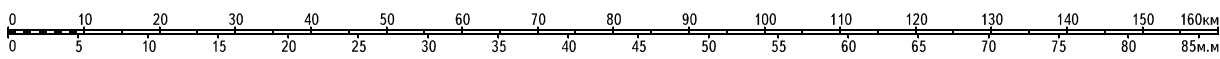
Наэр. **297.0** Нпор. **294.8**



уход на второй круг: Набор на МПУ 314° до 1000 (710), ЛЕВый разворот на МПУ 134°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 31							
	ОСП							
А	105x1500							
В								
С								
Д								

Путевая скорость , км /ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 3250 , мин:с	1.18	1.05	0.56	0.49	0.43	0.39	0.35	0.33
Вертик. скорость снижения , м/с	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2



Twr	Meteo
ВИТЕБСК ④ 120.400	126.525 rus 119.425 ing

SECTOR 3 NORTH 1
 МИНСК-CONTROL
 118.975 0600-1800
 119.125 1800-0600
 120.725 резов
 FL45-335

SECTOR WEST-2
 МОСКВА-CONTROL
 125.500
 124.400 резов
 119.450 резов
 129.000 резов
 выше FL040-530

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

④ Граница ЕС ОрВД совпадает с административной границей между РОССИЕЙ и БЕЛАРУСЬЮ.

④ ТМА I ВИТЕБСК
 3500-FL135
 класс C

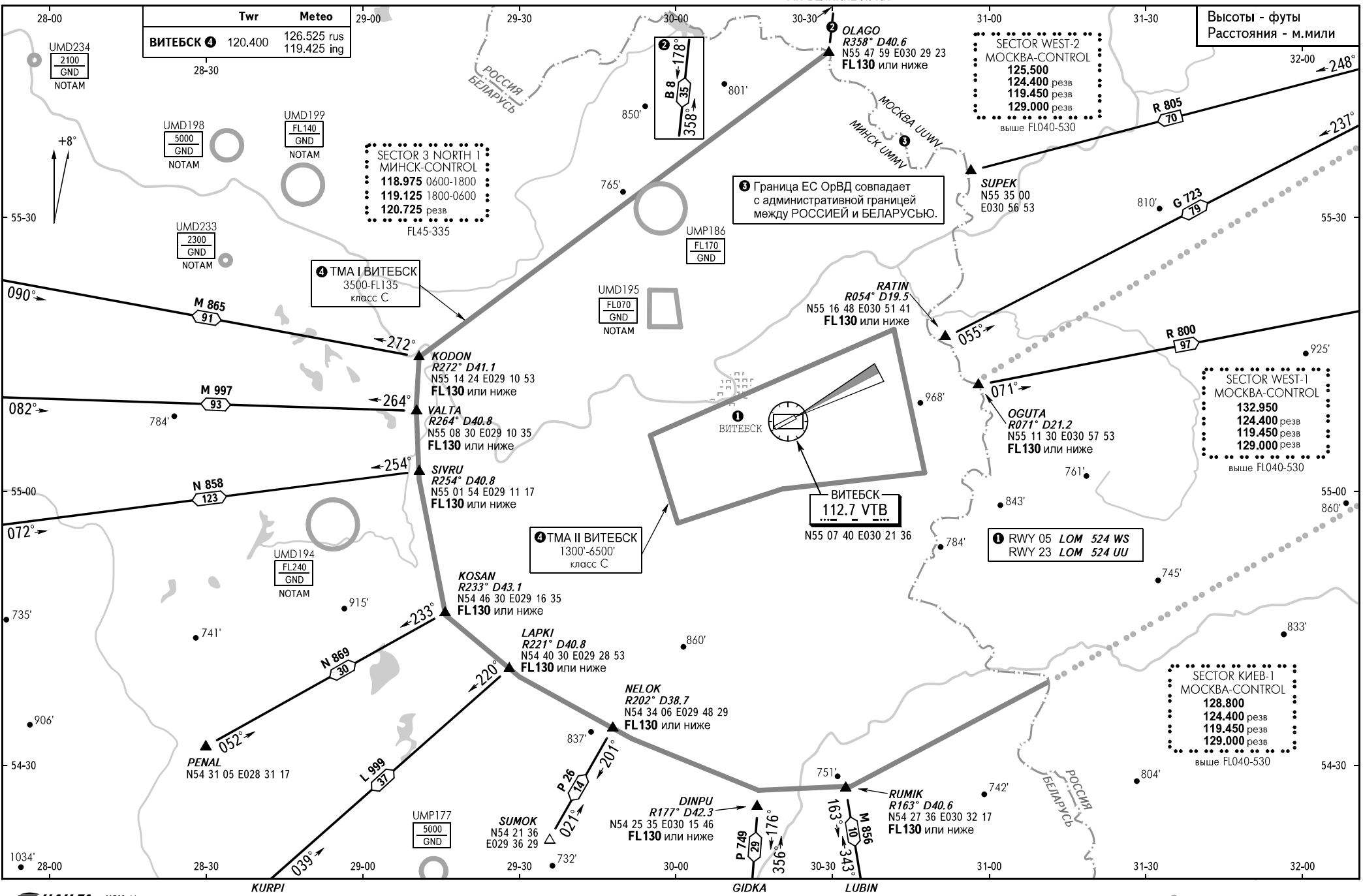
④ ТМА II ВИТЕБСК
 1300'-6500'
 класс C

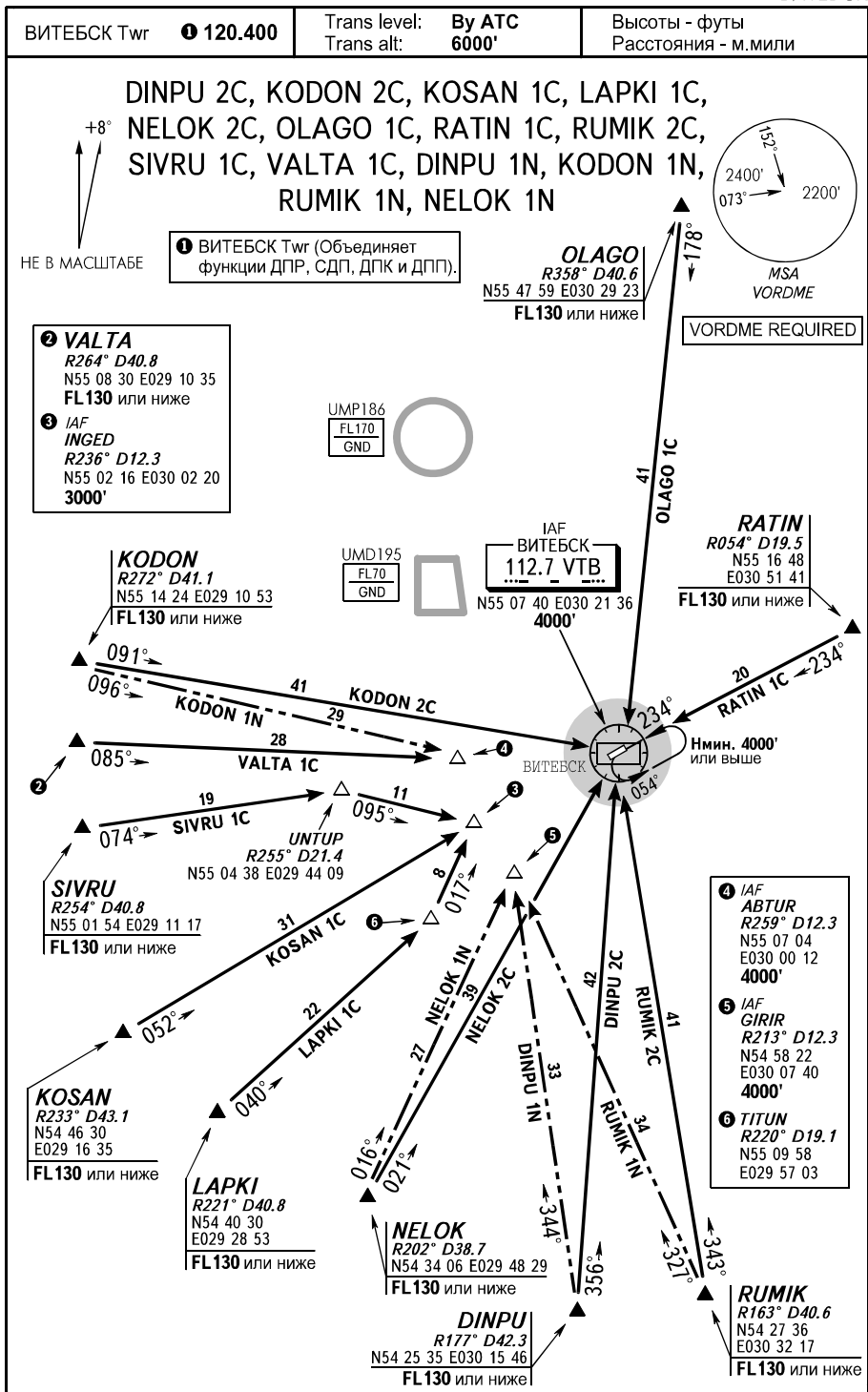
ВИТЕБСК
 112.7 VTB
 N55 07 40 E030 21 36

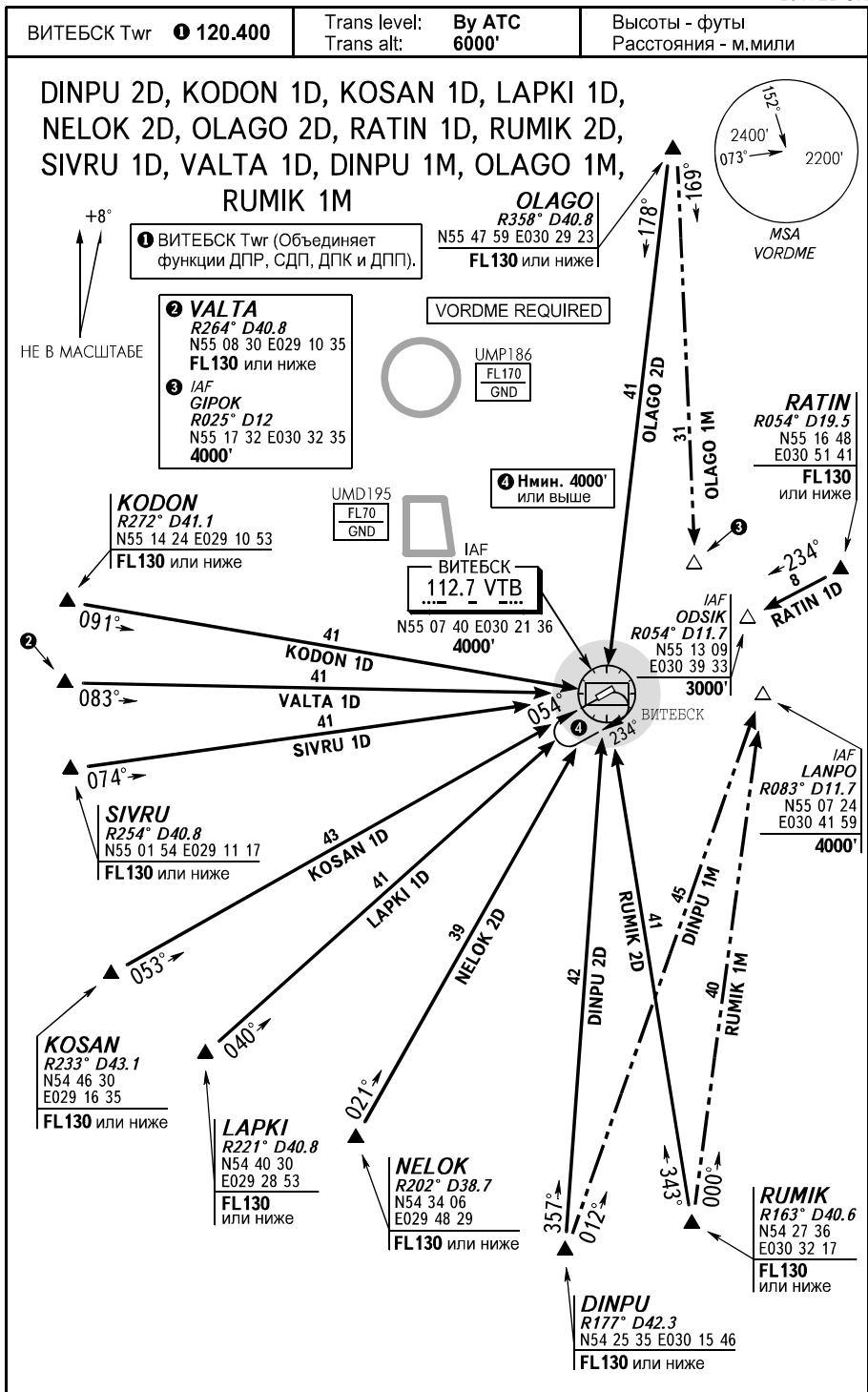
① RWY 05 LOM 524 WS
 RWY 23 LOM 524 UU

SECTOR WEST-1
 МОСКВА-CONTROL
 132.950
 124.400 резов
 119.450 резов
 129.000 резов
 выше FL040-530

SECTOR КИЕВ-1
 МОСКВА-CONTROL
 128.800
 124.400 резов
 119.450 резов
 129.000 резов
 выше FL040-530







DEPARTURE ROUTES

RWY 05

STAR	ROUTING	ALTITUDE
DINPU 2C	От DINPU с выходом на R177° VTB на VORDME VTB (IAF).	DINPU FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
DINPU 1N	От DINPU на МПУ 344° на GIRIR (IAF).	DINPU FL130 или ниже, GIRIR (IAF) 4000'.
KODON 2C	От KODON с выходом на R272° VTB на VORDME VTB (IAF).	KODON FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
KODON 1N	От KODON на МПУ 096° на ABTUR (IAF).	KODON FL130 или ниже, ABTUR (IAF) 4000'.
KOSAN 1C	От KOSAN МПУ 052° на INGED (IAF).	KOSAN FL130 или ниже, INGED (IAF) 3000'.
LAPKI 1C	От LAPKI с выходом на R220° VTB на TITNU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 017° на INGED (IAF).	LAPKI FL130 или ниже, INGED (IAF) 3000'.
NELOK 2C	От NELOK с выходом на R202° VTB на VORDME VTB (IAF).	NELOK FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
NELOK 1N	От NELOK МПУ 016° на GIRIR (IAF).	NELOK FL130 или ниже, GIRIR (IAF) 4000'.
OLAGO 1C	От OLAGO с выходом на R358° VTB на VORDME VTB (IAF).	OLAGO FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
RATIN 1C	От RATIN с выходом на R054° VTB на VORDME VTB (IAF).	RATIN FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
RUMIK 2C	От RUMIK с выходом на R163° VTB на VORDME VTB (IAF).	RUMIK FL130 или ниже, VORDME (IAF) 4000'.
RUMIK 1N	От RUMIK на МПУ 327° на GIRIR (IAF).	RUMIK FL130 или ниже, GIRIR (IAF) 4000'.
SIVRU 1C	От SIVRU с выходом на R254° VTB на UNTUP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 095° на INGED (IAF).	SIVRU FL130 или ниже, INGED (IAF) 3000'.
VALTA 1C	От VALTA МПУ 085° на ABTUR (IAF).	VALTA FL130 или ниже, ABTUR (IAF) 4000'.

RWY 23

STAR	ROUTING	ALTITUDE
DINPU 2D	От DINPU с выходом на R177° VTB на VORDME VTB (IAF).	DINPU FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
DINPU 1M	От DINPU на МПУ 012° на LANPO (IAF).	DINPU FL130 или ниже, LANPO (IAF) 4000'.
KODON 1D	От KODON с выходом на R272° VTB на VORDME VTB (IAF).	KODON FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
KOSAN 1D	От KOSAN с выходом на R233° VTB на VORDME VTB (IAF).	KOSAN FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
LAPKI 1D	От LAPKI с выходом на R220° VTB на VORDME VTB (IAF).	LAPKI FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
NELOK 2D	От NELOK с выходом на R202° VTB на VORDME VTB (IAF).	NELOK FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
OLAGO 2D	От OLAGO с выходом на R358° VTB на VTB (IAF).	OLAGO FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
OLAGO 1M	От OLAGO на МПУ 169° на GIPOK (IAF).	OLAGO FL130 или ниже, GIPOK (IAF) 4000'.
RATIN 1D	От RATIN с выходом на R054° VTB на ODSIK (IAF).	RATIN FL130 или ниже, ODSIK (IAF) 3000'.
RUMIK 2D	От RUMIK с выходом на R163° VTB на VORDME VTB (IAF).	RUMIK FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
RUMIK 1M	От RUMIK на МПУ 000° на LANPO (IAF).	RUMIK FL130 или ниже, LANPO (IAF) 4000'.
SIVRU 1D	От SIVRU с выходом на R254° VTB на VORDME VTB (IAF).	SIVRU FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.
VALTA 1D	От VALTA с выходом на R264° VTB на VORDME VTB (IAF).	VALTA FL130 или ниже, VORDME VTB (IAF) 4000'.

SID

UMII

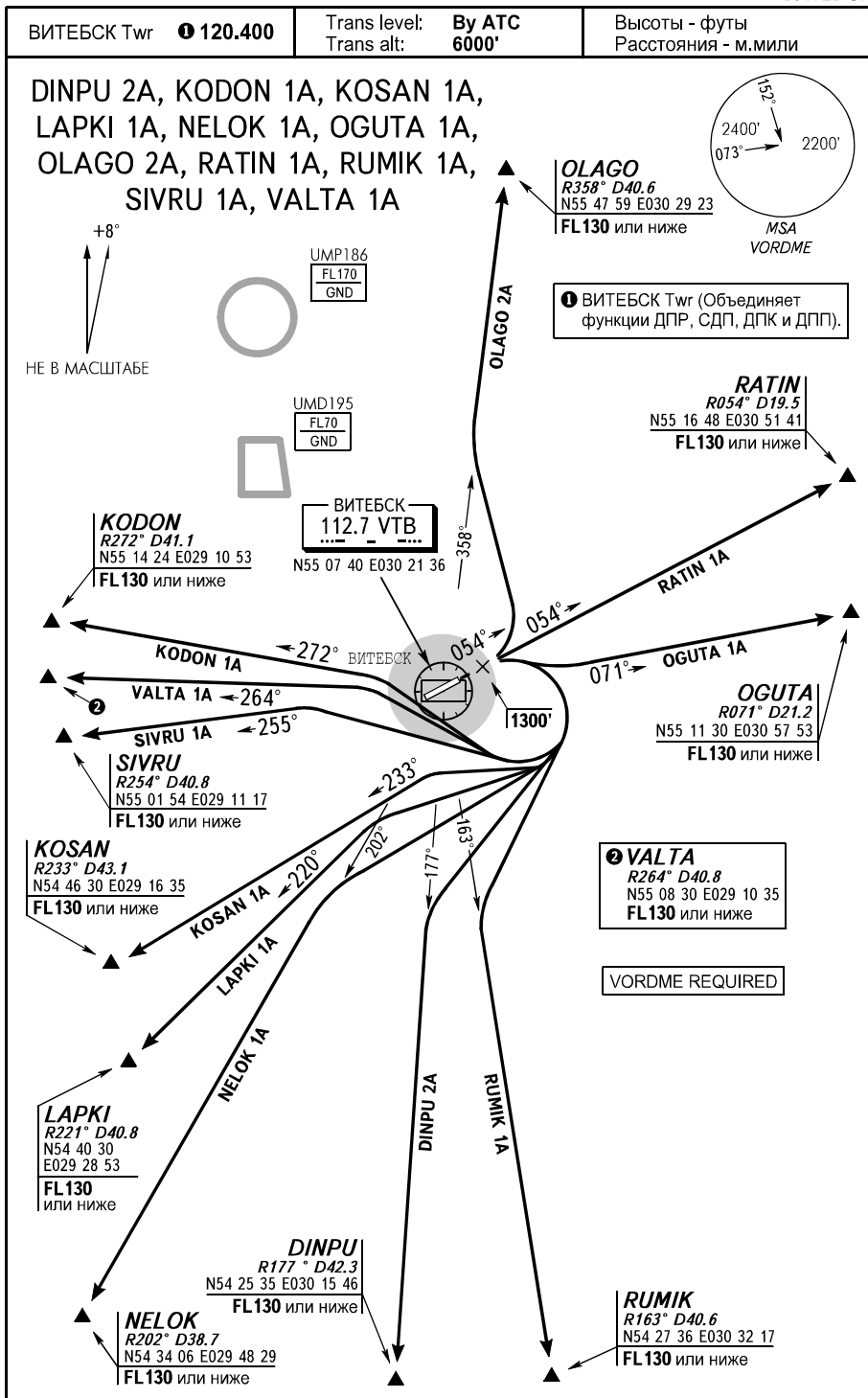
17 окт 13

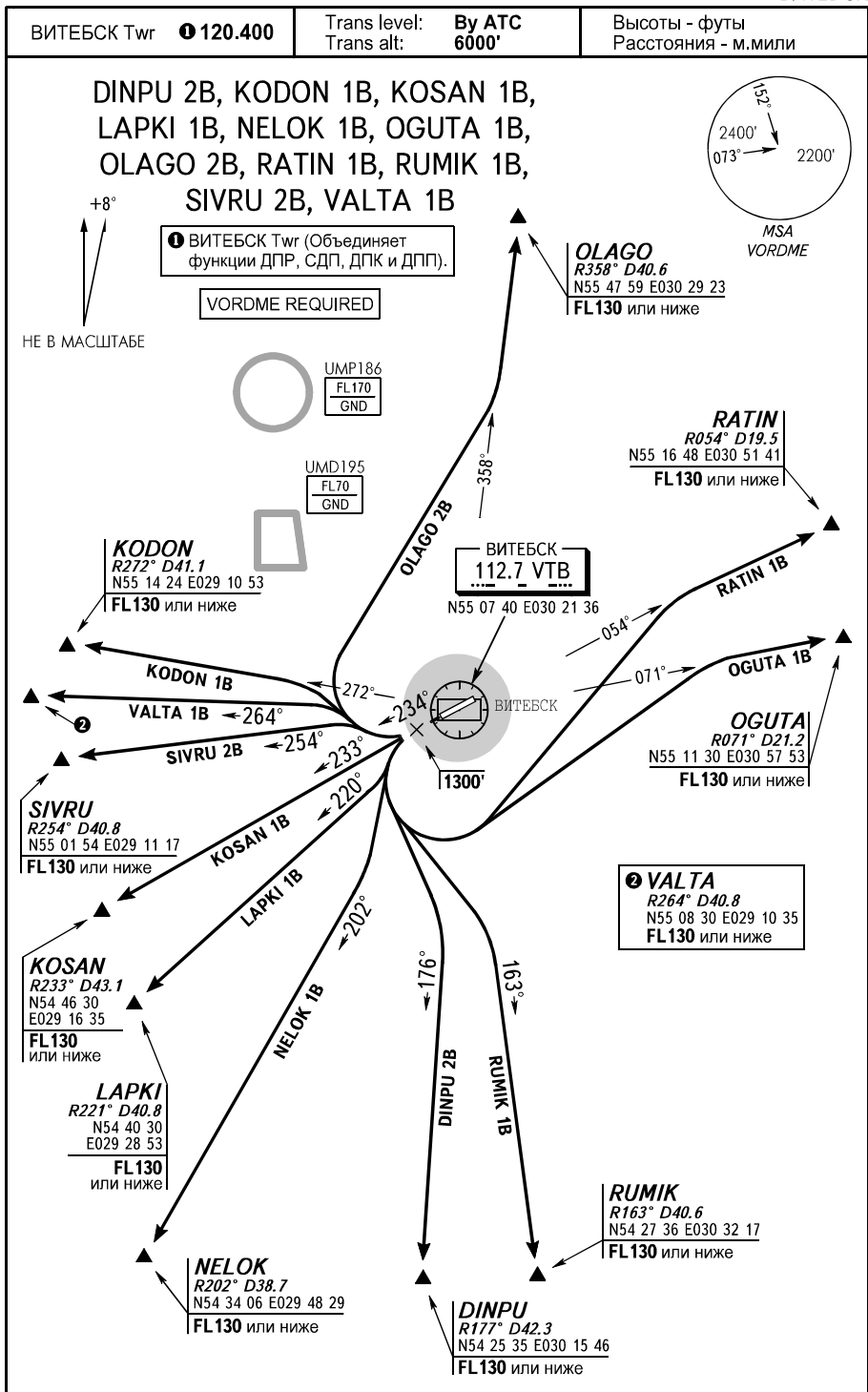
B-1

RWY: 05

ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК





DEPARTURE ROUTES

RWY 05

SID	ROUTING	ALTITUDE
DINPU 2A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 207° с выходом на R177° VTB на DINPU.	DINPU FL130 или ниже.
KODON 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 302° с выходом на R272° VTB на KODON.	KODON FL130 или ниже.
KOSAN 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 263° с выходом на R233° VTB на KOSAN.	KOSAN FL130 или ниже.
LAPKI 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 250° с выходом на R220° VTB на LAPKI.	LAPKI FL130 или ниже.
NELOK 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 232° с выходом на R202° VTB на NELOK.	NELOK FL130 или ниже.
OGUTA 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R071° VTB на OGUTA.	OGUTA FL130 или ниже.
OLAGO 2A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 328° с выходом на R358° VTB на OLAGO.	OLAGO FL130 или ниже.
RATIN 1A	Набор 1300' (671') или выше на R054° VTB на RATIN.	RATIN FL130 или ниже.
RUMIK 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 193° с выходом на R163° VTB на RUMIK.	RUMIK FL130 или ниже.
SIVRU 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 285° с выходом на R255° VTB на SIVRU.	SIVRU FL130 или ниже.
VALTA 1A	Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 294° с выходом на R264° VTB на VALTA.	VALTA FL130 или ниже.

RWY 23

SID	ROUTING	ALTITUDE
DINPU 2B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° с выходом на R177° VTB на DINPU.	DINPU FL130 или ниже.
KODON 1B	Набор 1600' (922') или выше на МПУ 234°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 302° с выходом на R272° VTB на KODON.	KODON FL130 или ниже.
KOSAN 1B	Набор 1300' (622') или выше с выходом на R233° VTB на KOSAN.	KOSAN FL130 или ниже.
LAPKI 1B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R220° VTB на LAPKI.	LAPKI FL130 или ниже.
NELOK 1B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 172° с выходом на R202° VTB на NELOK.	NELOK FL130 или ниже.
OGUTA 1B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 041° с выходом на R071° VTB на OGUTA.	OGUTA FL130 или ниже.
OLAGO 2B	Набор 1600' (922') или выше на МПУ 234° до D6 VTB не позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 028° с выходом на R358° VTB на OLAGO.	OLAGO FL130 или ниже.
RATIN 1B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 024° с выходом на R054° VTB на RATIN.	RATIN FL130 или ниже.
RUMIK 1B	Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 133° с выходом на R163° VTB на RUMIK.	RUMIK FL130 или ниже.
SIVRU 2B	Набор 1600' (922') или выше на МПУ 234°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 284° с выходом на R254° VTB на SIVRU.	SIVRU FL130 или ниже.
VALTA 1A	Набор 1600' (922') или выше на МПУ 234°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 294° с выходом на R264° VTB на VALTA.	VALTA FL130 или ниже.

ВИТЕБСК Twr

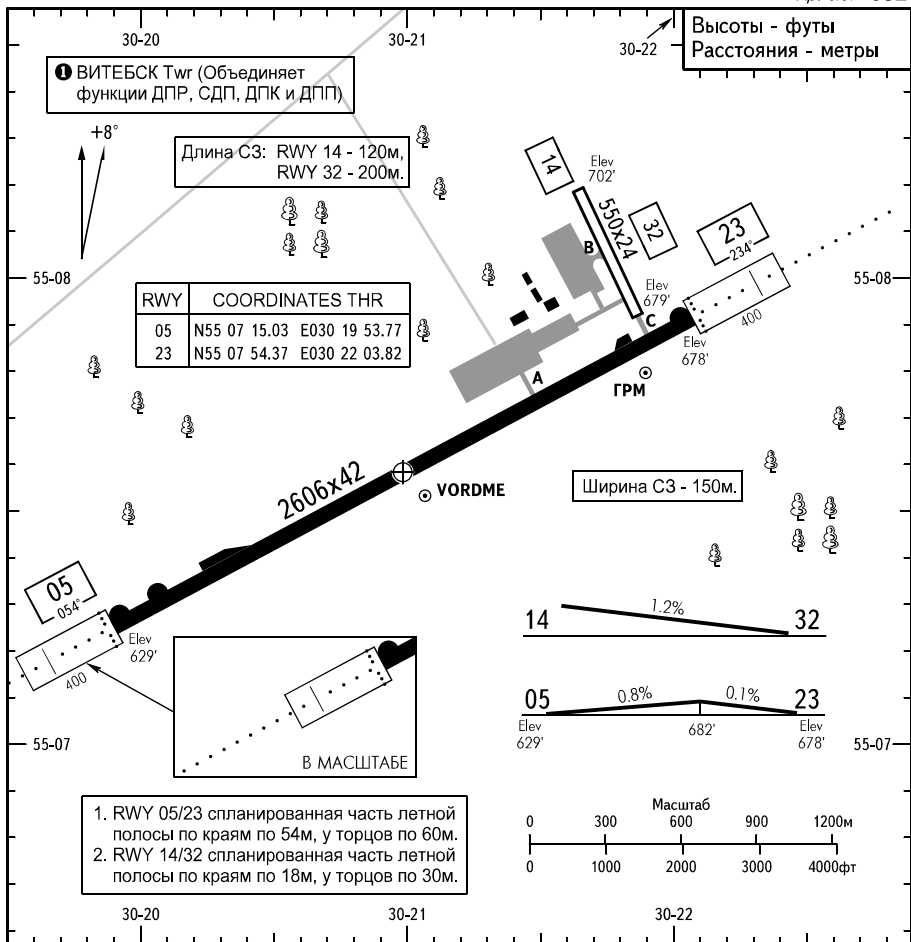
120.400

ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ARP: N55 07 35 E030 20 59

ВИТЕБСК

Apt elev 682'



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
05	RL (60m) ALS PAPI-L (3°00')	2606m	3006m	2606m	2606m
23	RL (60m) ALS PAPI-L (3°00')	2606m	3006m	2606m	2606m
from TWY A		1957m	2357m		

TAKE-OFF MINIMA					
RWY 05/23					
ACFT CAT	LVP in operation		RL	RCLM	NIL
	RL+RCLM	RCLM (DAY only)		day	day
A, B	250m	300m	400m	400m	500m
C	300m	400m			
D	300m	400m			

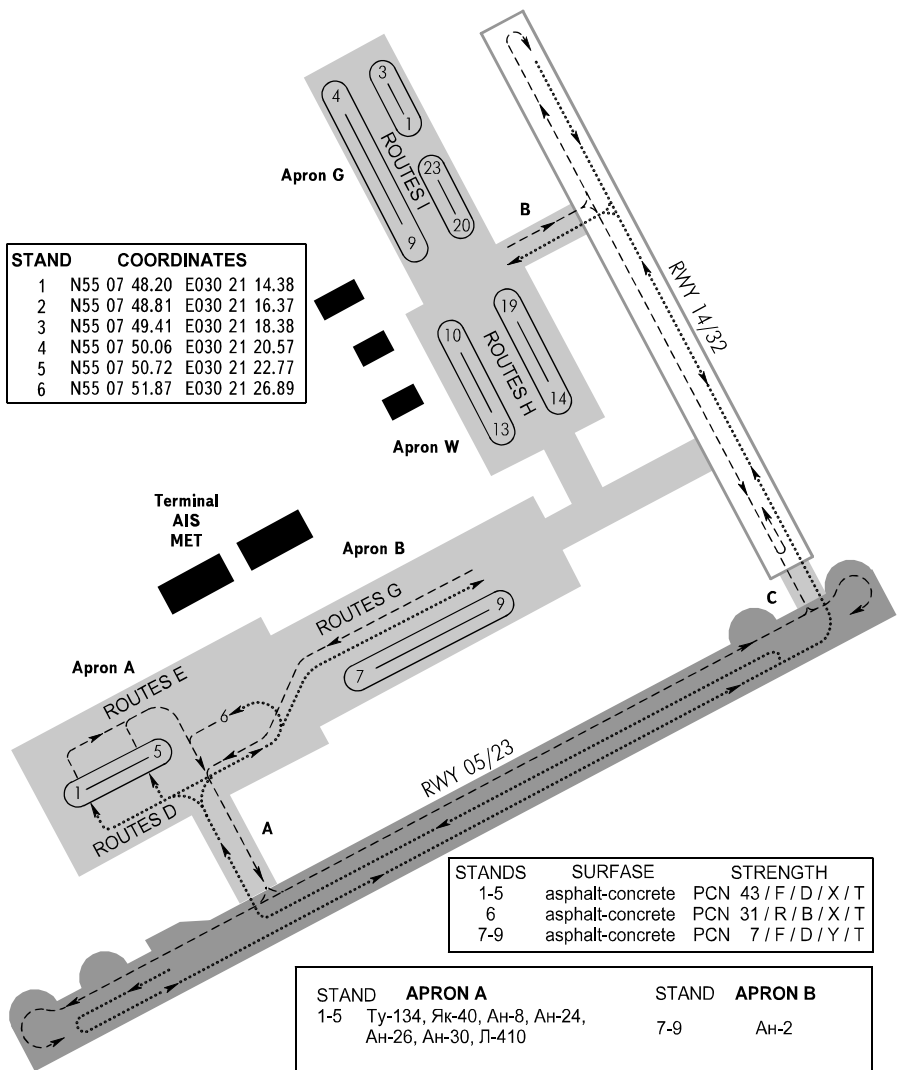
+8°



HE B MACЛИТАБЕ

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A	asphalt-concrete	PCN 27 / R / B / X / T	21m
B	asphalt-concrete	AUW 13.5t	10.5m
C	asphalt-concrete	AUW 8.1t	20m

STAND	COORDINATES
1	N55 07 48.20 E030 21 14.38
2	N55 07 48.81 E030 21 16.37
3	N55 07 49.41 E030 21 18.38
4	N55 07 50.06 E030 21 20.57
5	N55 07 50.72 E030 21 22.77
6	N55 07 51.87 E030 21 26.89



STANDS	SURFACE	STRENGTH
1-5	asphalt-concrete	PCN 43 / F / D / X / T
6	asphalt-concrete	PCN 31 / R / B / X / T
7-9	asphalt-concrete	PCN 7 / F / D / Y / T

STAND	APRON A	STAND	APRON B
1-5	Ту-134, Як-40, Ан-8, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Л-410	7-9	Ан-2
6	Ил-76, Ту-154, Ан-12, Як-42, А-310-200, В-757-200, В-737-300, В-737-800	20-23	Ан-2, Ил-103
	APRON G		APRON W
	Витебский филиал "БЕЛЛЕСАВИА"	10-19	Ан-2
1-9	Ми-2, Ка-26		

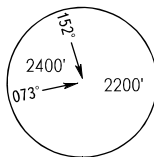
ВИТЕБСК TWR **120.400**

ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК

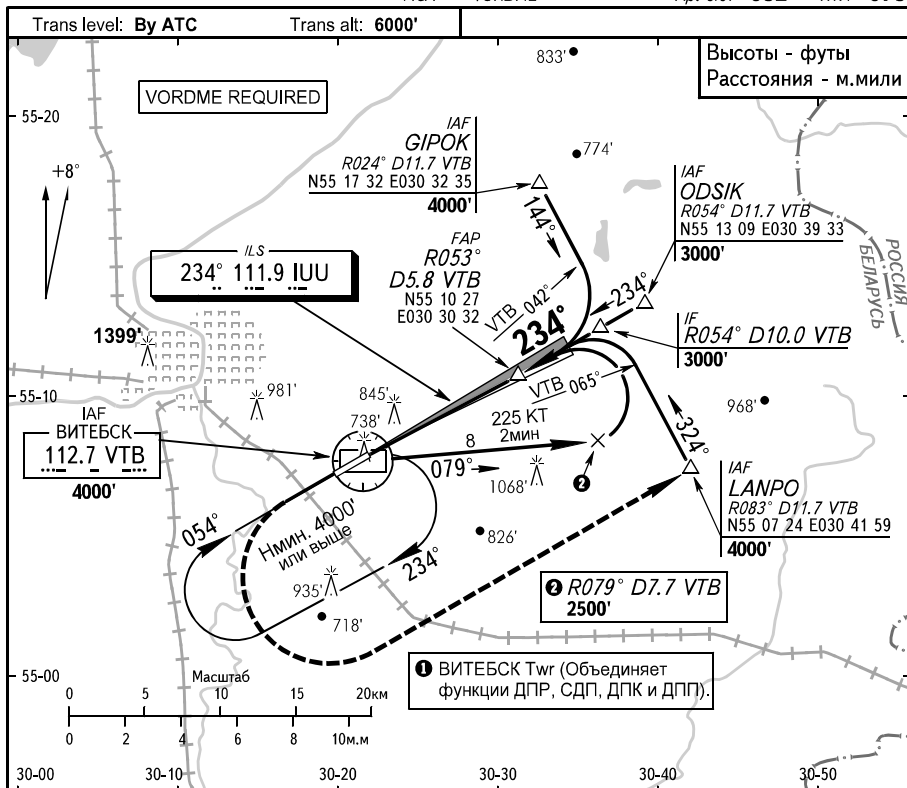
ILS RWY 23

LOC **111.9 IUU**



MSA VORDME

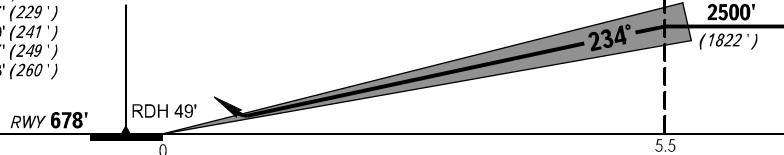
Apt elev **682'** RWY **678'**



Высоты - футов
Расстояния - м.мили

DA(H)
ILS A: 907' (229')
B: 919' (241')
C: 927' (249')
D: 938' (260')

VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот на LANPO (IAF) с набором 3000' (2322'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 23					CIRCLE-TO-LAND			
	ILS					MDH	CEIL	VIS	
DH					ALS out				
A	70m	VIS 800m				VIS 1200m	150m	200m	1600m
B	75m	VIS 800m				VIS 1300m	160m	210m	1600m
C	80m	VIS 900m				VIS 1400m	220m	320m	2400m
D							220m	320m	3600m
W km/h		150	200	250	300				
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4				

ВИТЕБСК Twr **120.400**

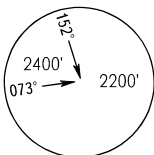
ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК

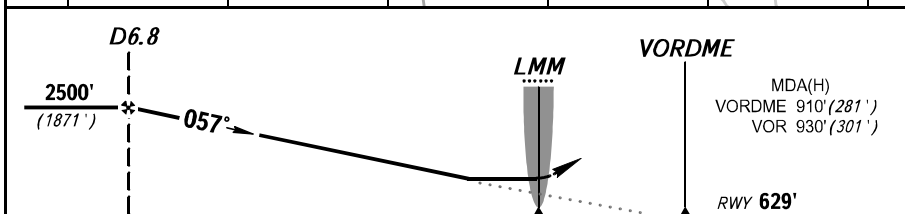
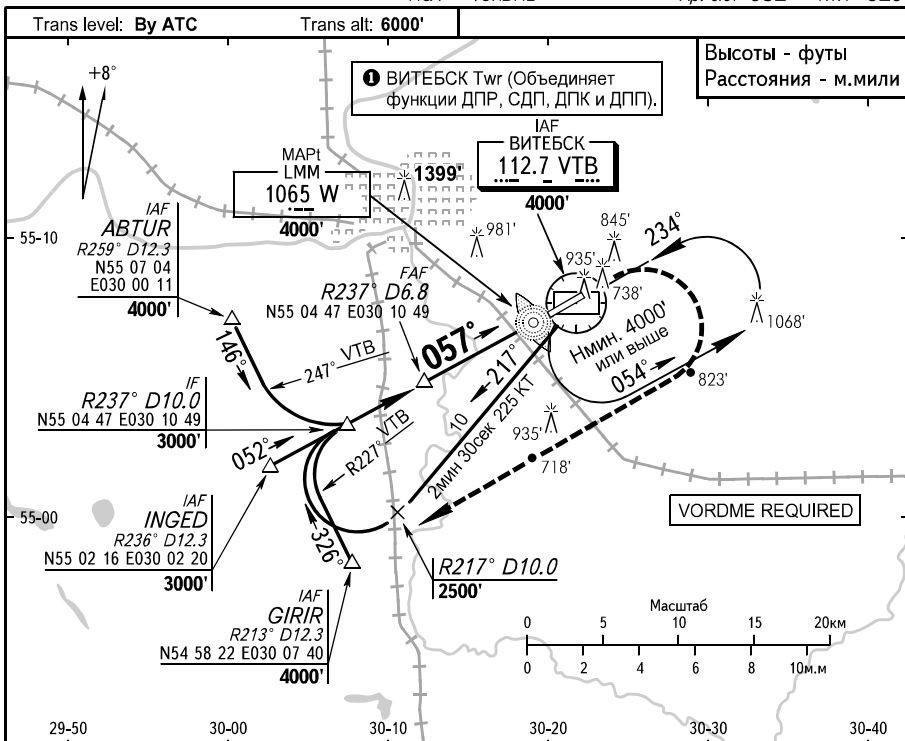
VOR RWY 05

VOR **112.7 VTB**

Apt elev **682'** RWY **629'**



MSA VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (671') или выше на МПУ 057°, ПРАВЫЙ разворот на GIRIR (IAF) с набором 3000' (2371'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 05					CIRCLE-TO-LAND			
	VORDME			VOR		MDH	CEIL	VIS	
	MDH		ALS out	MDH	ALS out				
A	90m	VIS 800m	VIS 1600m	95m	VIS 800m	VIS 1600m	150m	200m	1600m
B							160m	210m	1600m
C							220m	320m	2400m
D							220m	320m	3600m
W km/h			150	200	250	300			
Descent gradient 5.2%			2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at LMM									

ВИТЕБСК TWR **120.400**

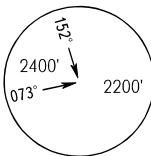
ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК

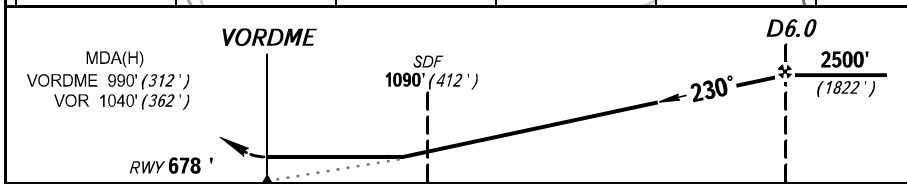
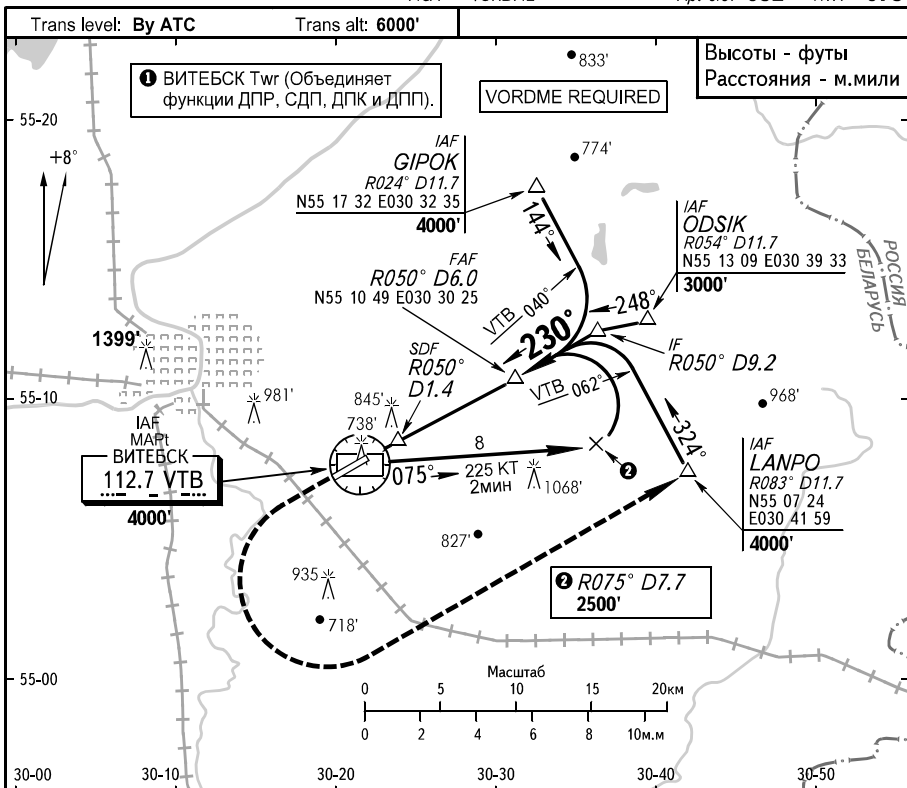
VOR RWY 23

VOR **112.7 VTB**

Apt elev **682'** RWY **678'**



MSA VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (622') или выше на МПУ 230°, ЛЕВЫЙ разворот на LANPO с набором 3000' (2322'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 23						CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME			VOR			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out		MDH	ALS out				
A	95m	VIS 800m	VIS 1600m	110m	VIS 1600m	VIS 2000m	150m	200m	1600m
B							160m	210m	1600m
C							220m	320m	2400m
D							220m	320m	3600m
W km/h			150	200	250	300			
Descent gradient 5.2%			2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at LMM									

ВИТЕБСК Twr **120.400**

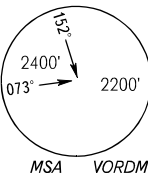
ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК

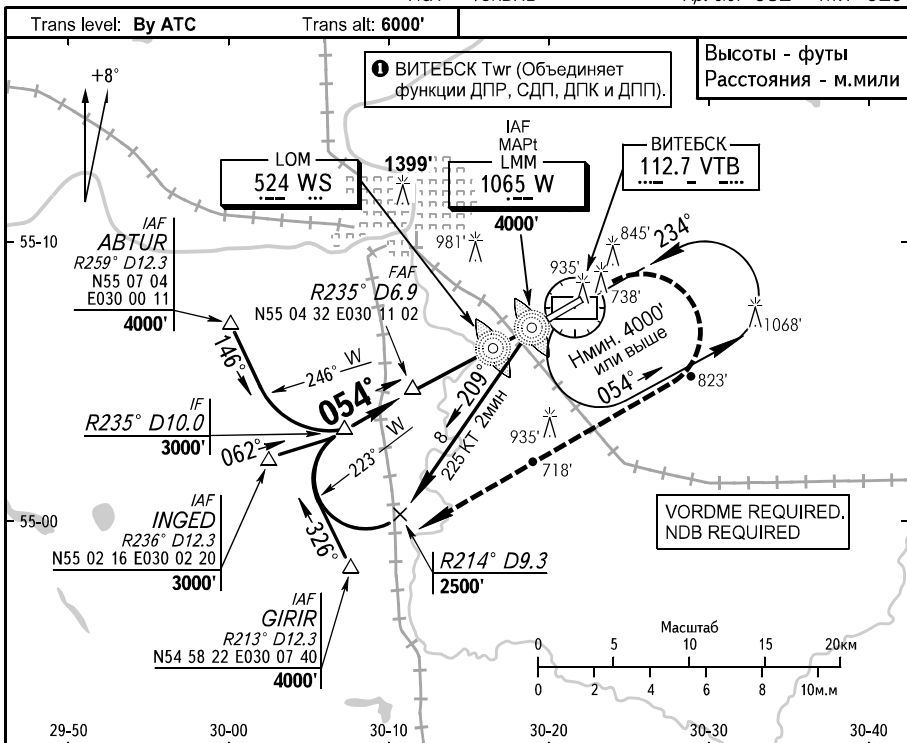
2 NDB RWY 05

LOM **524 WS**

Apt elev **682'** RWY **629'**



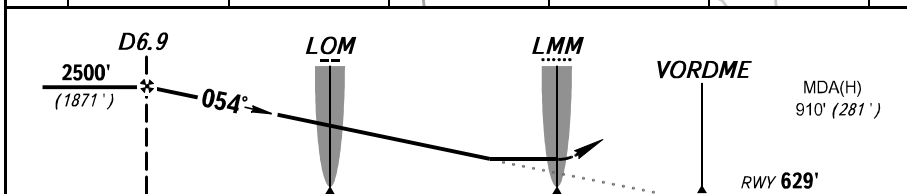
MSA VORDME



Высоты - футов
Расстояния - м.мили

1 ВИТЕБСК Twr (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК и ДПП).

VORDME REQUIRED,
NDB REQUIRED



уход на второй круг: Набор 1300' (671') или выше на МПУ 054°, ПРАВЫЙ разворот на GIRIR (IAF) с набором 3000' (2371'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 05				CIRCLE-TO-LAND		
		2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A	90m	VIS 800m				ALS out		
B						150m	200m	1600m
C						160m	210m	1600m
D						220m	320m	2400m
		VIS 1200m				220m	320m	3600m
W km/h		150	200	250	300			
Descent gradient 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at LMM								

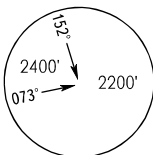
ВИТЕБСК Trw **120.400**

ВИТЕБСК, БЕЛАРУСЬ

ВИТЕБСК

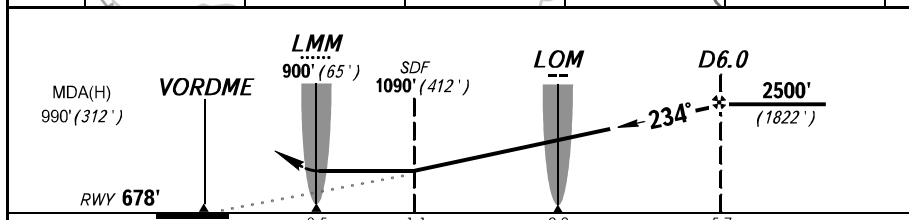
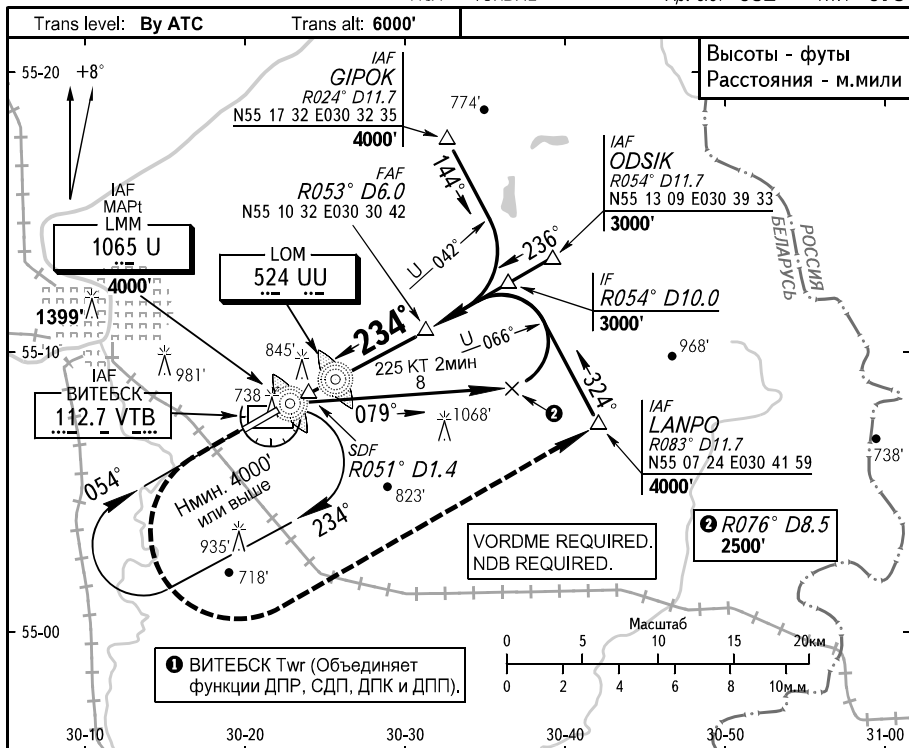
2 NDB RWY 23

NDB **524 UU**



MSA VORDME

Apt elev **682'** RWY **678'**

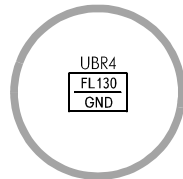
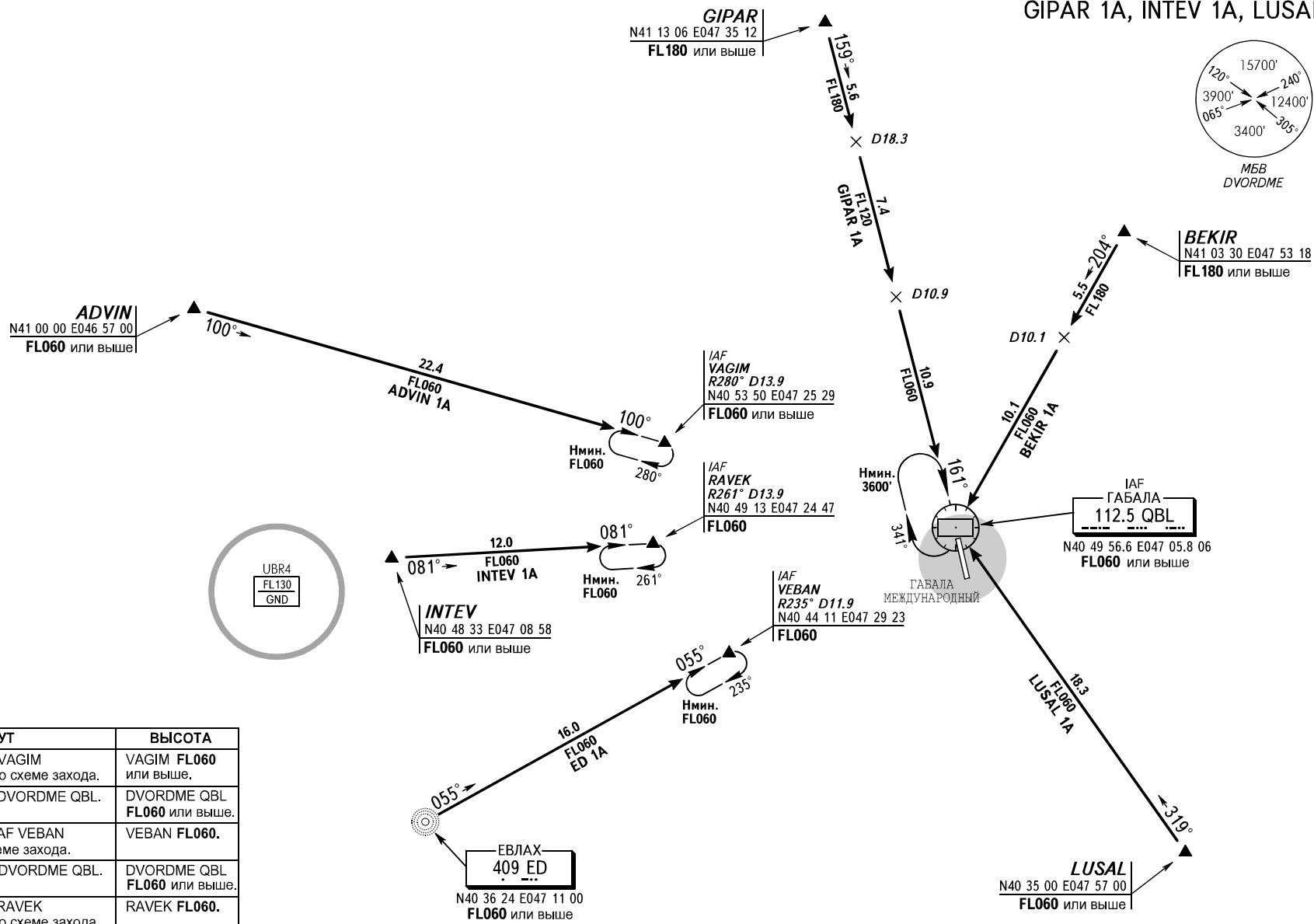
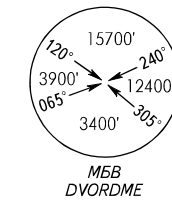
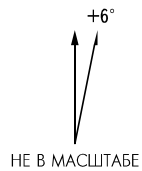


УХОД НА ПРАВЫЙ КРУГ: Набор 1300' (622') или выше на МПУ 234°, ЛЕВЫЙ разворот на LANPO (IAF) с набором 3000' (2322'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 23				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A	95m	VIS 800m	ALS out		150m	200m	1600m
B			VIS 1600m		160m	210m	1600m
C					220m	320m	2400m
D			VIS 1200m		220m	320m	3600m
W km/h		150	200	250	300		
Descent gradient 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

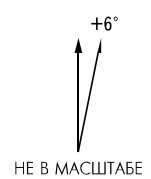
ADVIN 1A, BEKIR 1A, ED 1A,
GIPAR 1A, INTEV 1A, LUSAL 1A

BAKU Acc Sector WEST	129.000	Эшелон перех: FL060	Высоты - футы
GABALA TWR	133.900 130.900	Высота перех: 4000'	Расстояния - м.мили

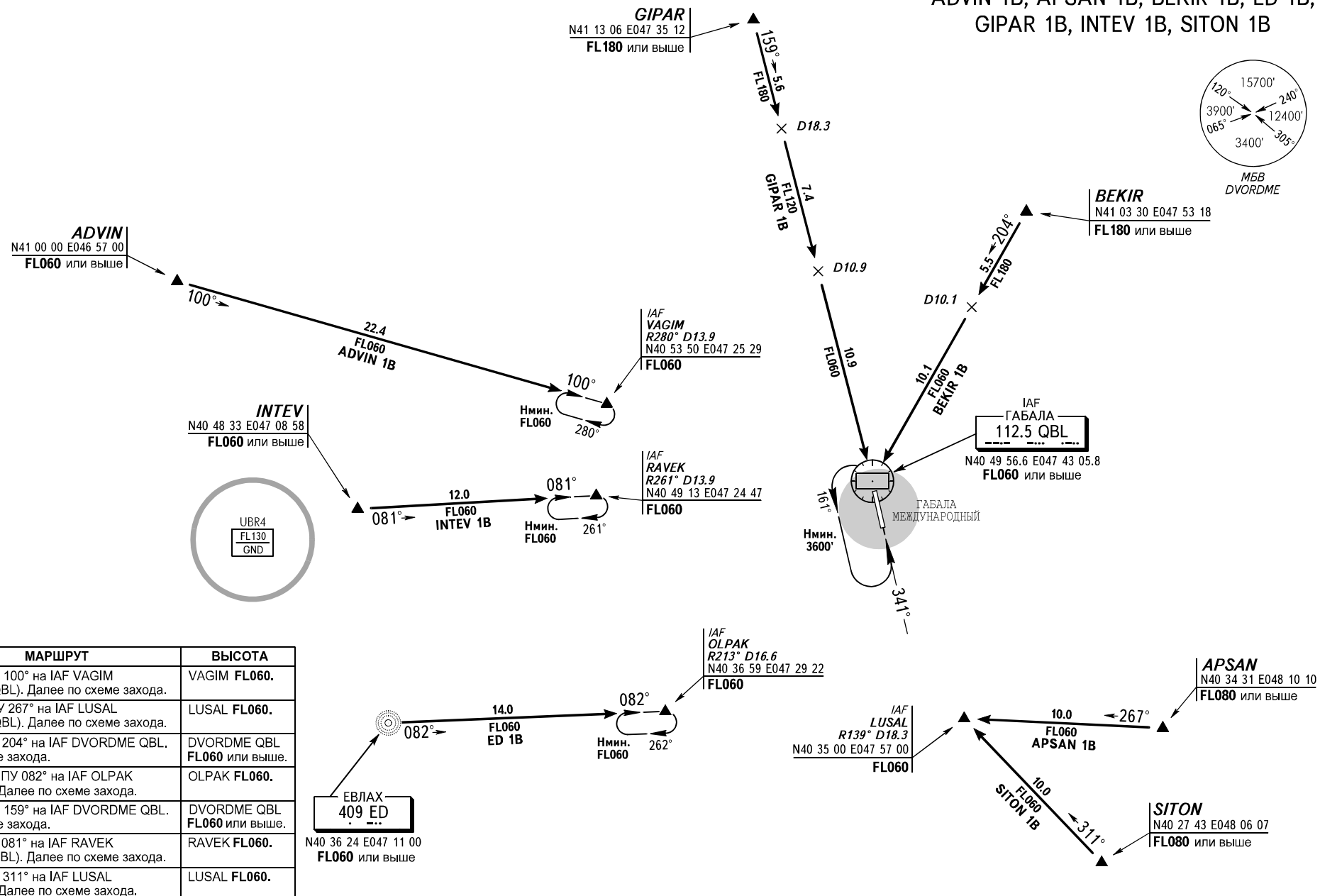
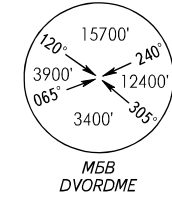


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADVIN 1A	От ADVIN МПУ 100° на IAF VAGIM (R281° D13.9 QBL). Далее по схеме захода.	VAGIM FL060 или выше.
BEKIR 1A	От BEKIR МПУ 204° на IAF DVORDME QBL. Далее по схеме захода.	DVORDME QBL FL060 или выше.
ED 1A	От ОПРС ED МПУ 055° на IAF VEBAN (R235° D11.9). Далее по схеме захода.	VEBAN FL060 .
GIPAR 1A	От GIPAR МПУ 159° на IAF DVORDME QBL. Далее по схеме захода.	DVORDME QBL FL060 или выше.
INTEV 1A	От INTEV МПУ 081° на IAF RAVEK (R261° D13.9 QBL). Далее по схеме захода.	RAVEK FL060 .
LUSAL 1A	От LUSAL МПУ 319° на IAF DVORDME QBL. Далее по схеме захода.	DVORDME QBL FL060 или выше.

BAKU Acc Sector WEST	129.000	Эшелон перех: FL060	Высоты - футы
GABALA Twr	133.900 130.900	Высота перех: 4000'	Расстояния - м.мили



ADVIN 1B, APSAN 1B, BEKIR 1B, ED 1B,
GIPAR 1B, INTEV 1B, SITON 1B



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADVIN 1B	От ADVIN МПУ 100° на IAF VAGIM (R280° D13.9 QBL). Далее по схеме захода.	VAGIM FL060.
APSAN 1B	От APSAN МПУ 267° на IAF LUSAL (R139° D18.3 QBL). Далее по схеме захода.	LUSAL FL060.
BEKIR 1B	От BEKIR МПУ 204° на IAF DVORDME QBL. Далее по схеме захода.	DVORDME QBL FL060 или выше.
ED 1B	От ОПРС ED МПУ 082° на IAF OLPАK (R213° D16.6). Далее по схеме захода.	OLPAK FL060.
GIPAR 1B	От GIPAR МПУ 159° на IAF DVORDME QBL. Далее по схеме захода.	DVORDME QBL FL060 или выше.
INTEV 1B	От INTEV МПУ 081° на IAF RAVEK (R261° D13.9 QBL). Далее по схеме захода.	RAVEK FL060.
SITON 1B	От SITON МПУ 311° на IAF LUSAL (R139° D18.3). Далее по схеме захода.	LUSAL FL060.

ВЫХОД
RWY: 16

UBVQ

19 сен 13

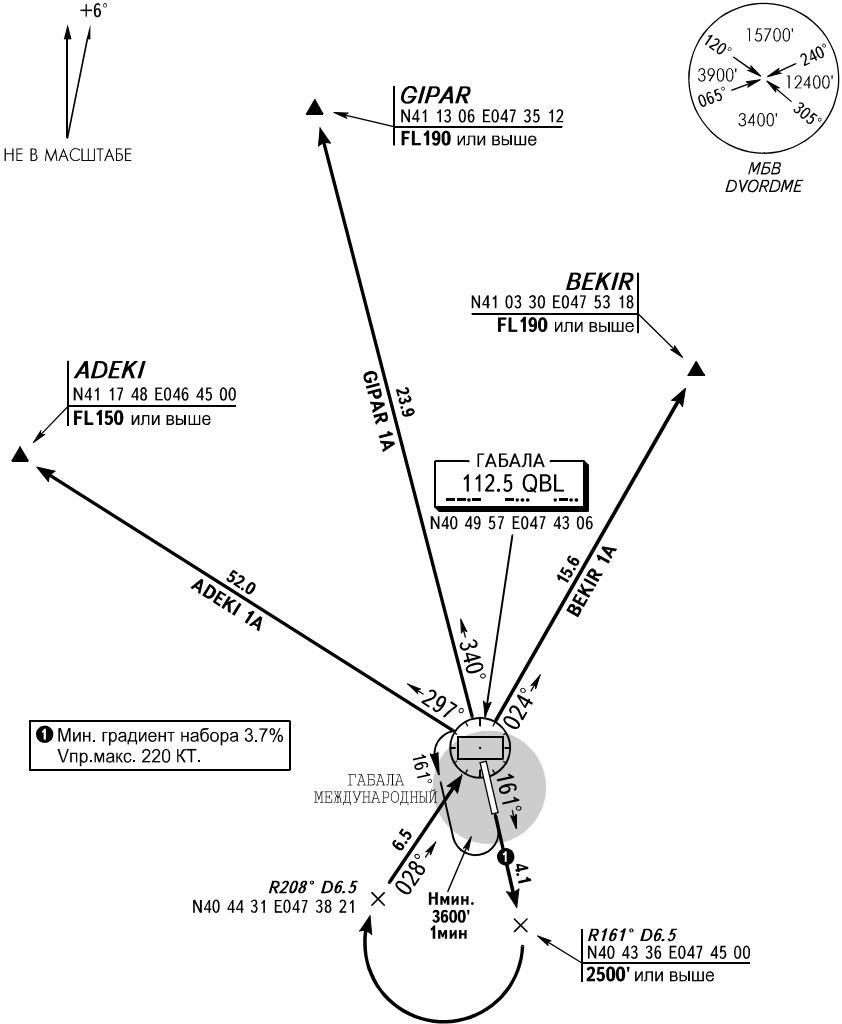
B-1

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

GABALA Twr 133.900 130.900	Эшелон перех: FL060	Высоты - футы
BAKU Acc Sector WEST 129.000	Высота перех: 4000'	Расстояния - м.мили

АДЕКИ 1А, БЕКИР 1А, ГИПАР 1А

ГОРНЫЙ

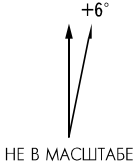


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АДЕКИ 1А	С МПУ 161° набор до D6.5 QBL 2500' или выше, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL110 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 297° на АДЕКИ.	D6.5 QBL 2500' или выше, АДЕКИ FL150 или выше.
БЕКИР 1А	С МПУ 161° набор до D6.5 QBL 2500' или выше, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL170 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 024° на БЕКИР.	D6.5 QBL 2500' или выше, БЕКИР FL190 или выше.
ГИПАР 1А	С МПУ 161° набор до D6.5 QBL 2500' или выше, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL170 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 340° на ГИПАР.	D6.5 QBL 2500' или выше, ГИПАР FL190 или выше.

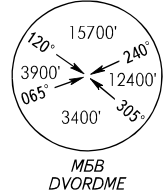
GABALA Twr 133.900 130.900 BAKU Acc Sector WEST 129.000	Эшелон перех: FL060 Высота перех: 4000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
---	--	--------------------------------------

ADEKI 1B, BEKIR 1B, GIPAR 1B

ГОРНЫЙ



- 1 Полеты восточнее R350° QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты севернее дуги D11.0 QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.



ADEKI
N41 17 48 E046 45 00
FL150 или выше

GIPAR
N41 13 06 E047 35 12
FL190 или выше

BEKIR
N41 03 30 E047 53 18
FL190 или выше

- 3 Мин. градиент набора 3.5%
Впр. макс. 190 КТ.

R341° D4.4
N40 54 14 E047 41 46
2500' или выше

ГАБАЛА
112.5 QBL
N40 49 56.6 E047 43 05.8

R276° D4.4
N40 50 52 E047 37 24

Мин.
3600'
1мин

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADEKI 1B	С МПУ 341° набор до D4.4 QBL 2500' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL110, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 297° на ADEKI.	D4.4 QBL 2500' или выше, ADEKI FL150 или выше.
BEKIR 1B	С МПУ 341° набор до D4.4 QBL 2500' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL170, ПРАВЫЙ разворот МПУ 024° на BEKIR.	D4.4 QBL 2500' или выше, BEKIR FL190 или выше.
GIPAR 1B	С МПУ 341° набор до D4.4 QBL 2500' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL170, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 340° на GIPAR.	D4.4 QBL 2500' или выше, GIPAR FL190 или выше.

ВЫХОД
RWY: 16

UBBQ

19 сен 13

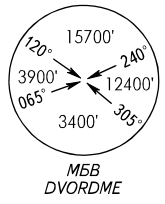
B-3

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

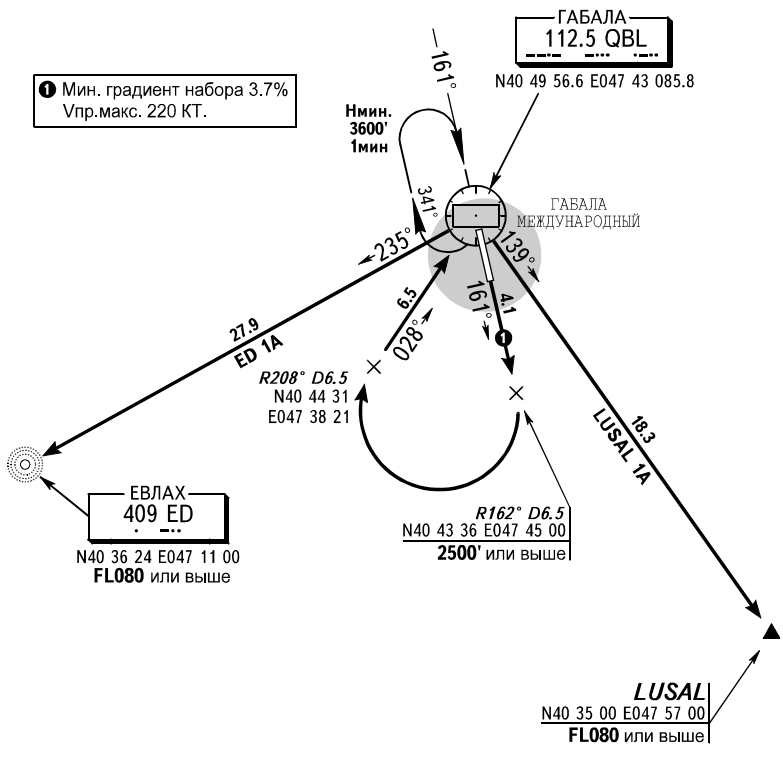
GABALA Twr 133.900 130.900 BAKU Acc Sector WEST 129.000	Эшелон перех: FL060 Высота перех: 4000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
---	--	--------------------------------------

ED 1A, LUSAL 1A

ГОРНЫЙ



① Мин. градиент набора 3.7%
Vпр. макс. 220 КТ.



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ED 1A	С МПУ 161° набор до D6.5 QBL 2500' или выше, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL060, ПРАВЫЙ разворот МПУ 235° на ОПРС ED.	D6.5 QBL 2500' или выше, ОПРС ED FL080 или выше.
LUSAL 1A	С МПУ 161° набор до D6.5 QBL 2500' или выше, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL060, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 139° на LUSAL.	D6.5 QBL 2500' или выше, LUSAL FL080 или выше.

ВЫХОД
RWY: 34

UBVQ

19 сен 13

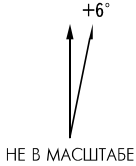
B-4

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

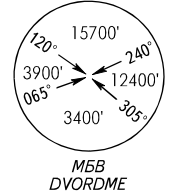
GABALA Twr 133.900 130.900 BAKU Acc Sector WEST 129.000	Эшелон перех: FL060 Высота перех: 4000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
---	--	--------------------------------------

ED 1B, LUSAL 1B

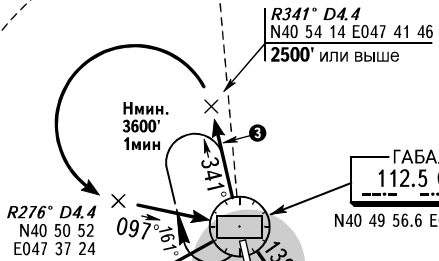
ГОРНЫЙ



- 1 Полеты восточнее R350° QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты севернее дуги D11.0 QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.



3 Мин. градиент набора 3.5%
Vпр. макс. 190 КТ.



ГАБАЛА
112.5 QBL
N40 49 56.6 E047 43 05.8

ЕВЛАХ
409 ED
N40 36 24 E047 11 00
FL080

LUSAL
N40 35 00 E047 57 00
FL080 или выше

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ED 1B	С МПУ 341° набор до D4.4 QBL 2500' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL060, ПРАВЫЙ разворот МПУ 235° на ОПРС ED.	D4.4 QBL 2500' или выше, ОПРС ED FL080.
LUSAL 1B	С МПУ 341° набор до D4.4 QBL 2500' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME QBL, набор в зоне ожидания FL060, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 138° на LUSAL.	D4.4 QBL 2500' или выше, LUSAL FL080 или выше.

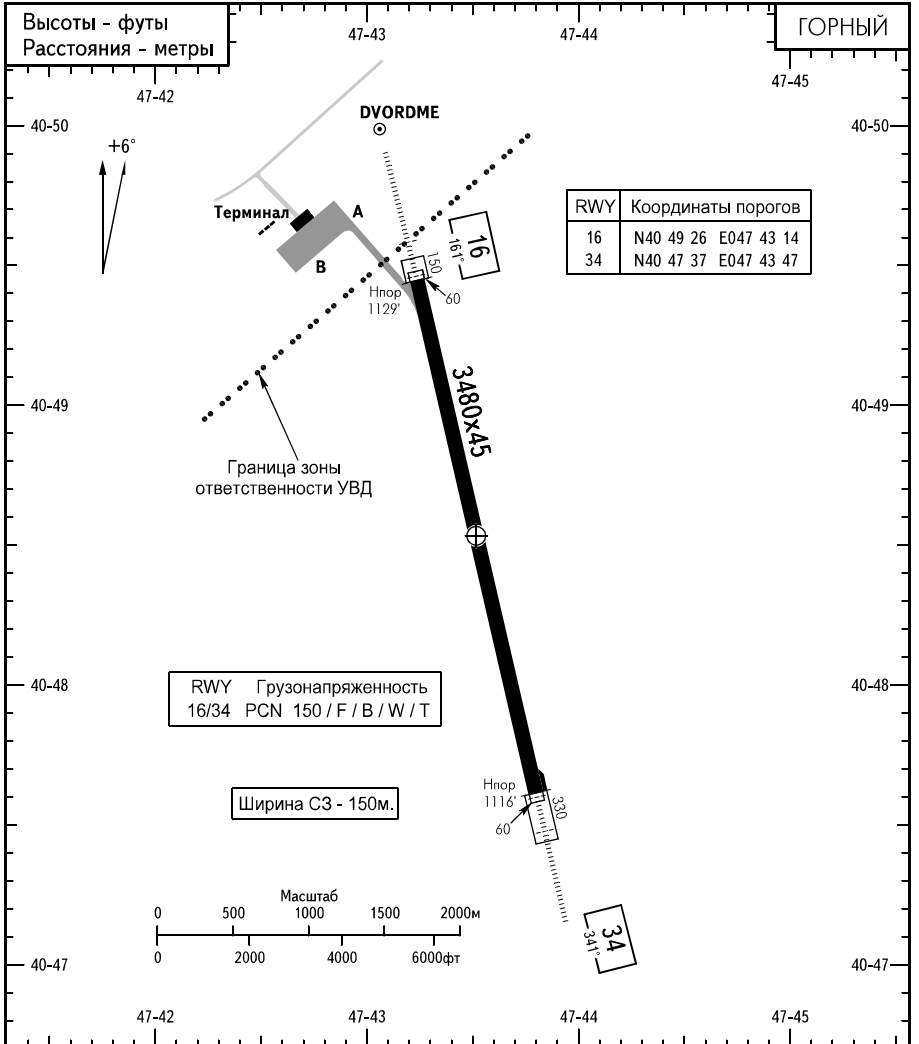
ATIS 126.600 анг
 GABALA Twr 133.900 130.900

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

КТА: N40 48 32 E047 43 31

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

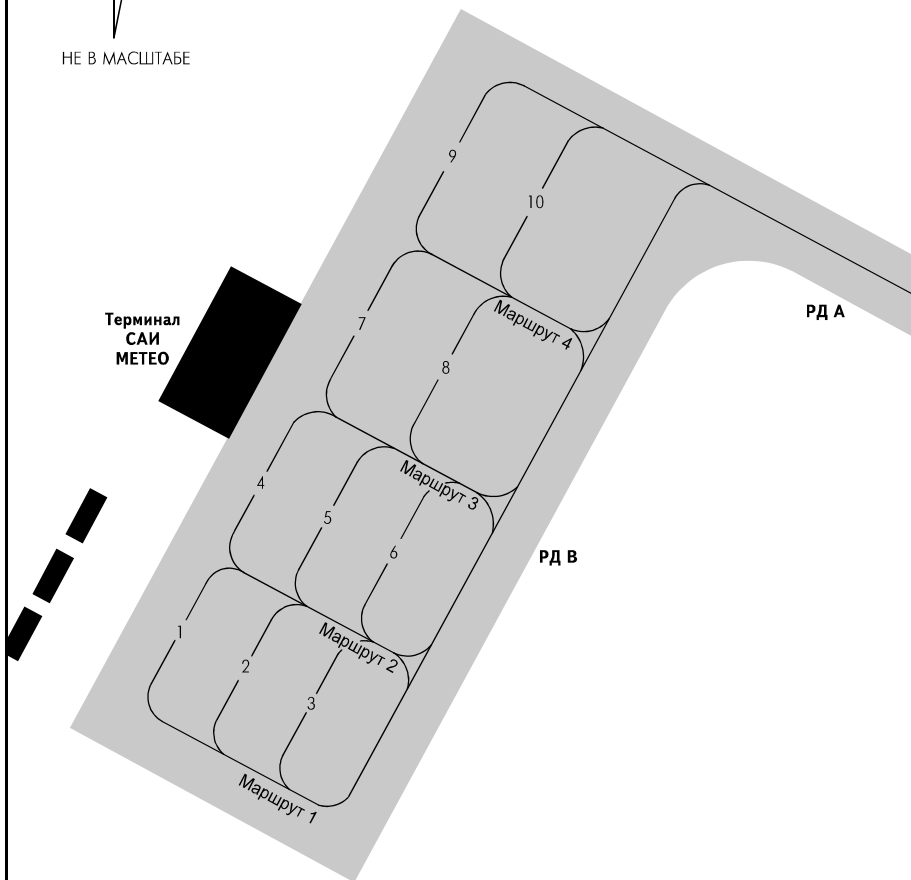
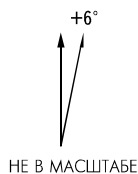
Наэр. 1129'



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
18	HIRL(60m) CL(30m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	3480m	3810m	3540m	3480m
36	HIRL(60m) CL(30m) ALSF-II TDZ PAPI-L (3°00') RVR	3480m	3630m	3540m	3480m

TAKE-OFF MINIMA						
RWY 18/36						
ACFT CAT	LVP in operation			RL	RCLM	NIL
	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL			
A, B	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C	150m	200m	250m			
D	200m	250m	300m			

КООРДИНАТЫ WGS - 84



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
А, В	асф.бетон	PCN 150 / F / B / W / T	23м

Перрон асф.бетон PCN 150 / F / B / W / T

МС 1-6 для ВС КАТ D и ниже
МС 7-10 для грузовых ВС

МС	Координаты		
1	N40 49 34.16	E047 42 38.90	
2	N40 49 33.05	E047 42 40.18	
3	N40 49 31.93	E047 42 41.44	
4	N40 49 36.41	E047 42 42.33	
5	N40 49 35.29	E047 42 43.59	
6	N40 49 34.18	E047 42 44.86	
7	N40 49 38.71	E047 42 46.25	
8	N40 49 37.28	E047 42 47.88	
9	N40 49 41.17	E047 42 49.99	
10	N40 49 39.74	E047 42 51.63	

GABALA Twr 133.900 130.900

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

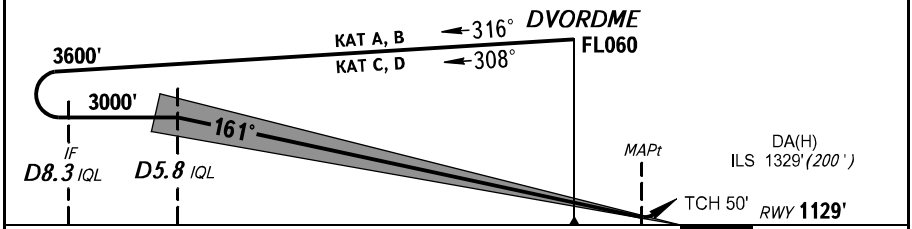
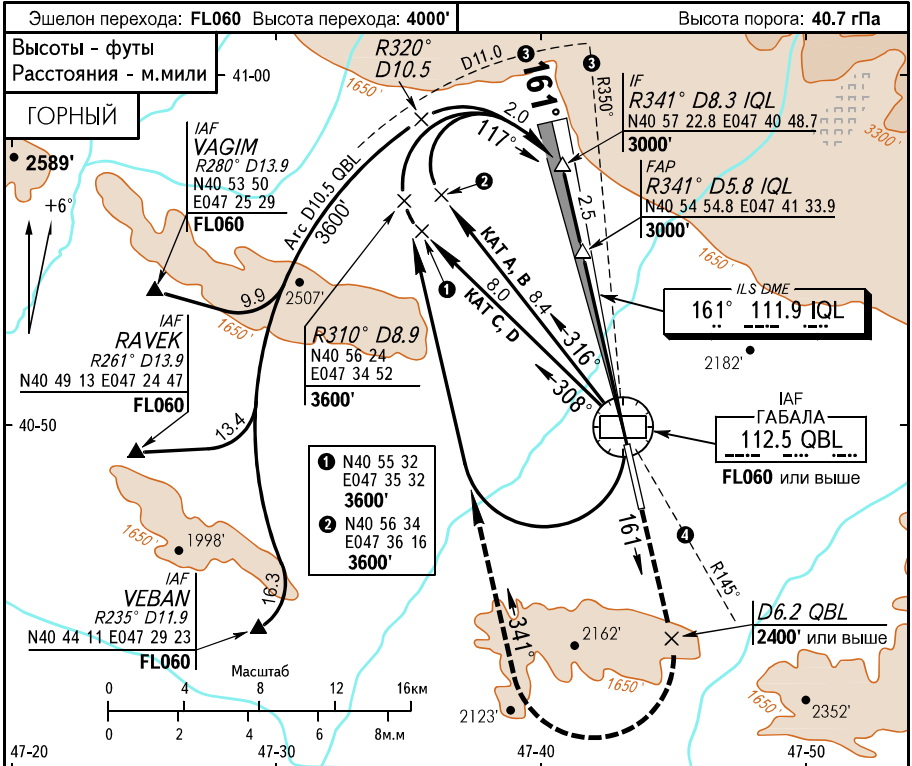
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

CAT II/I ILS DME RWY 16

KPM 111.9 IQL

МБВ DVORDME

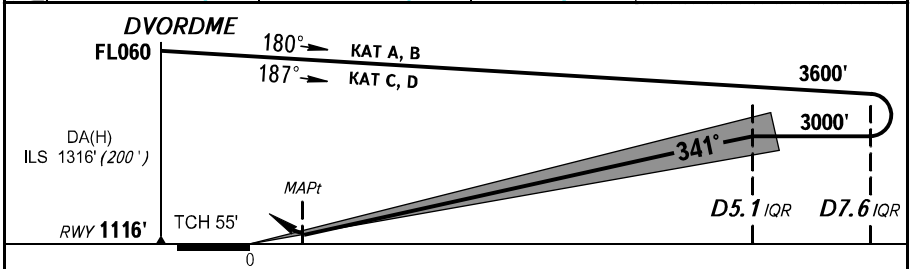
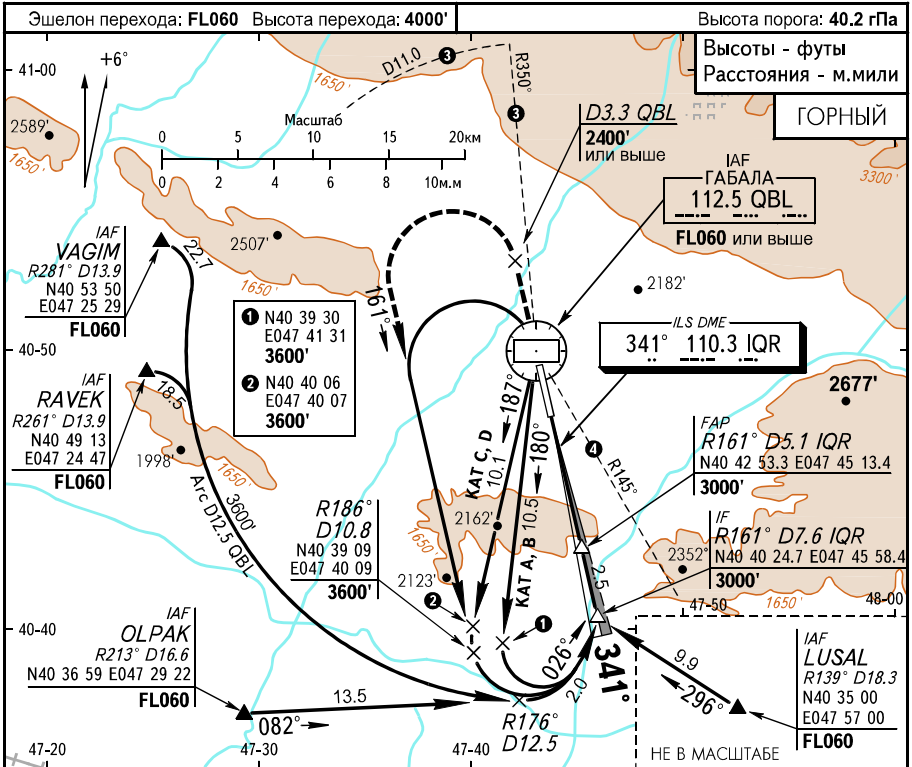
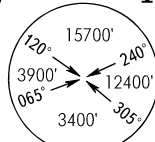
Наэр. 1129' Нпор. 1129'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 161° 2400' или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 341° с набором 3600', далее по схеме захода.
При уходе на второй круг Упр.макс. 220 КТ, минимальный градиент набора 4.0%.

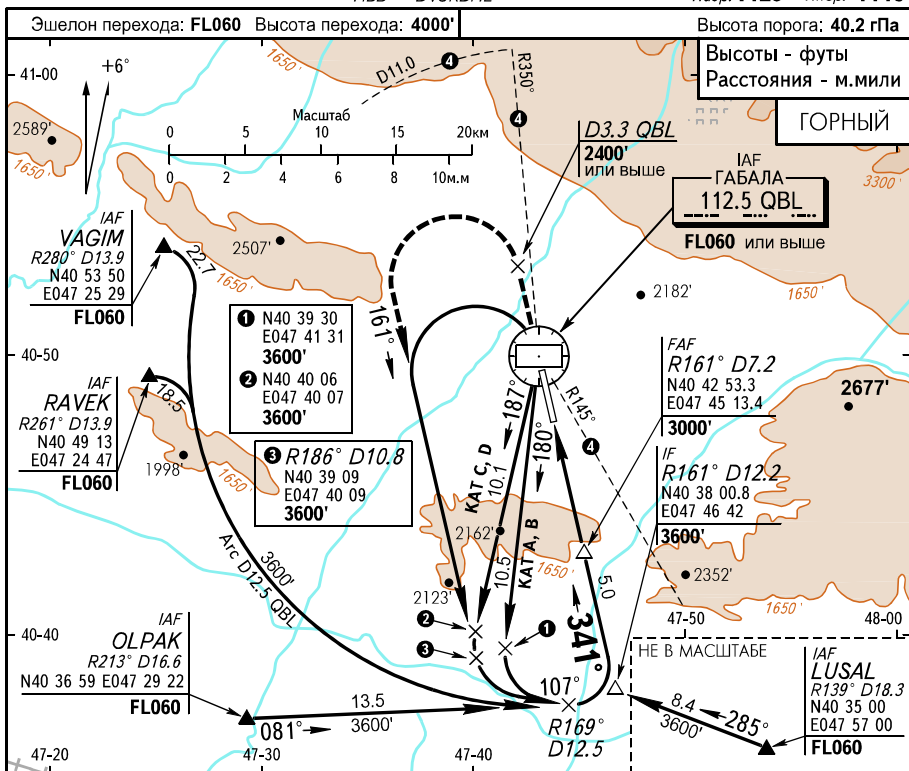
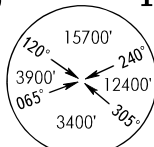
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 16				CIRCLE-TO-LAND			ВНИМАНИЕ При выполнении захода полеты восточнее R350°-145° QBL и севернее дуги D11.0 QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
	DH	FULL	TDZ or Cl out	ALS out				
A, B					160m	210m	1600m	
C	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	VIS 1200m	270m	370m	3000m	
D					450m	550m	5000m	
W km/h			150	200	250	300		
ILS GS 3°00'			2.2	2.9	3.6	4.4		

МББ DVORDME

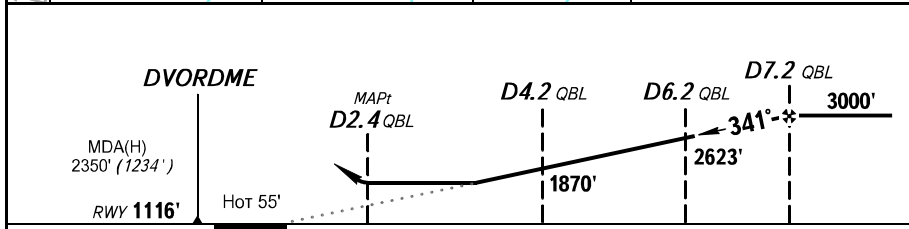


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 341° 2400' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 161° с набором 3600', далее по схеме захода.
При уходе на второй круг Vпр. макс. 220 КТ, минимальный градиент набора 4.0%.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 34				CIRCLE-TO-LAND			ВНИМАНИЕ При выполнении захода полеты восточнее R350°-145° QBL и севернее дуги D11.0 QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
A, B	DH	FULL	TDZ or Cl out	ALS out	160m	210m	1600m	
C	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	VIS 1200m	270m	370m	3000m	
D					450m	550m	5000m	
W km/h				150	200	250	300	
ILS GS 3°00'				2.2	2.9	3.6	4.4	



- 1 N40 39 30 E047 41 31 3600'
- 2 N40 40 06 E047 40 07 3600'
- 3 R186° D10.8 N40 39 09 E047 40 09 3600'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 341° 2400' или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 161° с набором 3600', далее по схеме захода.
При уходе на второй круг Vпр.макс. 220 КТ.

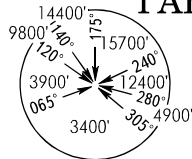
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 34		CIRCLE-TO-LAND			4 ВНИМАНИЕ При выполнении захода полеты восточнее R350°-145° QBL и севернее дуги D11.0 QBL - ЗАПРЕЩЕНЫ.
	VORDME		MDH	CEIL	VIS	
A, B	MDH	ALS out	160m	210m	1600m	
C	380m	VIS 2000m / VIS 2800m	270m	370m	3000m	
D		VIS 3600m / VIS 4400m	450m	550m	5000m	
		VIS 4000m / VIS 4800m				
W km/h		150 200 250 300				
Descent grad 6.1%		2.5 3.4 4.2 5.1				

GABALA Twr **133.900 130.900**

ГАБАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

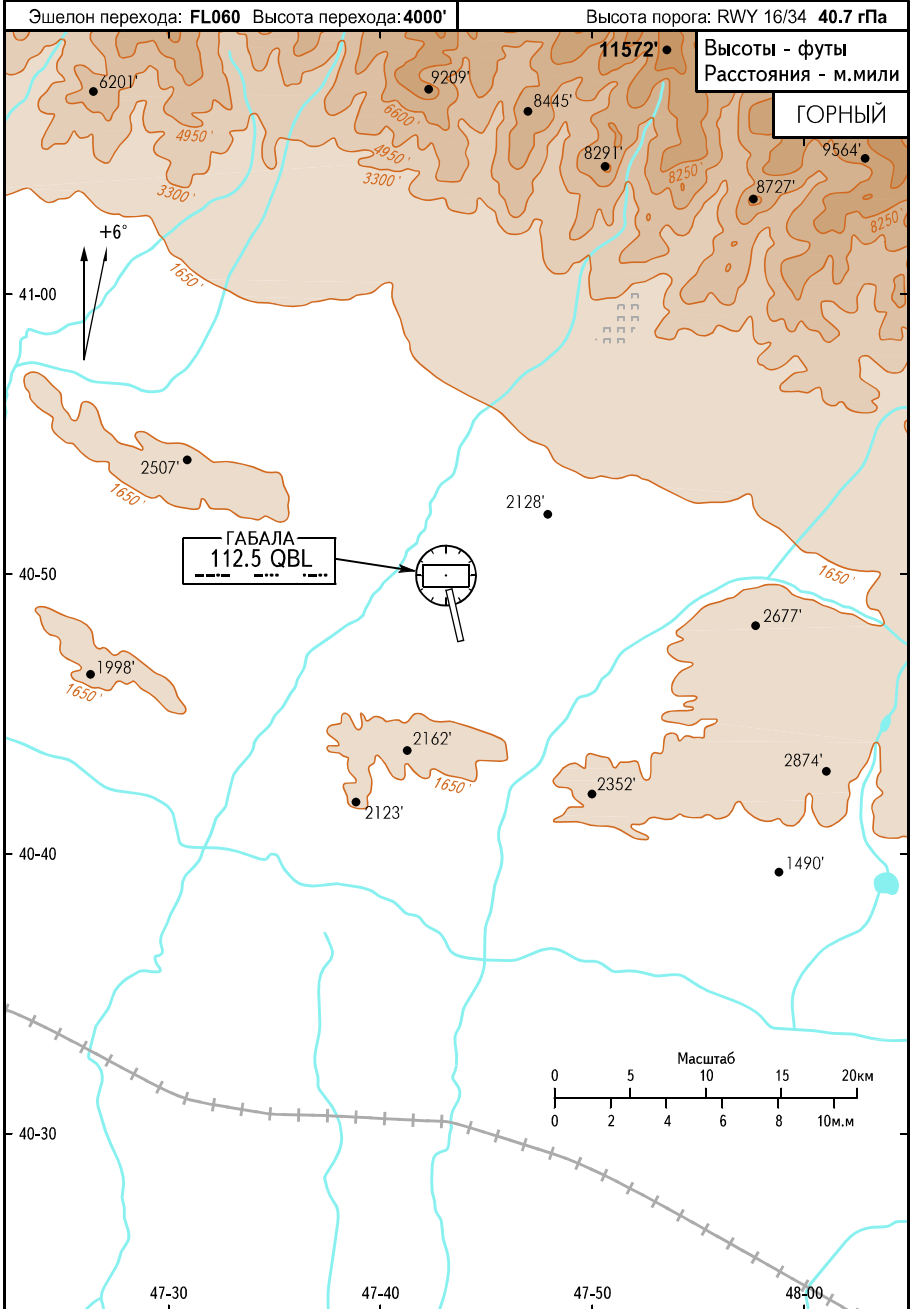
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

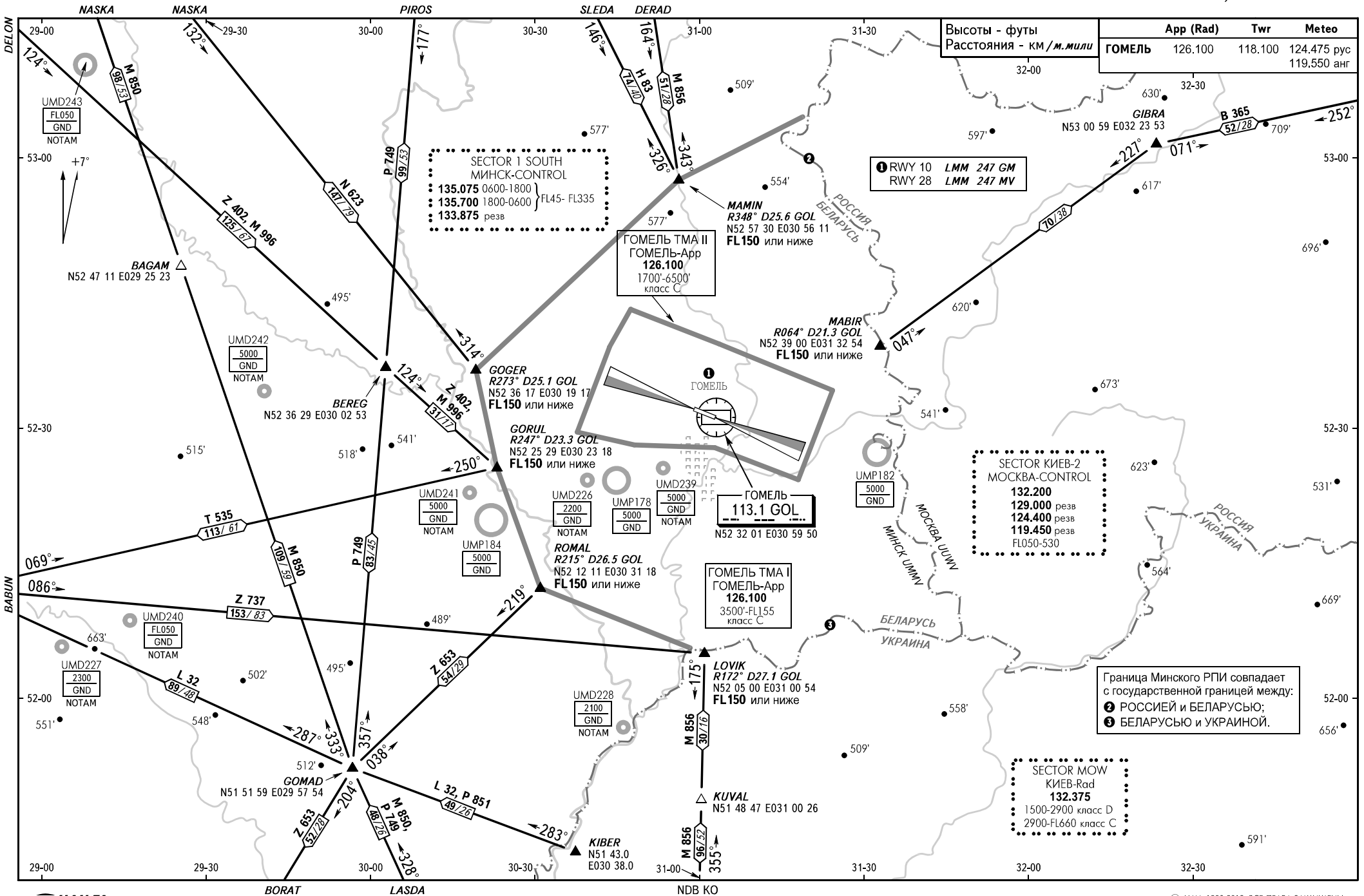
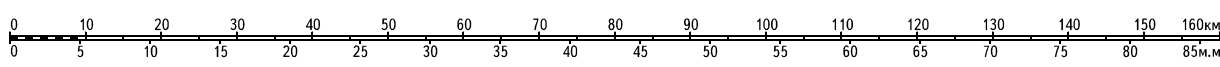
VISUAL RWY 16/34



МББ DVORDME

Наэр. **1129'**





Высоты - футов
Расстояния - км/м.мили

	App (Rad)	Twr	Meteo
ГОМЕЛЬ	126.100	118.100	124.475 рус 119.550 анг

SECTOR 1 SOUTH
МИНСК-CONTROL
: 135.075 0600-1800
: 135.700 1800-0600 } FL45- FL335
: 133.875 резв

SECTOR КИЕВ-2
МОСКВА-CONTROL
: 132.200
: 129.000 резв
: 124.400 резв
: 119.450 резв
: FLO50-530

SECTOR MOW
КИЕВ-Rad
: 132.375
: 1500-2900 класс D
: 2900-FL660 класс C

1 RWY 10 LMM 247 GM
RWY 28 LMM 247 MV

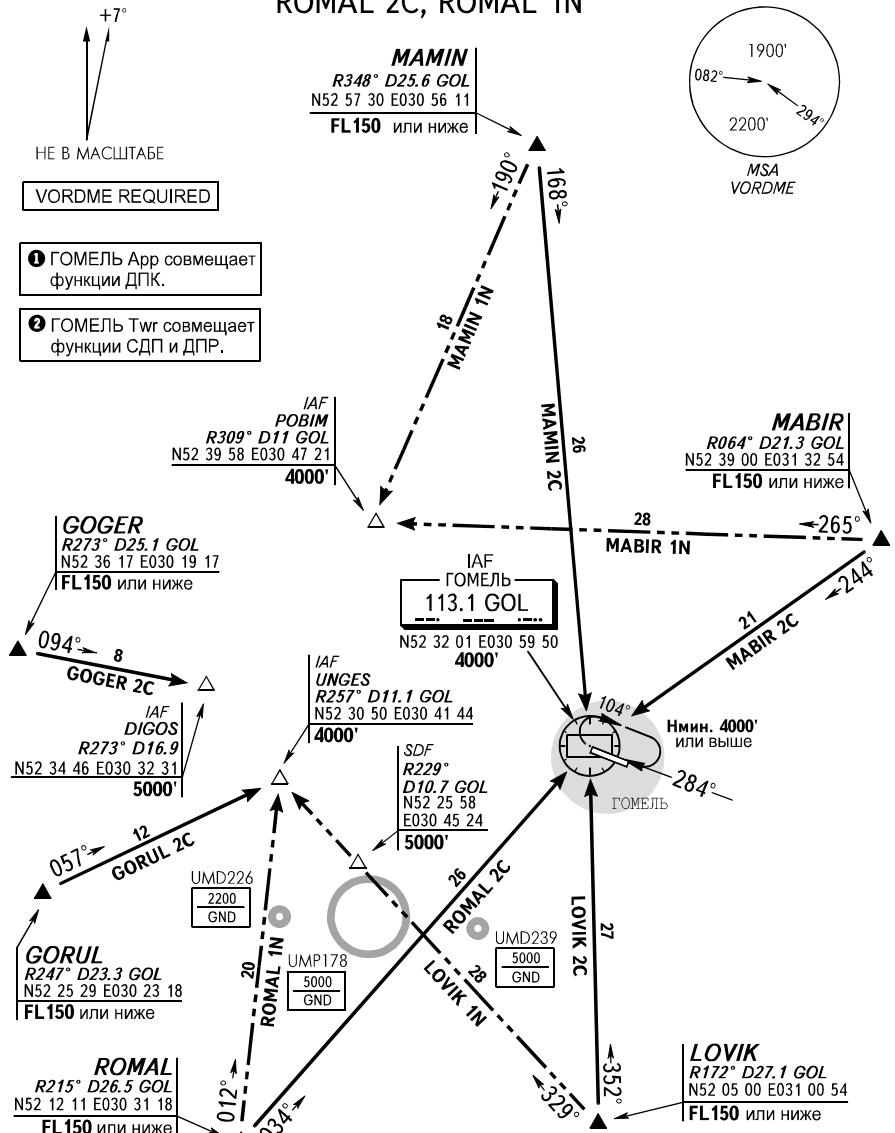
ГОМЕЛЬ
113.1 GOL
N52 32 01 E030 59 50

ГОМЕЛЬ ТМА I
ГОМЕЛЬ-App
126.100
3500'-FL155
класс C

Граница Минского РПИ совпадает с государственной границей между:
1 РОССИЕЙ и БЕЛАРУСЬЮ;
2 БЕЛАРУСЬЮ и УКРАИНОЙ.

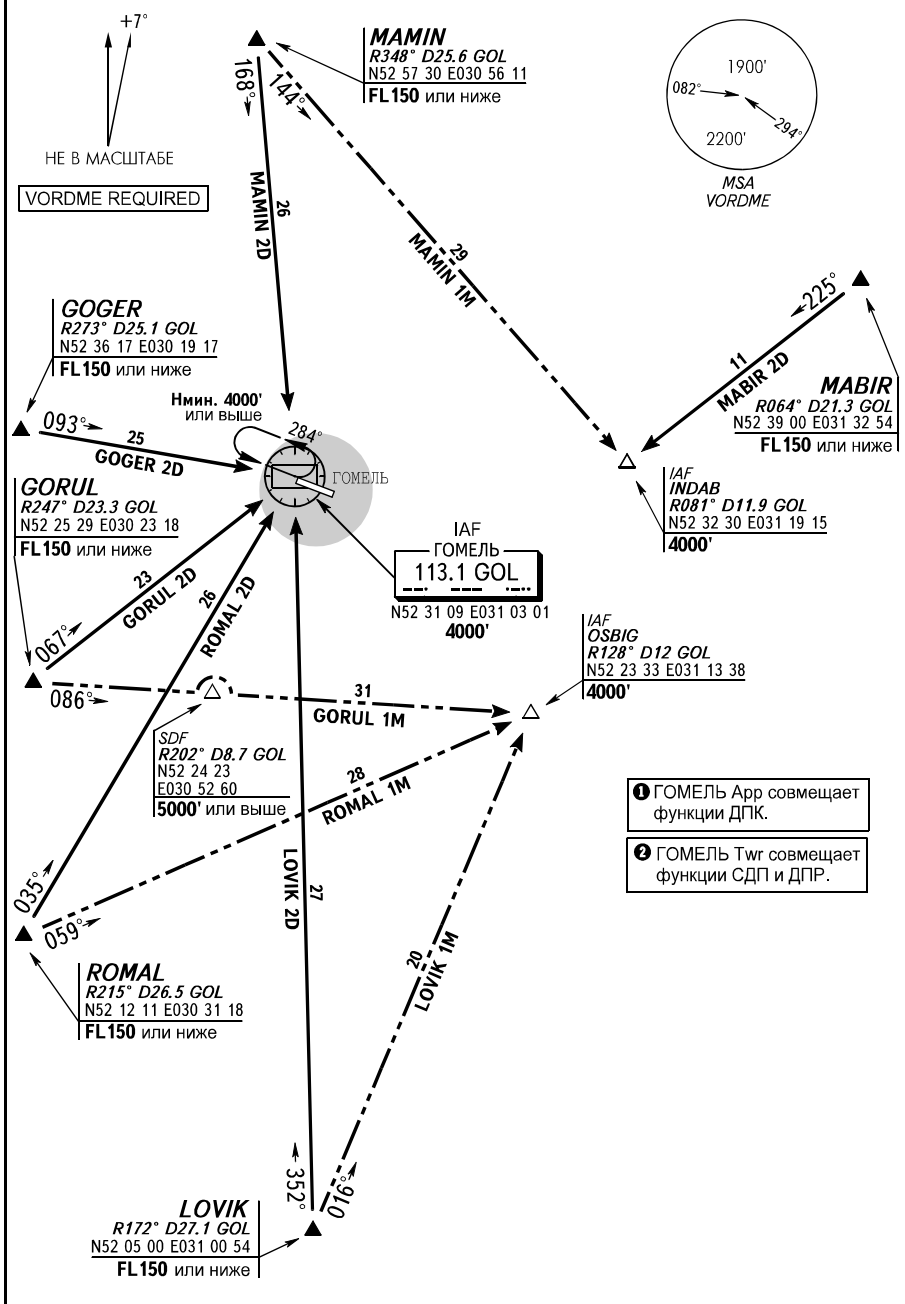
ГОМЕЛЬ App ❶ 126.100	Trans level: By ATC	Высоты - футы
ГОМЕЛЬ Twr ❷ 118.100	Trans alt: 6000'	Расстояния - м.мили

**GOGER 2C, GORUL 2C, LOVIK 2C, LOVIK 1N,
MABIR 2C, MABIR 1N, MAMIN 2C, MAMIN 1N,
ROMAL 2C, ROMAL 1N**



ГОМЕЛЬ App ① 126.100	Trans level: By ATC	Высоты - футов
ГОМЕЛЬ Twr ② 118.100	Trans alt: 6000'	Расстояния - м.мили

GOGER 2D, GORUL 2D, GORUL 1M, LOVIK 2D, LOVIK 1M, MABIR 2D, MAMIN 2D, MAMIN 1M, ROMAL 2D, ROMAL 1M



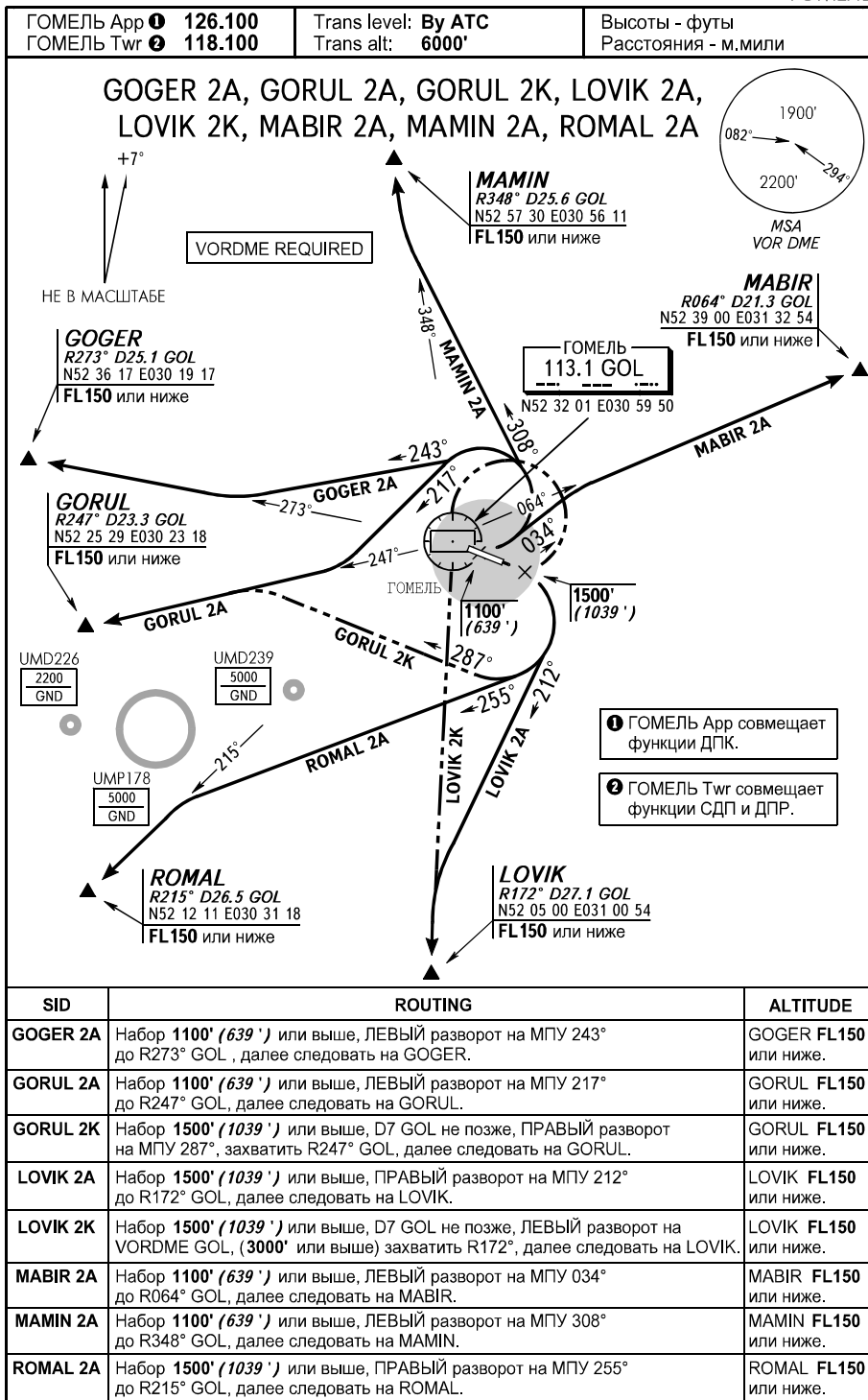
DEPARTURE ROUTES

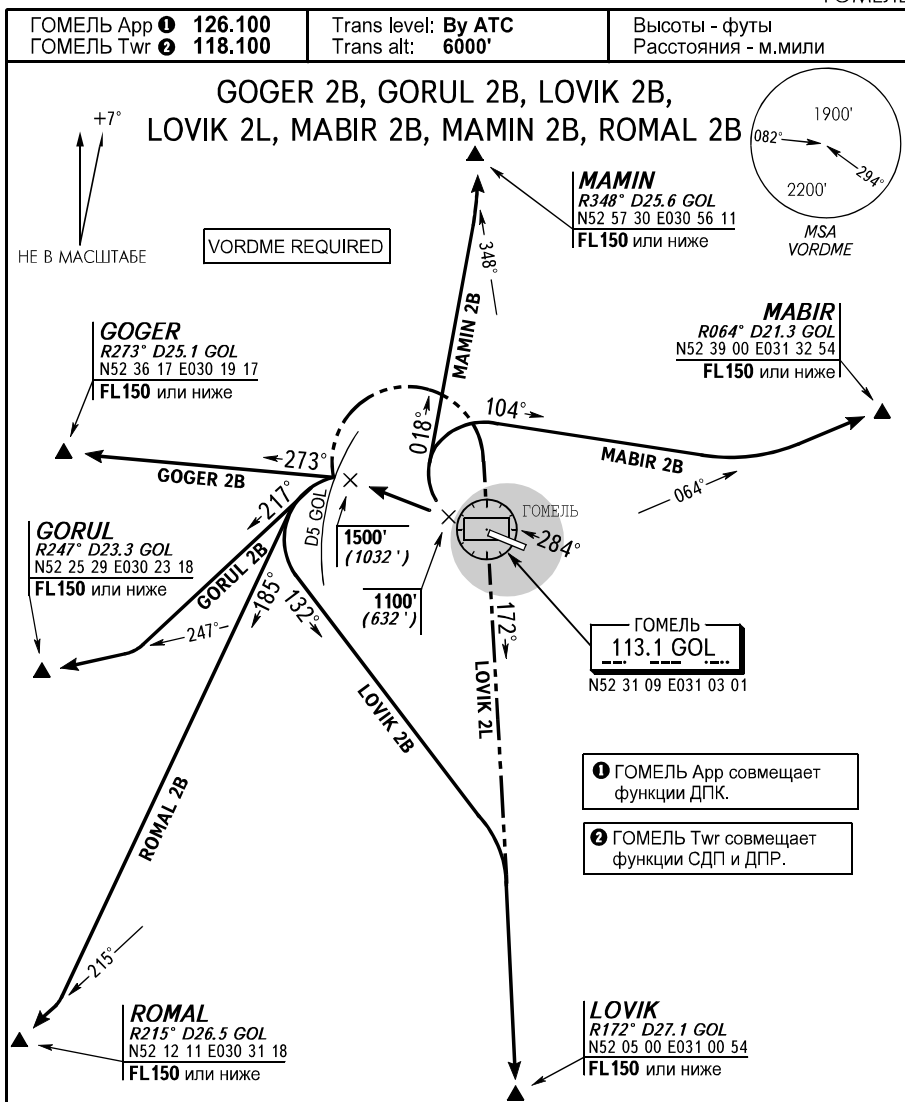
RWY 10

STAR	ROUTING	ALTITUDE
GOGER 2C	От GOGER МПУ 094° на DIGOS (IAF).	DIGOS (IAF) 5000' .
GORUL 2C	От GORUL МПУ 057° на UNGES (IAF).	UNGES (IAF) 4000' .
LOVIK 2C	От LOVIK R172° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
LOVIK 1N	От LOVIK МПУ 329° на UNGES (IAF).	UNGES (IAF) 4000' .
MABIR 2C	От MABIR R064° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
MABIR 1N	От MABIR МПУ 265° на POBIM (IAF).	POBIM (IAF) 4000' .
MAMIN 2C	От MAMIN R348° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
MAMIN 1N	От MAMIN МПУ 190° на POBIM (IAF).	POBIM (IAF) 4000' .
ROMAL 2C	От ROMAL R215° GOL на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
ROMAL 1N	От ROMAL МПУ 012° на UNGES (IAF).	UNGES (IAF) 4000' .

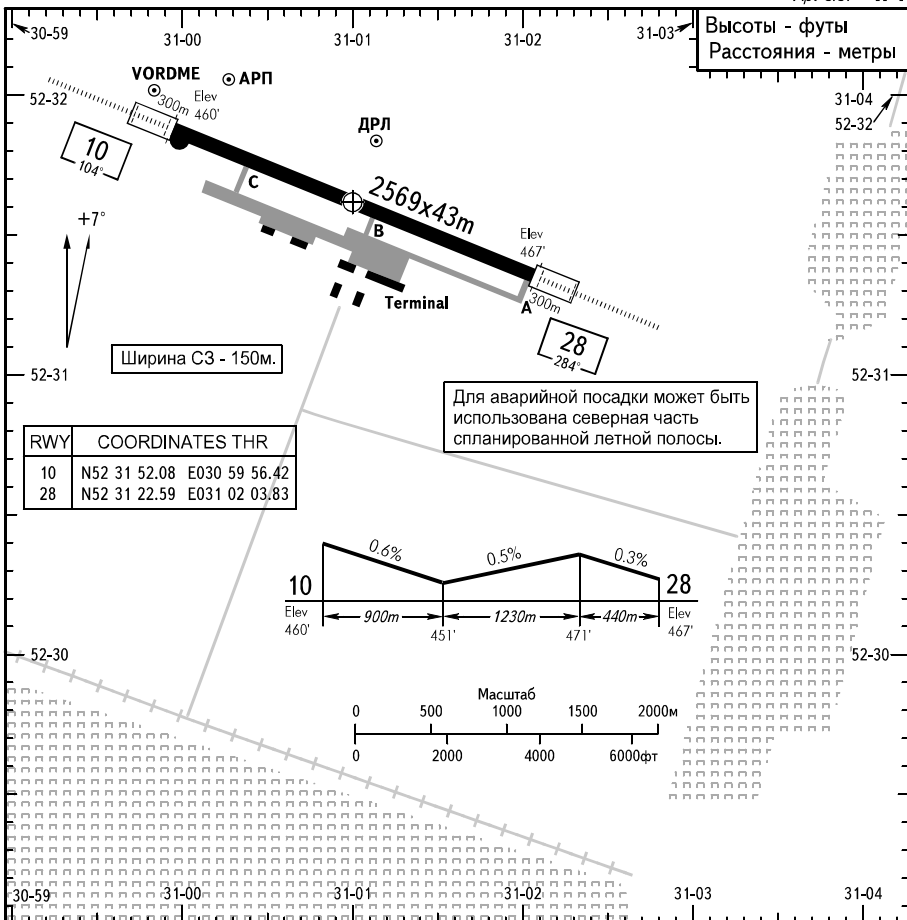
RWY 28

STAR	ROUTING	ALTITUDE
GOGER 2D	От GOGER R273° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
GORUL 2D	От GORUL R247° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
GORUL 1M	От GORUL МПУ 086° на OSBIG (IAF).	OSBIG (IAF) 4000' .
LOVIK 2D	От LOVIK R172° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
LOVIK 1M	От LOVIK МПУ 016° GOL на OSBIG (IAF).	OSBIG (IAF) 4000' .
MABIR 2D	От MABIR МПУ 225° на INDAB (IAF).	INDAB (IAF) 4000' .
MAMIN 2D	От MAMIN R348° GOL на VORDME GOL (IAF)	GOL (IAF) 4000' .
MAMIN 1M	От MAMIN МПУ 144° на INDAB (IAF).	INDAB (IAF) 4000' .
ROMAL 2D	От ROMAL R215° GOL, далее на VORDME GOL (IAF).	GOL (IAF) 4000' .
ROMAL 1M	От ROMAL МПУ 059° GOL на OSBIG (IAF).	OSBIG (IAF) 4000' .





SID	ROUTING	ALTITUDE
GOGER 2B	Набор 1500' (1032') или выше, ЛЕВЫЙ разворот до R273° GOL, далее на GOGER.	GOGER FL150 или ниже.
GORUL 2B	Набор 1500' (1032') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 217° до R247° GOL, далее на GORUL.	GORUL FL150 или ниже.
LOVIK 2B	Набор 1500' (1032') или выше, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 132° до R172° GOL, далее на LOVIK.	LOVIK FL150 или ниже.
LOVIK 2L	Набор 1500' (1032') или выше, D5 GOL не позже, ПРАВЫЙ разворот на VORDME GOL (3000' или выше) до R172° GOL, далее на LOVIK.	LOVIK FL150 или ниже.
MABIR 2B	Набор 1100' (632') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 104° до R064° GOL, далее на MABIR.	MABIR FL150 или ниже.
MAMIN 2B	Набор 1100' (632') или выше, ПРАВЫЙ разворот МПУ 018° до R348° GOL, далее на MAMIN.	MAMIN FL150 или ниже.
ROMAL 2B	Набор 1500' (1032') или выше, D5 GOL не позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 185° до R215° GOL, далее на ROMAL.	ROMAL FL150 или ниже.



RWY	COORDINATES THR
10	N52 31 52.08 E030 59 56.42
28	N52 31 22.59 E031 02 03.83

RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
10	HIRL (60m) HIALS PAPI-L (2°40')	2569m	2869m	2569m	2569m
28					

TAKE-OFF MINIMA					
ACFT CAT	RWY 10/28				
	LVP in operation		RL	RCLM	NIL
	RL+RCLM	RCLM (Day only)				day	day
A, B	250m	300m	400m	400m	500m
C	250m	300m			
D	300m	400m			

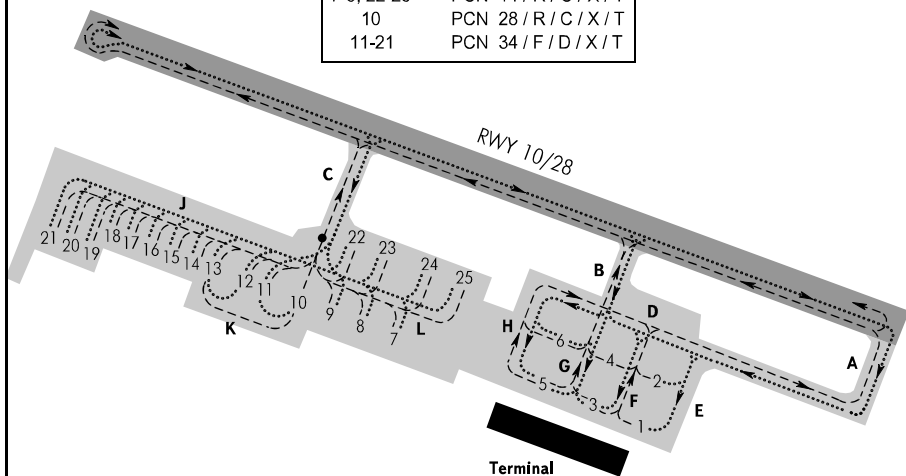
+7°



HE B МАССІТАЖЕ

TWY	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
A	asphalt-concrete	PCN 53 / F / D / X / T	31m
B	asphalt-concrete	PCN 41 / F / D / X / T	31m
C	asphalt-concrete	PCN 41 / F / D / X / T	31m

STANDS	STRENGTH
1-4, 6	PCN 52 / F / D / X / T
5	PCN 46 / F / D / X / T
7-9, 22-25	PCN 14 / R / C / X / T
10	PCN 28 / R / C / X / T
11-21	PCN 34 / F / D / X / T



STANDS	COORDINATES
1	N52 31 24.41 E031 01 10.18
2	N52 31 26.18 E031 01 11.28
3W	N52 31 25.76 E031 01 04.33
3E	N52 31 25.21 E031 01 06.71
4W	N52 31 27.53 E031 01 05.43
4E	N52 31 26.98 E031 01 07.81
5W	N52 31 27.04 E031 00 58.43
5E	N52 31 26.49 E031 01 00.81
6W	N52 31 28.81 E031 00 59.53
6E	N52 31 28.26 E031 01 01.91
7	N52 31 30.36 E031 00 44.63
8	N52 31 30.75 E031 00 42.90
9	N52 31 31.16 E031 00 41.15
10S	N52 31 30.87 E031 00 37.92
10N	N52 31 32.42 E031 00 38.84
11S	N52 31 31.62 E031 00 34.79
11N	N52 31 33.15 E031 00 35.71
12S	N52 31 32.32 E031 00 31.80
12N	N52 31 33.85 E031 00 32.70
13S	N52 31 33.00 E031 00 28.91
13N	N52 31 34.52 E031 00 29.80
14	N52 31 34.55 E031 00 27.31
15	N52 31 35.72 E031 00 26.10
16	N52 31 36.06 E031 00 24.28
17	N52 31 36.28 E031 00 23.15
18	N52 31 36.48 E031 00 21.81
19	N52 31 37.16 E031 00 18.08
20	N52 31 38.32 E031 00 15.15
21	N52 31 38.46 E031 00 12.30
22	N52 31 32.20 E031 00 43.42
23	N52 31 31.79 E031 00 45.18
24	N52 31 31.40 E031 00 46.91
25	N52 31 30.99 E031 00 48.67

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ

- К Маршрут руления
- Точка запуска ВС

МС 1-6 Ил-76, Ту-154, В-737-800, Ту-204, Ту-214, Ту-134 и классом ниже
 МС 7-9, 22-25 Ан-24, Ан-26, Як-40 и классом ниже
 МС 10-13, 19-21 Ил-76, Ту-154, В-737-800, Ту-204, Ту-214, Ту-134 и классом ниже
 МС 14-18 Ан-2 и классом ниже

1. МС 3-6, 10-13 имеют двухстороннюю ориентацию.
2. ВС Ил-76, Ту-154, В-737-800, Ту-204, Ту-214, Ту-134 и классом ниже разрешается заруливание:
 на МС 10 через МС 11-13;
 на МС 11 через МС 10, 12, 13;
 на МС 12 через МС 10, 11, 13;
 на МС 13 через МС 10-12,
 при отсутствии на них ВС.
3. Установка ВС на МС 7-9, 14-18, 22-25 - буксировкой "хвостом вперед", на МС 19-21 буксировкой "хвостом вперед", либо на тяге собственных двигателей.

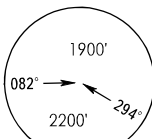
ГОМЕЛЬ App **1 126.100**
 ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

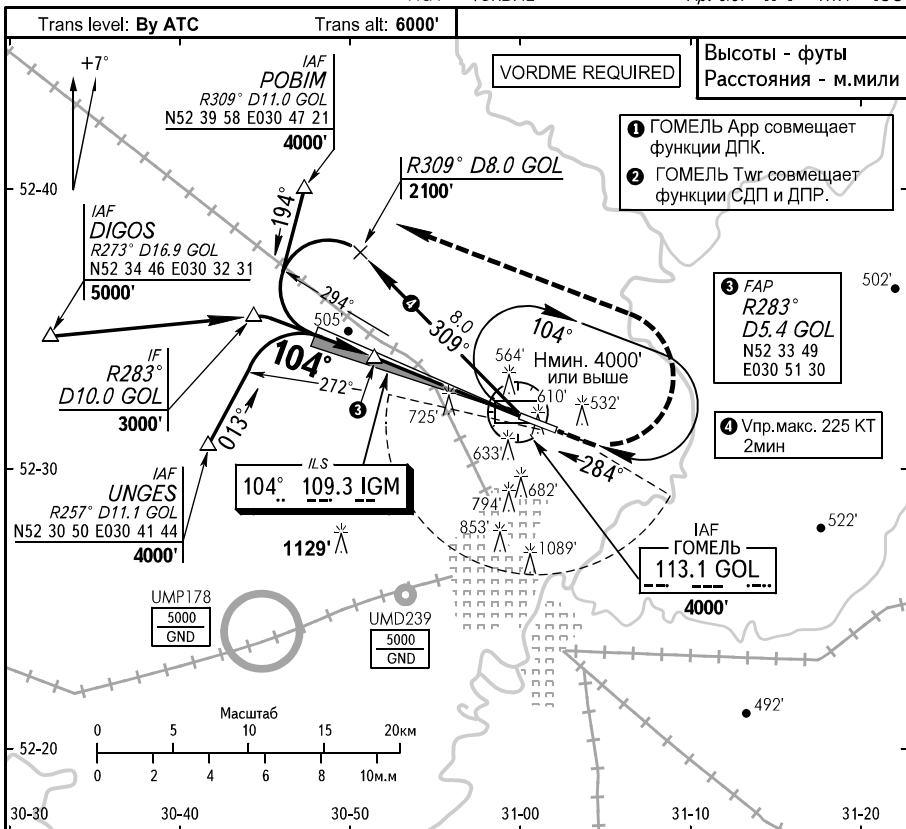
ILS RWY 10

LOC **109.3 IGM**



MSA VORDME

Apt elev **471'** RWY **460'**

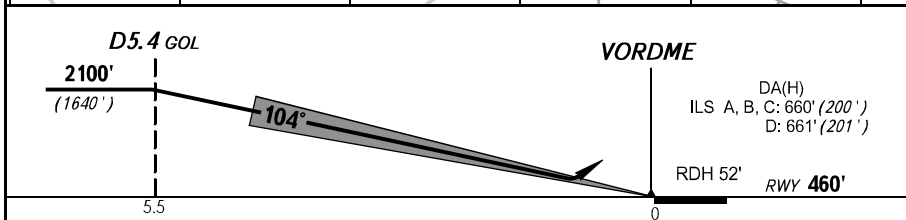


Высоты - футов
 Расстояния - м.мили

- 1 ГОМЕЛЬ App совмещает функции ДПК.
- 2 ГОМЕЛЬ Twr совмещает функции СДП и ДПК.

3 FAP
 R283°
 D5.4 GOL
 N52 33 49
 E030 51 30

4 Впр. макс. 225 КТ
 2мин



DA(H)
 ILS A, B, C: 660' (200')
 D: 661' (201')

RDH 52' RWY 460'

уход на второй круг: Набор 1100' (640') или выше на МПУ 104°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 2000' (1540') на POBIM (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10					CIRCLE-TO-LAND				
	ILS		ALS out			MDH	CEIL	VIS		
A	60m	VIS 800m	150	200	250	300	VIS 1200m	140m	190m	1600m
B								160m	210m	1600m
C								200m	300m	2400m
D								210m	310m	3600m

W km/h ILS GS 2°40' 1.9 2.6 3.3 3.9 Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.

ГОМЕЛЬ App **1 126.100**

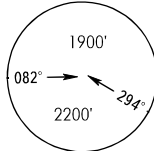
ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

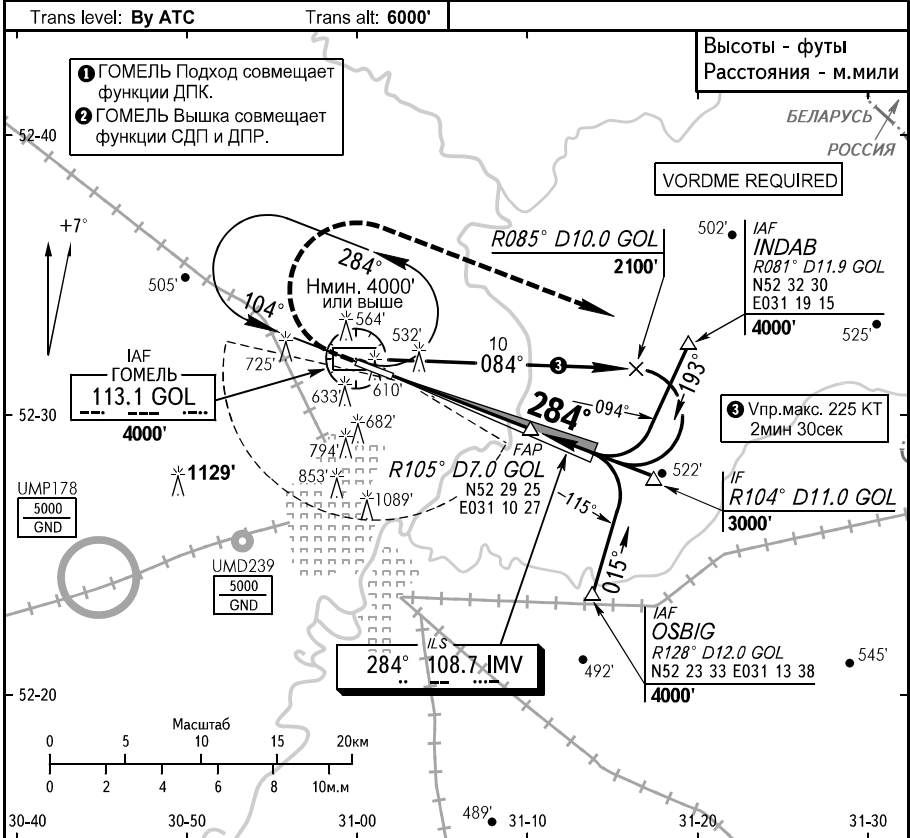
ILS RWY 28

LOC **108.7 IMV**



MSA VORDME

Apt elev **471'** RWY **467'**



- 1 ГОМЕЛЬ Подход совмещает функции ДПК.
- 2 ГОМЕЛЬ Вышка совмещает функции СДП и ДПР.

Высоты - футов
Расстояния - м.мили

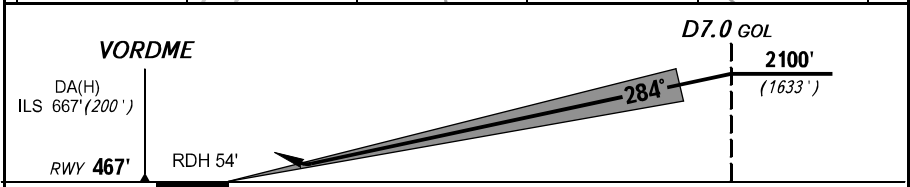
VORDME REQUIRED

БЕЛАРУСЬ
РОССИЯ

IAF INDAB
R081° D11.9 GOL
N52 32 30
E031 19 15
4000'

3 Vпр. макс. 225 КТ
2 мин 30 сек

IAF OSB/G
R128° D12.0 GOL
N52 23 33 E031 13 38
4000'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (633') или выше на МПУ 284°, ПРАВЫЙ разворот с набором 2000' (1533') на INDAB (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 28				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
A	DH	VIS 800m	ALS out	VIS 1200m	140m	190m	1600m
B					160m	210m	1600m
C					200m	300m	2400m
D					210m	310m	3600m

W km/h: 150, 200, 250, 300
ILS GS 2°40' 1.9, 2.6, 3.3, 3.9
Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.

ГОМЕЛЬ App **1 126.100**
 ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

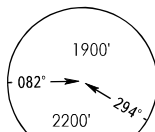
ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

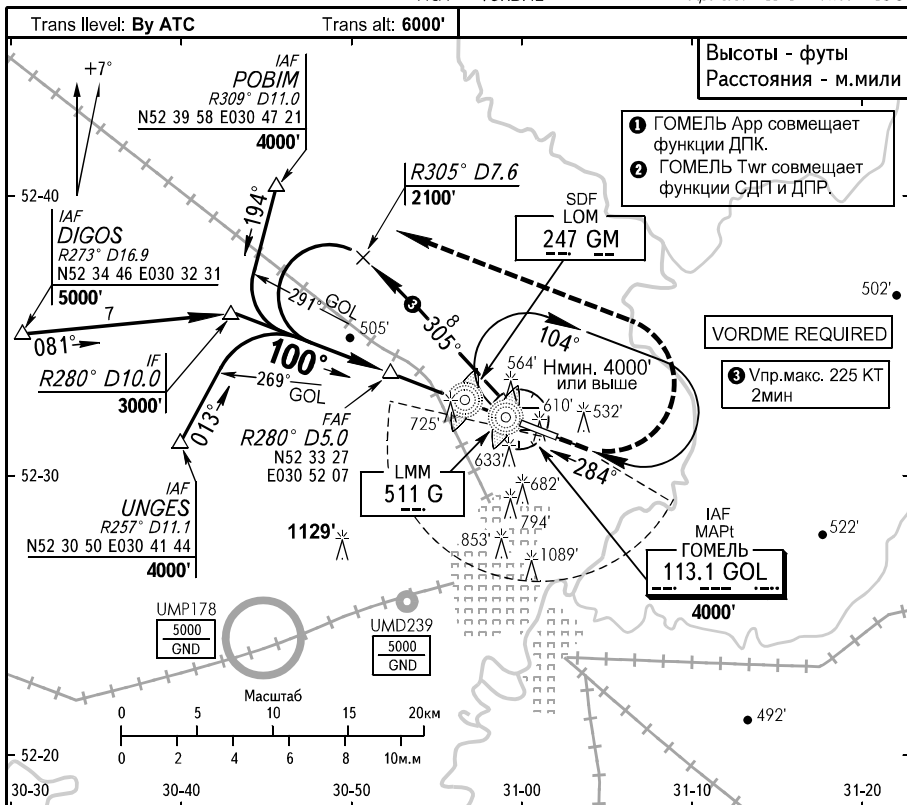
VOR RWY 10

VORDME **113.1 GOL**

Apt elev **471'** RWY **460'**



MSA VORDME

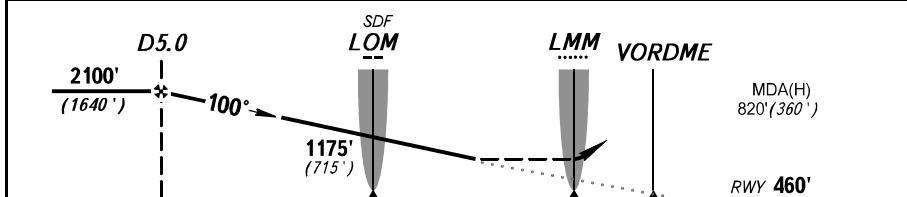


Высоты - футов
 Расстояния - м.мили

- 1 ГОМЕЛЬ App совмещает функции ДПК.
- 2 ГОМЕЛЬ Twr совмещает функции СДП и ДПР.

VORDME REQUIRED

- 3 Vпр. макс. 225 КТ
 2 мин



уход на второй круг: Набор 1100' (640') или выше на МПУ 100°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 2000' (1540') на POBIM (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS
A	110m	VIS 1600m	ALS out		140m	190m	1600m
B			VIS 2000m		160m	210m	1600m
C			VIS 2200m		200m	300m	2400m
D			VIS 2200m		210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.	
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at VOR							

ГОМЕЛЬ App **1 126.100**
 ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

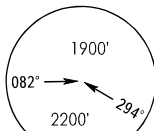
ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

VOR RWY 28

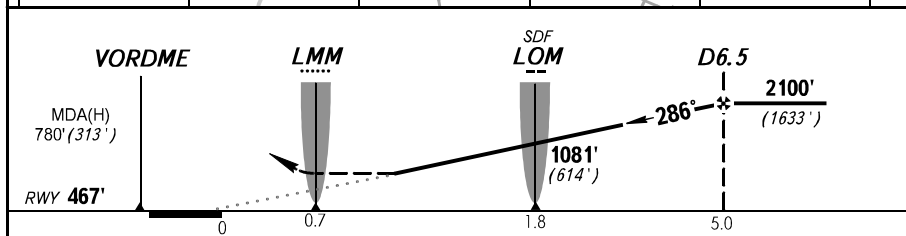
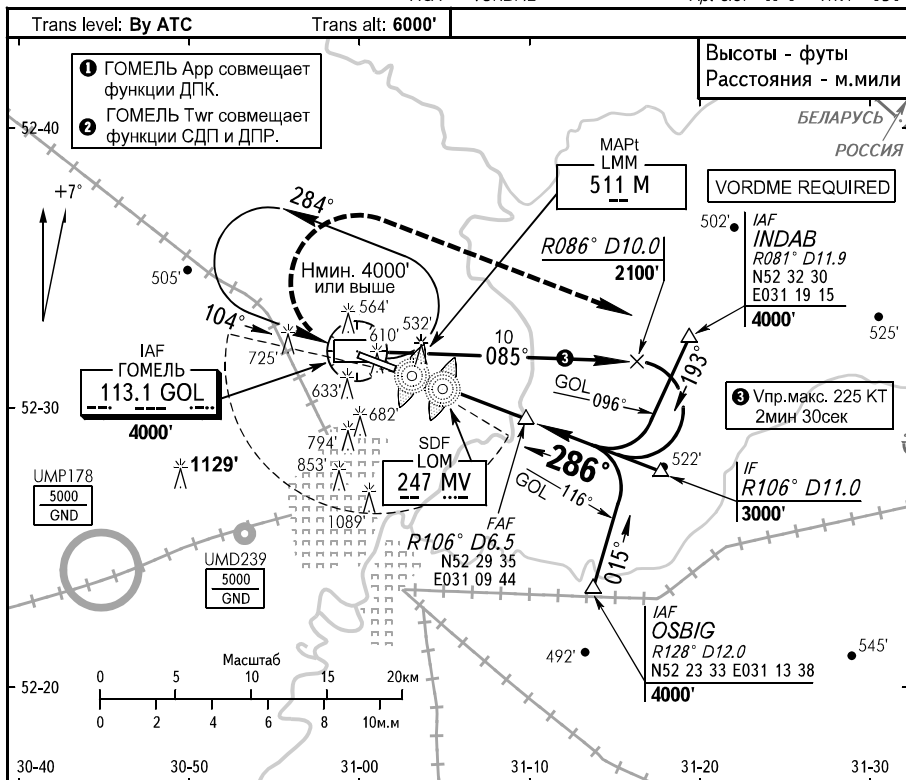
VOR **113.1 GOL**

Apt elev **471'** RWY **467'**



MSA VORDME

Apt elev **471'** RWY **467'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (633') или выше на МПУ 286°, ПРАВЫЙ разворот с набором 2000' (1533') на INDAB (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 28				CIRCLE-TO-LAND				
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS		
A	MDH		ALS out		140m	190m	1600m		
B	95m		VIS 1200m		VIS 1600m		160m	210m	1600m
C							200m	300m	2400m
D							210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.			
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4				
MAPt at LMM									

ГОМЕЛЬ App **1 126.100**

ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

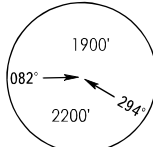
ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

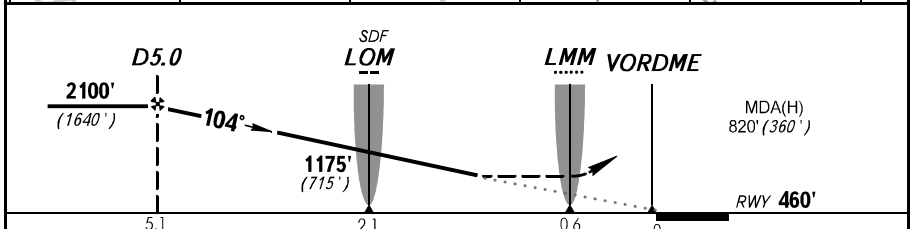
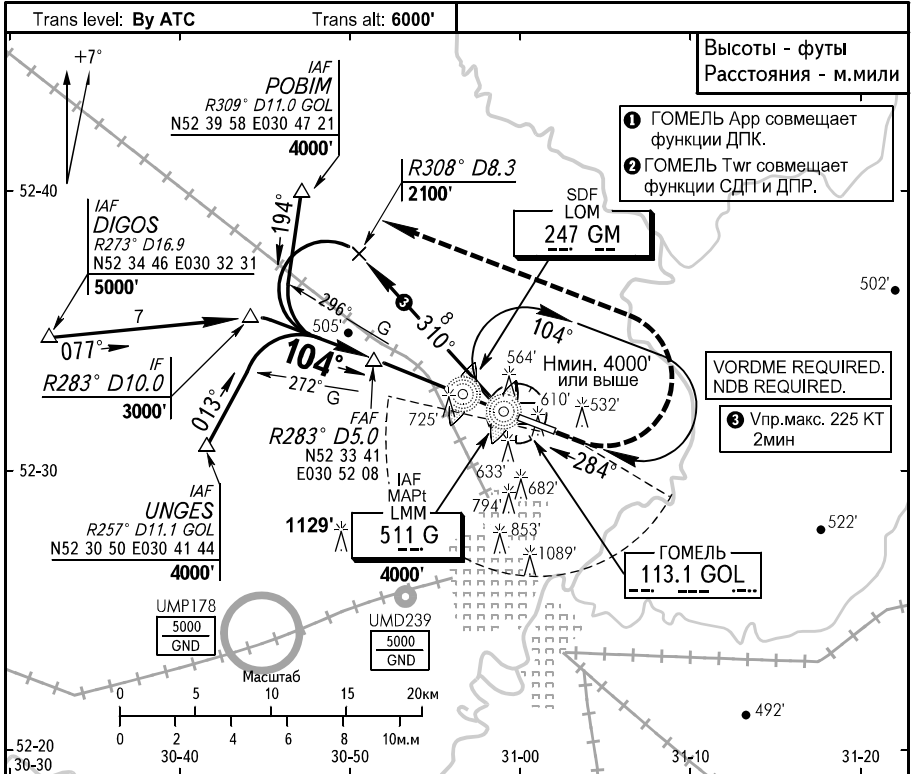
2 NDB RWY 10

LOM **247 GM**

Apt elev **471'** RWY **460'**



MSA VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (640') или выше на МПУ 104°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 2000' (1540') на POBIM (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A	110m	VIS 1600m	ALS out		140m	190m	1600m
B			VIS 2000m		160m	210m	1600m
C			VIS 2200m		200m	300m	2400m
D					210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.	
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

ГОМЕЛЬ App **1 126.100**
 ГОМЕЛЬ Twr **2 118.100**

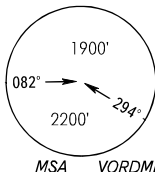
ГОМЕЛЬ, БЕЛАРУСЬ

ГОМЕЛЬ

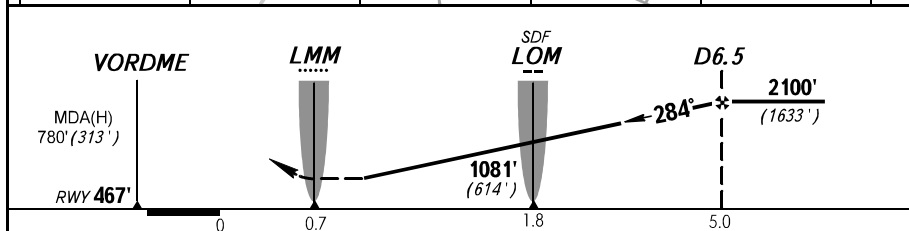
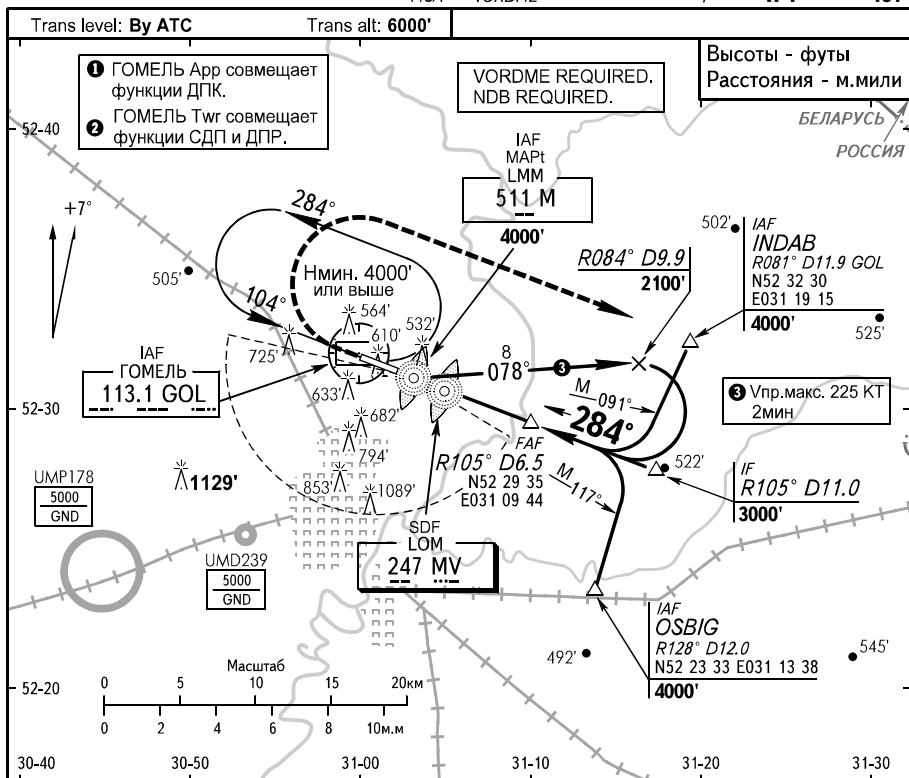
2 NDB RWY 28

NDB **247 MV**

Apt elev **471'** RWY **467'**



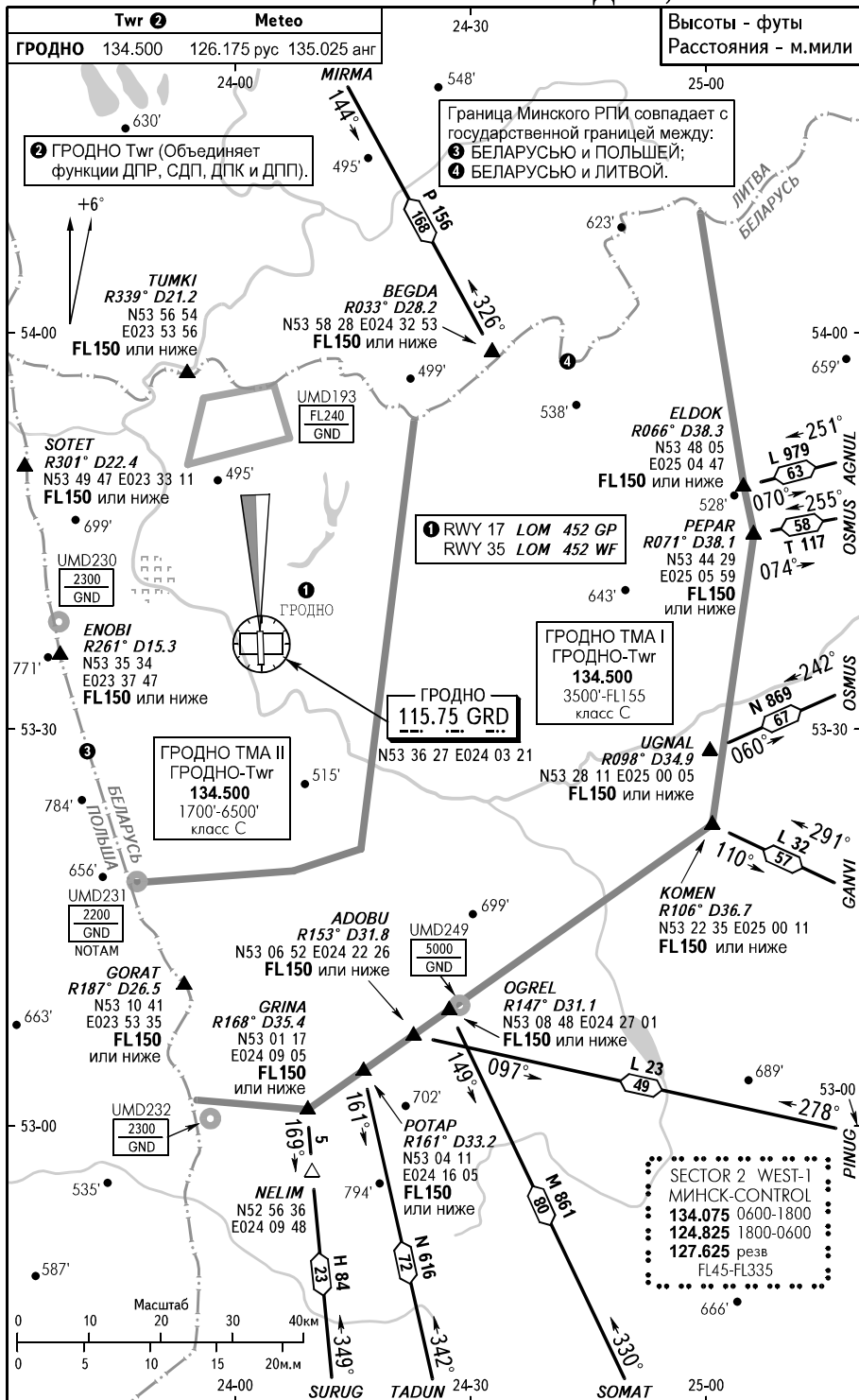
MSA VORDME



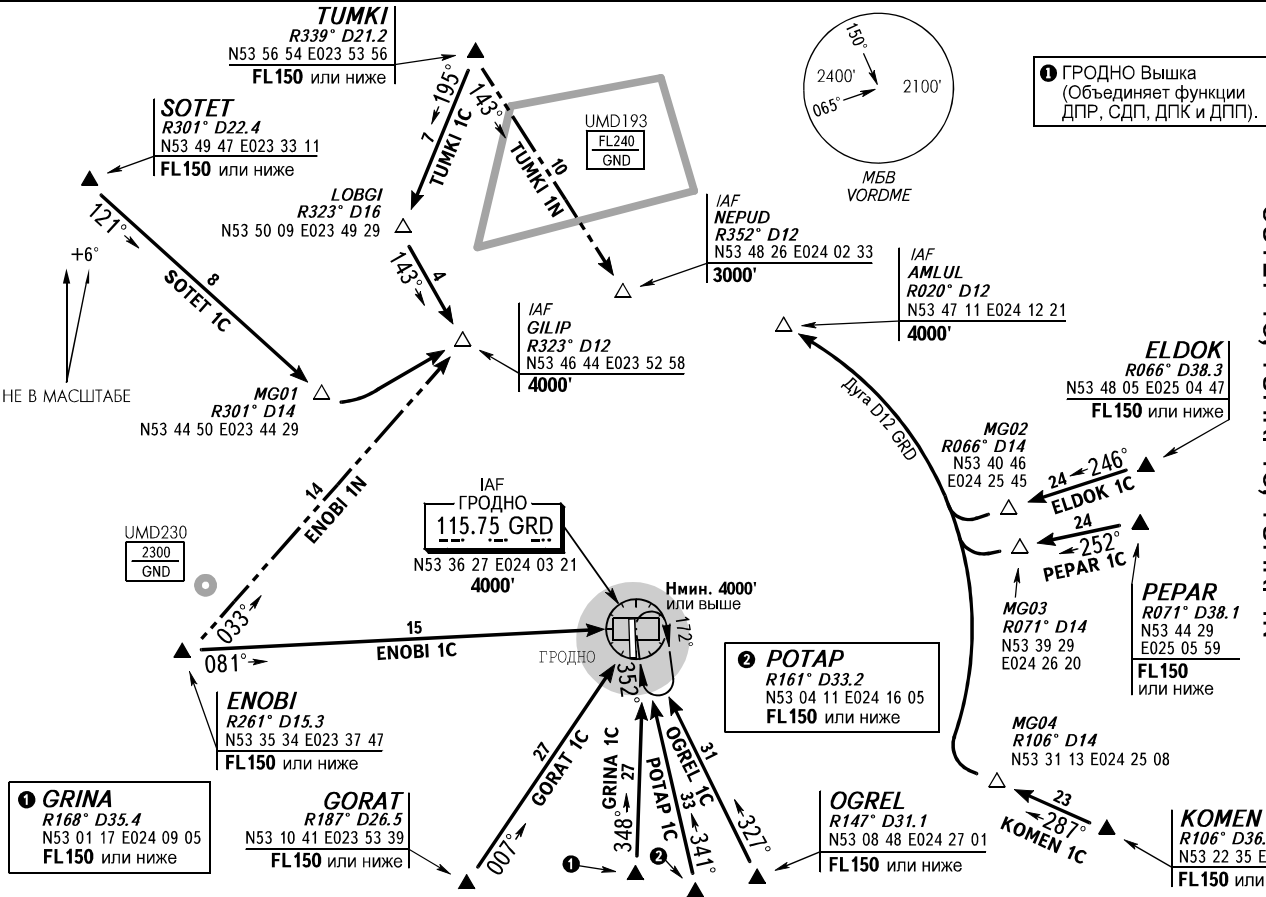
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1100' (633') или выше на МПУ 284°, ПРАВЫЙ разворот с набором 2000' (1533') на INDAB (IAF), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 28				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A	95m	VIS 1200m	ALS out	VIS 1600m	140m	190m	1600m
B					160m	210m	1600m
C					200m	300m	2400m
D					210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование в секторе от R114° до R262° - ЗАПРЕЩЕНО.	
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

ГРОДНО, БЕЛАРУСЬ



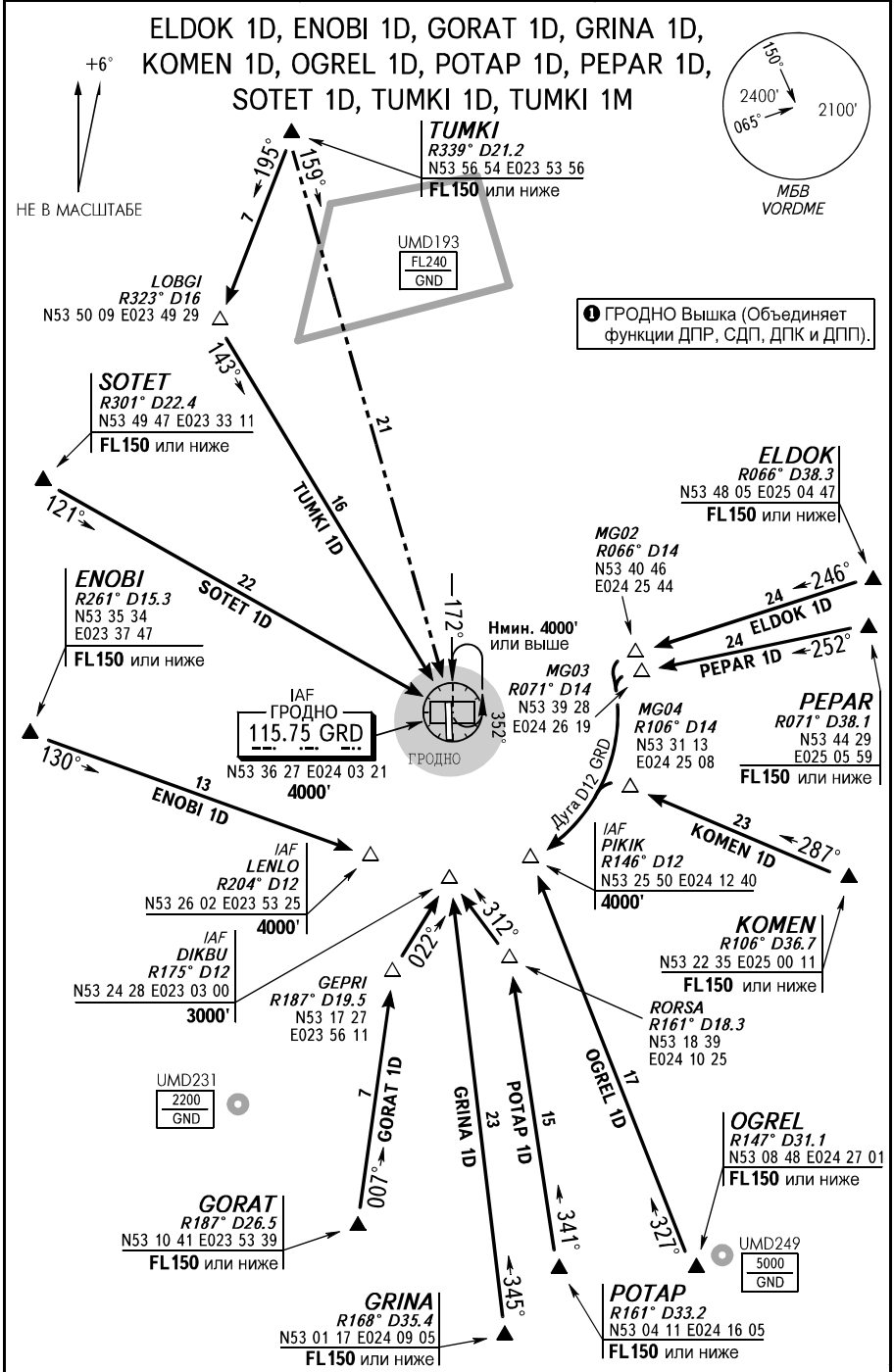
ЕЛДОК 1С, ЕНОВЫ 1С, ЕНОВЫ 1Н, ГОРАТ 1С, ГРИНА 1С,
КОМЕН 1С, ОГРЕЛ 1С, РОТАР 1С, РЕПАР 1С,
СОТЕТ 1С, ТУМКИ 1С, ТУМКИ 1Н



ГРОДНО Вышка ● 134.500

Эшелон перек: по указ.
Высота перек: 6000'Высоты - футы
Расстояния - м/мили

ГРОДНО Вышка 134.500	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 6000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
-----------------------------	---	--------------------------------------



ПРОЦЕДУРЫ ПОДХОДА

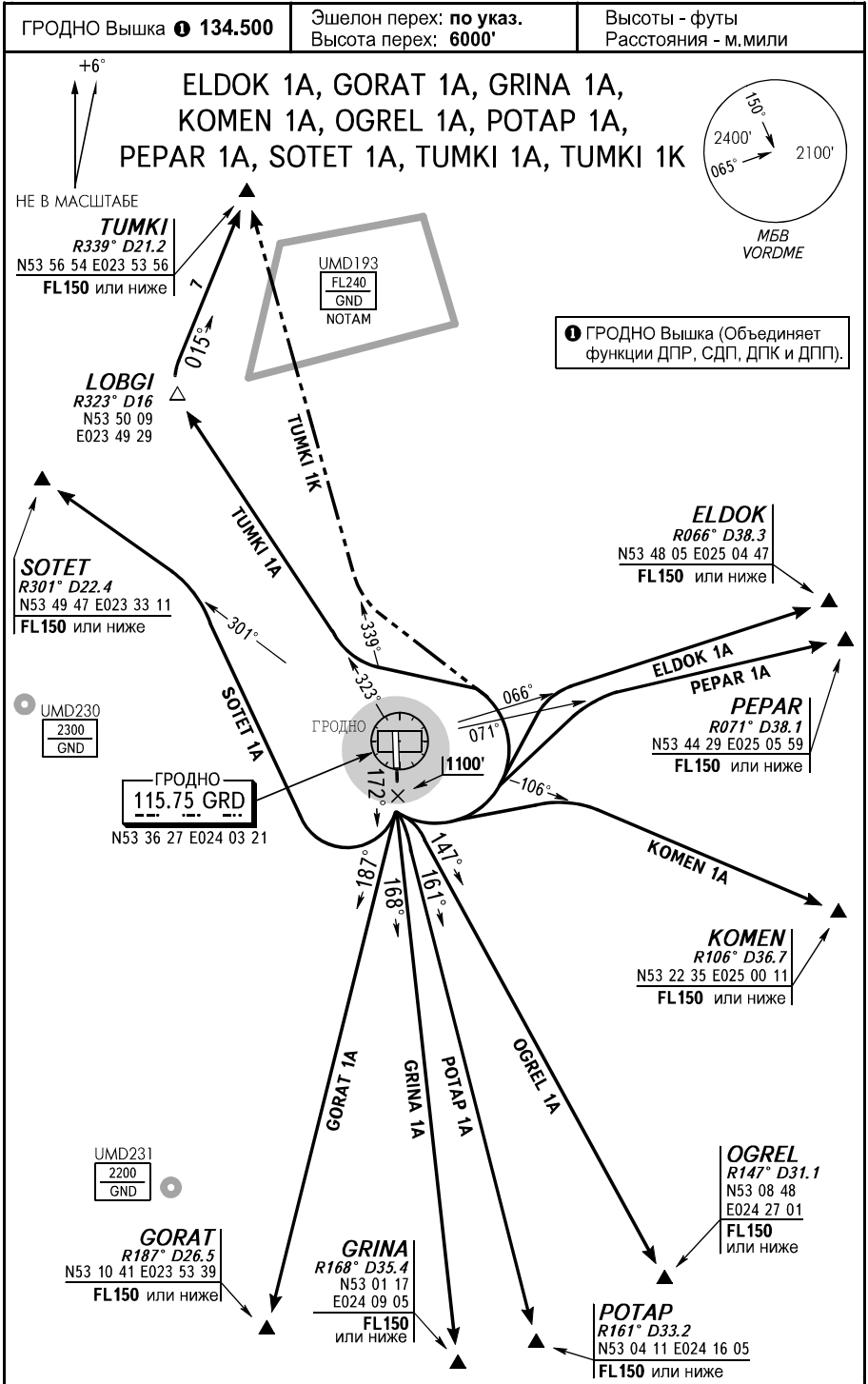
RWY 17

STAR	ROUTING	ALTITUDE
ELDOK 1C	От ELDOK с выходом на R066° GRD на MG02, ПРАВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на AMLUL (IAF).	ELDOK FL150 или ниже, AMLUL (IAF) 4000' .
ENOBI 1C	От ENOBI с выходом на R261° GRD на VORDME GRD (IAF).	ENOBI FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
ENOBI 1N	От ENOBI МПУ 033° на GILIP (IAF).	ENOBI FL150 или ниже, GILIP (IAF) 4000' .
GORAT 1C	От GORAT с выходом на R187° GRD на VORDME GRD (IAF).	GORAT FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
GRINA 1C	От GRINA с выходом на R168° GRD на VORDME GRD (IAF).	GRINA FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
KOMEN 1C	От KOMEN с выходом на R106° GRD на MG04, ПРАВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на AMLUL (IAF).	KOMEN FL150 или ниже, AMLUL (IAF) 4000' .
OGREL 1C	От OGREL с выходом на R147° GRD на VORDME GRD (IAF).	OGREL FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
PEPAR 1C	От PEPAR с выходом на R071° GRD на MG03, ПРАВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на AMLUL (IAF).	PEPAR FL150 или ниже, AMLUL (IAF) 4000' .
POTAP 1C	От POTAP с выходом на R161° GRD на VORDME GRD (IAF).	POTAP FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
SOTET 1C	От SOTET с выходом на R301° GRD на MG01, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на GILIP (IAF).	SOTET FL150 или ниже, GILIP (IAF) 4000' .
TUMKI 1C	От TUMKI МПУ 195° на LOBGI, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R323° на GILIP (IAF).	TUMKI FL150 или ниже, GILIP (IAF) 4000' .
TUMKI 1N	От TUMKI МПУ 143° на NEPUD (IAF).	TUMKI FL150 или ниже, NEPUD (IAF) 3000' .

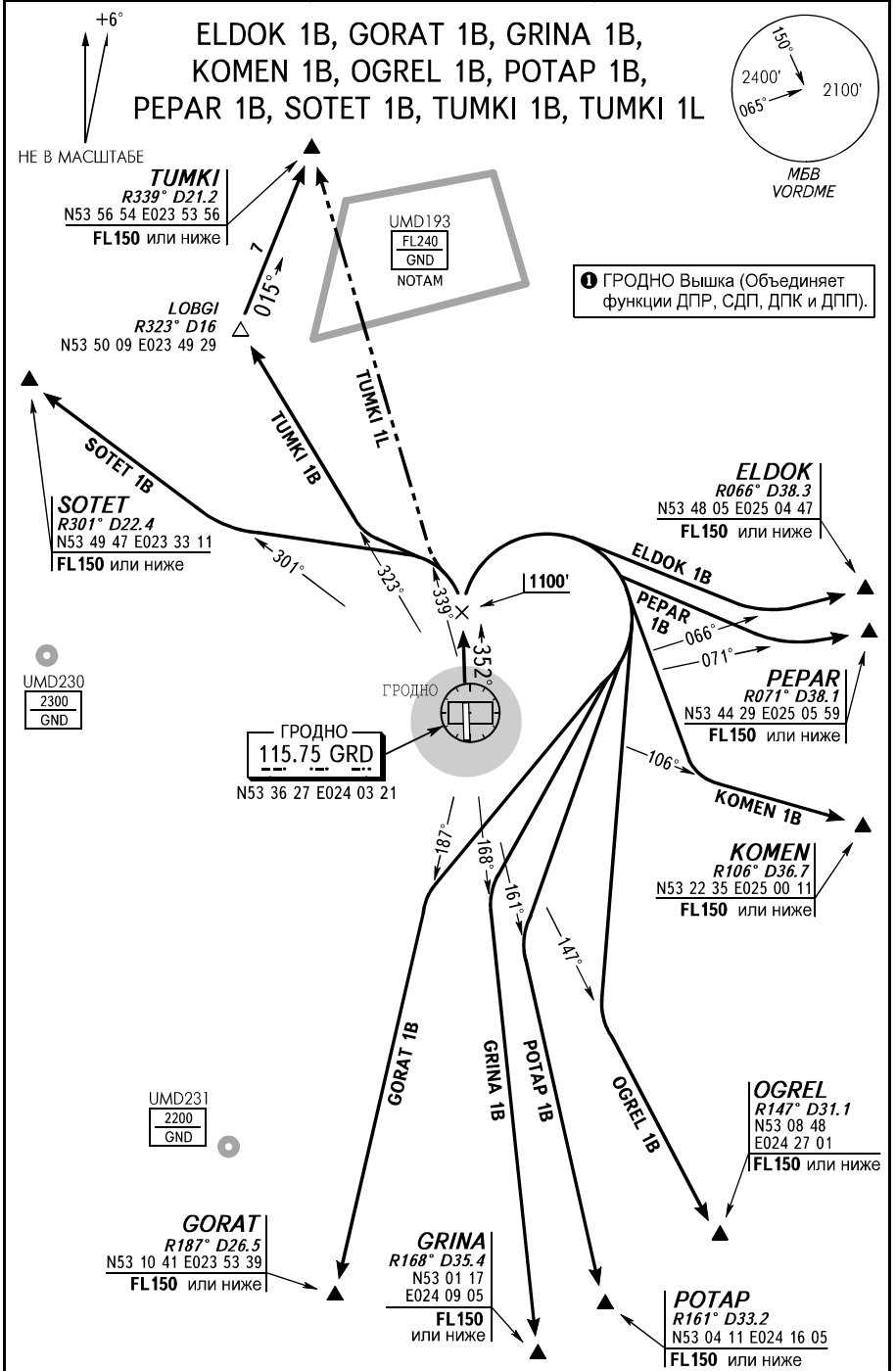
ПРОЦЕДУРЫ ПОДХОДА

RWY 35

STAR	ROUTING	ALTITUDE
ELDOK 1D	От ELDOK с выходом на R067° GRD на MG02, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на PIKIK (IAF).	ELDOK FL150 или ниже, PIKIK (IAF) 4000' .
ENOB1 1D	От ENOB1 МПУ 130° на LENLO (IAF).	ENOB1 FL150 или ниже, LENLO (IAF) 4000' .
GORAT 1D	От GORAT МПУ 007° на GEPRI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 022° на DIKBU (IAF).	GORAT FL150 или ниже, DIKBU (IAF) 3000' .
GRINA 1D	От GRINA МПУ 345° на DIKBU (IAF).	GRINA FL150 или ниже, DIKBU (IAF) 3000' .
KOMEN 1D	От KOMEN с выходом на R106° GRD на MG04, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на PIKIK (IAF).	KOMEN FL150 или ниже, PIKIK (IAF) 4000' .
OGREL 1D	От OGREL с выходом на R147° GRD на PIKIK (IAF).	OGREL FL150 или ниже, PIKIK (IAF) 4000' .
PEPAR 1D	От PEPAR с выходом на R071° GRD на MG03, ЛЕВЫЙ разворот по Дуге D12 GRD на PIKIK (IAF).	PEPAR FL150 или ниже, PIKIK (IAF) 4000' .
POTAP 1D	От POTAP с выходом на R161° GRD на RORSA, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 312° на DIKBU (IAF).	POTAP FL150 или ниже, DIKBU (IAF) 3000' .
SOTET 1D	От SOTET с выходом на R301° GRD на VORDME GRD (IAF).	SOTET FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
TUMKI 1D	От TUMKI МПУ 195° на LOBGI, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R323° на VORDME GRD (IAF).	TUMKI FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .
TUMKI 1M	От TUMKI с выходом на R339° на VORDME GRD (IAF).	TUMKI FL150 или ниже, VORDME GRD (IAF) 4000' .



ГРОДНО Вышка 134.500	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 6000'	Высоты - футы Расстояния - м, мили
-----------------------------	---	---------------------------------------



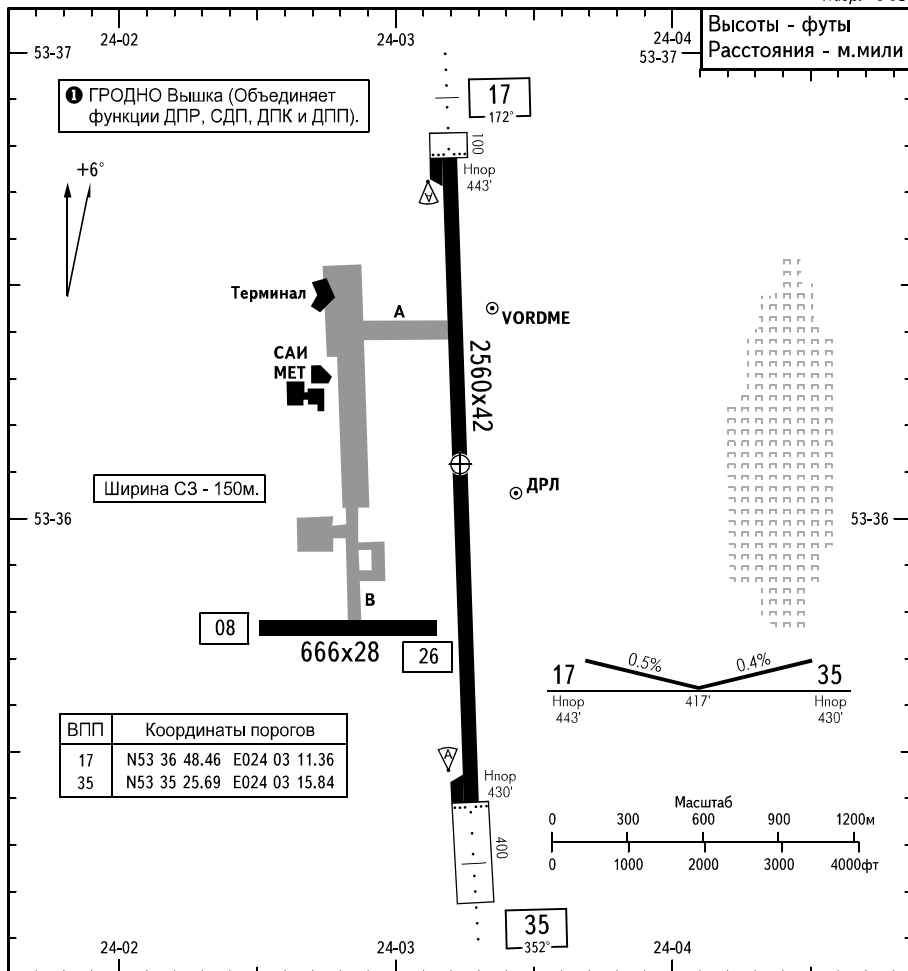
ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

RWY 17

SID	ROUTING	ALTITUDE
ELDOK 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 036° с выходом на R066° GRD на ELDOK.	ELDOK FL150 или ниже.
GRINA 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R168° GRD на GRINA.	GRINA FL150 или ниже.
GORAT 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R187° GRD на GORAT.	GORAT FL150 или ниже.
KOMEN 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 076° с выходом на R106° GRD на KOMEN.	KOMEN FL150 или ниже.
OGREL 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 117° с выходом на R147° GRD на OGREL.	OGREL FL150 или ниже.
PEPAR 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 041° с выходом на R071° GRD на PEPAR.	PEPAR FL150 или ниже.
POTAP 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 131° с выходом на R161° GRD на POTAP.	POTAP FL150 или ниже.
SOTET 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 331° с выходом на R301° GRD на SOTET.	SOTET FL150 или ниже.
TUMKI 1A	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 293° с выходом на R323° GRD на LOBGI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 015° на TUMKI.	TUMKI FL150 или ниже.
TUMKI 1K	Набор 1100'(657') или выше на МПУ 172°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 009° с выходом на R339° GRD на TUMKI.	TUMKI FL150 или ниже.

RWY 35

SID	ROUTING	ALTITUDE
ELDOK 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 096° с выходом на R066° GRD на ELDOK.	ELDOK FL150 или ниже.
GRINA 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 198° с выходом на R168° GRD на GRINA.	GRINA FL150 или ниже.
GORAT 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 217° с выходом на R187° GRD на GORAT.	GORAT FL150 или ниже.
KOMEN 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 136° с выходом на R106° GRD на KOMEN.	KOMEN FL150 или ниже.
OGREL 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° с выходом на R147° GRD на OGREL.	OGREL FL150 или ниже.
PEPAR 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101° с выходом на R071° GRD на PEPAR.	PEPAR FL150 или ниже.
POTAP 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 191° с выходом на R161° GRD на POTAP.	POTAP FL150 или ниже.
SOTET 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 271° с выходом на R301° GRD на SOTET.	SOTET FL150 или ниже.
TUMKI 1B	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 293° с выходом на R323° GRD на LOBGI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 015° на TUMKI.	TUMKI FL150 или ниже.
TUMKI 1L	Набор 1100'(670') или выше на МПУ 352°, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R339° GRD на TUMKI.	TUMKI FL150 или ниже.



Высоты - футы
Расстояния - м.мили

① ГРОДНО Вышка (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК и ДПП).

Ширина СЗ - 150м.

ВПП	Координаты порогов
17	N53 36 48.46 E024 03 11.36
35	N53 35 25.69 E024 03 15.84



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
17	ОМИ, огни приближения 900м, PAPI-L (2°40') RVR	2560	2960	2560	2560
35	ОМИ, огни приближения 900м, PAPI-L (2°40') RVR	2510	2660	2510	2510

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

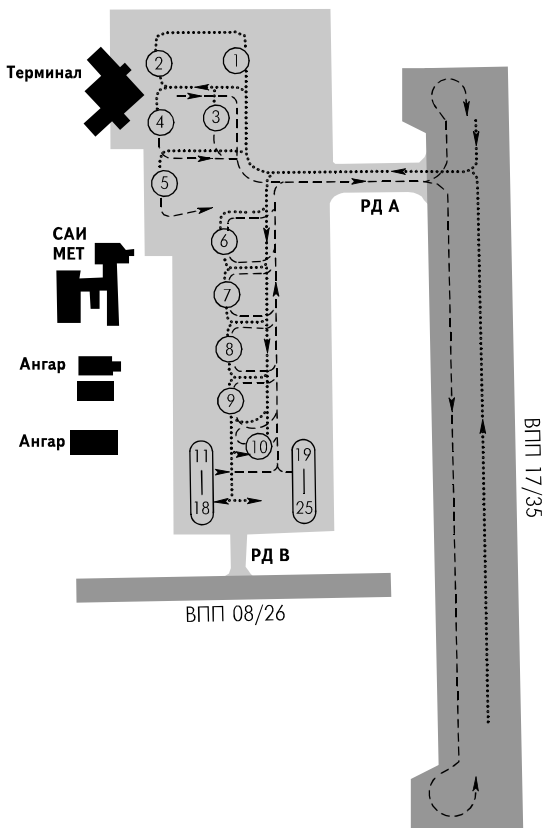
Кат. ВС	ВПП 17/35				
	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости		с огнями ВПП	Без огней ВПП (день) Осевая линия ВПП	
	с огнями ВПП	без огней ВПП (день)		маркирована	не маркирована
A, B	250м	300м	400м	400м	500м
C	250м	300м		400м	
D	300м	400м		400м	

+6°



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
А	асф.бетон	PCN 31 / F / D / Y / T	21м
В	асф.бетон	PCN 2 / F / D / Z / T	14м
МС			
1-5	асф.бетон	PCN 32 / F / D / X / T	
6	асф.бетон	PCN 34 / F / D / X / T	
7-9	асф.бетон	PCN 2 / F / D / Z / T	
10	асф.бетон	PCN 14 / F / C / Y / T	
11-25	асф.бетон	PCN 6 / F / C / Z / T	



МС	Координаты		
1	N53 36	30.95	E024 02 53.13
2	N53 36	29.32	E024 02 49.97
3	N53 36	25.99	E024 02 52.51
4	N53 36	25.95	E024 02 50.27
5	N53 36	22.56	E024 02 50.88
6	N53 36	19.94	E024 02 52.34
7	N53 36	16.51	E024 02 52.79
8	N53 36	13.57	E024 02 53.04
9	N53 36	10.66	E024 02 53.29
10	N53 36	07.26	E024 02 54.12

1. Заруливание на МС 2 через МС 1. Выруливание с МС 1 при занятой МС 2 - буксировкой.
2. Прочность искусственных покрытий допускает эксплуатацию:
МС 1, 2, 4, 5 - 1 самолетовылет в неделю В-757-200, Ил-76;
МС 6 - 1 самолетовылет в сутки Ил-76, В-737-800, В-757-200.

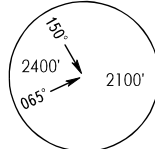
ГРОДНО Twr 134.500

ГРОДНО, БЕЛАРУСЬ

ГРОДНО

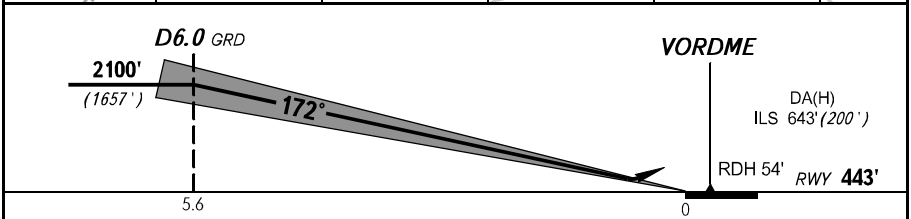
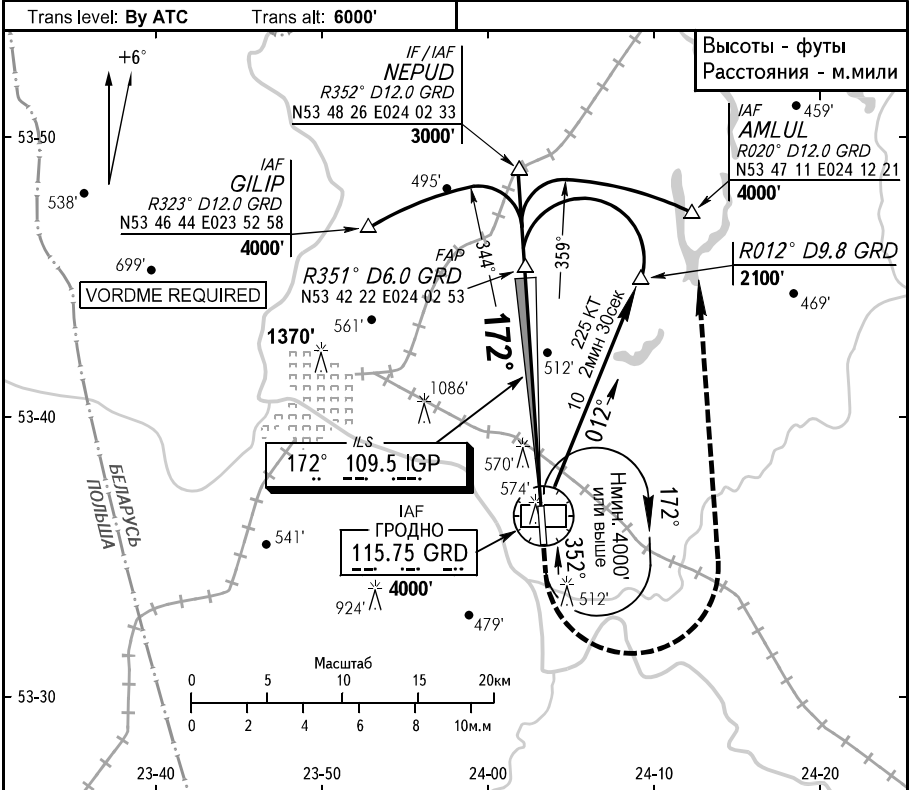
ILS RWY 17

LOC 109.5 IGP



MSA VORDME

Apt elev 443' RWY 443'



уход на второй круг: Набор 1100' (657') на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот на AMLUL (IAF), набор 3000' (2557'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 17				CIRCLE-TO-LAND		
	DH	ILS		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A		60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	140m	190m	1600m
B	160m				210m	1600m	
C	190m				290m	2400m	
D	210m				310m	3600m	
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 2°40'		2.2	2.9	3.6	4.4		

ГРОДНО Twr 134.500

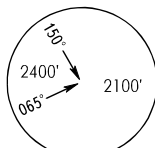
ГРОДНО, БЕЛАРУСЬ

ГРОДНО

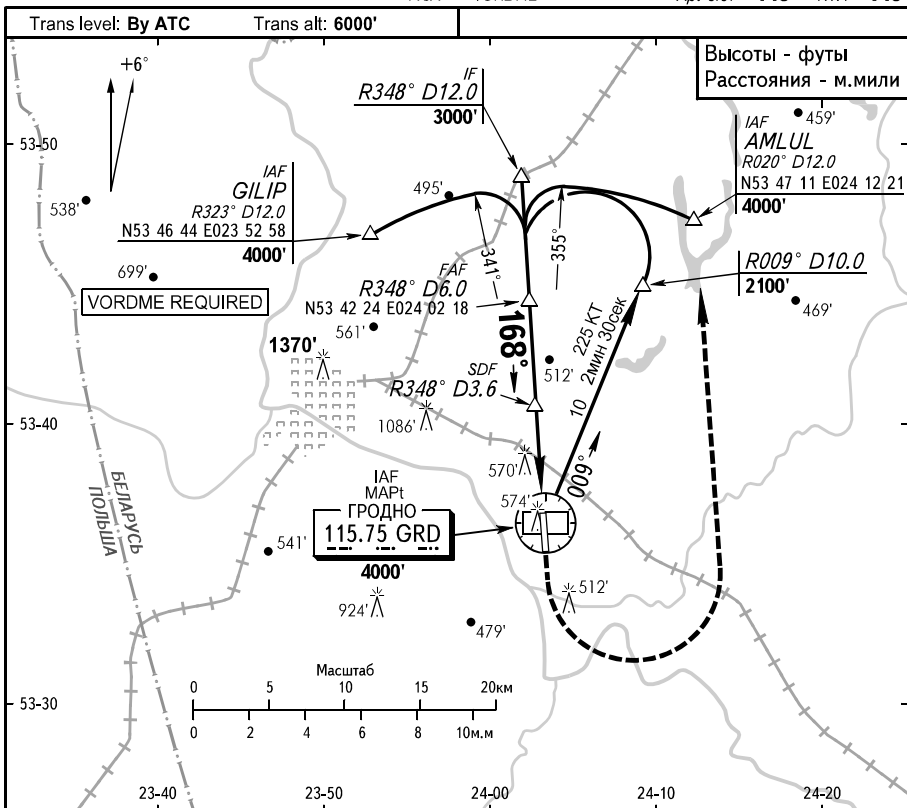
VOR RWY 17

VOR 115.75 GRD

Apt elev 443' RWY 443'



MSA VORDME



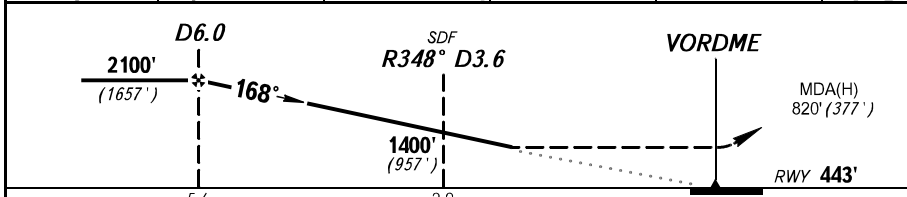
Высоты - футов
Расстояния - м.мили

IAF 459'
AMLUL
R020° D12.0
N53 47 11 E024 12 21
4000'

R009° D10.0
2100'

VORDME REQUIRED

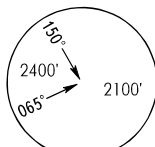
Масштаб 1:100000
0 5 10 15 20 км
0 2 4 6 8 10 м.м



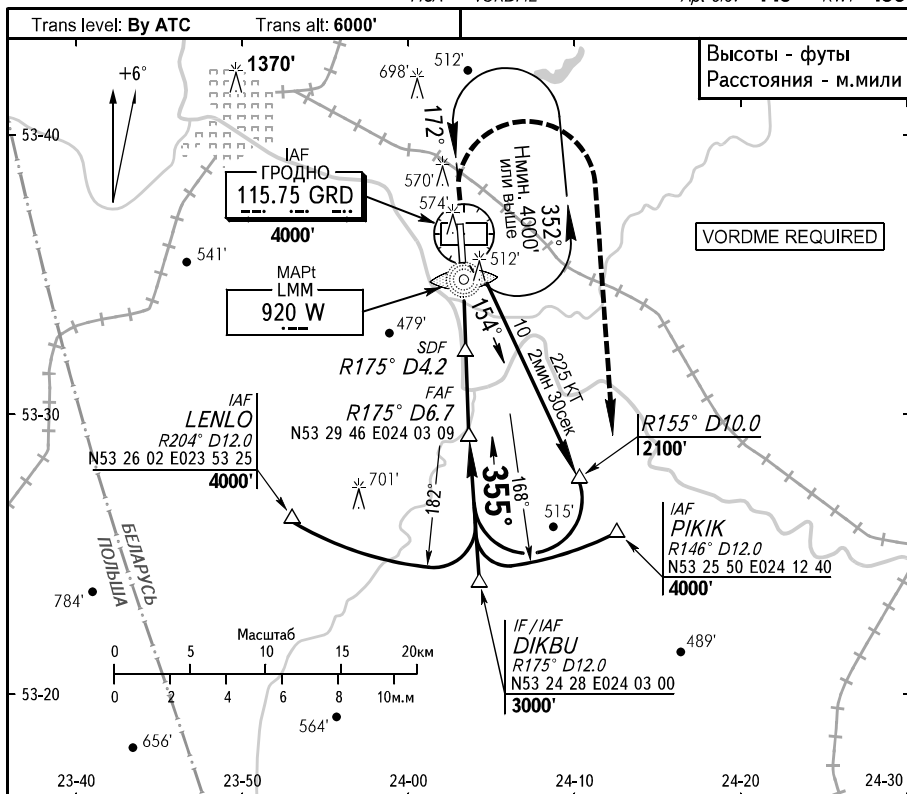
уход на второй круг: Набор 1100' (657') на МПУ 168°, ЛЕВЫЙ разворот на AMLUL (IAF), набор 3000' (2557'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 17				CIRCLE-TO-LAND			
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS	
A	115m	RVR 1000m	VIS 1600m	ALS out	140m	190m	1600m	
B				RVR 1500m	VIS 2000m	160m	210m	1600m
C				RVR 1700m	VIS 2200m	190m	290m	2400m
D						210m	310m	3600m

W km/h	150	200	250	300
Descent grad 4.7%	1.9	2.6	3.3	3.9
MAPt at VORDME				

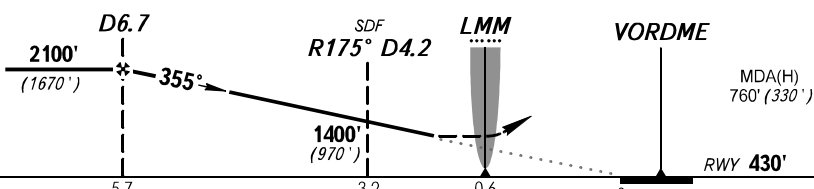


MSA VORDME



Высоты - футов
Расстояния - м.мили

VORDME REQUIRED



уход на второй круг: Набор 1100' (670') на МПУ 355°, ПРАВЫЙ разворот на PIKIK (IAF), набор 3000' (2570'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 35				CIRCLE-TO-LAND			
	VORDME or VOR				MDH	CEIL	VIS	
A	105m	RVR 1000m	VIS 1600m	ALS out	140m	190m	1600m	
B				RVR 1500m	VIS 1800m	160m	210m	1600m
C				RVR 1600m	VIS 2000m	190m	290m	2400m
D						210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300			
Descent grad 4.7%		1.9	2.6	3.3	3.9			
MAPt at LMM								

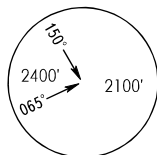
ГРОДНО Twr 134.500

ГРОДНО, БЕЛАРУСЬ

ГРОДНО

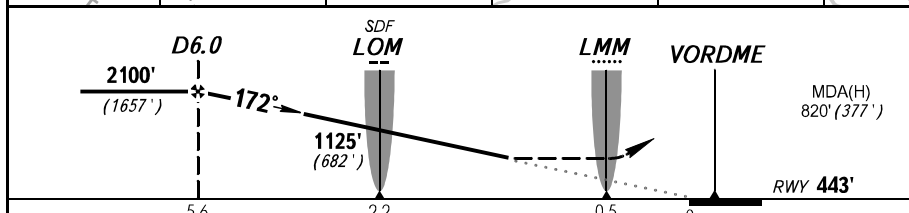
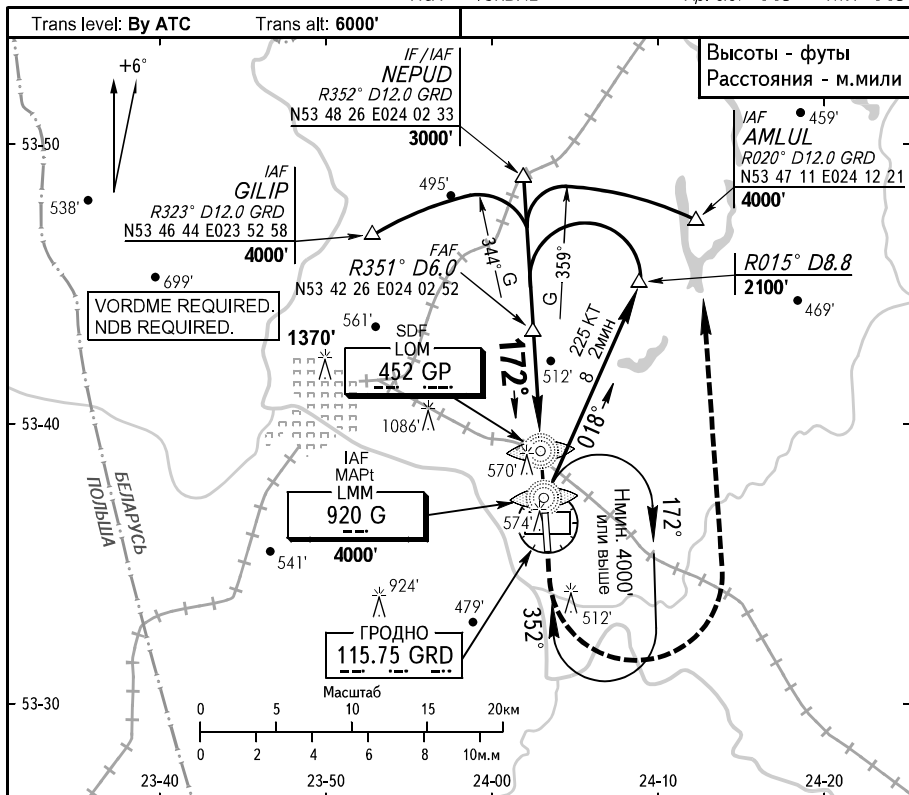
2 NDB RWY 17

NDB 452 GP



MSA VORDME

Apt elev 443' RWY 443'



уход на второй круг: Набор 1100' (657') на МПУ 172°, ЛЕВЫЙ разворот на AMLUL (IAF), набор 3000' (2557'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 17				CIRCLE-TO-LAND			
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS	
		ALS out						
A	115m	RVR 1000m	VIS 1600m	RVR 1500m	VIS 2000m	140m	190m	1600m
B						160m	210m	1600m
C						190m	290m	2400m
D						RVR 1700m	VIS 2200m	210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300			
Descent grad 4.7%		1.9	2.6	3.3	3.9			
MAPt at LMM								

ГРОДНО Twr 134.500

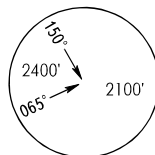
ГРОДНО, БЕЛАРУСЬ

ГРОДНО

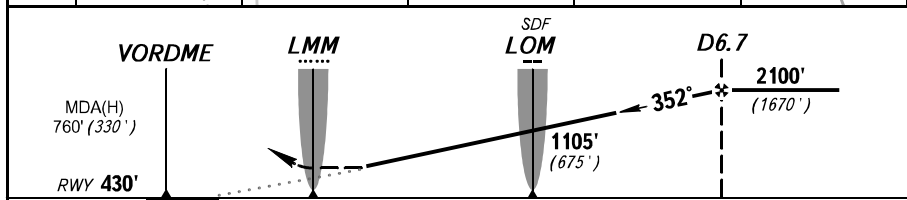
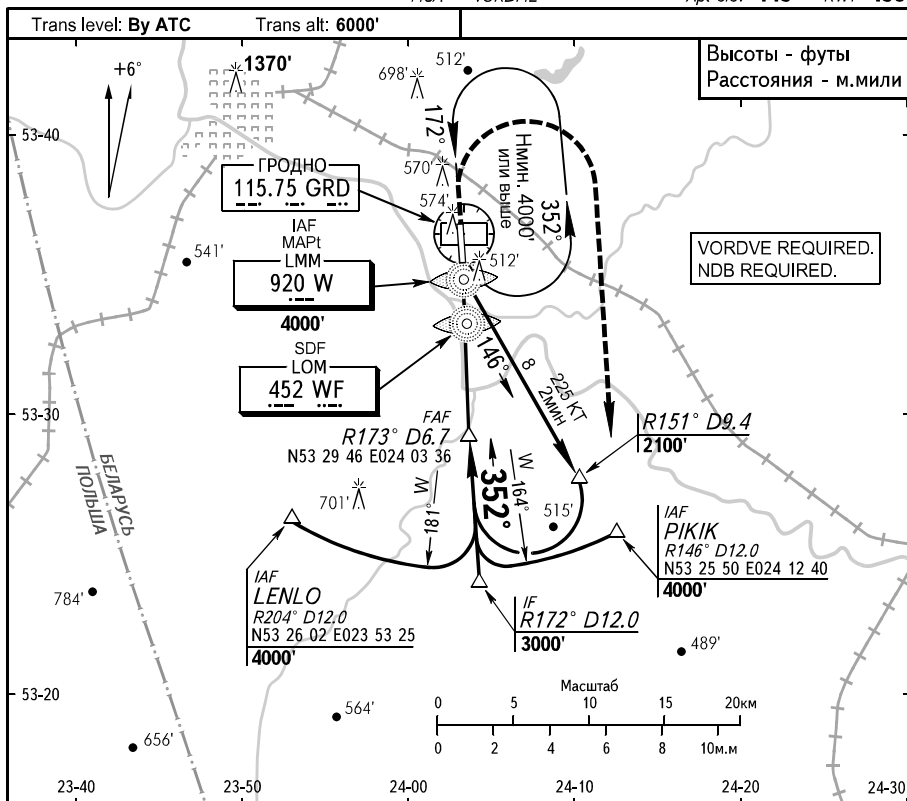
2 NDB RWY 35

NDB 452 WF

Apt elev 443' RWY 430'

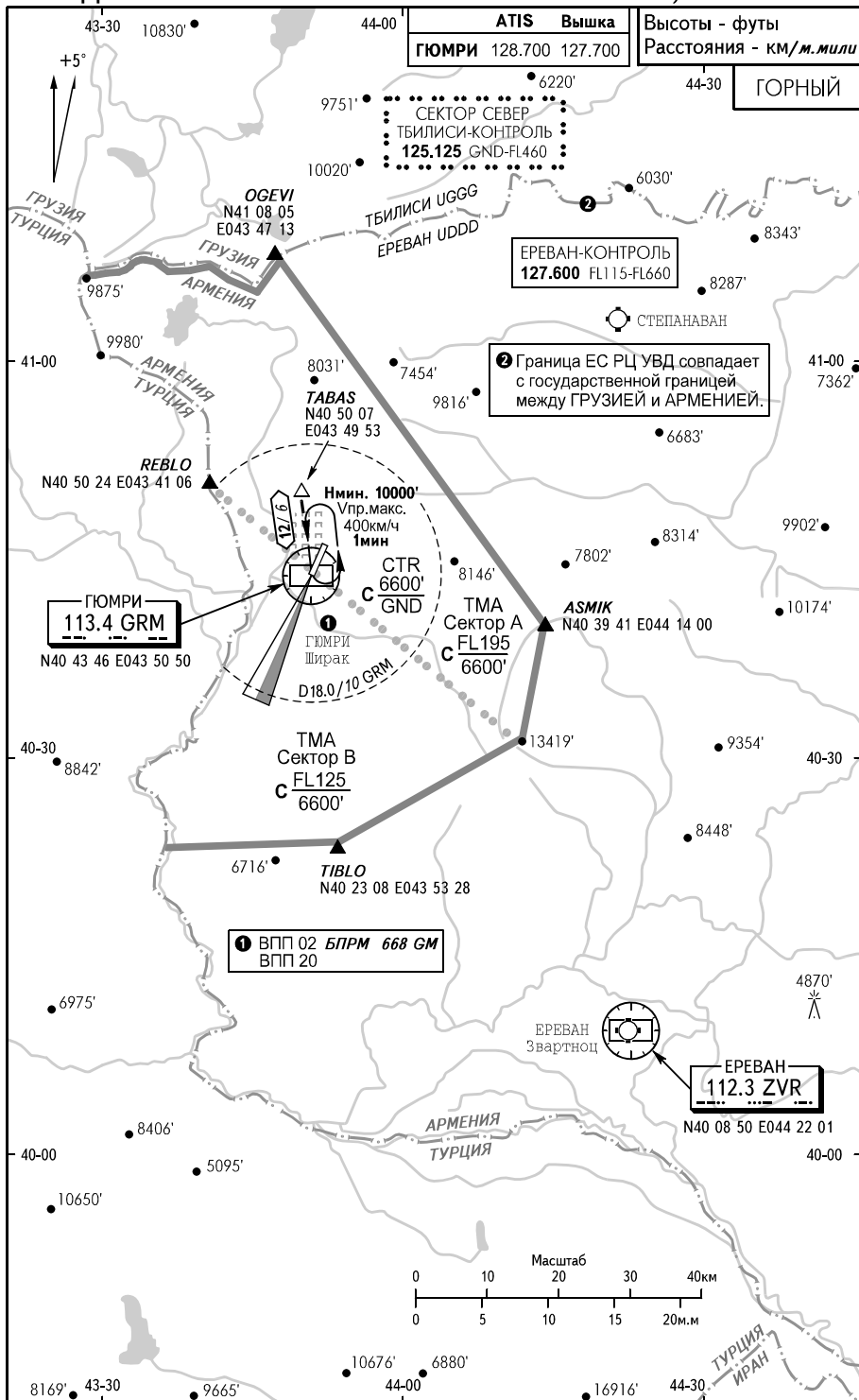


MSA VORDME



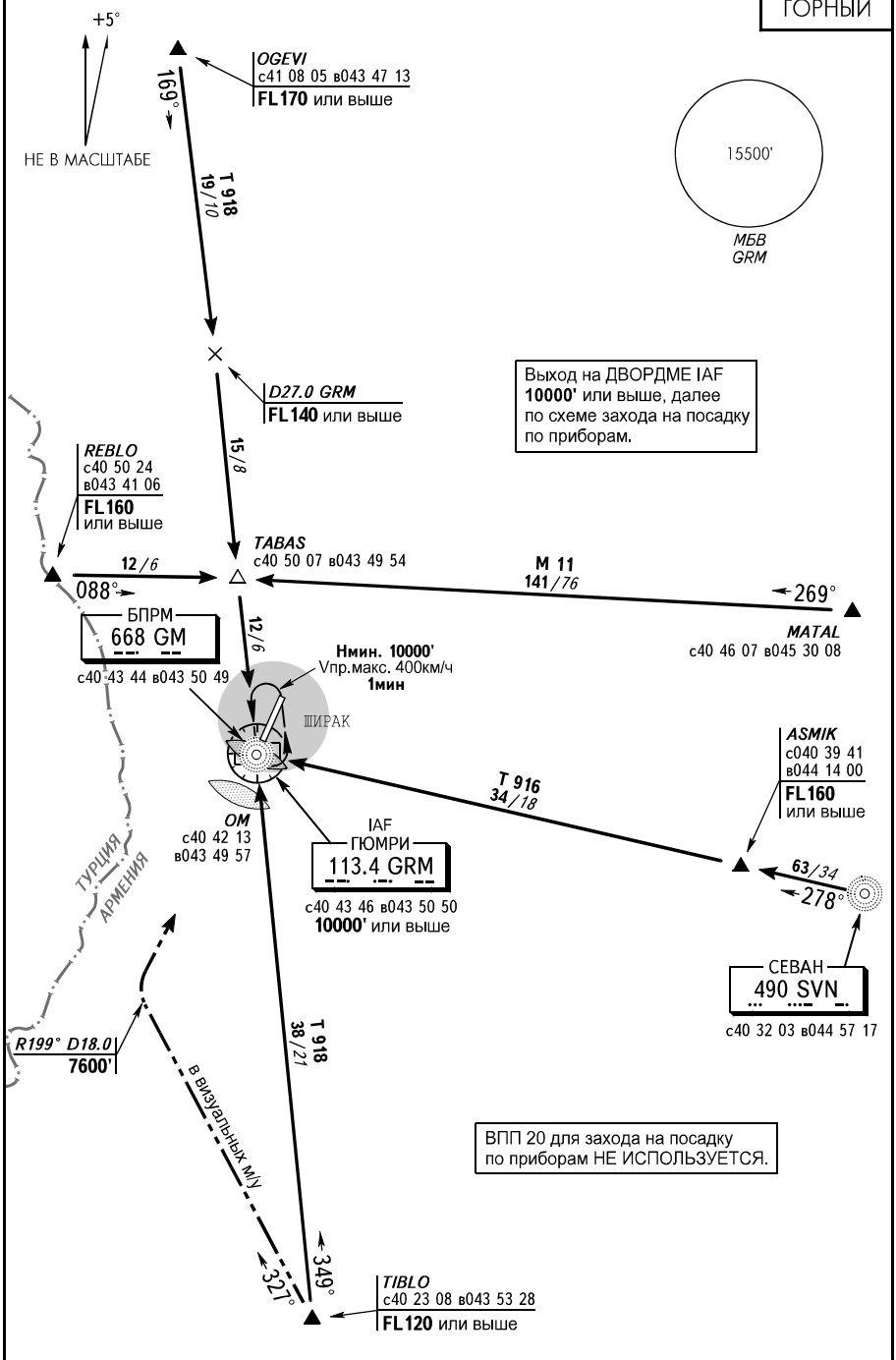
уход на второй круг: Набор 1100' (670') на МПУ 352°, ПРАВЫЙ разворот на PIKIK (IAF), набор 3000' (2570'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 35				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS
A		105m	RVR 1000m	VIS 1600m	ALS out		
B	RVR 1500m				VIS 1800m	140m 190m 1600m	
C	RVR 1600m				VIS 2000m	160m 210m 1600m	
D						190m 290m 2400m	
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 4.7%		1.9	2.6	3.3	3.9		
MAPt at LMM							



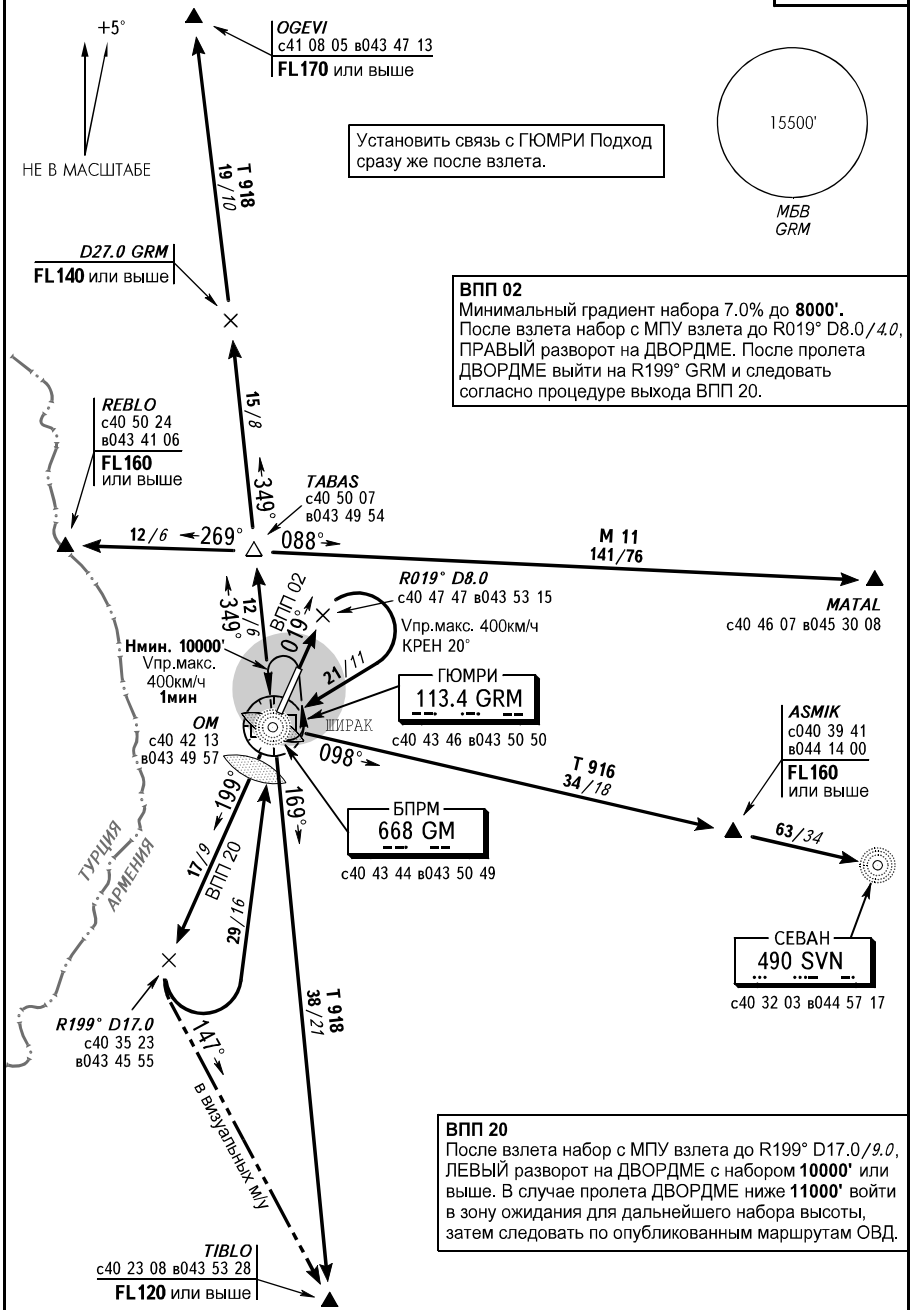
АТИС ГЮМРИ Вышка	128.700 127.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 11500'	Высоты - футы Расстояния - км / <i>м.мили</i>
---------------------	----------------------------------	--	--

ГОРНЫЙ



АТИС ГЮМРИ Вышка	128.700 127.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 11500'	Высоты - футы Расстояния - км / <i>м.мили</i>
---------------------	----------------------------------	--	--

ГОРНЫЙ



Установить связь с ГЮМРИ Подход сразу же после взлета.

ВПП 02
 Минимальный градиент набора 7.0% до **8000'**.
 После взлета набор с МПУ взлета до R019° D8.0/4.0,
 ПРАВЫЙ разворот на ДВОРДМЕ. После пролета
 ДВОРДМЕ выйти на R199° GRM и следовать
 согласно процедуре выхода ВПП 20.

ВПП 20
 После взлета набор с МПУ взлета до R199° D17.0/9.0,
 ЛЕВЫЙ разворот на ДВОРДМЕ с набором **10000'** или
 выше. В случае пролета ДВОРДМЕ ниже **11000'** войти
 в зону ожидания для дальнейшего набора высоты,
 затем следовать по опубликованным маршрутам ОВД.

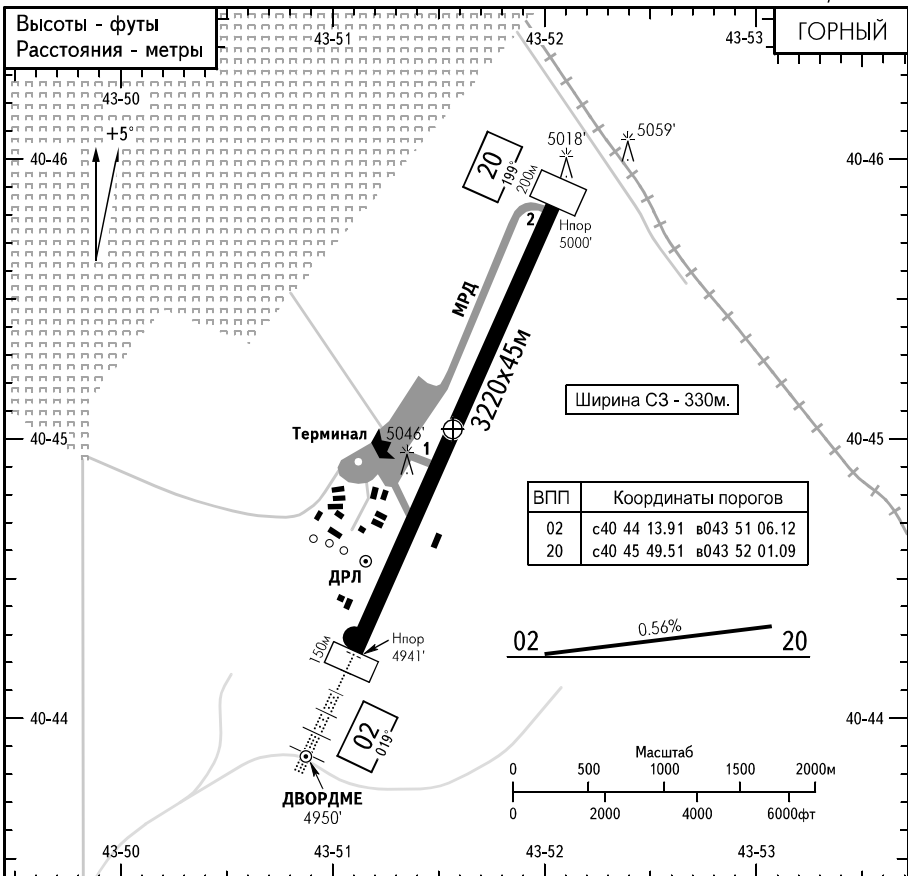
ATIS **128.700**
GYUMRI Twr **127.700**

ГЮМРИ, АРМЕНИЯ

КТА:
с40 45 02 в043 51 34

ШИРАК

Наэр. **5000'**



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
02	ОВИ-1, огни приближения 900м, ПАПИ (2°40')	3220м	3420м	3220м	3220м
20		3220м	3370м	3220м	

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА						
Кат. ВС	ВПП 02			ВПП 20		
	Н н.г.о.	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	Без огней оси ВПП	
A	6/0	день	ночь	6/0	день	ночь
B		300м	300м		300м	300м
C		500м	700м		500м	700м
D						

+5°

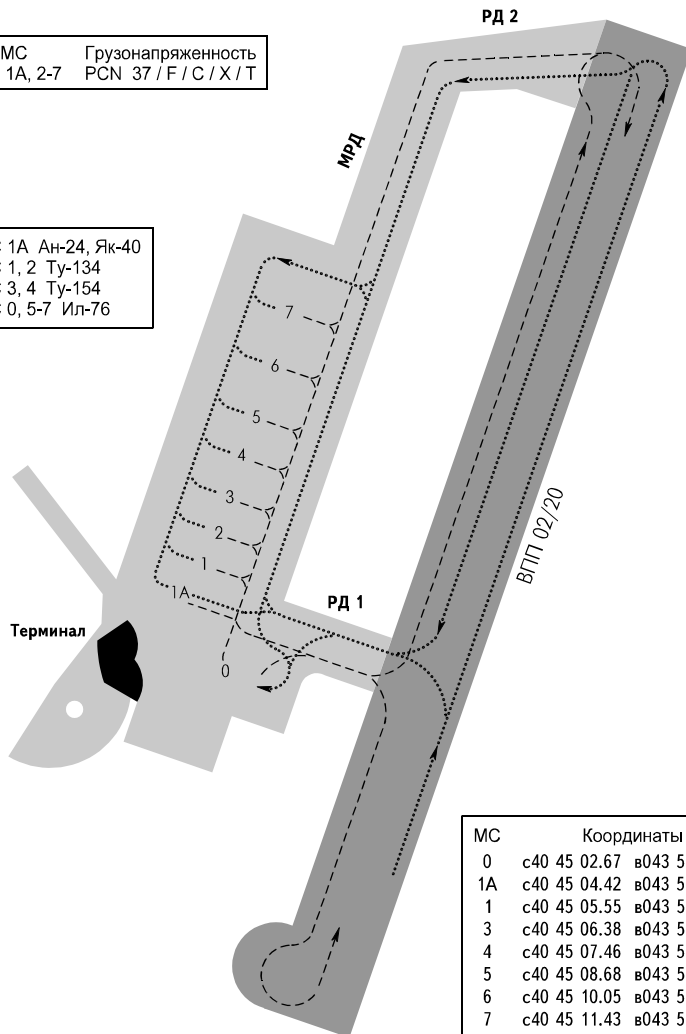


НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 51 / F / C / X / T	23.5м
2	асф.бетон	PCN 43 / F / C / X / T	22.5м
МРД	асф.бетон	PCN 43 / F / C / X / T	22.5м

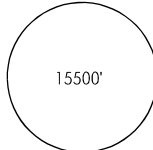
МС	Грузонапряженность
0, 1, 1А, 2-7	PCN 37 / F / C / X / T

МС 1А Ан-24, Як-40
МС 1, 2 Ту-134
МС 3, 4 Ту-154
МС 0, 5-7 Ил-76



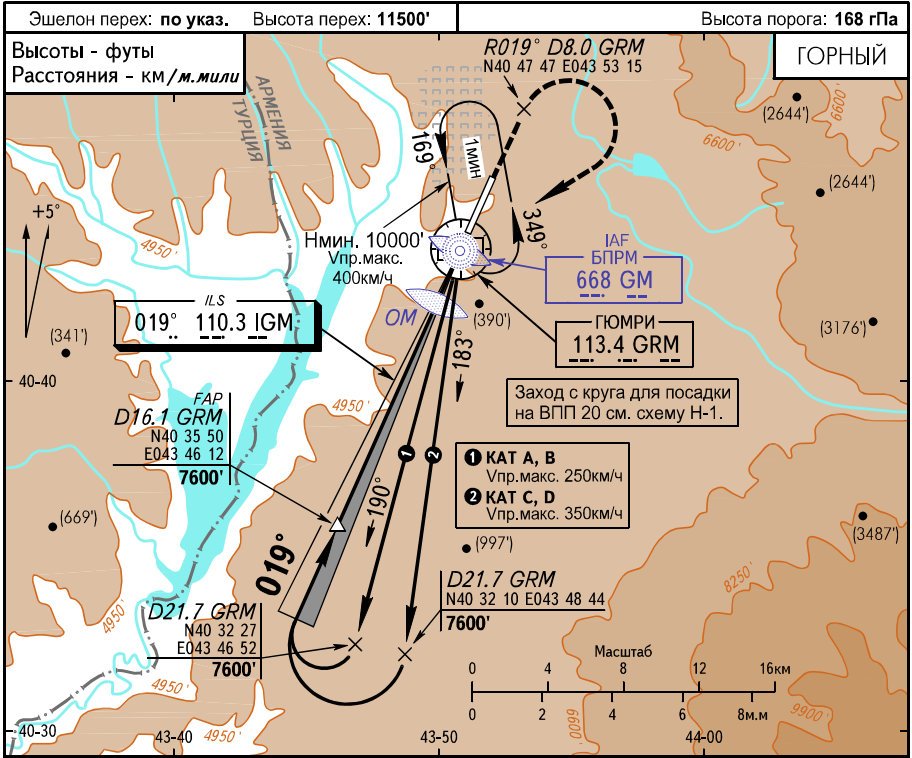
МС	Координаты		
0	с40 45 02.67	в043 51 21.09	
1А	с40 45 04.42	в043 51 17.81	
1	с40 45 05.55	в043 51 18.89	
3	с40 45 06.38	в043 51 22.45	
4	с40 45 07.46	в043 51 23.78	
5	с40 45 08.68	в043 51 25.30	
6	с40 45 10.05	в043 51 26.99	
7	с40 45 11.43	в043 51 28.71	

Все стоянки могут быть использованы другими типами ВС, размеры которых соответствуют указанным типам.

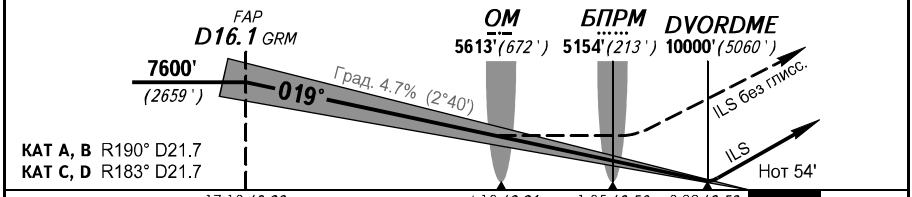


МББ КТА

Назр. 5000' Нпор. 4941'



DME GRM	9.0/4.85	7.0/3.77	5.0/2.69	3.0/1.62	1.0/0.54
ВЫСОТА	6540' (1599')	6230' (1289')	5920' (979')	5610' (669')	5300' (359')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ взлета до D8.0 GRM, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME с набором 10000' (5060') в зону ожидания, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 02		ОСА(Н)	
	ILS	ILS без глисс.	ILS	ILS без глисс.
A	60x800	200x2000	A: 5092' (151')	A, B, C, D:
B			B: 5099' (158')	5585' (644')
C		200x2500	C: 5112' (171')	
D			D: 5125' (184')	

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	390	Градиент набора при уходе на второй круг: ILS - 5.9%, ILS без глиссиды - 5.3%.
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7	5.1	
	, фт/мин	380	460	530	610	690	770	840	930	1010	

ГЮМРИ Вышка 127.700

ГЮМРИ, АРМЕНИЯ

ШИРАК

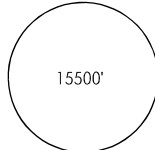
DVORDME ВПП 02

DVORDME 113.4 GRM

ОПРС DME ВПП 02

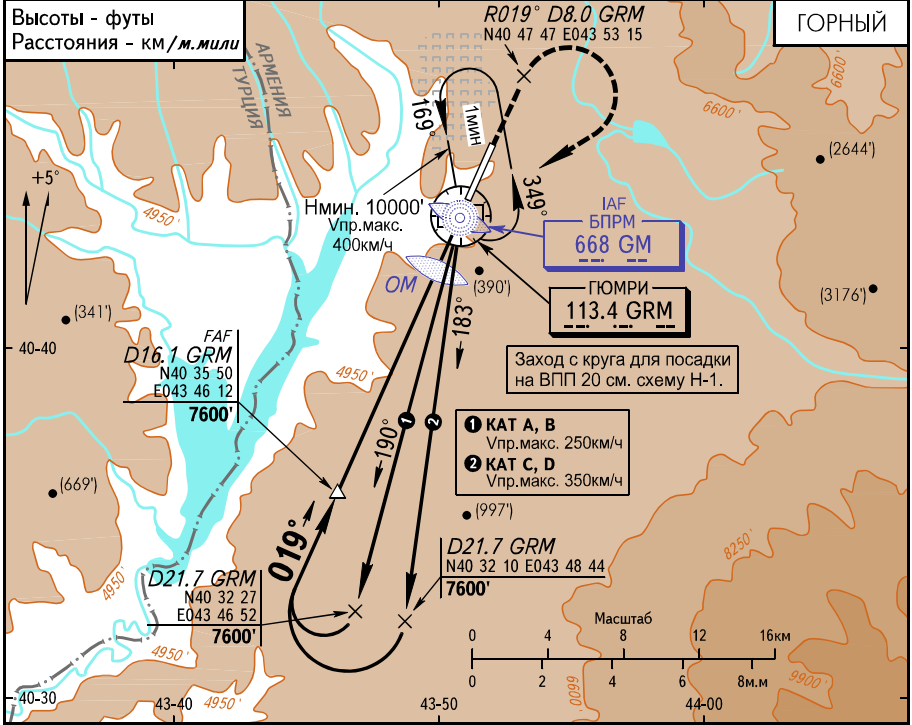
БПРМ 668 GRM

Наэр. 5000' Нпор. 4941'

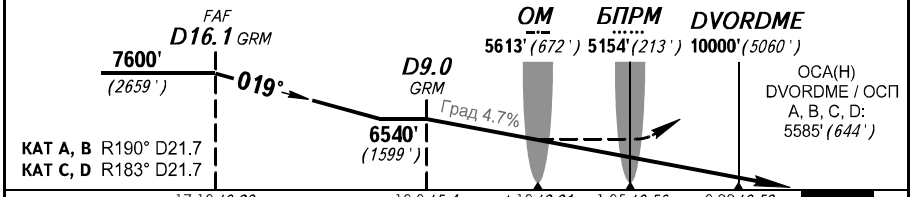


МБВ КТА

Эшелон перех: по указ. Высота перех: 11500' Высота порога: 168 гПа



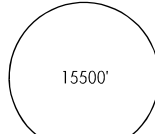
DME GRM	9.0/4.85	7.0/3.77	5.0/2.69	3.0/1.62	1.0/0.54
ВЫСОТА	6540' (1599')	6230' (1289')	5920' (979')	5610' (669')	5300' (359')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ взлета до D8.0 GRM, ПРАВЫЙ разворот на DVORDME с набором 10000' (5060') в зону ожидания, далее по схеме захода.

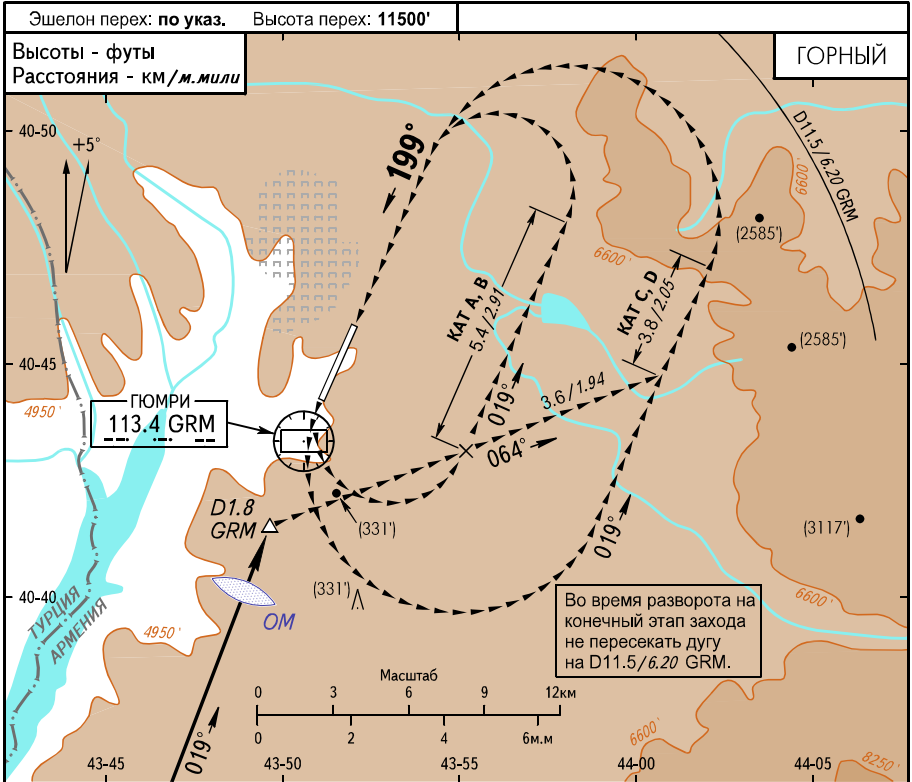
Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 02	
	DVOR + DME	ОПРС + DME
A	200x2000	200x2000
B		
C	200x2500	200x2500
D		

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	390	Градиент набора при уходе на второй круг - 5.3%.
Вертикальная скорость, м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7	5.1	
снижения, фт/мин	380	460	530	610	690	770	840	930	1010	



МБВ КТА

Наэр. 5000' Нпор. 5000'

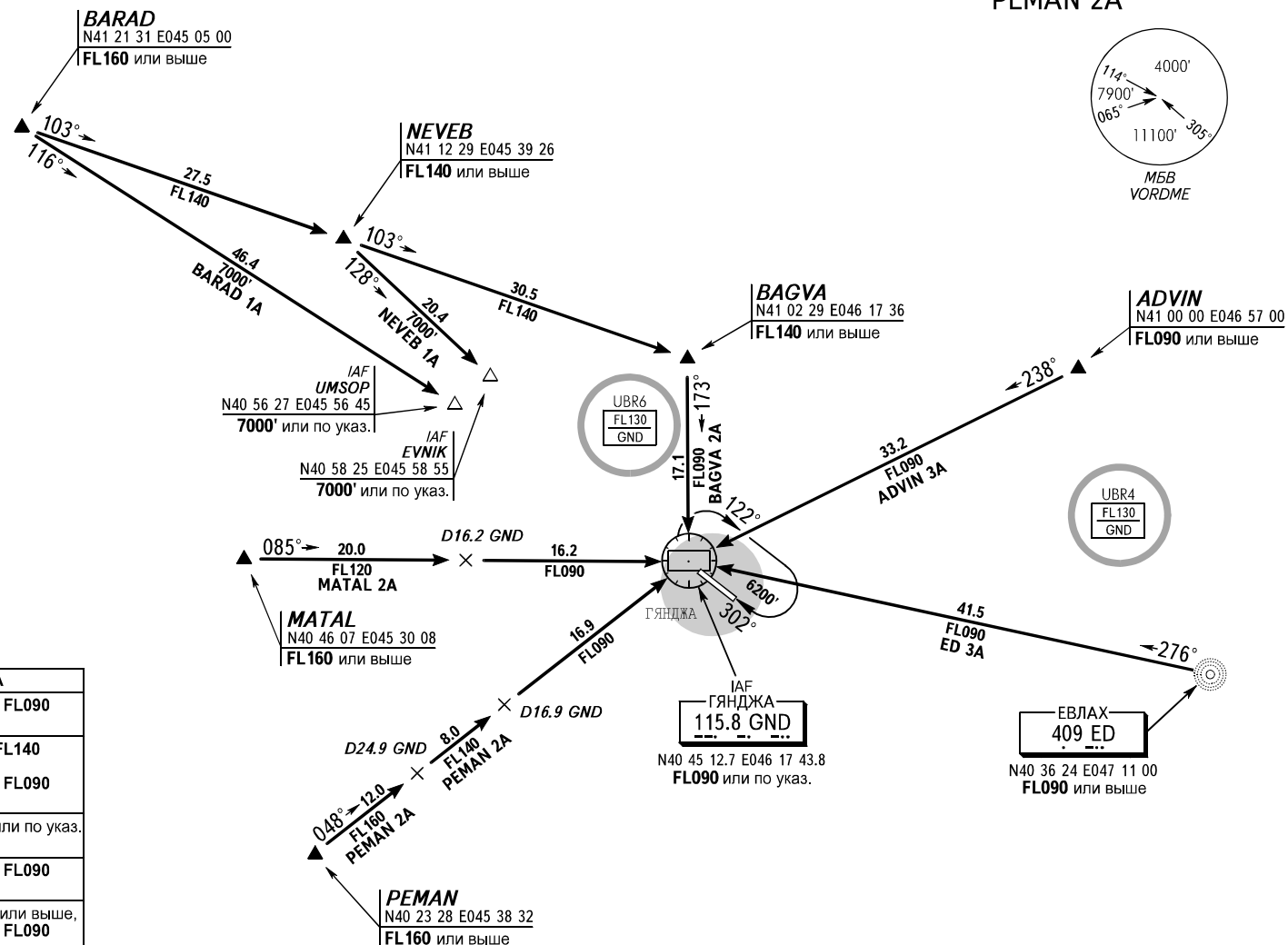
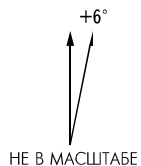


уход на второй круг: Набор по прямой 5660' (660') (КАТ А, В), 6380' (1380') (КАТ С, D) на DVORDME, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 019°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 20 (Только днем)		
	Впр. макс.	Нмс	Двид
A	185	5660' (660') 205м	4000м
B	250		
C	335	6380' (1380') 420м	6000м
D	345		

GANJA App	123.900	135.925	рез	Эшелон перех: FL090 Высота перех: 7000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
GANJA Twr	123.900				
BAKU ACC Sector WEST	129.000	132.100	рез		

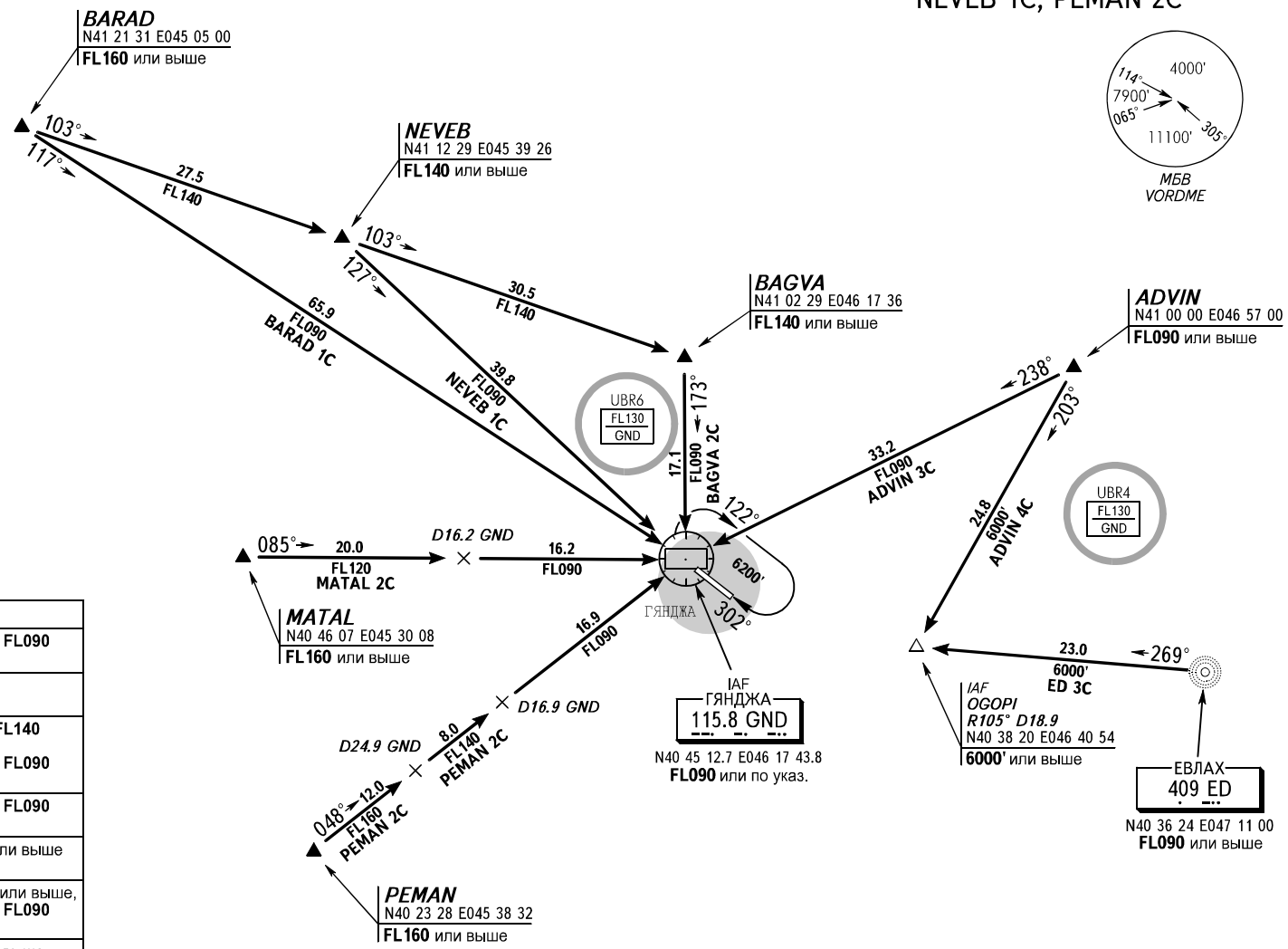
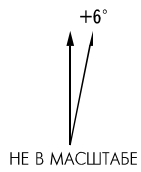
ADVIN 3A, BAGVA 2A, BARAD 1A,
ED 3A, MATAL 2A, NEVEB 1A,
PEMAN 2A



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADVIN 3A	От ADVIN МПУ 238° до IAF VORDME GND.	IAF VORDME GND FL090 или по указ.
BAGVA 2A	От BARAD МПУ 103° на NEVEB далее на BAGVA, ПРАВЫЙ разворот МПУ 173° на IAF VORDME GND.	NEVEB и BAGVA FL140 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.
BARAD 1A	От BARAD МПУ 116° на IAF UMSOP.	IAF UMSOP 7000' или по указ.
ED 3A	От ОПРС ED МПУ 276° до IAF VORDME GND.	IAF VORDME GND FL090 или по указ.
MATAL 2A	От MATAL МПУ 085° до IAF VORDME GND.	D16.2 GND FL120 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.
NEVEB 1A	От BARAD МПУ 103° на NEVEB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 128° на IAF EVNIK.	NEVEB FL140 или выше, IAF EVNIK 7000' или по указ.
PEMAN 2A	От PEMA МПУ 048° до IAF VORDME GND.	D24.9 GND FL160 или выше, D16.9 GND FL140 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.

GANJA App	123.900	135.925 рез	Эшелон перех: FL090 Высота перех: 7000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
GANJA Twr	123.900			
BAKU ACC Sector WEST	129.000	132.100 рез		

ADVIN 3C, ADVIN 4C, BAGVA 2C,
BARAD 1C, ED 3C, MATAL 2C,
NEVEB 1C, PEMAN 2C



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADVIN 3C	От ADVIN МПУ 238° до IAF VORDME GND.	IAF VORDME GND FL090 или по указ.
ADVIN 4C	От ADVIN МПУ 203° до IAF OGORI.	IAF OGORI 6000' или по указ.
BAGVA 2C	От BARAD МПУ 103° на NEVEB далее на BAGVA, ПРАВЫЙ разворот МПУ 173° на IAF VORDME GND.	NEVEB и BAGVA FL140 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.
BARAD 1C	От BARAD МПУ 117° на IAF VORDME GND.	IAF VORDME GND FL090 или по указ.
ED 3C	От ОПРС ED МПУ 269° до IAF OGORI.	IAF OGORI 6000' или выше
MATAL 2C	От MATAL МПУ 085° до IAF VORDME GND.	D16.2 GND FL120 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.
NEVEB 1C	От BARAD МПУ 103° на NEVEB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 127° на IAF VORDME GND.	NEVEB FL140 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.
PEMAN 2C	От PEMAN МПУ 048° до IAF VORDME GND.	D24.9 GND FL160 или выше, D16.9 GND FL140 или выше, IAF VORDME GND FL090 или по указ.

SID

UBWG

19 сен 13

B-1

RWY: 12

ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН
ГЯНДЖА

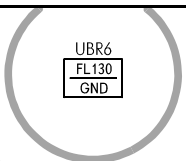
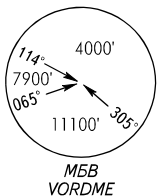
GANUA App 123.900 135.925 раз
 GANUA TWR 123.900
 BAKU ACC Сектор WEST 129.000 132.100 раз

Эшелон перех.: FL090
 Высота перех.: 7000'

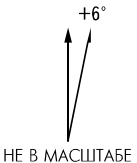
Высоты - футы
 Расстояние - м.мили

ADVIN 3A, ED 3A, MATAL 2A, MATAL 2A, NEVER 1A, PEMAN 2A

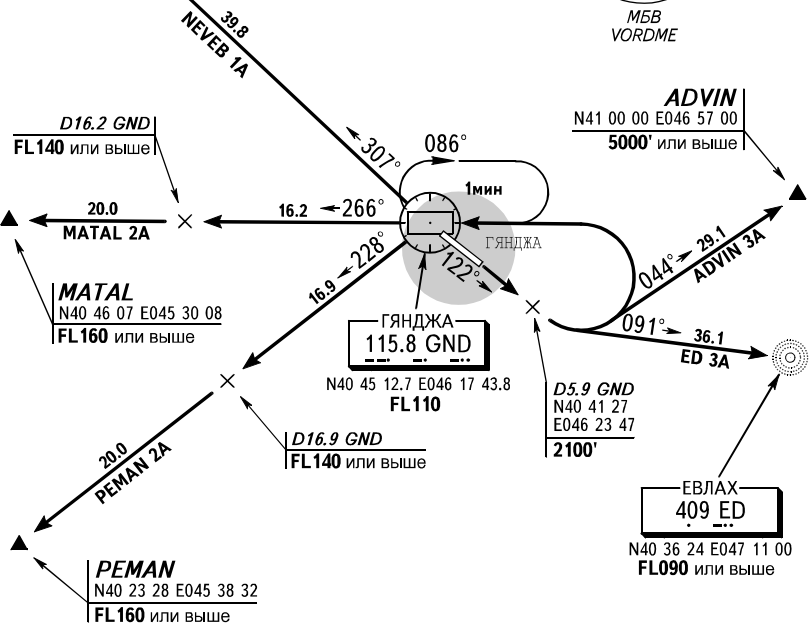
ГОРНЫЙ



NEVEB
 N41 12 29 E045 39 26
 FL140 или выше



Расчетный градиент набора 4.5%.
 Минимальный угол крена 20°.
 Vпр. макс. 225 КТ.



ВЫХОД	МАРШРУТ
ADVIN 3A	Набор 2100' до D5.9 GND, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 044° далее на ADVIN с набором 5000' или выше.
ED 3A	Набор 2100' до D5.9 GND, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° далее на ОПРС ED с набором FL090 или выше.
MATAL 2A	Набор 2100' до D5.9 GND, ЛЕВЫЙ разворот, вход в зону ожидания с набором FL110, отход от VORDME GND МПУ 266° с набором FL140 или выше на D16.2 GND, далее на MATAL с набором FL160 или выше.
PEMAN 2A	Набор 2100' до D5.9 GND, ЛЕВЫЙ разворот, вход в зону ожидания с набором FL110, отход от VORDME GND МПУ 228° с набором FL140 или выше на D16.9 GND, далее на PEMAN с набором FL160 или выше.
NEVEB 1A	Набор 2100' до D5.9 GND, ЛЕВЫЙ разворот, вход в зону ожидания с набором FL110, отход от VORDME GND МПУ 307° с набором FL140 или выше на NEVEB.

SID
RWY: 30

UBWG
ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН
ГЯНДЖА

19 сен 13

B-2

GANJA App
GANJA TWR
BAKU ACC Сектор WEST

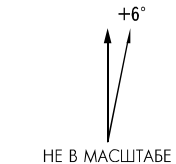
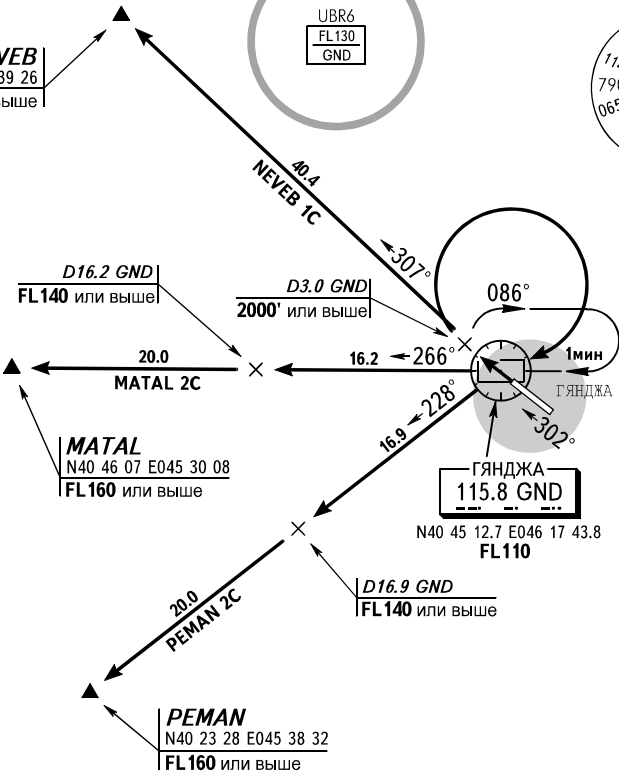
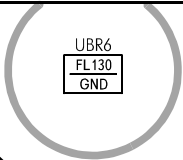
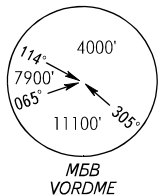
123.900 135.925 раз
123.900
129.000 132.100 раз

Эшелон перех.: FL090
Высота перех.: 7000'

Высоты - футы
Расстояние - м, мили

MATAL 2C, NEVEB 1C, PEMAN 2C

ГОРНЫЙ



Расчетный градиент набора:
- MATAL 2C, PEMAN 2C - 4.5%;
- NEVEB 1C - 3.3%.
Минимальный угол крена 20°.
Vпр. макс. 225 КТ.

ВЫХОД	МАРШРУТ
MATAL 2C	Набор 2000' или выше до D3.0 GND, ПРАВЫЙ разворот, вход в зону ожидания с набором FL110, отход от VORDME GND МПУ 266° с набором FL140 или выше на D16.2 GND, далее на MATAL с набором FL160 или выше.
PEMAN 2C	Набор 2000' или выше до D3.0 GND, ПРАВЫЙ разворот, вход в зону ожидания с набором FL110, отход от VORDME GND МПУ 228° с набором FL140 или выше на D16.9 GND, далее на PEMAN с набором FL160 или выше.
NEVEB 1C	После взлета МПУ 307° с набором FL140 или выше на NEVEB.

SID

RWY: 30

UBWG

ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН

19 сен 13

B-3

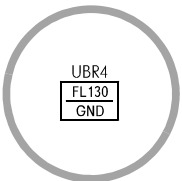
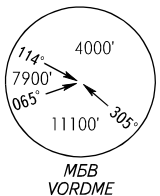
GANJA App 123.900 135.925 pas
 GANJA TWR 123.900
 BAKU ACC Сектор WEST 129.000 132.100 pas

Эшелон перех.: FL090
 Высота перех.: 7000'

Высоты - футы
 Расстояние - м.мили

ADVIN 3С, ED 3С

ГОРЬИЙ



ЕВЛАХ
409 ED
N40 36 24 E047 11 00
FL090 или выше

ADVIN
N41 00 00 E046 57 00
5000' или выше

+6°
НЕ В МАСШТАБЕ

UBR6
FL130
GND

31.7
ADVIN 3С

Расчетный градиент набора 4.5%.
 Минимальный угол крена 20°.
 Впр. макс. 225 КТ.

065°
102°

ГЯНДЖА

ГЯНДЖА
115.8 GND

N40 45 12.7 E046 17 43.8

D1.0 GND
1500' или выше

44.5
ED 3С

ВЫХОД	МАРШРУТ
ADVIN 3С	Набор 1500' или выше до D1.0 GND, ПРАВЫЙ разворот МПУ 065° с набором 5000' или выше на ADVIN.
ED 3С	Набор 1500' или выше до D1.0 GND, ПРАВЫЙ разворот МПУ 102° с набором FL090 или выше на ОПРС ED.

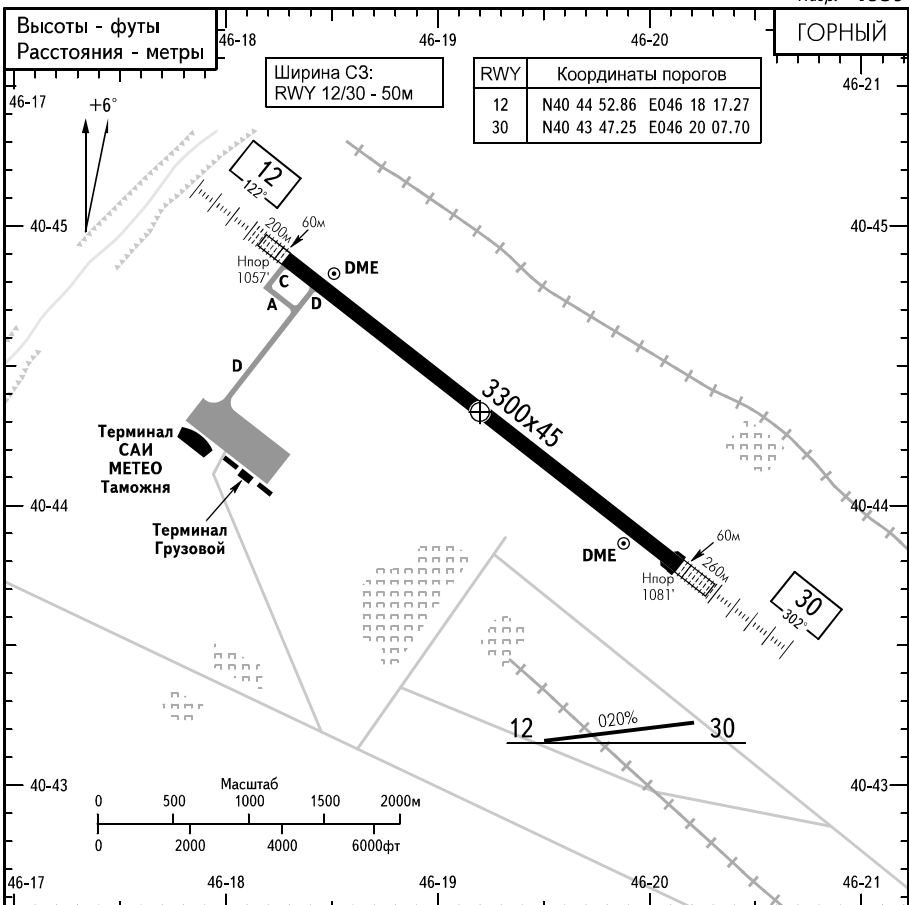
ATIS **119.250** rus/eng
 GANJA Twr **123.900**

ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН

КТА:
 N40 44 20 E046 19 12

ГЯНДЖА

Наэр. **1086'**



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
12	HIRL (60m) CL HIALS PAPI-L (3°00')	3300m	3560m	3360m	3300m
30	HIRL (60m) CL HIALS PAPI-L (3°00')	3300m	3500m	3360m	3300m

TAKE-OFF MINIMA					
RWY 12/30					
ACFT CAT	LVP in operation		RL	RCLM	NIL
	CL+RL	RL			
A, B				day	day
C	200m	250m	400m	400m	500m
D		300m			

+6°

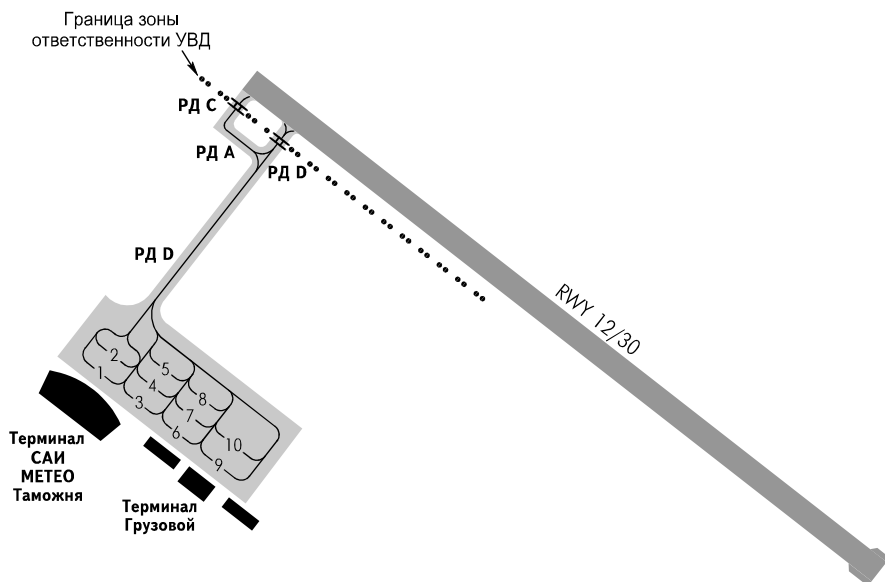


НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
A, C, D	асф.бетон	PCN 150 / R / A / W / T	23м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-8	асф.бетон	PCN 120 / R / В / W / T
9-10	асф.бетон	PCN 150 / R / A / W / T
Перрон	асф.бетон	PCN 150 / R / A / W / T

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Экипажам ВС строго следовать
указаниям диспетчера ОВД.



МС	Координаты
1	N40 44 23.31 E046 18 01.14
2	N40 44 24.50 E046 18 02.32
3	N40 44 21.10 E046 18 04.98
4	N40 44 22.37 E046 18 05.98
5	N40 44 23.55 E046 18 07.15
6	N40 44 19.08 E046 18 08.47
7	N40 44 20.26 E046 18 09.65
8	N40 44 21.43 E046 18 10.82
9	N40 44 17.01 E046 18 12.72
10	N40 44 18.52 E046 18 14.23

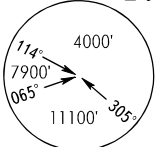
GANJA Twr 123.900

ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЯНДЖА

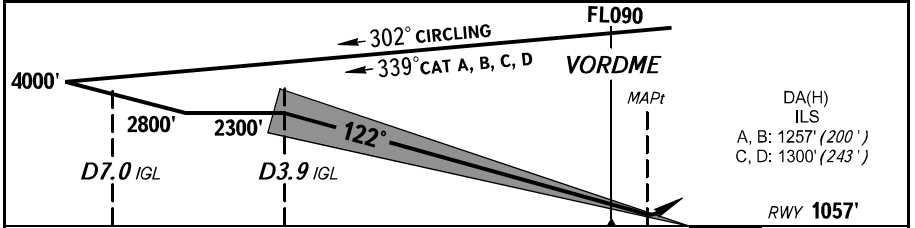
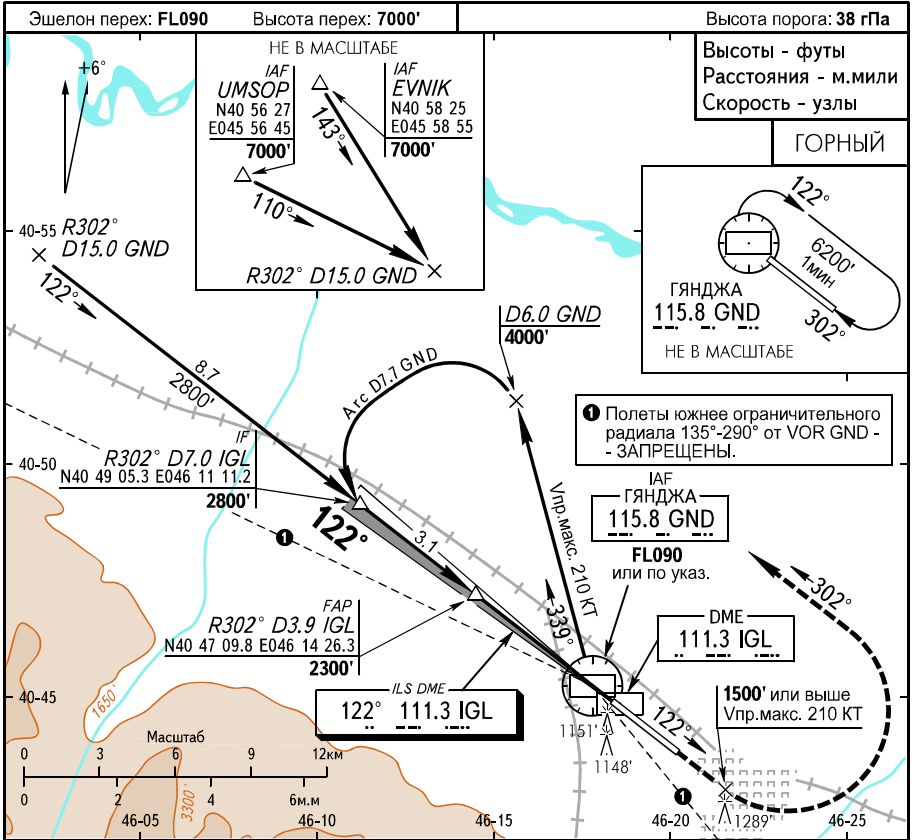
ILS DME RWY 12

LOC 111.3 IGL



МББ VORDME

Apt elev 1086' RWY 1057'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1500' (Vпр.макс. 210 КТ), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 302° с набором 2800' до R339° GND, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 12				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
A, B	60m	RVR 550m VIS 800m	ALS out VIS 1200m		230m	280m	2400m
C	75m	VIS 550m VIS 800m	VIS 1300m		290m	390m	3000m
D					400m	500m	4800m
W km/h	150	200	250	300	Circling not authorized South of RWY 12.		
ILS GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4			

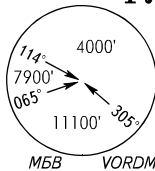
GANJA Twr 123.900

ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН

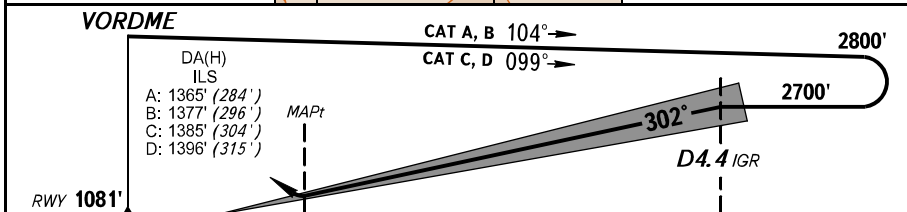
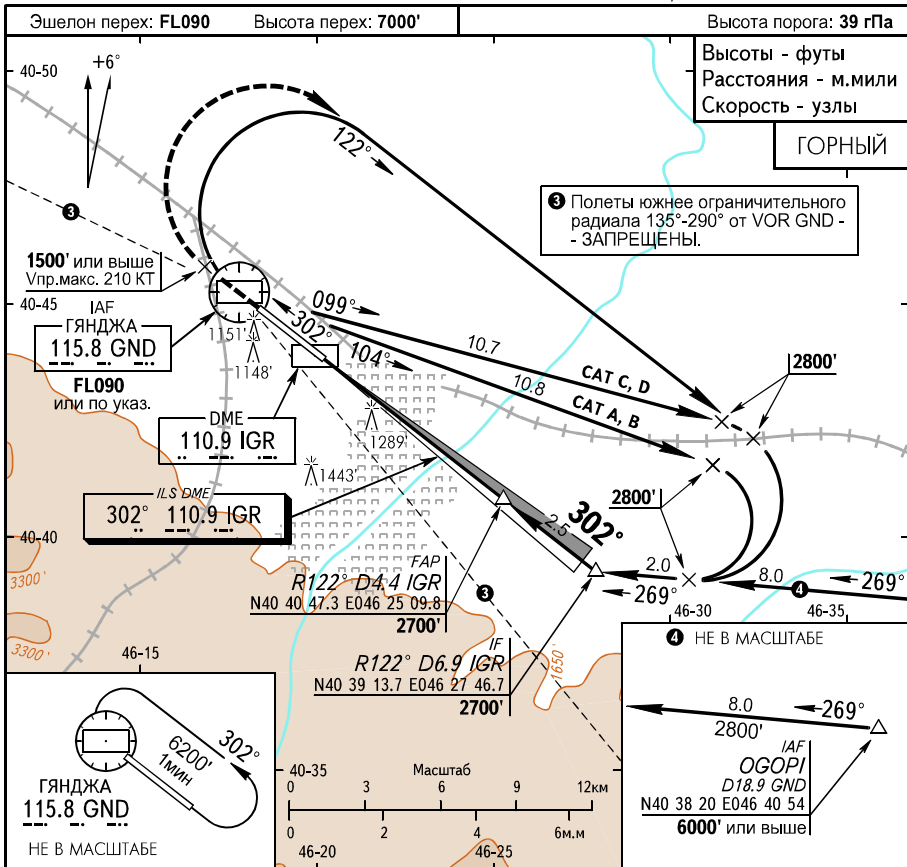
ГЯНДЖА

ILS DME RWY 30

LOC 110.9 IGR



Apt elev 1086' RWY 1081'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1500' (Упр. макс. 210 КТ), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 122° с набором 2800', далее по схеме захода.

		STRAIGHT-IN LANDING RWY 30			
ACFT		ILS			
CAT				ALS out	
A, B	90m	VIS 900m		VIS 1500m	
C	95m	VIS 900m		VIS 1500m	
D	100m	VIS 1200m		VIS 1800m	
W km/h		150	200	250	300
ILS GS	3°00"	2.2	2.9	3.6	4.4

GANJA Twr 123.900

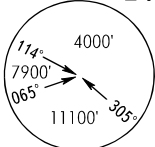
ГЯНДЖА, АЗЕРБАЙДЖАН

ГЯНДЖА

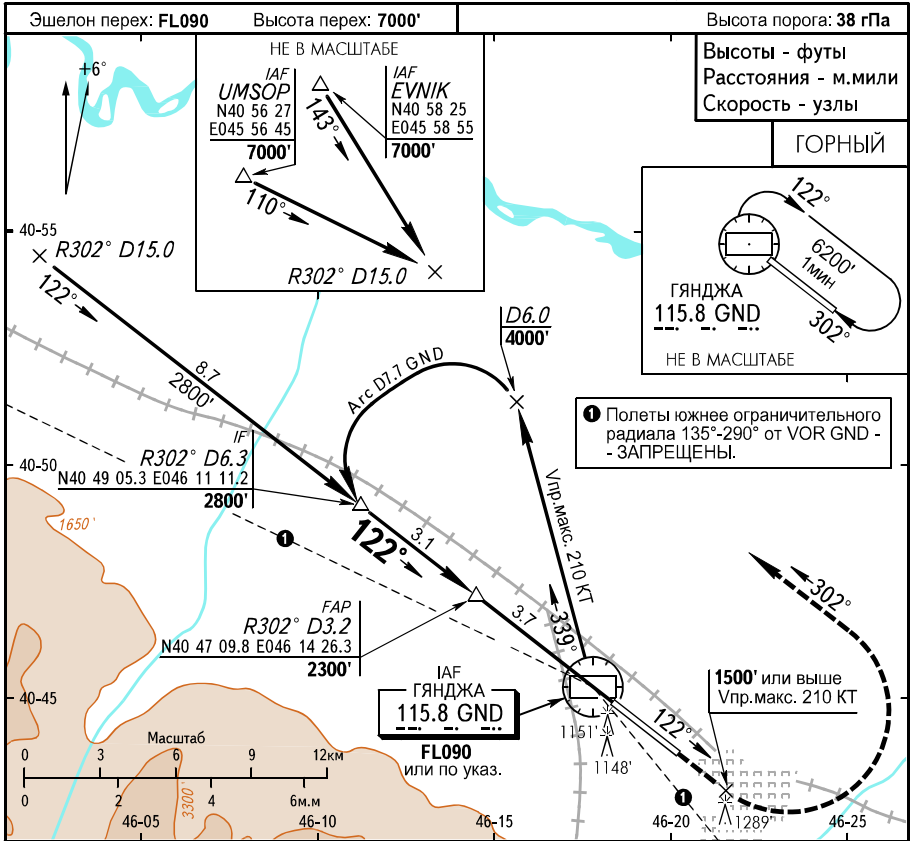
VORDME RWY 12

VORDME 115.8 GND

Apt elev 1086' RWY 1057'

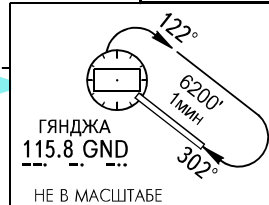


МБВ VORDME

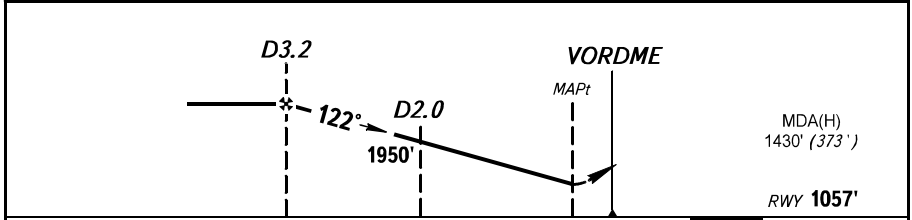


Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

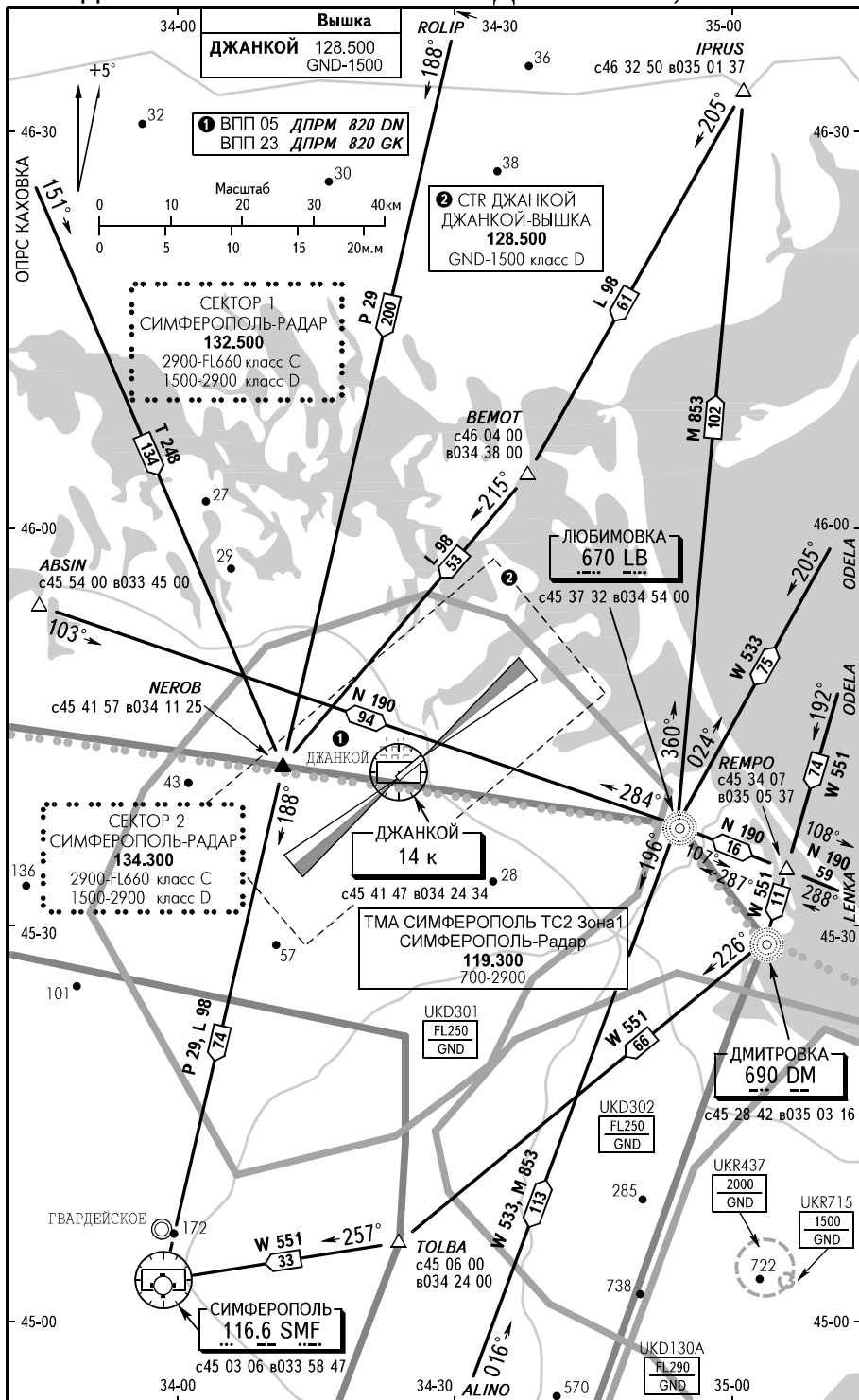


Полеты южнее ограничительного радиала 135°-290° от VOR GND - ЗАПРЕЩЕНЫ.



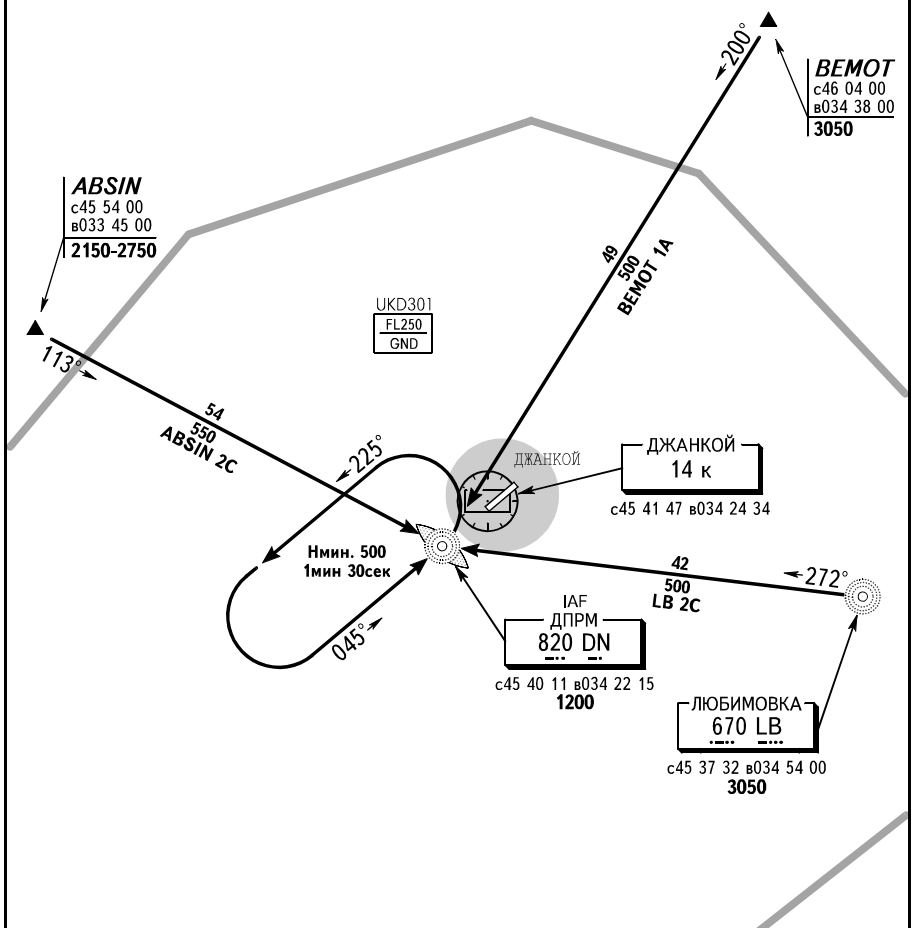
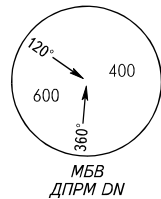
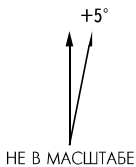
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1500' или выше (Впр.макс. 210 КТ), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 302° с набором 2800' до R339° GND, далее по схеме захода.

ACFT CAT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 12				CIRCLE-TO-LAND		
		VORDME				MDH	CEIL	VIS
A, B	MDH					ALS out		
C	115m	VIS 1600m				VIS 2000m	230m	280m
D						VIS 2200m	290m	390m
		150	200	250	300	400m	500m	4800m



ДЖАНКОЙ Вышка 128.500	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------------------------	--

ABSIN 2С, ВЕМОТ 1А, LB 2С

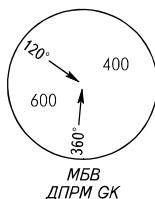
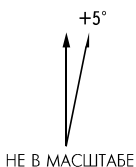


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABSIN 2С	От ABSIN МПУ 113° до IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: ABSIN 2150-2750, IAF ДПРМ DN 1200.
ВЕМОТ 1А	От ВЕМОТ МПУ 200° до IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: ВЕМОТ 3050, IAF ДПРМ DN 1200.
LB 2С	От ОПРС LB МПУ 272° до IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС LB 3050, IAF ДПРМ DN 1200.

ДЖАНКОЙ Вышка **128.500**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

ABSIN 2D, BEMOT 1B, LB 2D



BEMOT
с46 04 00 в034 38 00
3050

ABSIN
с45 54 00 в033 45 00
2150-2750

UKD301
FL250
GND

Нмин. 500
1мин 30сек

ИАФ
ДПРМ
820 GK

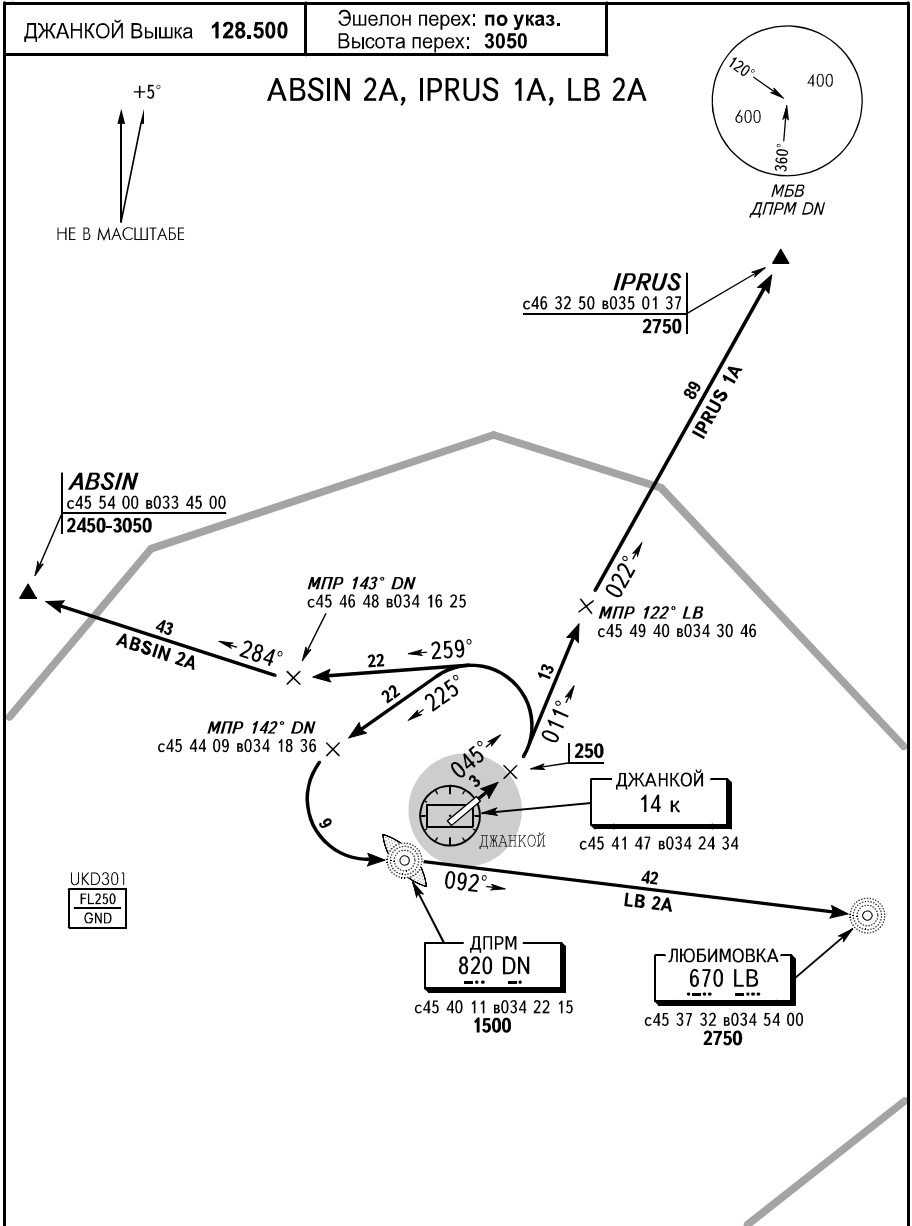
с45 43 47 в034 28 24
1200

ДЖАНКОЙ
14 к
с45 41 47 в034 24 34

БПРМ
401 G
с45 42 34 в034 26 20

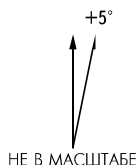
ЛЮБИМОВКА
670 LB
с45 37 32 в034 54 00
3050

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABSIN 2D	От ABSIN МПУ 103° до ИАФ ДПРМ ГК, далее по схеме захода.	Пролет: ABSIN 2150-2750 , ИАФ ДПРМ ГК 1200 .
BEMOT 1B	От BEMOT МПУ 193° до до ИАФ ДПРМ ГК, далее по схеме захода.	Пролет: BEMOT 3050 , ИАФ ДПРМ ГК 1200 .
LB 2D	От ОПРС LB МПУ 285° до ИАФ ДПРМ ГК, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС LB 3050 , ИАФ ДПРМ ГК 1200 .

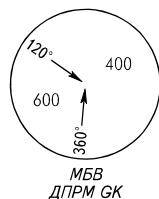


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABSIN 2A	Набор 250 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 259° до пересечения МПР 143° DN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 284° (МПР 104° LB) на ABSIN.	Пролет ABSIN 2450-3050.
IPRUS 1A	Набор 250 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 011° до пересечения МПР 122° LB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 022° (МПР 202° DN) на IPRUS.	Пролет IPRUS 2750.
LB 2A	Набор 250 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 225° до пересечения МПР 142° DN, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 092° через ДПРМ DN на ОПРС LB.	Пролет: ДПРМ DN 1500, ОПРС LB 2750.

ДЖАНКОЙ Вышка 128.500	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------------------------	--



ABSIN 2B, IPRUS 1B, LB 2B



IPRUS
с46 32 50 в035 01 37
2750

ABSIN
с45 54 00 в033 45 00
12450-3050

44
ABSIN 2B
←284°

МПР 097° GK
с45 45 35 в034 16 09

МПР 173° G
с45 44 02
в034 26 15

ДПРМ
820 GK
с45 43 47 в034 28 24
1500

24
094°
ДЖАНКОЙ

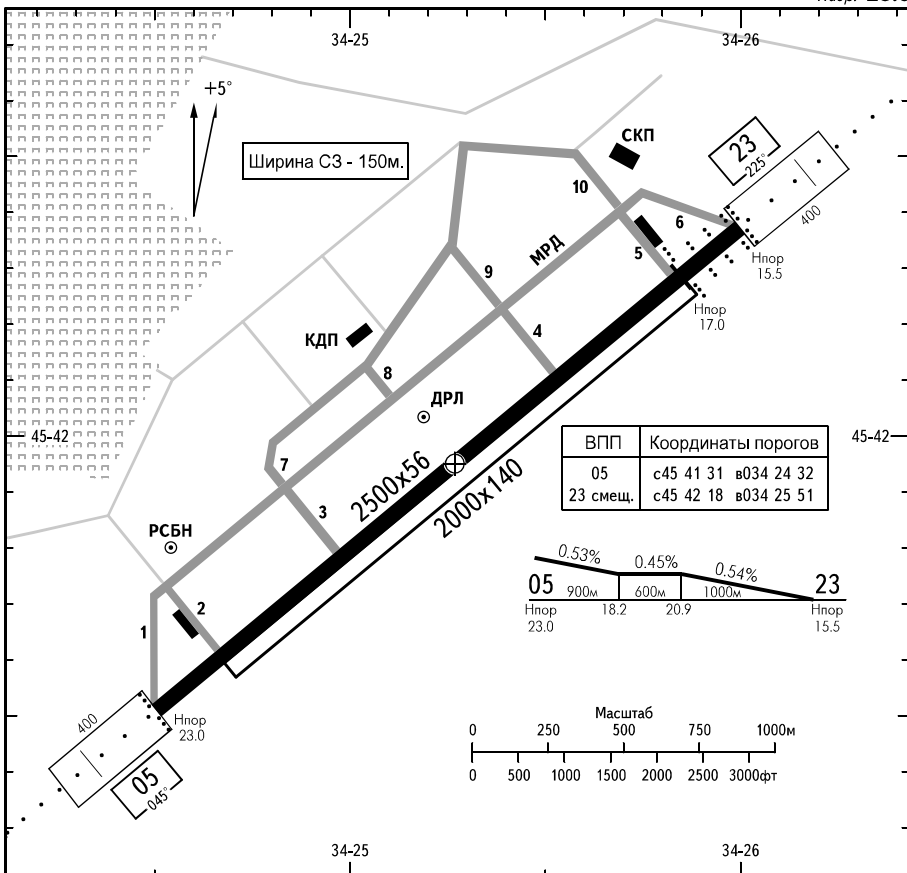
БПРМ
401 G
с45 42 34 в034 26 20

ДЖАНКОЙ
14 к
с45 41 47 в034 24 34

ЛЮБИМОВКА
670 LB
с45 37 32 в034 54 00
2750

UKD301
FL250
GND

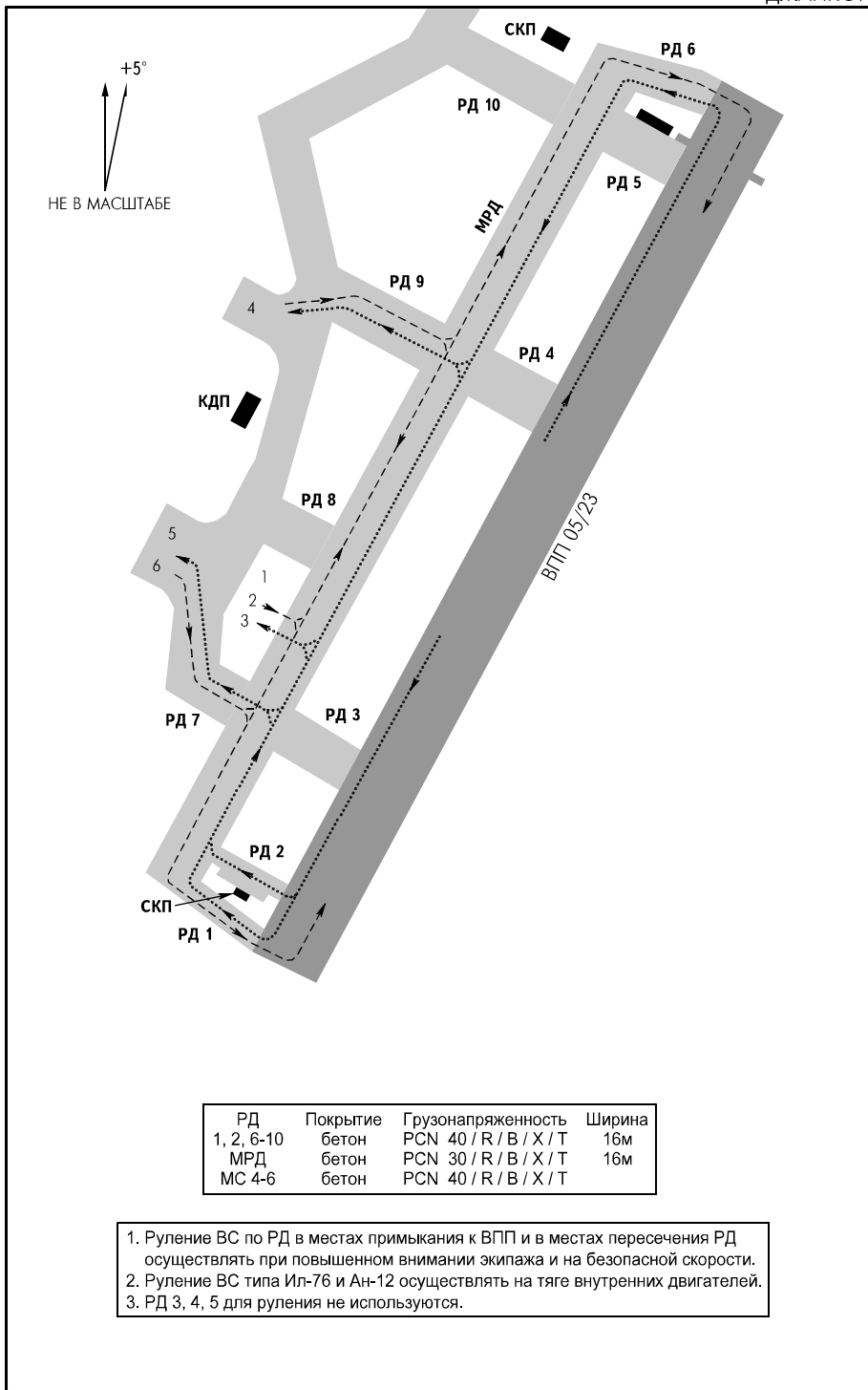
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABSIN 2B	Набор 250 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 343° до пересечения МПР 097° GK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 284° (МПР 104° GK) на ABSIN.	Пролет ABSIN 2450-3050 .
IPRUS 1B	Набор 250 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 094° до пересечения МПР 173° G, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 021° (МПР 201° GK) на IPRUS.	Пролет IPRUS 2750 .
LB 2B	Набор 250 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 094° на ДПРМ GK, ПРАВЫЙ разворот МПУ 104° на ОПРС LB.	Пролет: ДПРМ GK 1500, ОПРС LB 2750 .



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
05	ОМИ, огни приближения 700м	2450	2850	2450	2500
23	ОМИ, огни приближения 900м	2450	2850	2450	2250

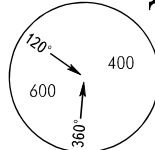
ВПП 05/23 - Первые 50м для взлета не используются.
Порог ВПП 23 перенесен в сторону КТА на 250м.

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА						
Кат. ВС	ВПП 05			ВПП 23		
	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
		день	ночь		день	ночь
A		300	300		300	300
B						
C		500			500	
D						

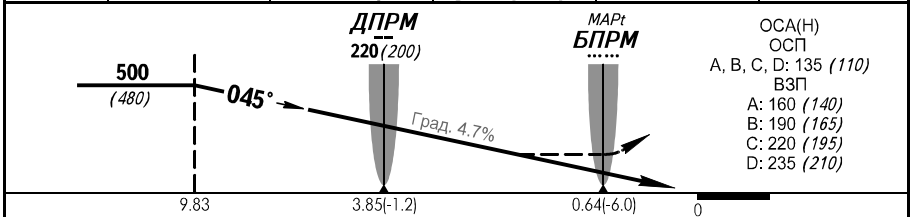
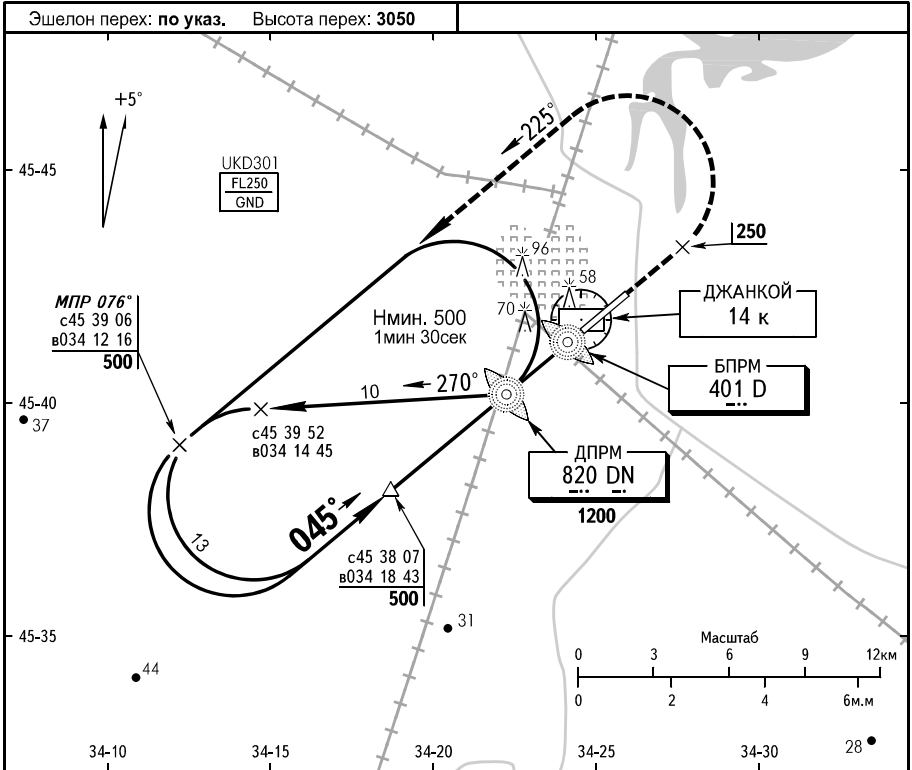


РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1, 2, 6-10	бетон	PCN 40 / R / В / X / T	16м
МРД	бетон	PCN 30 / R / В / X / T	16м
МС 4-6	бетон	PCN 40 / R / В / X / T	

1. Руление ВС по РД в местах примыкания к ВПП и в местах пересечения РД осуществлять при повышенном внимании экипажа и на безопасной скорости.
2. Руление ВС типа Ил-76 и Ан-12 осуществлять на тяге внутренних двигателей.
3. РД 3, 4, 5 для руления не используются.



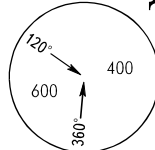
МБВ ДПРМ DN



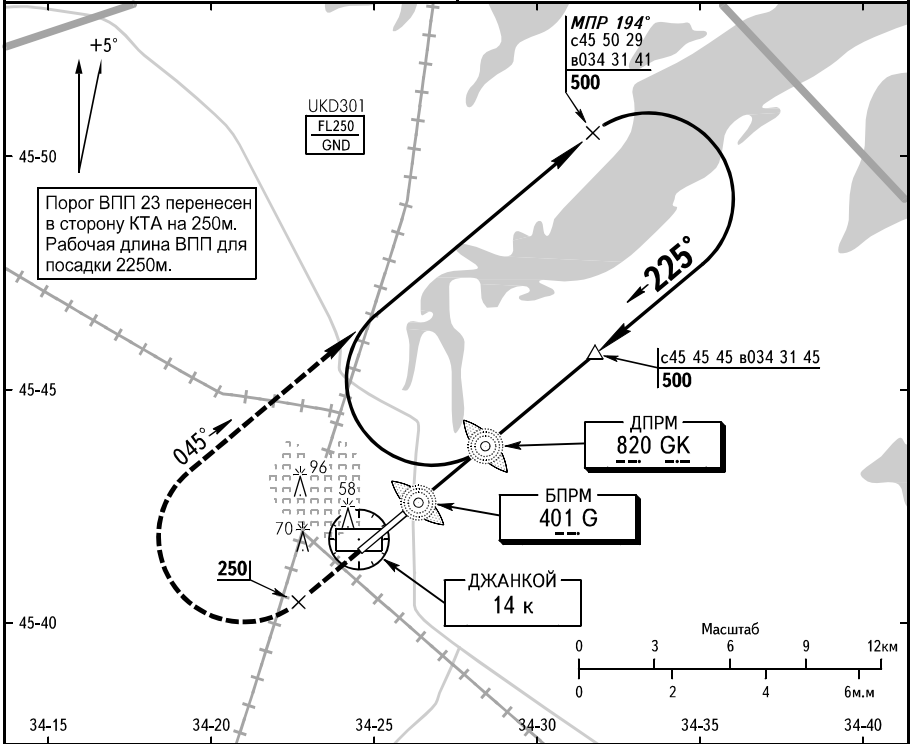
уход на второй круг: Набор на МПУ 045° до 250 (230), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 225° с набором 500 (480), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 05							ВЗП		
	ОСП							Нмс	Ннго	Двид
A	110x1900							140	190	2000
B								170	220	2500
C								200	300	3000
D								210	310	4000

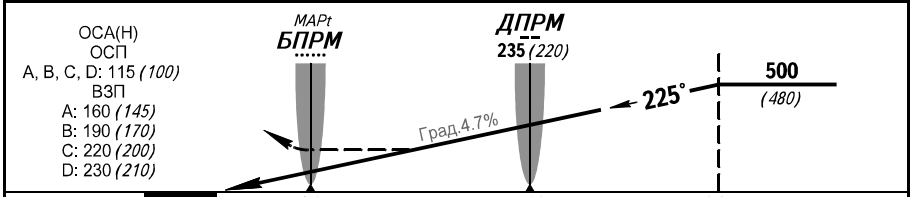
Путевая скорость , км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 3210, мин:сек	1.15	1.02	0.53	0.47	0.42	0.37	0.34	0.31
Вертикальная скорость снижения , м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7



Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050



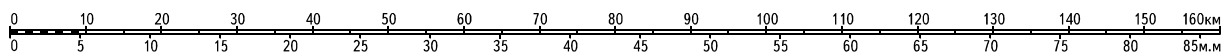
Порог ВПП 23 перенесен в сторону КТА на 250м. Рабочая длина ВПП для посадки 2250м.



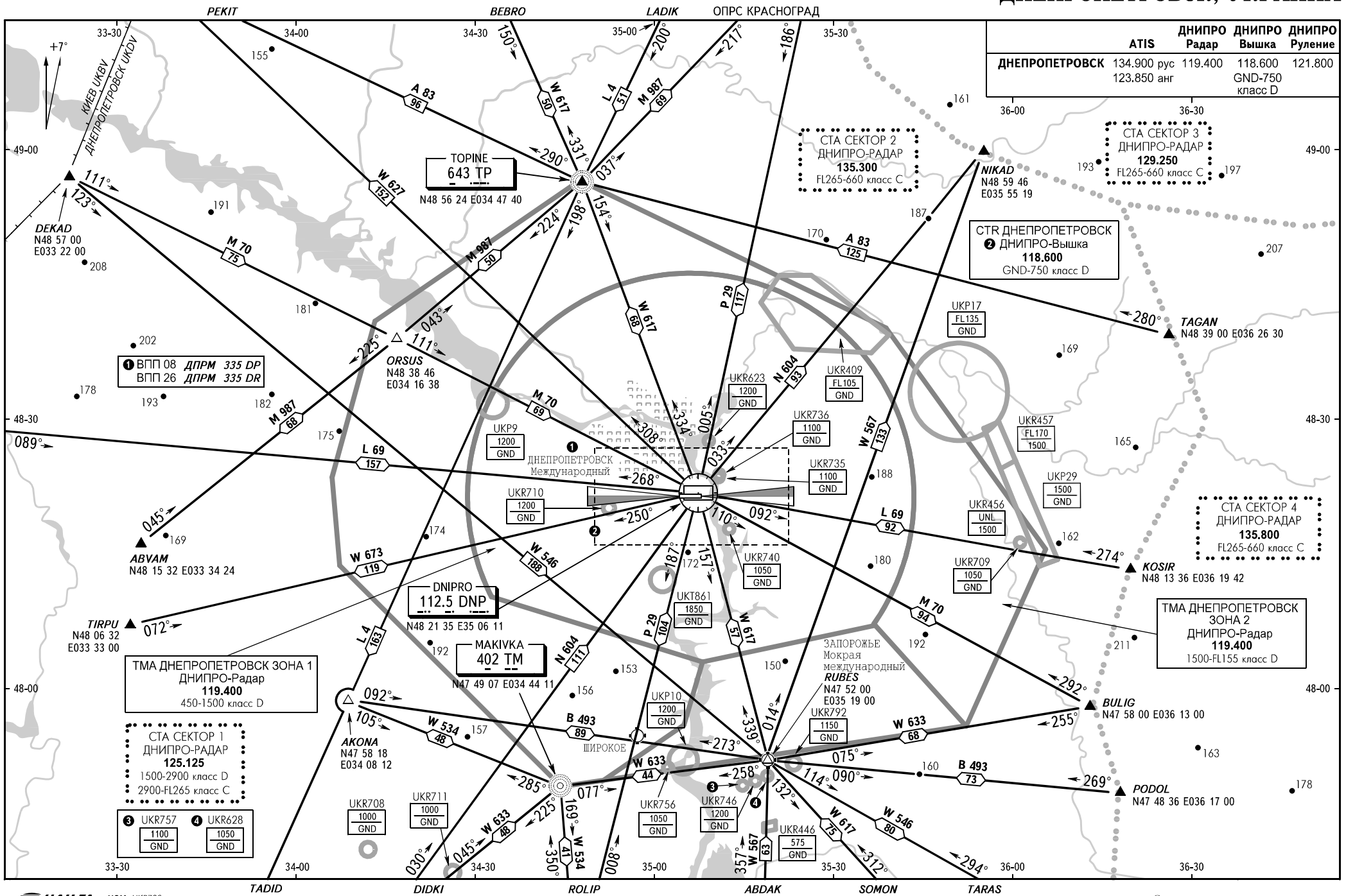
уход на второй круг: Набор на МПУ 225° до 250 (230), ПРАВЫЙ разворот МПУ 045° с набором 500 (480), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 23							ВЗП		
	ОСП							Нмс	Ннго	Двиг
A	100x1500							150	200	1600
B								170	220	2500
C								200	300	3000
D								210	310	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 3492, мин:сек	1.24	1.10	1.00	0.52	0.47	0.42	0.38	0.35
Вертикальная скорость снижения, м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7



ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА



	АТІС	ДНІПРО Радар	ДНІПРО Вышка	ДНІПРО Руление
ДНЕПРОПЕТРОВСК	134.900 рус 123.850 анг	119.400	118.600 GND-750 класс D	121.800

СТА СЕКТОР 2
ДНІПРО-РАДАР
135.300
FL265-660 класс C

СТР ДНЕПРОПЕТРОВСК
ДНІПРО-Вышка
118.600
GND-750 класс D

СТА СЕКТОР 3
ДНІПРО-РАДАР
129.250
FL265-660 класс C

СТА СЕКТОР 4
ДНІПРО-РАДАР
135.800
FL265-660 класс C

ТМА ДНЕПРОПЕТРОВСК
ЗОНА 2
ДНІПРО-Радар
119.400
1500-FL155 класс D

ВПП 08 ДПРМ 335 DP
ВПП 26 ДПРМ 335 DR

ТМА ДНЕПРОПЕТРОВСК
ЗОНА 1
ДНІПРО-Радар
119.400
450-1500 класс D

СТА СЕКТОР 1
ДНІПРО-РАДАР
125.125
1500-2900 класс D
2900-FL265 класс C

UKR757 1100 GND
UKR628 1050 GND

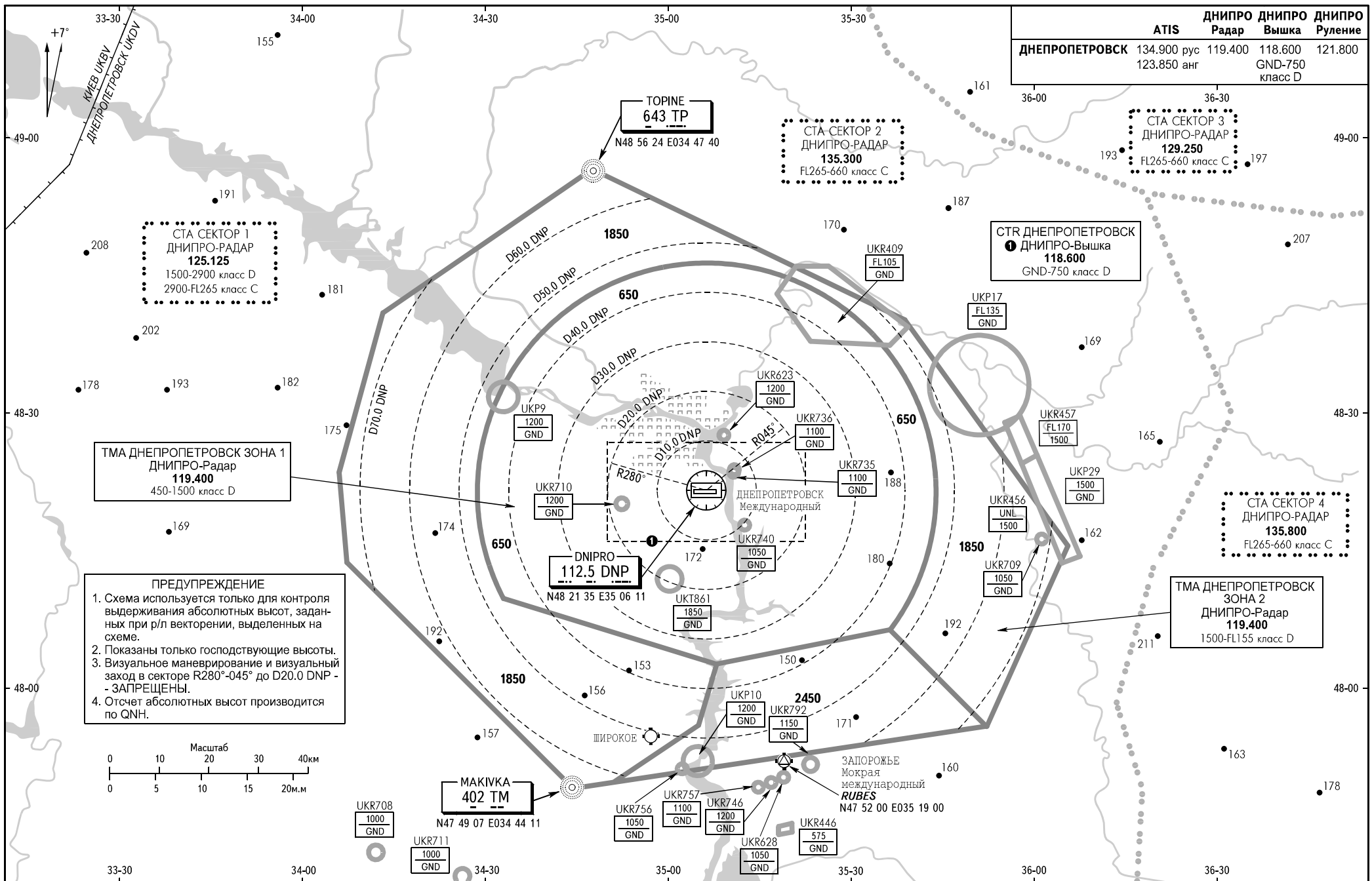
ТОРІНЕ
643 TP
N48 56 24 E034 47 40

ДНІПРО
112.5 DNP
N48 21 35 E35 06 11

МАКІВКА
402 TM
N47 49 07 E034 44 11

АКОНА
N47 58 18 E034 08 12

ЗАПОРІЖЬЕ
Мокрая міжнародний
RUBES
N47 52 00 E035 19 00



ДНИПРО Радар **119.400**
 ДНИПРО Вышка **118.600**
 Эшелон перех: **по указ.**
 Высота перех: **3050**

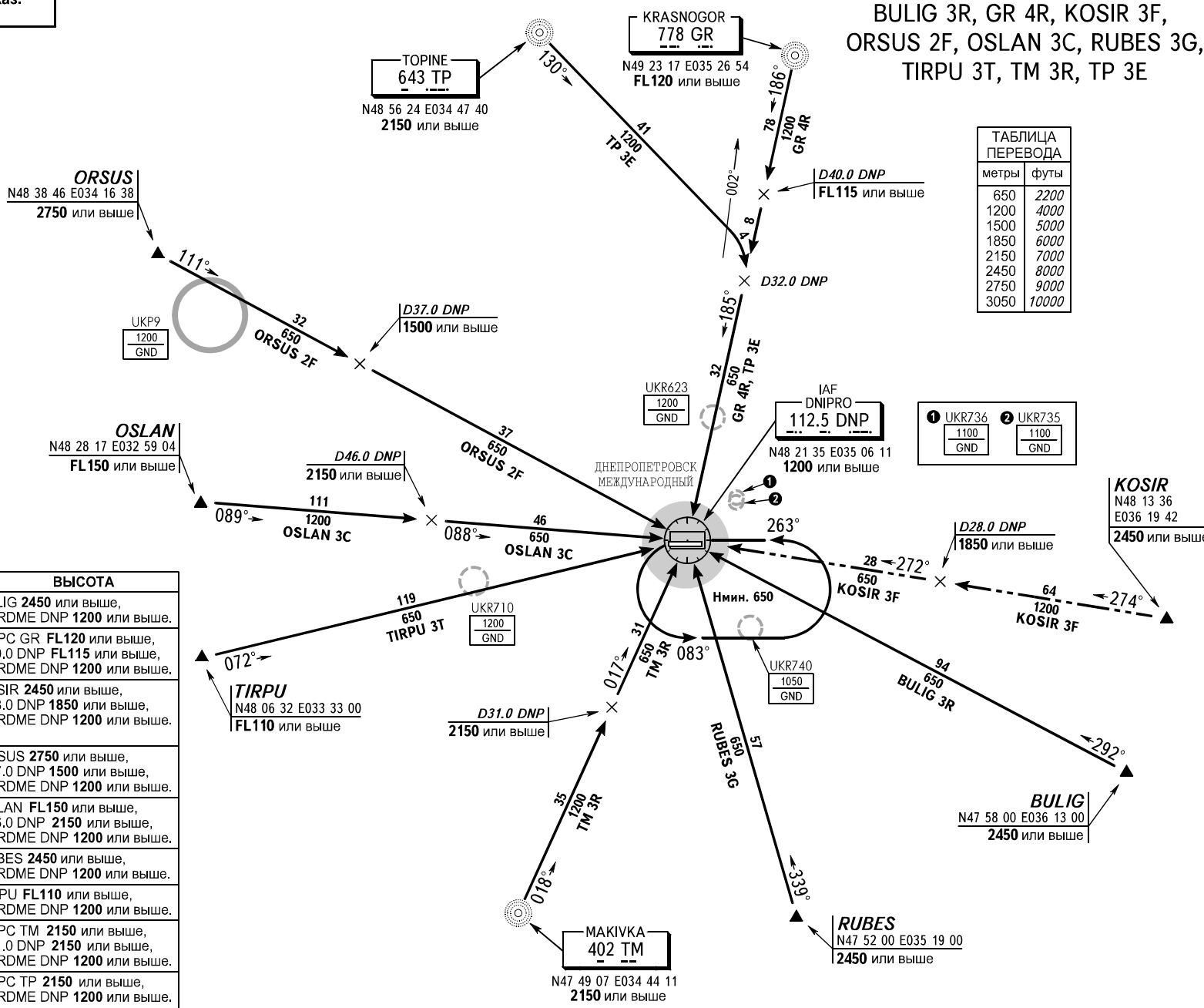
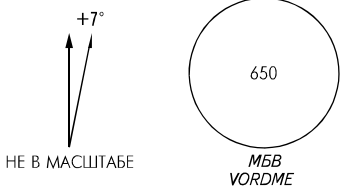
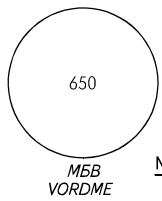
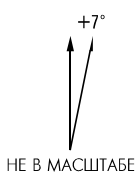


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
650	2200
1200	4000
1500	5000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BULIG 3R	От BULIG МПУ 292° (R110° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	BULIG 2450 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
GR 4R	От ОПРС GR МПУ 186° (R005° DNP) до D40.0 VORDME DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 185° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ОПРС GR FL120 или выше, D40.0 DNP FL115 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
KOSIR 3F	(По указанию органа ОВД). От KOSIR МПУ 274° (R092° DNP) до D28.0 VORDME DNP, далее на МПУ 272° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	KOSIR 2450 или выше, D28.0 DNP 1850 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
ORSUS 2F	От ORSUS МПУ 111° (R291° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ORSUS 2750 или выше, D37.0 DNP 1500 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
OSLAN 3C	От OSLAN МПУ 089° (R268° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	OSLAN FL150 или выше, D46.0 DNP 2150 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
RUBES 3G	От RUBES МПУ 339° (R157° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	RUBES 2450 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TIRPU 3T	От TIRPU МПУ 072° (R250° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	TIRPU FL110 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TM 3R	От ОПРС TM МПУ 018° (R197° DNP) до VORDME DNP, далее на МПУ 017°, далее по схеме захода.	ОПРС TM 2150 или выше, D31.0 DNP 2150 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TP 3E	От ОПРС TP МПУ 130° до R002° DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 185° (R005° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ОПРС TP 2150 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.

ДНИПРО Радар **119.400**
 ДНИПРО Вышка **118.600**
 Эшелон перех: по указ.
 Высота перех: **3050**



ORSUS
 N48 38 46 E034 16 38
2750 или выше

TOPINE
 643 TP
 N48 56 24 E034 47 40
2150 или выше

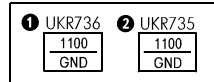
KRASNOGOR
 778 GR
 N49 23 17 E035 26 54
FL120 или выше

**BULIG 3S, GR 4S, KOSIR 3G,
 ORSUS 2G, OSLAN 3D, RUBES 3H,
 TIRPU 3U, TM 3S, TP 4F**

метры	футы
650	2200
1200	4000
1500	5000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

OSLAN
 N48 28 17 E032 59 04
FL150 или выше

IAF **DNIPRO**
 112.5 DNP
 N48 21 35 E035 06 11
1200 или выше



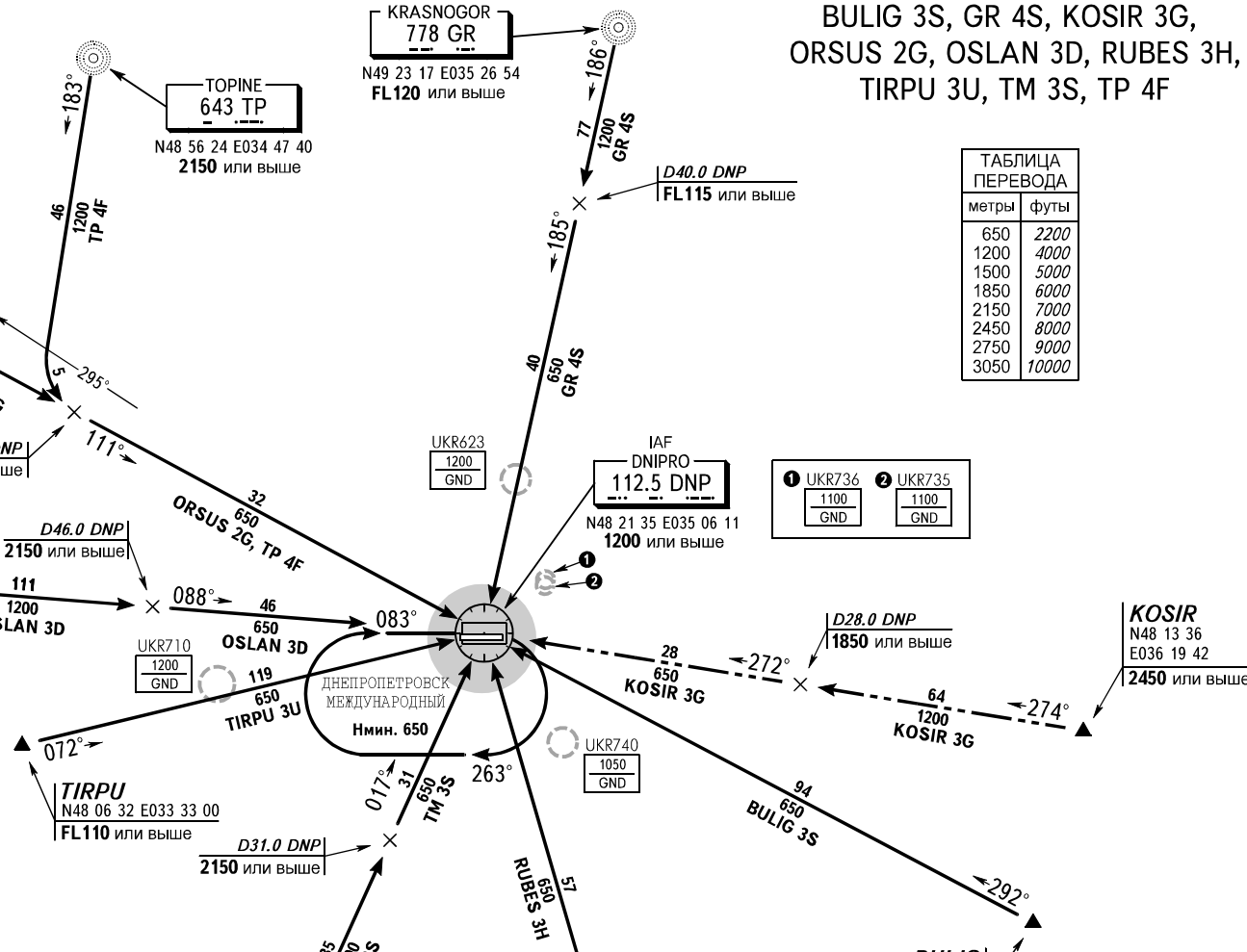
KOSIR
 N48 13 36
 E036 19 42
2450 или выше

TIRPU
 N48 06 32 E033 33 00
FL110 или выше

МАКIVKA
 402 TM
 N47 49 07 E034 44 11
2150 или выше

RUBES
 N47 52 00 E035 19 00
2450 или выше

BULIG
 N47 58 00 E036 13 00
2450 или выше



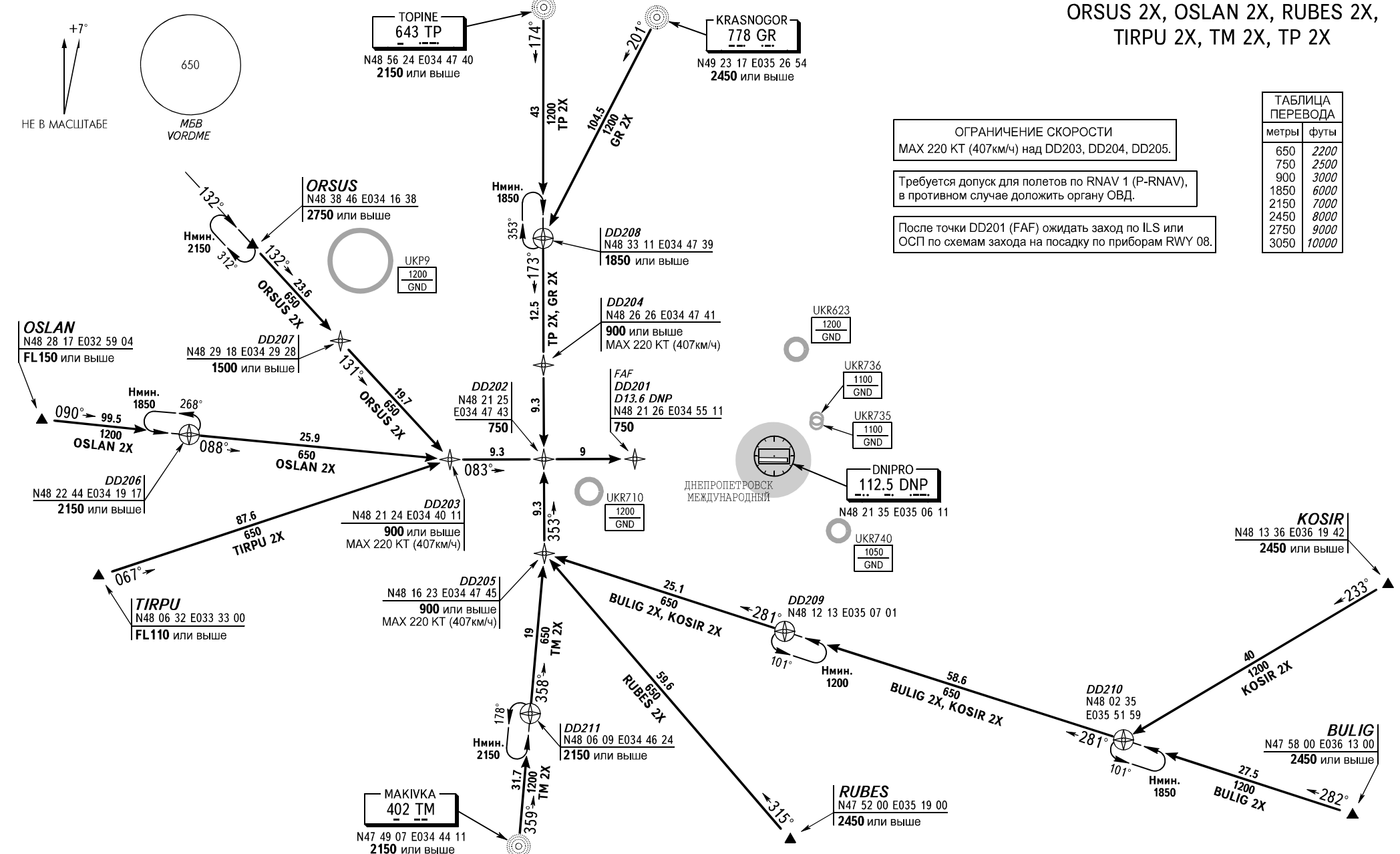
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BULIG 3S	От BULIG МПУ 292° (R110° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	BULIG 2450 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
GR 4S	От ОПРС GR МПУ 186° (R005° DNP) до D40.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 185° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ОПРС GR FL120 или выше, D40.0 DNP FL115 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
KOSIR 3G	(По указанию органа ОВД). От KOSIR МПУ 274° (R092° DNP) до D28.0 DNP, далее на МПУ 272° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	KOSIR 2450 или выше, D28.0 DNP 1850 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
ORSUS 2G	От ORSUS МПУ 111° (R291° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ORSUS 2750 или выше, D32.0 DNP 1500 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
OSLAN 3D	От OSLAN МПУ 089° (R268° DNP) до D46.0 DNP, далее на МПУ 088° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	OSLAN FL150 или выше, D46.0 DNP 2150 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
RUBES 3H	От RUBES МПУ 339° (R157° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	RUBES 2450 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TIRPU 3U	От TIRPU МПУ 072° (R250° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	TIRPU FL110 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TM 3S	От ОПРС TM МПУ 018° (R197° DNP) до D31.0 DNP, далее на МПУ 017° до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ОПРС TM 2150 или выше, D31.0 DNP 2150 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.
TP 4F	От ОПРС TP МПУ 183° до R295° DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 111° (R291° DNP) до VORDME DNP, далее по схеме захода.	ОПРС TP 2150 или выше, D32.0 DNP 1500 или выше, VORDME DNP 1200 или выше.

ДНИПРО Радар **119.400**
 ДНИПРО Вышка **118.600**

Эшелон перех.:
 Высота перех.: **3050**

Высоты - метры, *футы*
 Расстояния - км

**BULIG 2X, GR 2X, KOSIR 2X,
 ORSUS 2X, OSLAN 2X, RUBES 2X,
 TIRPU 2X, TM 2X, TP 2X**



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
 MAX 220 КТ (407км/ч) над DD203, DD204, DD205.

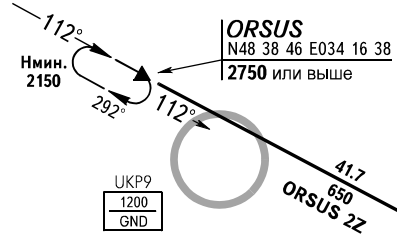
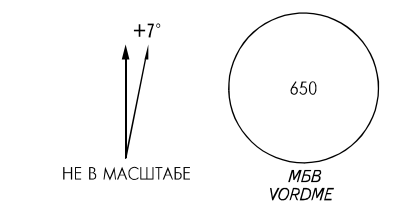
Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV),
 в противном случае доложить органу ОВД.

После точки DD201 (FAF) ожидать заход по ILS или
 ОСП по схемам захода на посадку по приборам RWY 08.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

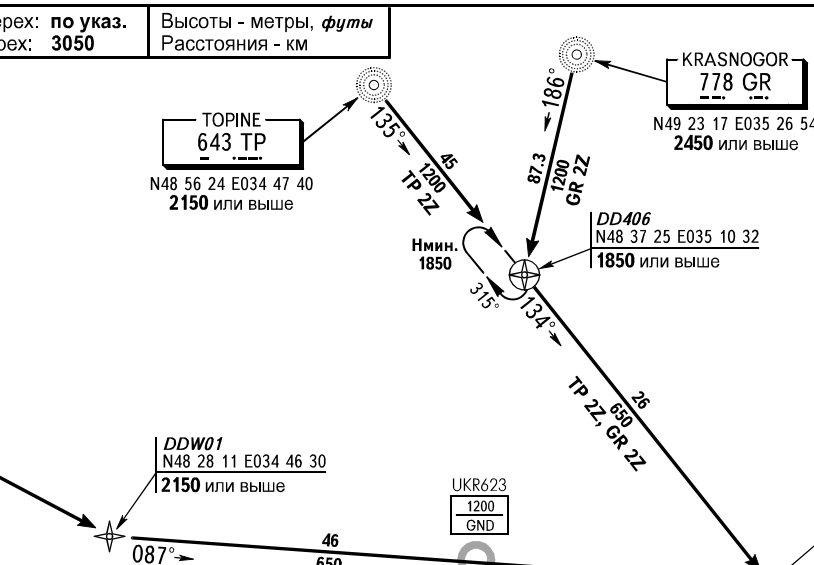
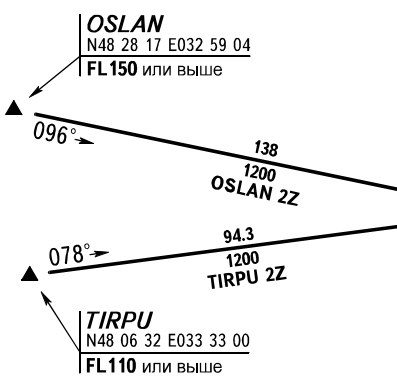
метры	футы
650	2200
750	2500
900	3000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ДНИПРО Радар **119.400**
 ДНИПРО Вышка **118.600**
 Эшелон перех: **по указ.**
 Высота перех: **3050**
 Высоты - метры, *футы*
 Расстояния - км



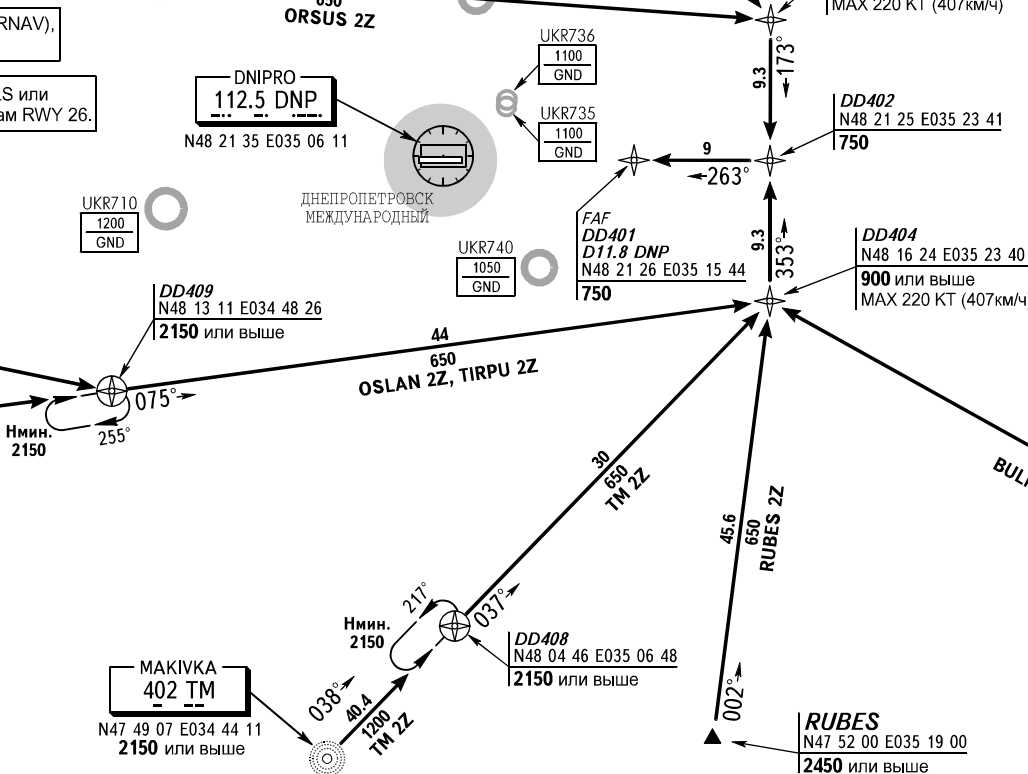
Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

После точки DD401 (FAF) ожидать заход по ILS или ОСП по схемам захода на посадку по приборам RWY 26.

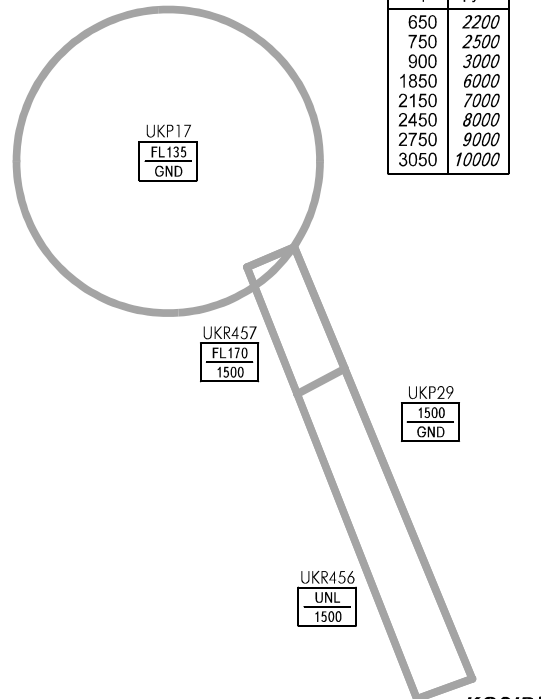


ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
 MAX 220 КТ (407км/ч) над DD403, DD404.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
650	2200
750	2500
900	3000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



BULIG 2Z, GR 2Z, KOSIR 2Z,
 ORSUS 2Z, OSLAN 2Z, RUBES 2Z,
 TIRPU 2Z, TM 2Z, TP 2Z

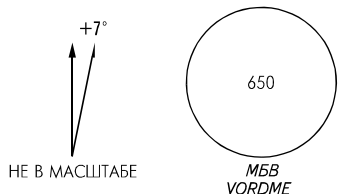


KOSIR
 N48 13 36 E036 19 42
 2450 или выше

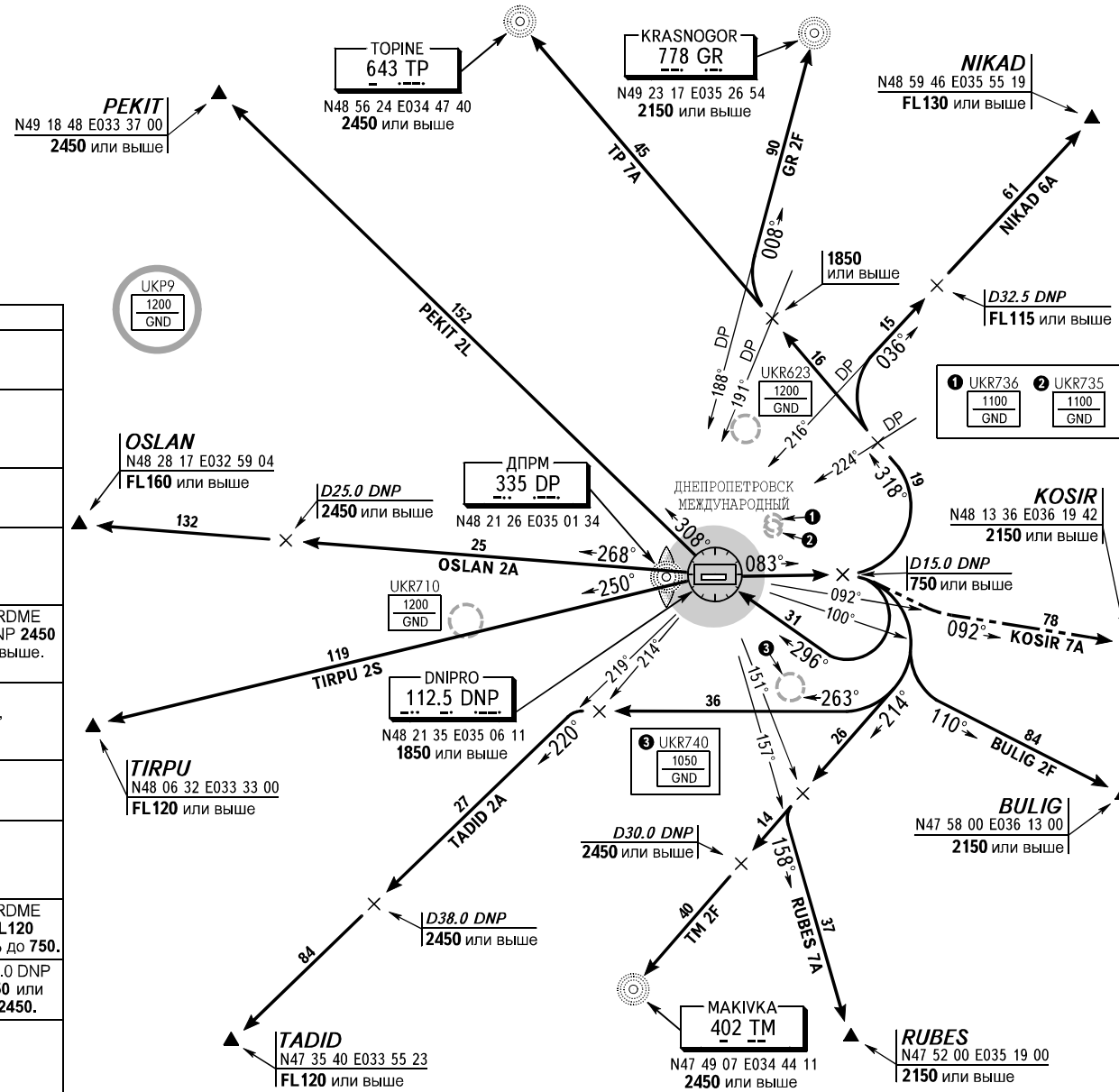
BULIG
 N47 58 00 E036 13 00
 2450 или выше

ДНИПРО Вышка **118.600**
 ДНИПРО Радар **119.400**
 Эшелон перех: **по указ.**
 Высота перех: **3050**

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
750	2500
1850	6000
2150	7000
2450	8000
3050	10000



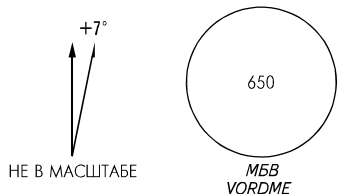
BULIG 2F, GR 2F, KOSIR 7A, NIKAD 6A,
 OSLAN 2A, PEKIT 2L, RUBES 7A,
 TADID 2A, TIRPU 2S, TM 2F, TP 7A



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BULIG 2F	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот до достижения R100° DNP, затем ЛЕВЫМ разворотом на R110° DNP до BULIG.	D15.0 DNP 750 или выше, BULIG 2150 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750
GR 2F	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот с МПУ 318° на ОПРС TP, при пересечении МПР 191° DP - ПРАВЫЙ разворот на курс 009° (МПР 188° DP) на ОПРС GR.	D15.0 DNP 750 или выше, МПР 191° DP 1850 или выше, ОПРС GR 2150 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
KOSIR 7A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R092° DNP, следовать на KOSIR. (По указанию ОВД).	D15.0 DNP 750 или выше, KOSIR 2150 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
NIKAD 6A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот с МПУ 318° на ОПРС TP, на МПР 224° DP ПРАВЫЙ разворот, с МПУ 036° (МПР 216°) следовать на NIKAD.	D15.0 DNP 750 или выше, D32.5 DNP FL115 или выше, NIKAD FL130 или выше. Мин. градиент 7.5% до FL115 .
OSLAN 2A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 296° на VORDME DNP, затем ЛЕВЫЙ разворот, по R268° DNP следовать на OSLAN.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, D25.0 DNP 2450 или выше, OSLAN FL160 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
PEKIT 2L	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот с МПУ 296° на VORDME DNP, затем ПРАВЫЙ разворот на R308° DNP на PEKIT.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, PEKIT 2450 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
RUBES 7A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 214° на ОПРС TM. На R151° DNP ЛЕВЫЙ разворот и по R157° DNP на RUBES.	D15.0 DNP 750 или выше, RUBES 2150 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
TADID 2A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 263° до R214° DNP, затем ЛЕВЫЙ разворот и по R219° DNP следовать на TADID.	D15.0 DNP 750 или выше, D38.0 DNP 2450 или выше, TADID FL120 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
TIRPU 2S	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 296° на VORDME DNP, затем ЛЕВЫЙ разворот и по R250° DNP на TIRPU.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, TIRPU FL120 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .
TM 2F	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 214° до ОПРС TM.	D15.0 DNP 750 или выше, D30.0 DNP 2450 или выше, ОПРС TM 2450 или выше. Мин. градиент 4.5% до 2450 .
TP 7A	На МПУ 083° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 318° до ОПРС TP.	D15.0 DNP 750 или выше, МПР 191° 1850 или выше, ОПРС TP 2450 или выше. Мин. градиент 4.5% до 750 .

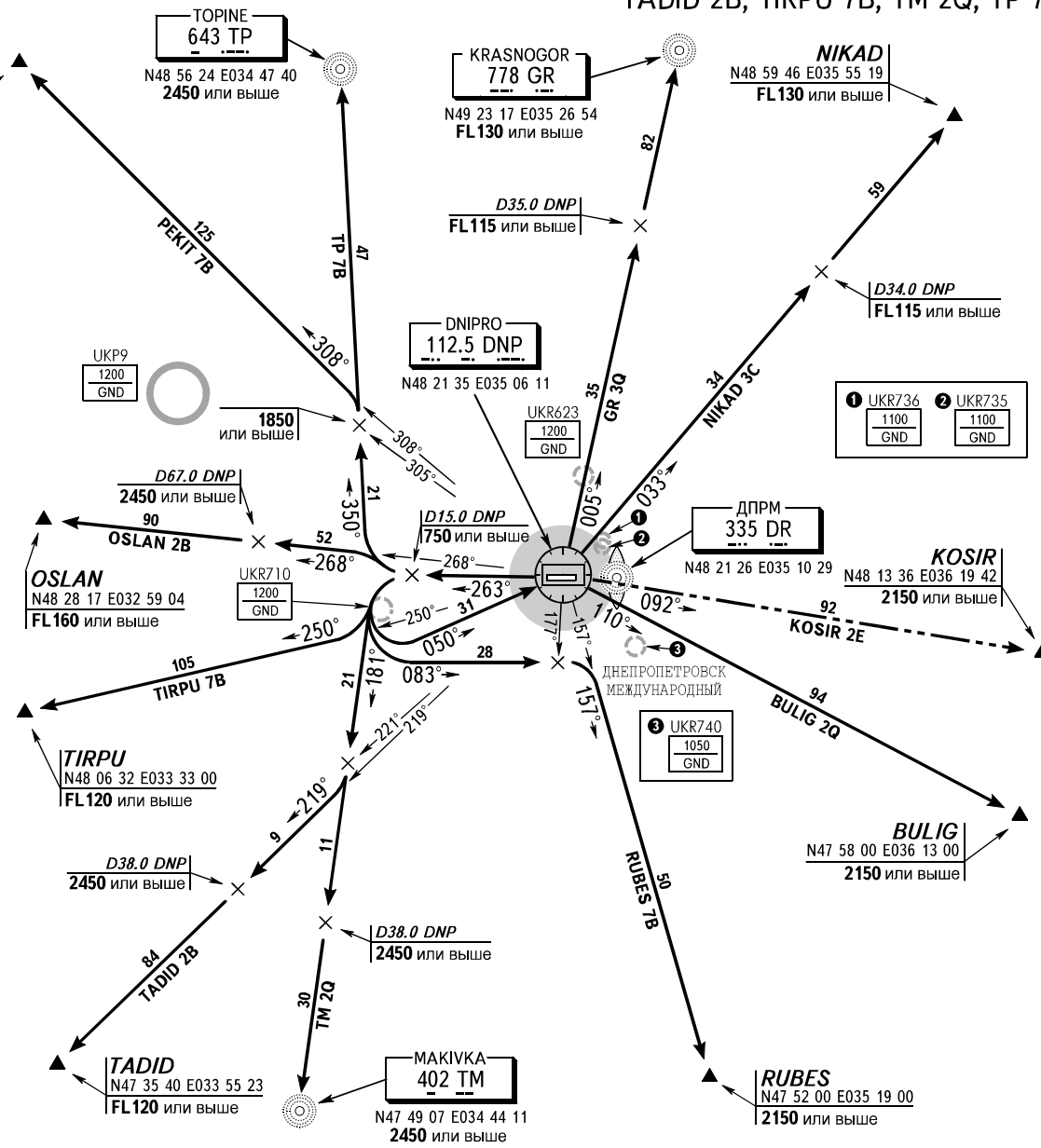
ДНИПРО Вышка	118.600	Эшелон перех:	по указ.
ДНИПРО Радар	119.400	Высота перех:	3050

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
750	2500
1850	6000
2150	7000
2450	8000
3050	10000



BULIG 2Q, GR 3Q, KOSIR 2E, NIKAD 3C,
 OSLAN 2B, PEKIT 7B, RUBES 7B,
 TADID 2B, TIRPU 7B, TM 2Q, TP 7B

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BULIG 2Q	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 050° до VORDME DNP, затем ПРАВЫЙ разворот на R110° DNP до BULIG.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, BULIG 2150 или выше. Мин. градиент 5.0% до 750.
GR 3Q	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 050° до VORDME DNP, ЛЕВЫЙ разворот на R005° DNP до ОПРС GR.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, D35.0 DNP FL115 или выше, ОПРС GR FL130 или выше. Мин. градиент 5.0% до FL115.
KOSIR 2E	На МПУ 263° (МПР 083° DR) с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 050° до VORDME DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 092° до KOSIR.	По указанию ДС. D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, KOSIR 2150 или выше. Мин. градиент 5.0% до 750.
NIKAD 3C	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 050° до VORDME DNP, ЛЕВЫЙ разворот на R033° DNP до NIKAD.	D15.0 DNP 750 или выше, VORDME DNP 1850 или выше, D34.0 DNP FL115 или выше, NIKAD FL130 или выше. Мин. градиент 5.0% до FL115.
OSLAN 2B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот на R268° DNP до OSLAN.	D15.0 DNP 750 или выше, D67.0 DNP 2450 или выше, OSLAN FL160 или выше. Мин. градиент 5.0% до 750.
PEKIT 7B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 350° на ОПРС TP, выйти на R305° DNP, ЛЕВЫМ разворотом следовать на PEKIT.	D15.0 DNP 750 или выше, R305° DNP 1850 или выше, PEKIT 2450 или выше. Мин. градиент 5.0% до 1850.
RUBES 7B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 083°, на R177° DNP ПРАВЫЙ разворот на R157° DNP на RUBES.	D15.0 DNP 750 или выше, RUBES 2150 или выше. Мин. градиент 5.0% до 750.
TADID 2B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 181° на ОПРС TM, на R221° DNP ПРАВЫЙ разворот на R219° DNP следовать на TADID.	D15.0 DNP 750 или выше, D38.0 DNP 2450 или выше, TADID FL120 или выше. Мин. градиент 5.5% до 2450.
TIRPU 7B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на R250° DNP и следовать на TIRPU.	D15.0 DNP 750 или выше, TIRPU FL120 или выше. Мин. градиент 5.0% до 750.
TM 2Q	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 181° до ОПРС TM.	D15.0 DNP 750 или выше, D38.0 DNP 2450 или выше, ОПРС TM 2450 или выше. Мин. градиент 5.5% до 2450.
TP 7B	На МПУ 263° с набором до D15.0 DNP, ПРАВЫЙ разворот с МПУ 350° на ОПРС TP.	D15.0 DNP 750 или выше, R305° DNP 1850 или выше, ОПРС TP 2450 или выше. Мин. градиент 5.0% до 1850.



ДНІПРО Вышка **118.600**
 ДНІПРО Радар **119.400**
 Эшелон перех: **по указ.**
 Высота перех: **3050**

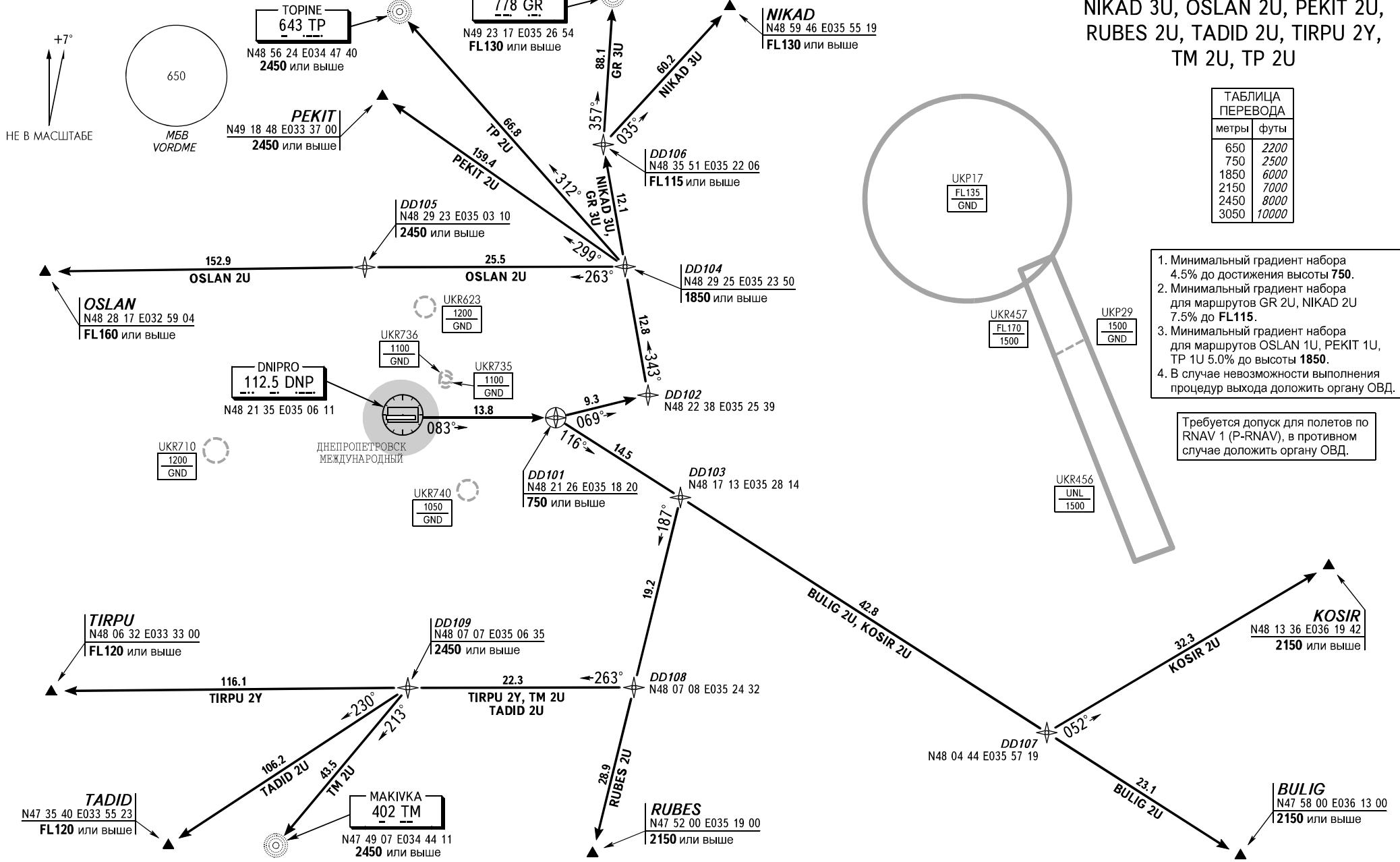


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
650	2200
750	2500
1850	6000
2150	7000
2450	8000
3050	10000

1. Минимальный градиент набора 4.5% до достижения высоты **750**.
2. Минимальный градиент набора для маршрутов GR 2U, NIKAD 2U 7.5% до **FL115**.
3. Минимальный градиент набора для маршрутов OSLAN 1U, PEKIT 1U, TP 1U 5.0% до высоты **1850**.
4. В случае невозможности выполнения процедур выхода доложить органу ОВД.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

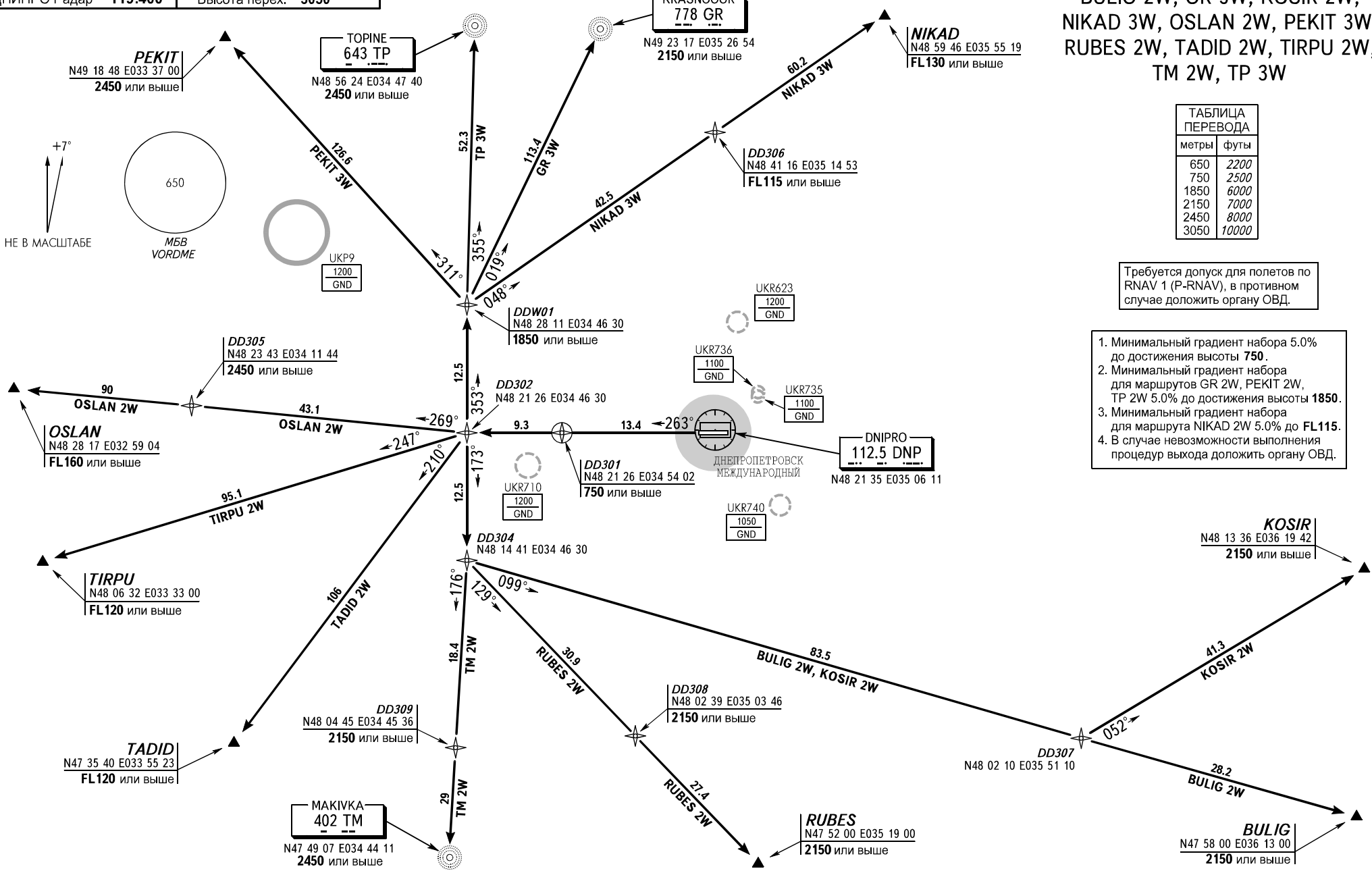
ДНИПРО Вышка **118.600**
ДНИПРО Радар **119.400**
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**BULIG 2W, GR 3W, KOSIR 2W,
NIKAD 3W, OSLAN 2W, PEKIT 3W,
RUBES 2W, TADID 2W, TIRPU 2W,
TM 2W, TP 3W**

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
650	2200
750	2500
1850	6000
2150	7000
2450	8000
3050	10000

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

1. Минимальный градиент набора 5.0% до достижения высоты **750**.
2. Минимальный градиент набора для маршрутов GR 2W, PEKIT 2W, TP 2W 5.0% до достижения высоты **1850**.
3. Минимальный градиент набора для маршрута NIKAD 2W 5.0% до FL115.
4. В случае невозможности выполнения процедур выхода доложить органу ОВД.



ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Сезонная миграция птиц наблюдается весной с юга на север, осенью с севера на юг, как правило, в темное время суток на высоте 3000-3500м.

Перелет зимующих птиц к местам отдыха и питания происходит на высотах 20-30м, в отдельных случаях на высотах 300-500м. Весной наблюдаются перелеты к местам гнездования. Орнитологическая обстановка относительно благоприятная. Вблизи ВПП стаи птиц могут появляться в течение всего светлого времени суток.

2. Экипаж, получив информацию об опасной орнитологической обстановке или обнаружив скопление птиц, согласовывает действия с органами ОВД.

СПЕЦИАЛЬНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

1. Реверс тяги двигателей использовать только по соображениям безопасности.

2. Использование ВСУ ограничено: не более 30 минут до вылета и не более 30 минут после посадки.

3. При рулении трехдвигательных ВС использовать двигатели по обе стороны фюзеляжа.

4. Проба двигателей на взлетном режиме - ЗАПРЕЩЕНА.

5. При вырубивании с МС 3, 5, 8, 9 использовать режим работы двигателей не более 0.6 от номинальной мощности.

ПРИМЕЧАНИЕ:

Используется только в период 2300-0600 LT.

ОГРАНИЧЕНИЯ ПРИ ДВИЖЕНИИ ВС ПО АЭРОДРОМУ

1. Движение ВС по аэродрому производится рулением или буксировкой. Руление по РД - на тяге внутренних двигателей.

2. ВС с индексом 6 ЗАПРЕЩЕНО выполнять руление через МС 10-35.

3. Взлет и посадка на вертолетные площадки вертолетами типа Ми-8 и меньших размеров выполняются по ПВП.

Взлет и посадка вертолетов совершается под руководством диспетчера (TWR – Ground) независимо от места посадки. Посадка на вертолетные площадки выполняется днем по ПВП, светосигнальное оборудование отсутствует. Вертолеты Ми-6, Ми-10, Ми-26 выполняют посадку по самолетному на ВПП. Руление к месту стоянки за машиной сопровождения. Постановка на стоянку по указанию встречающего. Полеты вертолетов с грузом на внешней подвеске на АД ДНЕПРОПЕТРОВСК не выполняются. В секторе 250°-090° взлет и посадка вертолетов - ЗАПРЕЩЕНЫ. Вертолеты, не предусмотренные для выполнения руления, выполняют перемещение на высоте 10 м за машиной сопровождения согласно установленной схеме, соблюдая правила безопасности.

4. Для осуществления мер против обледенения ВС перед его отправлением, на перроне предусмотрены специальные места: De-icing points D1, D3 (при необходимости МС 16) с соответствующей маркировкой. Установка ВС на места осуществления мер против обледенения ВС за машиной сопровождения по дополнительной разметке.

5. Процедура буксировки ВС с низким расположением двигателей.

Для осуществления этой процедуры на перроне предусмотрены точки запуска S2, S3, S5 с соответствующей маркировкой. Запуск двигателей ВС выполняется только в точках запуска. Установка ВС в точки запуска с МС 2, 6, 8, 16, 19, 20 выполняется только буксировкой под руководством технического персонала, ответственного за буксировку. Запуск двигателей и руление с точки запуска для взлета выполняется только после разрешения диспетчера (TWR-Ground).

После посадки ВС с низким расположением двигателей выполняют руление в точки запуска, где выключают двигатели после разрешения диспетчера (TWR-Ground). С точки запуска на МС 6, 8, 19, 20 ВС устанавливаются только буксировкой под руководством технического персонала, ответственного за буксировку.

Заруливание на МС 2, 4, 9 только с использованием машины сопровождения.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1. Процедуры в условиях низкой видимости по категории I ICAO (LVP для взлета):

- Процедуры применяются при дальности видимости на ВПП менее 600м.
- О начале применения процедур пилоты будут извещены диспетчером ОВД.
- Взлет при дальности видимости на ВПП менее 250м не выполняется.
- Разрешение на запуск двигателей выдается с учетом очередности выруливания и занятости соответствующей РД.
- Разрешение на начало руления выдается только после освобождения РД предыдущим ВС, а так же при получении доклада дежурного по сопровождению о готовности к сопровождению.
- Интервал эшелонирования в зоне маневрирования составляет: использование одним ВС одной РД.

2. Слив топлива и сброс груза.

Для уменьшения максимальной посадочной массы в аварийных случаях допускается слив топлива в полете с обязательным согласованием с органом ОВД относительно:

- маршрута полета (вне зоны крупных населенных пунктов, не над водной поверхностью, вне зон грозовой деятельности).
- высоты полета не ниже 1800м AMSL (6000') на протяжении слива топлива.

В районе аэродрома отсутствуют подготовленные площадки для вынужденной посадки ВС.

ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. При заходе на посадку с МКп=263°, на посадочной прямой на высотах от 300м до 200м AMSL возможно кратковременное срабатывание сигнализации опасного сближения с землей, связанного с особенностью рельефа местности.

2. Процедура "Плохая погода"

Во время грозовой деятельности на аэродроме согласно процедуре "Плохая погода" после сигнала "ОСТАНОВКА РАБОТ" посадка / высадка пассажиров в / из ACFT и заправка ACFT -- ЗАПРЕЩЕНА.

3. Информация по сопровождению ВС на аэродроме

После посадки руление всех ВС по аэродрому осуществляется за машиной сопровождения от места ожидания (знака ILS) до места стоянки ВС. Перед вылетом сопровождение производится от места стоянки ВС до места ожидания.

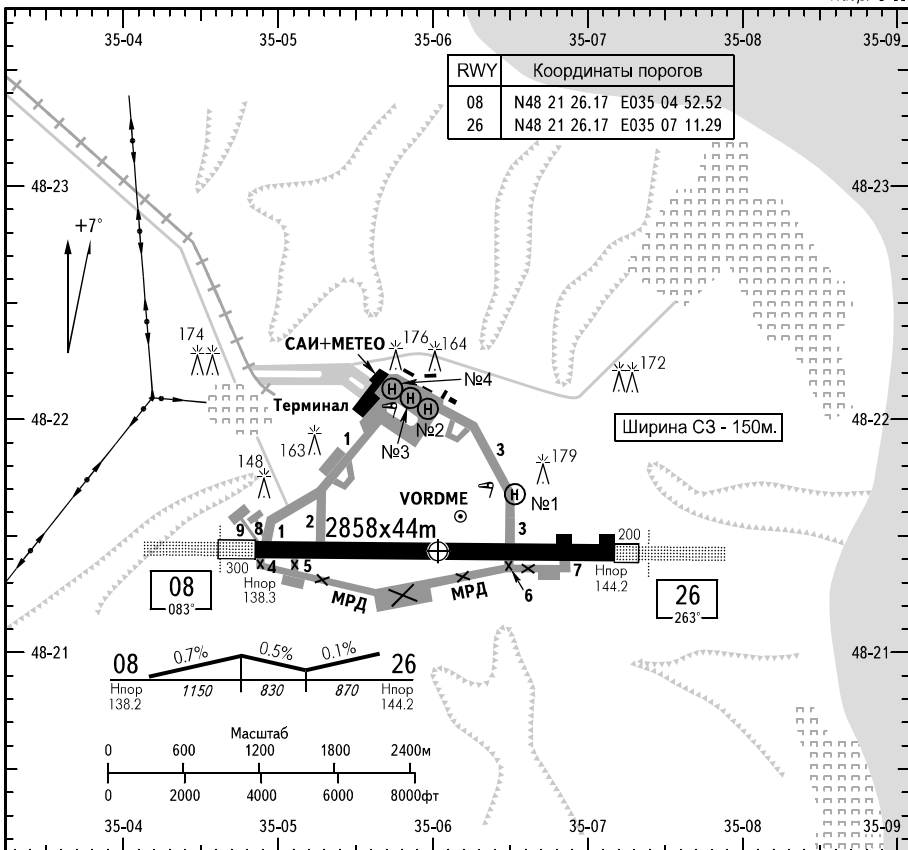
Скорость сопровождения в простых метеоусловиях на перроне не более 10 км/ч, на РД – не более 40 км/ч. В сложных метеоусловиях и при действии LVP скорость сопровождения на перроне на перроне не более 5 км/ч, на РД – не более 20 км/ч.

ATIS **134.900** рус **123.850** анг
 ДНИПРО Вышка **118.600**
 ДНИПРО Руление **121.800**
 GND-650 класс D

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

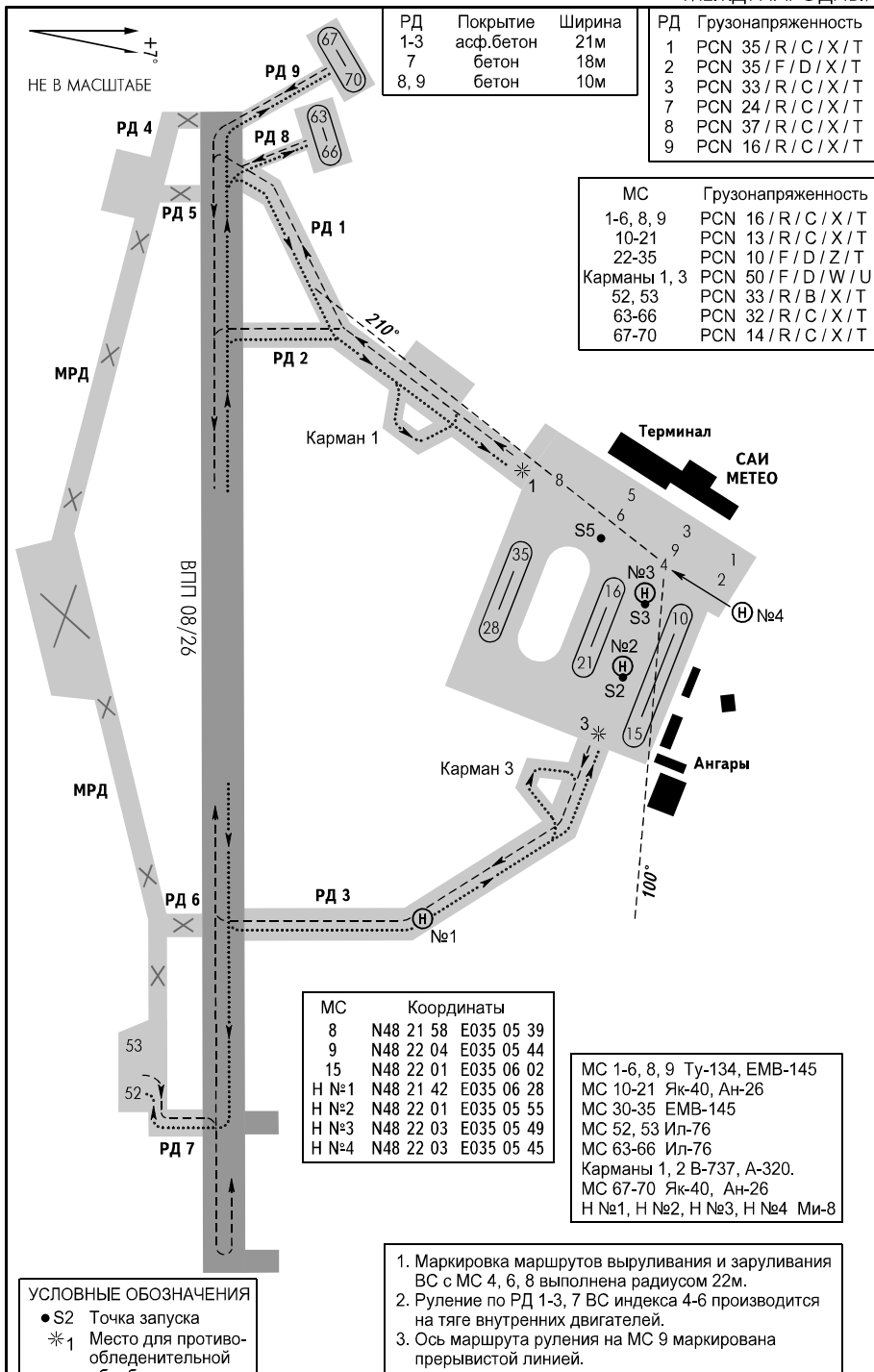
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 КТА: N48 21 26 E035 06 02

Наэр. **147**



RWY	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
08	ОВИ-1РА, огни приближения 900м, РАР-Л (2°50')	2858m	3058m	2858m	2858m
26	ОВИ-1РА, огни приближения 900м, РАР-Л (3°00')	2858m	3158m	2858m	2858m

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА					
Кат. ВС	RWY 08/26		с огнями RWY	Без огней RWY (только днем) Осевая линия RWY	
	с огнями RWY	без огней RWY (днем)		маркирована	немаркирована
A, B	250m	300m	400m	400m	500m
C					
D	300m	400m			



ДНИПРО Радар **119.400**

ДНИПРО Вышка **118.600**

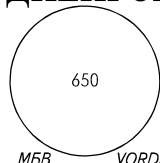
GND-750 класс D

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS or LOC RWY 08

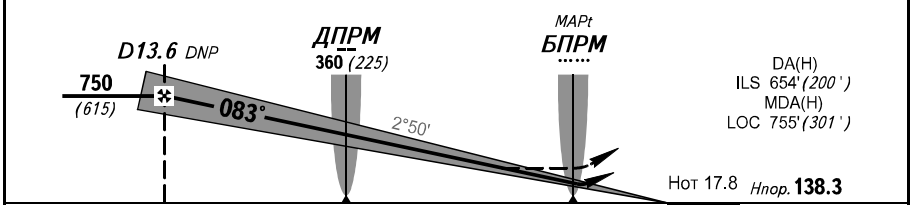
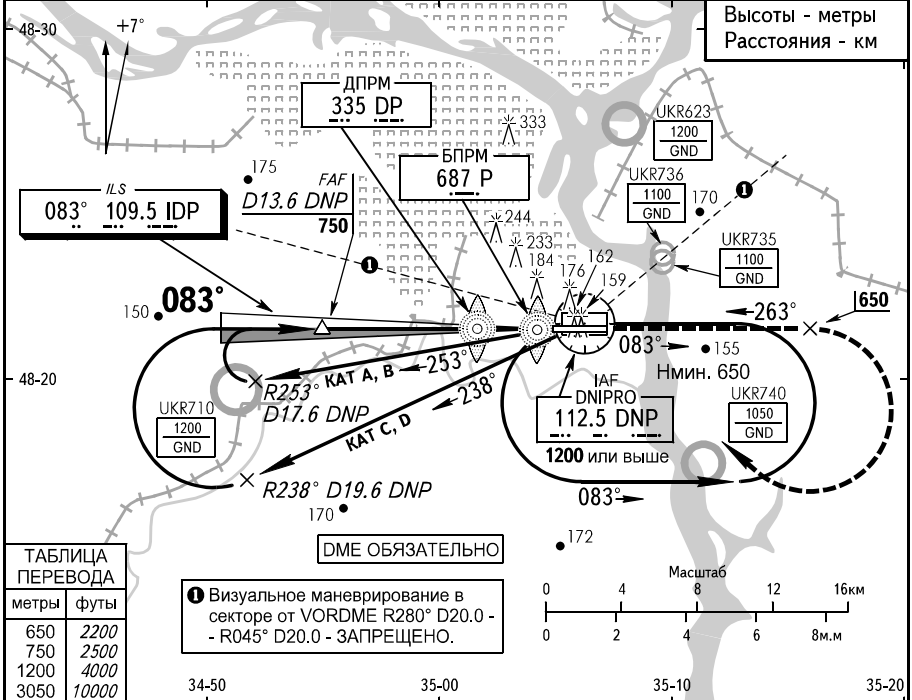
LOC **109.5 IDP**



МБВ VORDME

Наэр. **147** Нпор. **138.3**

Эшелон перех: по указ. Высота перех: **3050** Установка Разэр: гПа (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



уход на второй круг: Набор 650 (515), далее по указанию.
 уход на второй круг при отказе связи: Набор 650 (515), ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 (1065) на VORDME DNP, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 08					При заходе на посадку по LOC точка ухода на второй круг БПРМ или D2.5 DNP.
	ILS	LOC	ВЗП			
			Нмс	Ннго	Двид	
A	60x800m	95x1200m	140m	190m	1600m	
B			190m	240m	3000m	
C			230m	330m	3000m	
D			320m	420m	5000m	

Путевая скорость	км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	м/сек	2.1	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	5.0

ДНИПРО Радар **119.400**

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

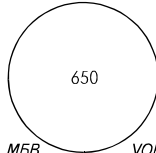
ДНИПРО Вышка **118.600**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

GND-750 класс D

ILS or LOC RWY 26

LOC **110.3 IDR**

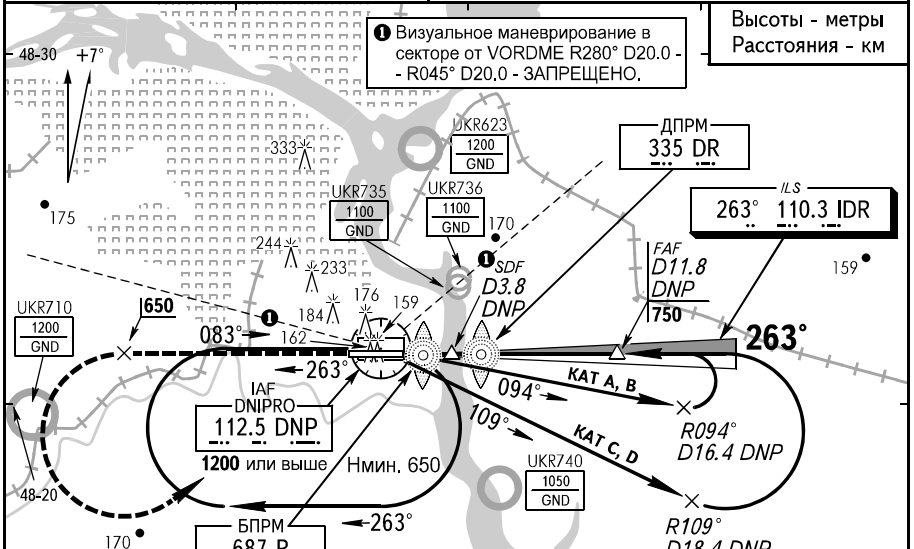


МБВ

VORDME

Назр. **147** Нпор. **144.2**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



Высоты - метры
Расстояния - км

ДМЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Возможно кратковременное срабатывание системы предупреждения о близости земли при заходе на посадку между 300-200м от среднего уровня моря из-за неровности пролетаемого профиля.

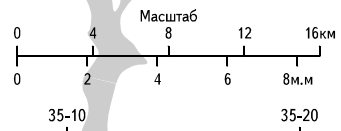
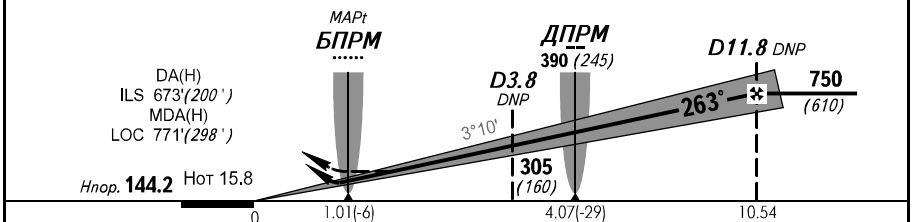


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
650	2200
750	2500
1200	4000
3050	10000



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 650 (510), далее по указанию.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ: Набор 650 (510), ЛЕВЫЙ разворот с набором 1200 (1060) на VORDME DNP, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 26					При заходе на посадку по LOC точка ухода на второй круг БПРМ или D2.3 DNP. При заходе на посадку по LOC контрольная точка ступенчатого снижения D3.8 км DNP.
	ILS	LOC	ВЗП			
			Нмс	Ннго	Двид	
A	60x800m	95x1000m	140m	190m	1600m	
B			180m	230m	2500m	
C			220m	320m	3000m	
D			310m	410m	5000m	

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ДНИПРО Радар **119.400**

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

ДНИПРО Вышка **118.600**

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

GND-750 класс D

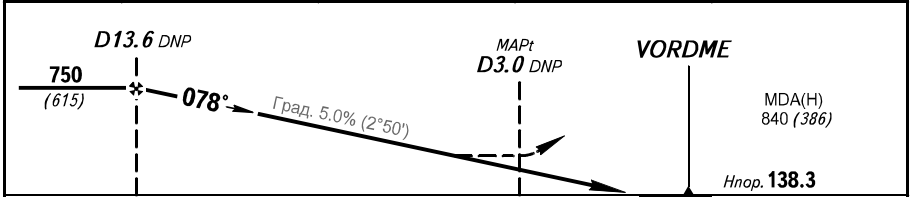
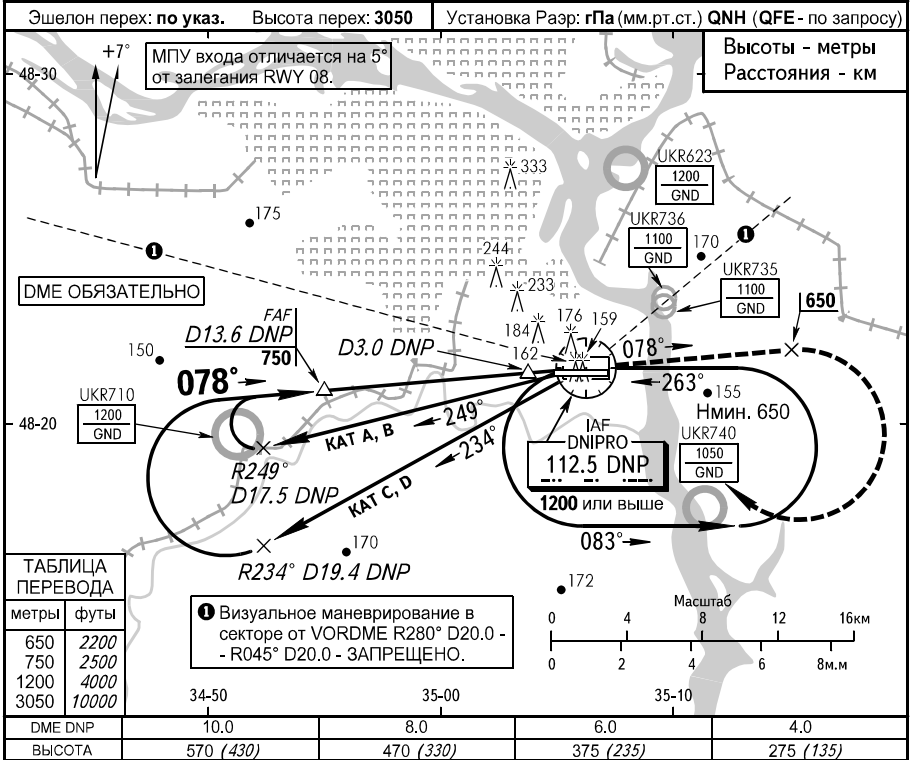
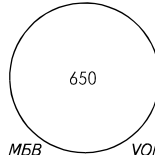
VORDME RWY 08

VORDME **112.5 DNP**

МБВ

VORDME

Наэр. **147** Нпор. **138.3**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 078° набор 650 (515), далее по указанию.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ: На МПУ 078° набор 650 (515), ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 (1065) на VORDME DNP, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 08			
	VORDME	ВЗП		
		Нмс	Ннео	Двид
A	120x1600m	140m	190m	1600m
B		190m	240m	3000m
C		230m	330m	
D		320m	420m	5000m

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.0	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	4.9

ДНИПРО Радар **119.400**

ДНИПРО Вышка **118.600**

GND-750 класс D

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 26

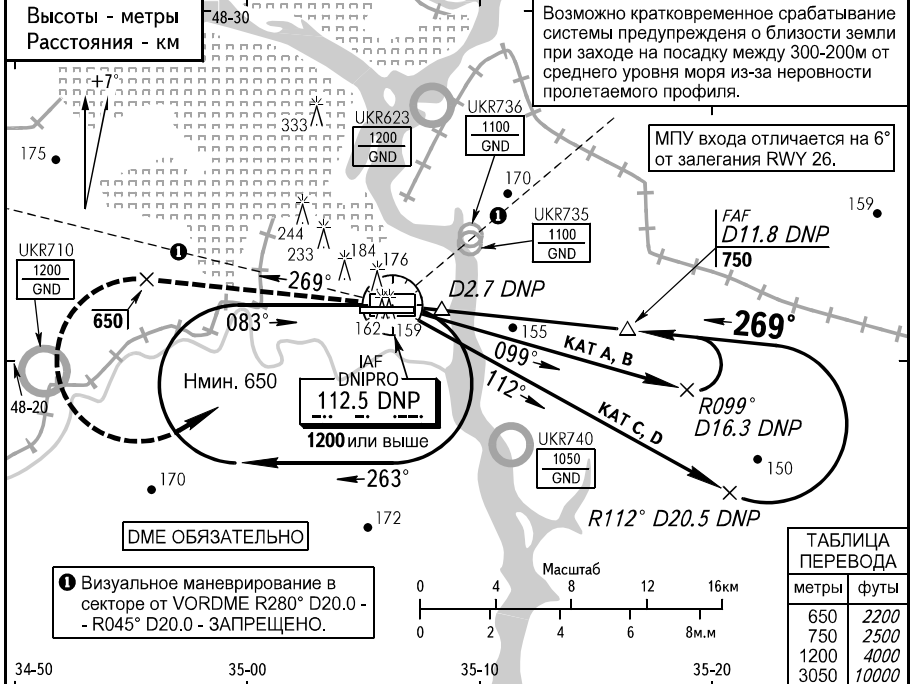
VORDME **112.5 DNP**

Назр. **147** Нпор. **144.2**

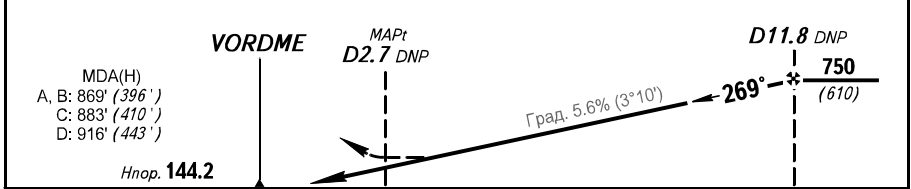
МБВ

VORDME

Эшелон перех: по указ. Высота перех: **3050** Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



DME DNP	4.0	6.0	8.0	10.0
ВЫСОТА	305 (160)	410 (265)	515 (370)	620 (475)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: На МПУ 269° набор 650 (510), далее по указанию.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ: На МПУ 269° набор 650 (510), ЛЕВЫЙ разворот с набором 1200 (1060) на VORDME DNP, далее по схеме захода,

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 26			
	VORDME	ВЗП		
A	125x1600m	Нмс	Ннго	Двид
B		140m	190m	1600m
C		180m	230m	2500m
D		220m	320m	3000m
	135x1800m	310m	410m	5000m

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ДНИПРО Радар **119.400**

ДНИПРО Вышка **118.600**

GND-750 класс D

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП RWY 08

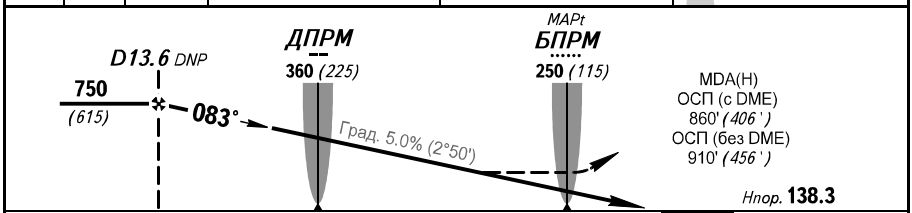
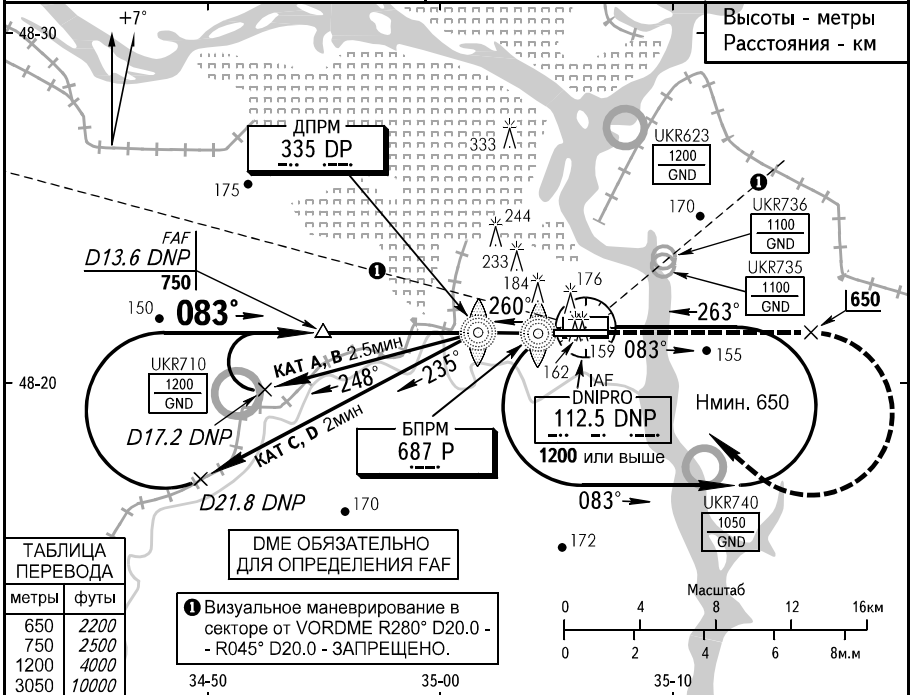
ДПРМ **335 DP**

Наэр. **147** Нпор. **138.3**

МБВ

VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа** (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



уход на второй круг: Набор 650 (515), далее по указанию.
уход на второй круг при отказе связи: Набор 650 (515), ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 (1065) на VORDME DNP, полет в зоне ожидания в течении 5 минут, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 08						ВЗП		
	ОСП (с DME)		ОСП (без DME)				Нмс	Ннго	Двид
A	125x1600m		140x2000m				140m	190m	1600m
B							190m	240m	3000m
C							230m	330m	
D							320m	420m	5000m
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.0	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	4.9

ДНПРО Радар **119.400**

ДНПРО Вышка **118.600**

GND-650 класс D

ДНЕПРОПЕТРОВСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

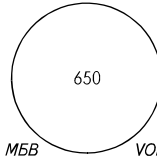
ОСП RWY 26

ДПРМ **335 DR**

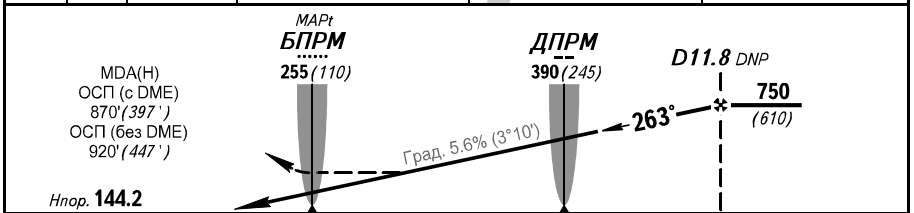
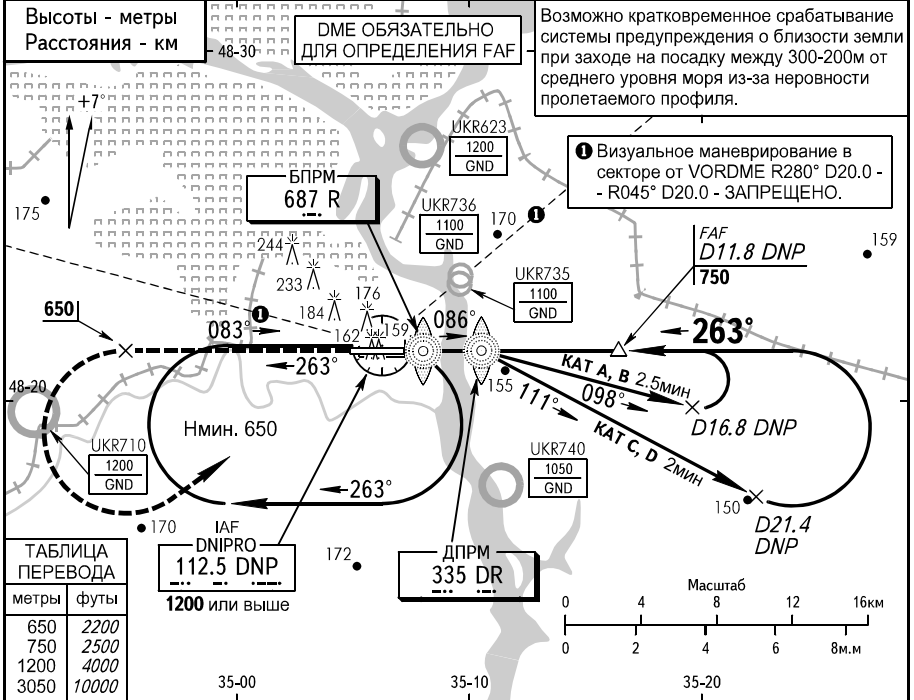
МБВ

VORDME

Назр. **147** Нпор. **144.2**

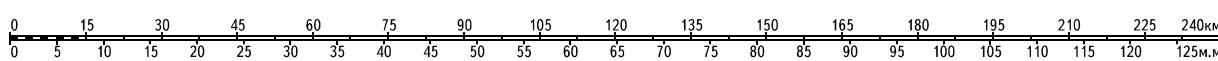


Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **ГПА** (мм.рт.ст.) **QNH(QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 650 (510), далее по указанию.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ОТКАЗЕ СВЯЗИ: Набор 650 (510), ЛЕВЫЙ разворот с набором 1200 (1060) на VORDME DNP, полет в зоне ожидания в течении 5 минут, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 26										
	ОСП (с ДМЕ)	ОСП (без ДМЕ)	ВЗП								
			Нмс	Ннго	Двд						
A	125x1600m	140x1800m	140m	190m	1600m						
B			180m	230m	2500m						
C			220m	320m	3000m						
D			310m	410m	5000m						
Путевая скорость		, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения		, м/сек.		2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2



ДОНЕЦК, УКРАИНА

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

35-00 35-30 49-00

+6°

48-30

48-00

47-30

47-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

35-00 35-30 36-00 36-30 37-00 37-30 38-00 38-30 39-00

ОПРС ЛИХАЧЕВО

LUSIG

Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.

	ATIS	Radar	Tower	Ground
ДОНЕЦК	130.900 англ	126.350	118.300	119.000
	121.300 рус	134.000		

ТМА ДОНЕЦК TC-2
ДОНЕЦК-Radar
126.350
2900-FL265 класс C
1500-2900 класс D

СТА SECTOR 3
ДНИПРО-Radar
129.250 FL265-660
класс C

DAVIDOV
1110 DW
N48 30 05 E039 50 31

ДНЕПРОПЕТРОВСК
Международный
N48 21 26 E035 06 02
335 DP/DR

LUGAT
ЛУГАНСК
Международный
N48 25 05 E039 22 29
1255 LU/LG

ДНИПРО
112.5 DNP
N48 21 35 E035 06 11

KRASNOV
1155 LS
N48 10 55 E038 56 26

РУБЕЖ
ЗАПОРЖЕ
Мокрая
Международный
N47 52 02 E035 18 54
295 ZA/ZP

ДОНЕЦК
115.0 DON
N48 04 29 E037 40 58

3 СТР ДОНЕЦК
ДОНЕЦК-Tower
118.300
GND-900
класс D

СТА SECTOR 2
ДНИПРО-Radar
135.300 0600-1900
135.800 1900-0600
FL265-660 класс C

1 RWY 08 LOM 390 DN
RWY 26 LOM 390 DO

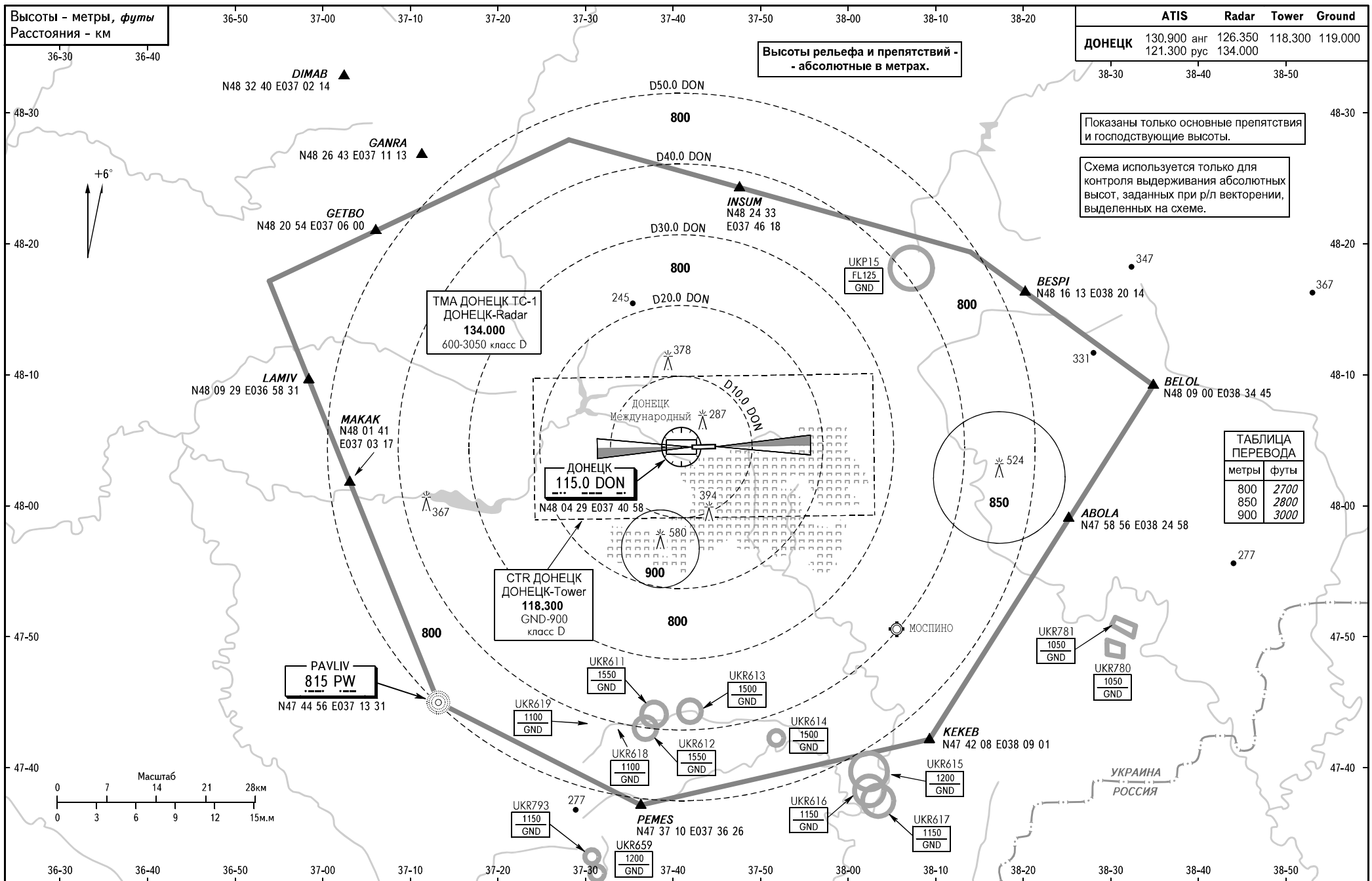
2 Граница РЦ ЕС ОрВД совпадает с государственной границей между РОССИЕЙ и УКРАИНОЙ.

ТМА ДОНЕЦК TC-1
ДОНЕЦК-Radar
134.000
600-3050 класс D

СТА SECTOR 4
ДНИПРО-Radar
135.800 FL265-660
класс C

SECTOR 1
СИМФЕРОПОЛЬ-
Radar
132.500
2900-FL660 класс C
1500-2900 класс D

4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16
UKR619	UKR618	UKR612	UKR611	UKR613	UKR614	UKR615	UKR616	UKR617	UKR775	UKR776	UKR777	UKR793
1100	1100	1550	1550	1500	1500	1200	1150	1150	1000	1250	1050	1150
GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND	GND



Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

Высоты рельефа и препятствий -
- абсолютные в метрах.

	ATIS	Radar	Tower	Ground
ДОНЕЦК	130.900 анг 121.300 рус	126.350	118.300	119.000

Показаны только основные препятствия
и господствующие высоты.

Схема используется только для
контроля выдерживания абсолютных
высот, заданных при р/л векторении,
выделенных на схеме.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
800	2700
850	2800
900	3000



ДОНЕЦК Радар **134.000**
ДОНЕЦК Вышка **118.300**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

BELOL 2L, KOSIR 1L,
LIPSO 2L, PENAK 1L, PW 2L

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
MAX 220 КТ (407км/ч) над IAF ДПРМ DN.

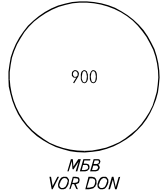
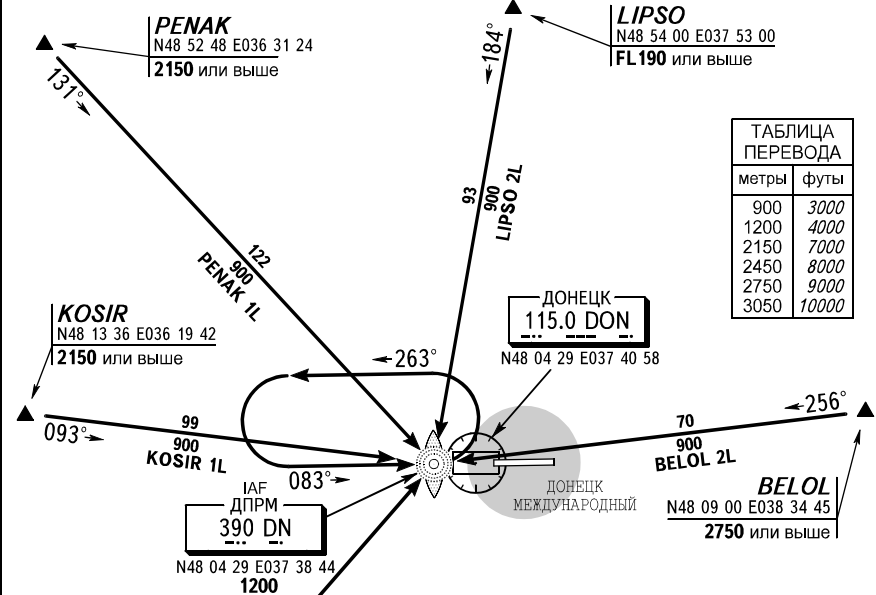
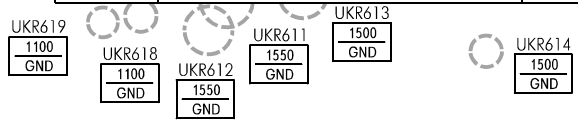


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BELOL 2L	От BELOL МПУ 256° на IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: BELOL 2750 или выше, IAF ДПРМ DN 1200.
KOSIR 1L	От KOSIR МПУ 093° на IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: KOSIR 2150 или выше, IAF ДПРМ DN 1200.
LIPSO 2L	От LIPSO МПУ 184° на IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: LIPSO FL190 или выше, IAF ДПРМ DN 1200.
PENAK 1L	От PENAK МПУ 131° на IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: PENAK 2150 или выше, IAF ДПРМ DN 1200.
PW 2L	От ОПРС PW МПУ 035° на IAF ДПРМ DN, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС PW 2150 или выше, IAF ДПРМ DN 1200.

PAVLIV 815 PW
N47 44 56 E037 13 31
2150 или выше

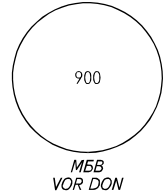
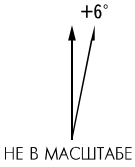


ДОНЕЦК Радар **134.000**
ДОНЕЦК Вышка **118.300**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**BELOZ 2N, KOSIR 1N,
LIPSO 2N, PENAK 1N, PW 2N**

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
МАХ 220 КТ (407км/ч) над IAF ДПРМ DO.



PENAK
N48 52 48 E036 31 24
2150 или выше

LIPSO
N48 54 00 E037 53 00
FL190 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ДОНЕЦК
115.0 DON
N48 04 29 E037 40 58

KOSIR
N48 13 36 E036 19 42
2150 или выше

ДОНЕЦК
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

IAF ДПРМ
390 DO
N48 04 33 E037 48 28
1200

BELOZ
N48 09 00 E038 34 45
2750 или выше

PW 2N
57
900

PAVLIV
815 PW
N47 44 56 E037 13 31
2150 или выше

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BELOZ 2N	От BELOZ МПУ 255° на IAF ДПРМ DO, далее по схеме захода.	Пролет: BELOZ 2750 или выше, IAF ДПРМ DO 1200 .
KOSIR 1N	От KOSIR МПУ 092° на IAF ДПРМ DO, далее по схеме захода.	Пролет: KOSIR 2150 или выше, IAF ДПРМ DO 1200 .
LIPSO 2N	От LIPSO МПУ 177° на IAF ДПРМ DO, далее по схеме захода.	Пролет: LIPSO FL190 или выше, IAF ДПРМ DO 1200 .
PENAK 1N	От PENAK МПУ 127° на IAF ДПРМ DO, далее по схеме захода.	Пролет: PENAK 2150 или выше, IAF ДПРМ DO 1200 .
PW 2N	От ОПРС PW МПУ 044° на IAF ДПРМ DO, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС PW 2150 или выше, IAF ДПРМ DO 1200 .

UKR619
1100
GND

UKR611
1550
GND

UKR613
1500
GND

UKR614
1500
GND

UKR615
1200
GND

UKR618
1100
GND

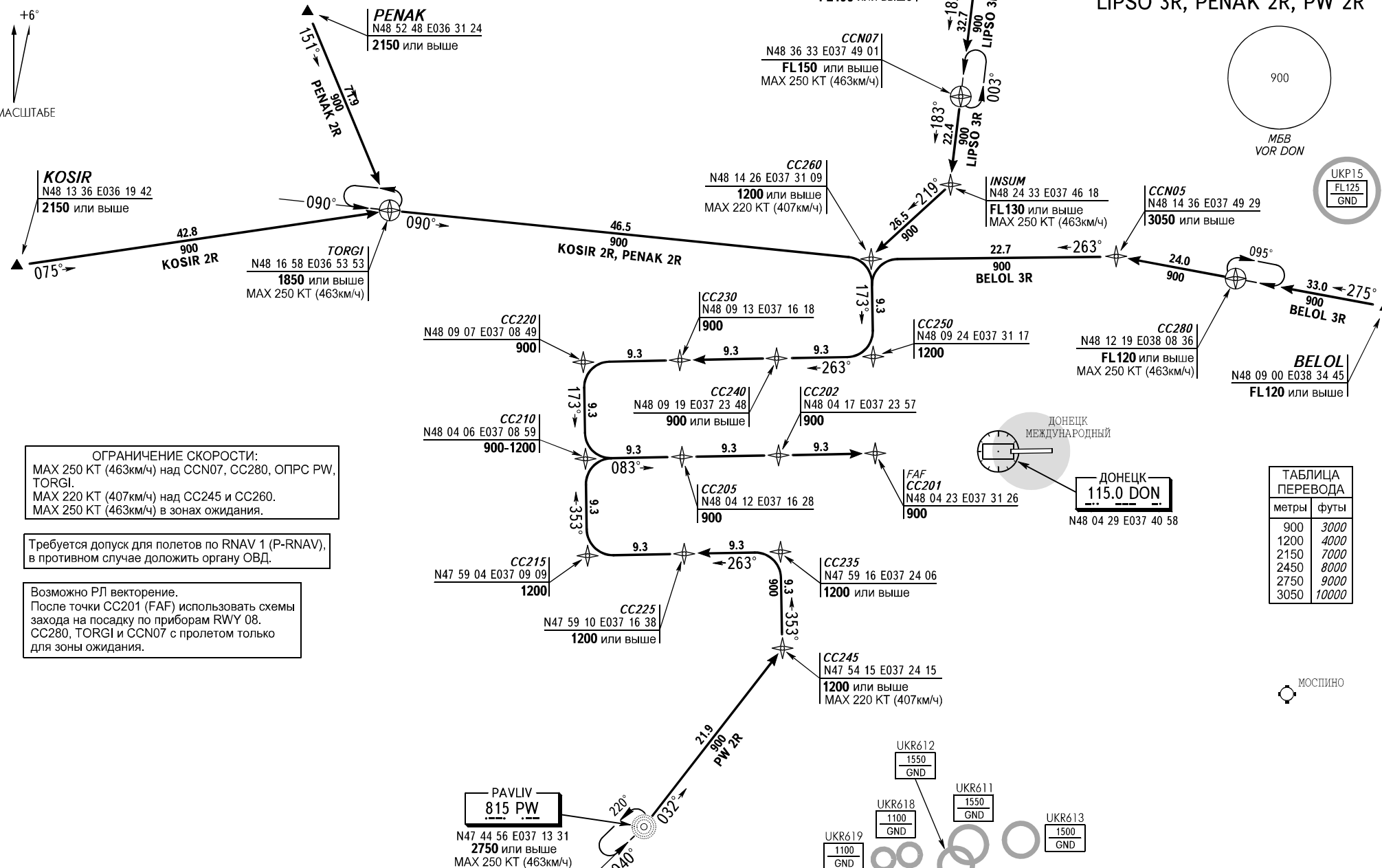
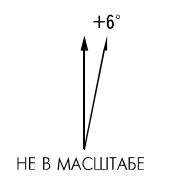
UKR612
1550
GND

UKR616
1150
GND

RWY: 08

ДОНЕЦК, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ДОНЕЦК Радар	134.000	Эшелон перех: по указ.	Высоты - метры, <i>футы</i>
ДОНЕЦК Вышка	118.300	Высота перех: 3050	Расстояния - км



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ:
 MAX 250 КТ (463км/ч) над CCN07, CC280, ОПРС PW, TORGI.
 MAX 220 КТ (407км/ч) над CC245 и CC260.
 MAX 250 КТ (463км/ч) в зонах ожидания.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV),
 в противном случае доложить органу ОВД.

Возможно РЛ векторение.
 После точки CC201 (FAF) использовать схемы
 захода на посадку по приборам RWY 08.
 CC280, TORGI и CCN07 с пролетом только
 для зоны ожидания.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

RWY: 26

ДОНЕЦК, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

BELOL 2T, KOSIR 3T,
LIPSO 3T, PENAK 3T, PW 2T

ДОНЕЦК Радар	134.000	Эшелон перех:	по указ.	Высоты - метры, футы
ДОНЕЦК Вышка	118.300	Высота перех:	3050	Расстояния - км



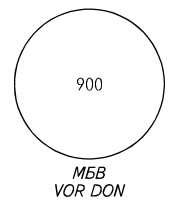
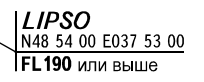
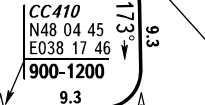
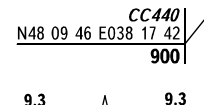
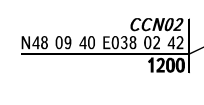
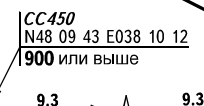
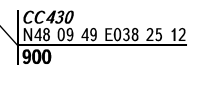
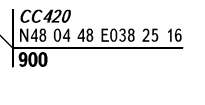
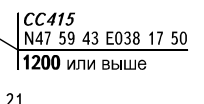
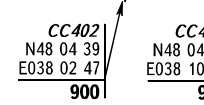
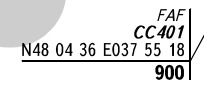
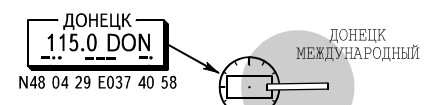
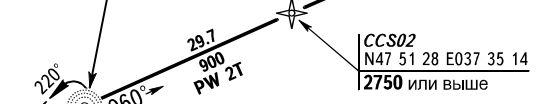
ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ:
MAX 250 КТ (463км/ч) над СС480, ОПРС PW, INSUM.
MAX 220 КТ (407км/ч) над СС01 и СС460.
MAX 250 КТ (463км/ч) в зонах ожидания.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV),
в противном случае доложить органу ОВД.

Возможно РЛ векторение.
После точки СС401 (FAF) использовать схемы
захода на посадку по приборам RWY 26.
СС480, INSUM с пролетом только для зоны ожидания.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



ДОНЕЦК Вышка **118.300**
ДОНЕЦК Радар **134.000**
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

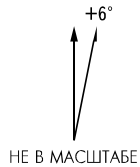
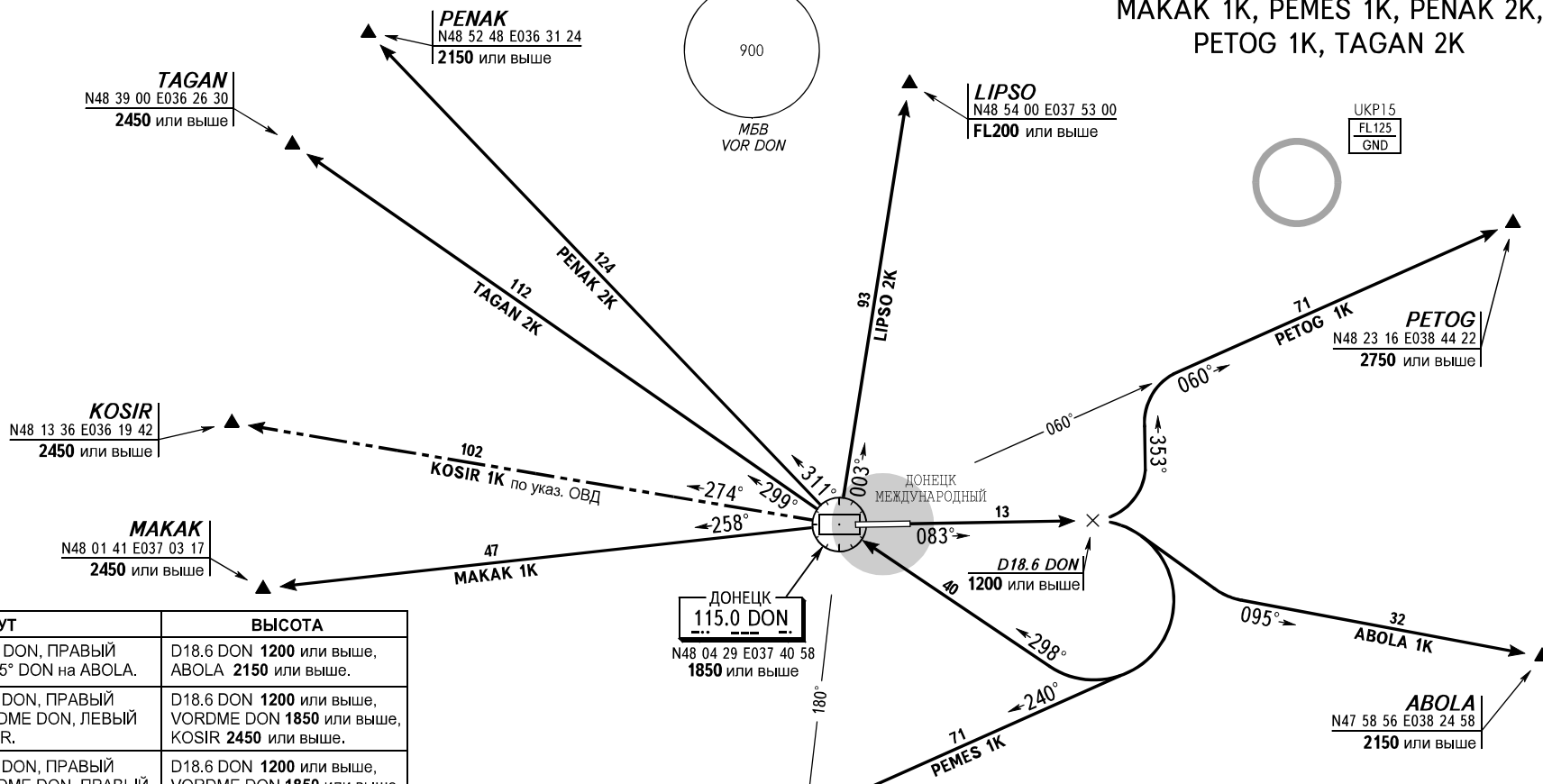


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
1200	4000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

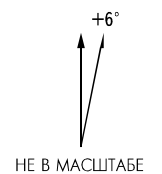


АВОЛА 1К, КОСИР 1К, ЛИПСО 2К,
МАКАК 1К, ПЕМЕС 1К, ПЕНАК 2К,
РЕТОГ 1К, ТАГАН 2К

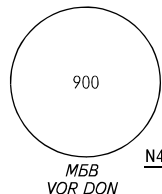
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АВОЛА 1К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R095° DON на АВОЛА.	D18.6 DON 1200 или выше, АВОЛА 2150 или выше.
КОСИР 1К (по указ. ОВД)	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 298° на VORDME DON, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 274° на КОСИР.	D18.6 DON 1200 или выше, VORDME DON 1850 или выше, КОСИР 2450 или выше.
ЛИПСО 2К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 298° на VORDME DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 003° на ЛИПСО.	D18.6 DON 1200 или выше, VORDME DON 1850 или выше, ЛИПСО FL200 или выше.
МАКАК 1К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 298° на VORDME DON, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 258° на МАКАК.	D18.6 DON 1200 или выше, VORDME DON 1850 или выше, МАКАК 2450 или выше.
РЕМЕС 1К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 240° (МПР 240° РВ), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 180°(R180° DON) на РЕМЕС.	D18.6 DON 1200 или выше, РЕМЕС 1850 или выше.
ПЕНАК 2К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 298° на VORDME DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 311° на ПЕНАК.	D18.6 DON 1200 или выше, VORDME DON 1850 или выше, ПЕНАК 2150 или выше.
РЕТОГ 1К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 353°, ПРАВЫЙ разворот по R060° DON на РЕТОГ.	D18.6 DON 1200 или выше, РЕТОГ 2750 или выше.
ТАГАН 2К	Набор с МПУ 083° до D18.6 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 298° на VORDME DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 299° на ТАГАН.	D18.6 DON 1200 или выше, VORDME DON 1850 или выше, ТАГАН 2450 или выше.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Для всех маршрутов минимальный градиент набора 7.0% до высоты 1200. Если ВС не может выдерживать градиент набора высоты сообщить об этом органу ОВД.

ДОНЕЦК Вышка **118.300**
ДОНЕЦК Радар **134.000**
Эшелон перех: по указ.
Высота перех: **3050**



НЕ В МАСШТАБЕ



TAGAN
N48 39 00 E036 26 30
2150 или выше

KOSIR
N48 13 36 E036 19 42
2450 или выше

МАКАК
N48 01 41 E037 03 17
2450 или выше

PENAK
N48 52 48 E036 31 24
2150 или выше

LIPSO
N48 54 00 E037 53 00
FL200 или выше



PETOG
N48 23 16 E038 44 22
2750 или выше

ABOLA
N47 58 56 E038 24 58
2150 или выше

ДОНЕЦК 115.0 DON
N48 04 29 E037 40 58
1850 или выше

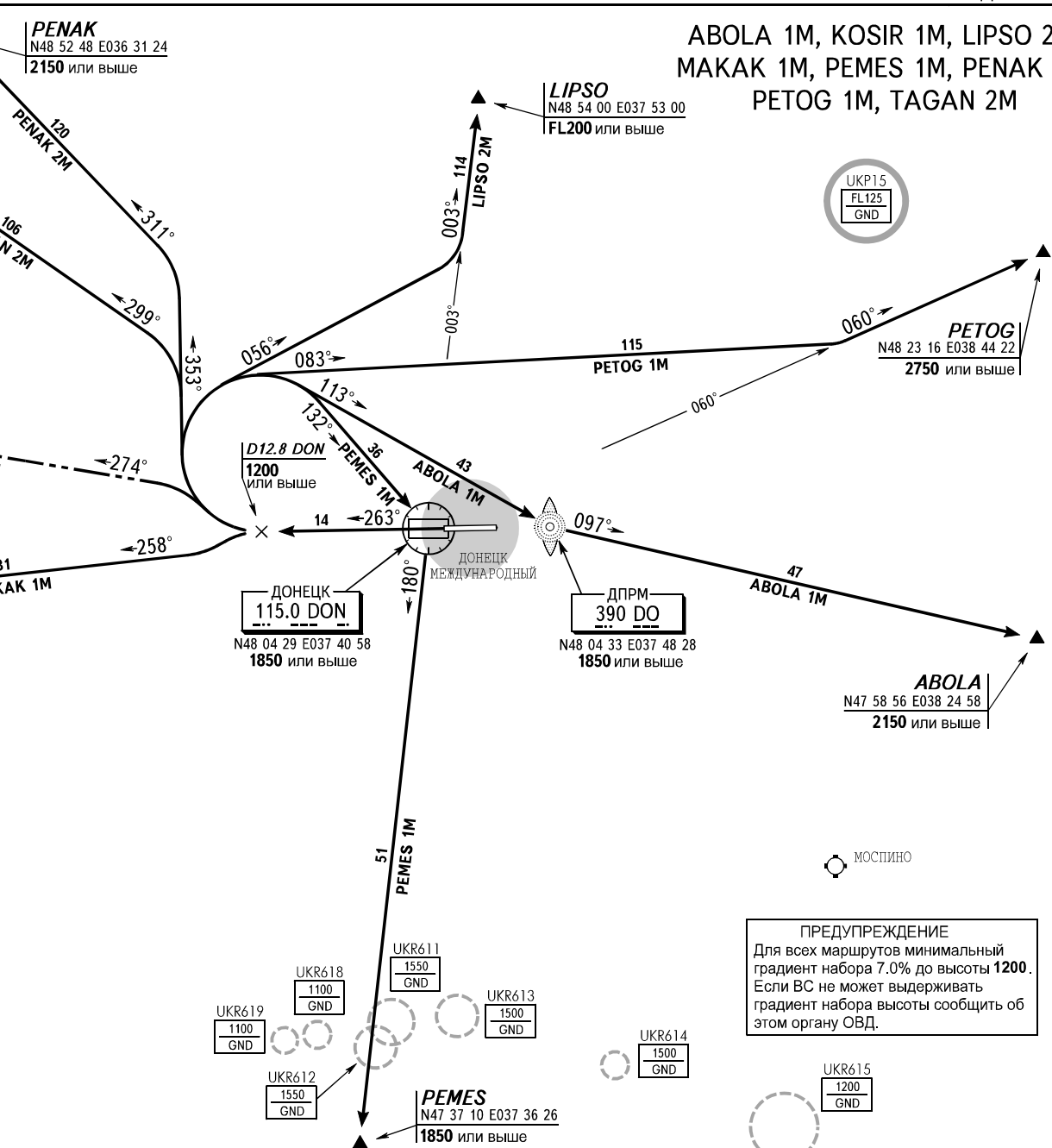
ДПРМ 390 DO
N48 04 33 E037 48 28
1850 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
1200	4000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ABOLA 1M, KOSIR 1M, LIPSO 2M,
МАКАК 1M, PEMES 1M, PENAK 2M,
PETOG 1M, TAGAN 2M

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABOLA 1M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 113° на ДПРМ DO, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 097° на ABOLA.	D12.8 DON 1200 или выше, ДПРМ DO 1850 или выше, ABOLA 2150 или выше.
KOSIR 1M (по указ. ОВД)	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R274° DON на KOSIR.	D12.8 DON 1200 или выше, KOSIR 2450 или выше.
LIPSO 2M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот, с МПУ 056° выход на R003° DON на LIPSO.	D12.8 DON 1200 или выше, LIPSO FL200 или выше.
МАКАК 1M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R258° DON на МАКАК.	D12.8 DON 1200 или выше, МАКАК 2450 или выше.
PEMES 1M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 132° на VOR DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 180°(R180° DON) на PEMES.	D12.8 DON 1200 или выше, VOR DON 1850 или выше, PEMES 1850 или выше.
PENAK 2M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 353°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 311° (R311° DON) на PENAK.	D12.8 DON 1200 или выше, PENAK 2150 или выше.
PETOG 1M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот, с МПУ 083° выход на R060° DON на PETOG.	D12.8 DON 1200 или выше, PETOG 2750 или выше.
TAGAN 2M	Набор с МПУ 263° до D12.8 DON, ПРАВЫЙ разворот МПУ 353°, выход на R299° DON на TAGAN.	D12.8 DON 1200 или выше, TAGAN 2150 или выше.

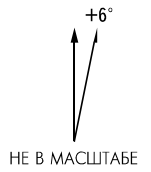


ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Для всех маршрутов минимальный градиент набора 7.0% до высоты 1200. Если ВС не может выдерживать градиент набора высоты сообщить об этом органу ОВД.

ДОНЕЦК Вышка **118.300**
ДОНЕЦК Радар **134.000**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

ABOLA 1P, KOSIR 1P, LIPSO 3P,
МАКАК 1P, PEMES 1P, PENAK 2P,
PETOG 2P, TAGAN 2P



ВНИМАНИЕ
Для всех маршрутов минимальный
градиент набора 7.0% до высоты 900.
Если ВС не может выдерживать
градиент набора высоты сообщить об
этом органу ОВД.

Требуется допуск для полетов по
RNAV 1 (P-RNAV), в противном
случае доложить органу ОВД.

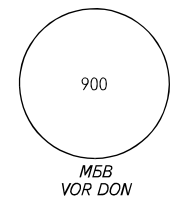
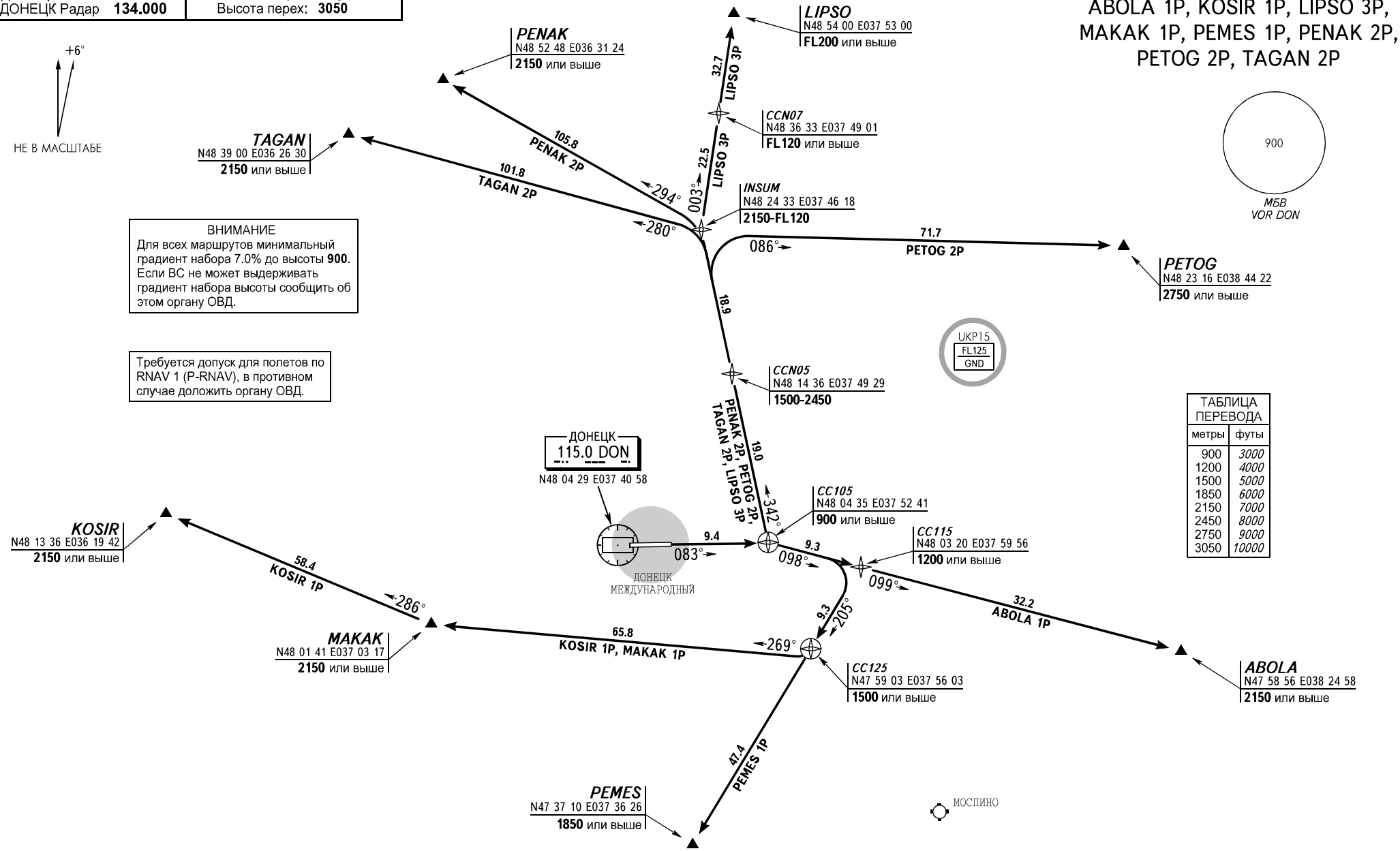


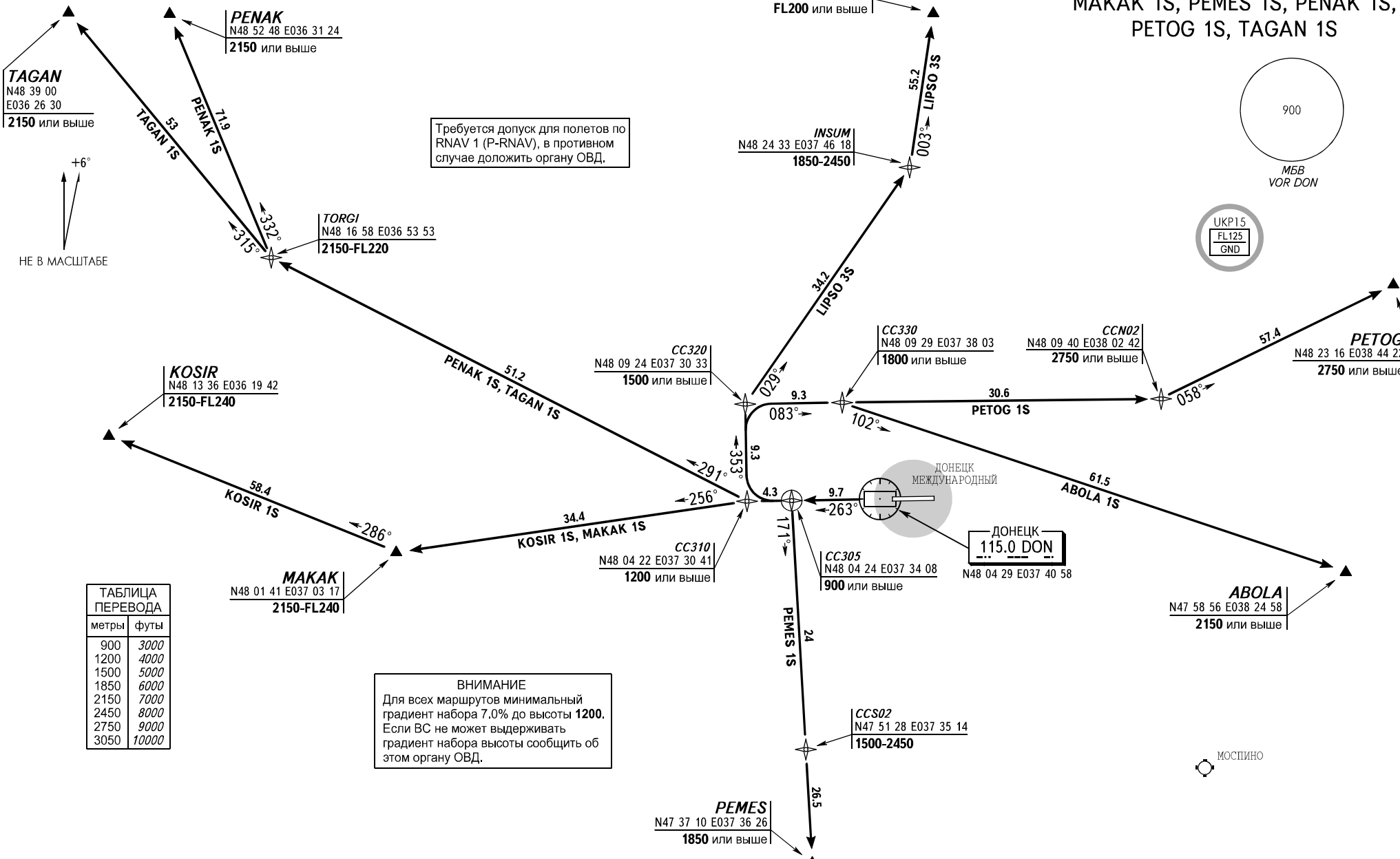
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
1500	5000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



ДОНЕЦК Вышка **118.300**
ДОНЕЦК Радар **134.000**
Эшелон перех: по указ.
Высота перех: **3050**

ABOLA 1S, KOSIR 1S, LIPSO 3S,
MAKAK 1S, PEMES 1S, PENAK 1S,
PETOG 1S, TAGAN 1S



Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

ВНИМАНИЕ
Для всех маршрутов минимальный градиент набора 7.0% до высоты 1200. Если ВС не может выдерживать градиент набора высоты сообщить об этом органу ОВД.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
1500	5000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

Местные правила движения

1. Движение ВС по территории аэродрома осуществляется рулением или буксировкой только с разрешения диспетчера ДОНЕЦК Руление.
2. Руление ВС осуществляется за машиной сопровождения.

Процедуры в условиях ограниченной видимости при полетах по КАТ II / IIIA ИКАО**1. Критерии применения LVP:**

Процедуры применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 600м в зоне приземления, в середине или в конце и (или) высоте нижней границы облаков менее 30 м. О начале применения процедур пилоты будут извещены по ATIS или диспетчером ОВД. Для посадки по КАТ II / IIIA используется ВПП 08.

2. Освобождение ВПП

После посадки по КАТ II / IIIA пилоты должны сообщить об освобождении ВПП и критической зоны ILS. Освобождение критической зоны ILS пилоты определяют по изменению свечения осевых огней РД с чередующихся, желтый - зеленый на все зеленые. Прибывающие ВС встречаются машиной сопровождения на РД А1 или на РД А6, в зависимости от курса посадки и продолжают руление до указанного ею места стоянки на перроне по маршрутам:

- ▶ - РД А1 (А5, А6) – РД В – РД С2 – перрон К – перрон L;
- ▶ - РД А1 (А5, А6) – РД В – РД С4 – перрон М.

3. Запуск, руление, ожидание

Экипаж (пилот) запрашивает разрешение на запуск двигателей, указывая номер стоянки (перрона). Разрешение на выруливание со стоянки запрашивается при готовности ВС выполнить это незамедлительно. Для ВС на вылет установлен стандартный маршрут руления:

- Для ВПП 08:

Перрон К (L) - РД С1 (С2) - РД В - РД А1 - ВПП 08;

Перрон М - РД С4 - РД В - РД А1 - ВПП 08.

- Для ВПП 26:

Перрон К (L) - РД С2 - РД В - РД А6 - ВПП 26;

Перрон М - РД С4 - РД А6 - ВПП 26.

Одновременное движение по РД и перрону разрешено одному ВС.

4. Места ожидания

Экипажи докладывают с места ожидания по КАТ II / IIIA о местоположении. Пересекать линию предварительного старта, обозначенную парой однонаправленных боковых, желтых мигающих огней, а также критическую зону ILS, обозначенную управляемыми огнями линии СТОП - (Stop Bars) - линия красных однонаправленных огней на РД - ЗАПРЕЩЕНО.

Взлет ВС не от начала ВПП в условиях КАТ II / IIIA - ЗАПРЕЩЕН.

Эксплуатационные приемы снижения шума

1. При взлете с ВПП 08 и вылете в южном направлении первый разворот выполняется на высоте не ниже 1200м.
2. Строго выдерживать установленные схемы SID / STAR.
3. Выполнение процедур по уменьшению шума вблизи АД (NADP 1) Doc 8168, том I, часть V, гл. 3, ИКАО:

От взлета до набора высоты 240м (800FT) на взлетной мощности двигателей, закрылков во взлетном положении, скорость V_2+20 км/ч. По достижении высоты 240м (800FT) или выше, выдерживать мощность двигателя в соответствии с графиком регулирования мощности в целях снижения шума, приведенным в РЛЭ ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_2+(20+40)$ км/ч при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации. На высоте не более 900м (3000FT) над превышением аэродрома, выдерживать положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки, на 900м (3000FT) осуществить ускорение до скорости набора высоты при полете по маршруту.

Полеты вертолетов

1. Взлет, посадка и контрольное висение вертолетов с / на Н3 - Н5 разрешается выполнять только днем при наличии условий для полетов по ПВП не ниже 150х2000м, по разрешению диспетчера TWR.

2. При метеоусловиях ниже 150х2000м, а также ночью взлет выполняется только с ИВПП 08/26.

3. Схема движения вертолетов с ИВПП 08/26 на вертолетную площадку Н4 - Н5:

➤ - ВПП 08/26 - РД (А1, А2, А5, А6) - РД В - РД Т – Н4 (Н5).

➤ Руление осуществляется за машиной сопровождения "Follow me".

Движение вертолетов для вылета с ИВПП выполняется в обратном порядке.

4. При подходе к аэродрому с пересечением ИВПП (курса взлета / посадки) командир ВС запрашивает разрешение на пересечение у диспетчера TWR не менее, чем за 5км.

АТIS
ДОНЕЦК Gnd
ДОНЕЦК TWR

130.900 ант. 121.300 рус
119.000
118.300

АРР.
N48 04 30 E037 43 32

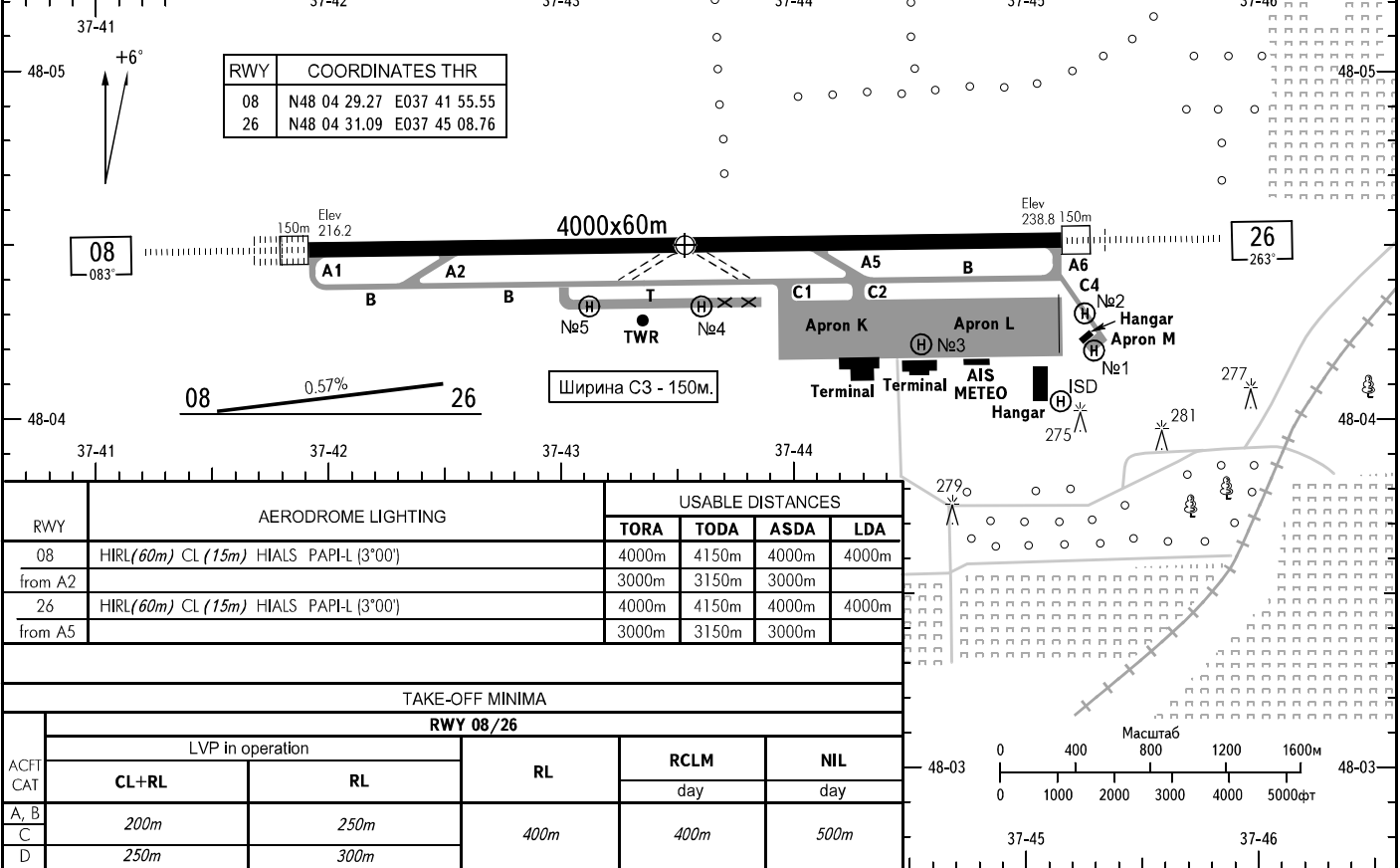
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
Apr elev 238.8

ДОНЕЦК, УКРАИНА

Высоты - метры

САИГА
ИЗМ. Роспотребнадзорские дистанции.

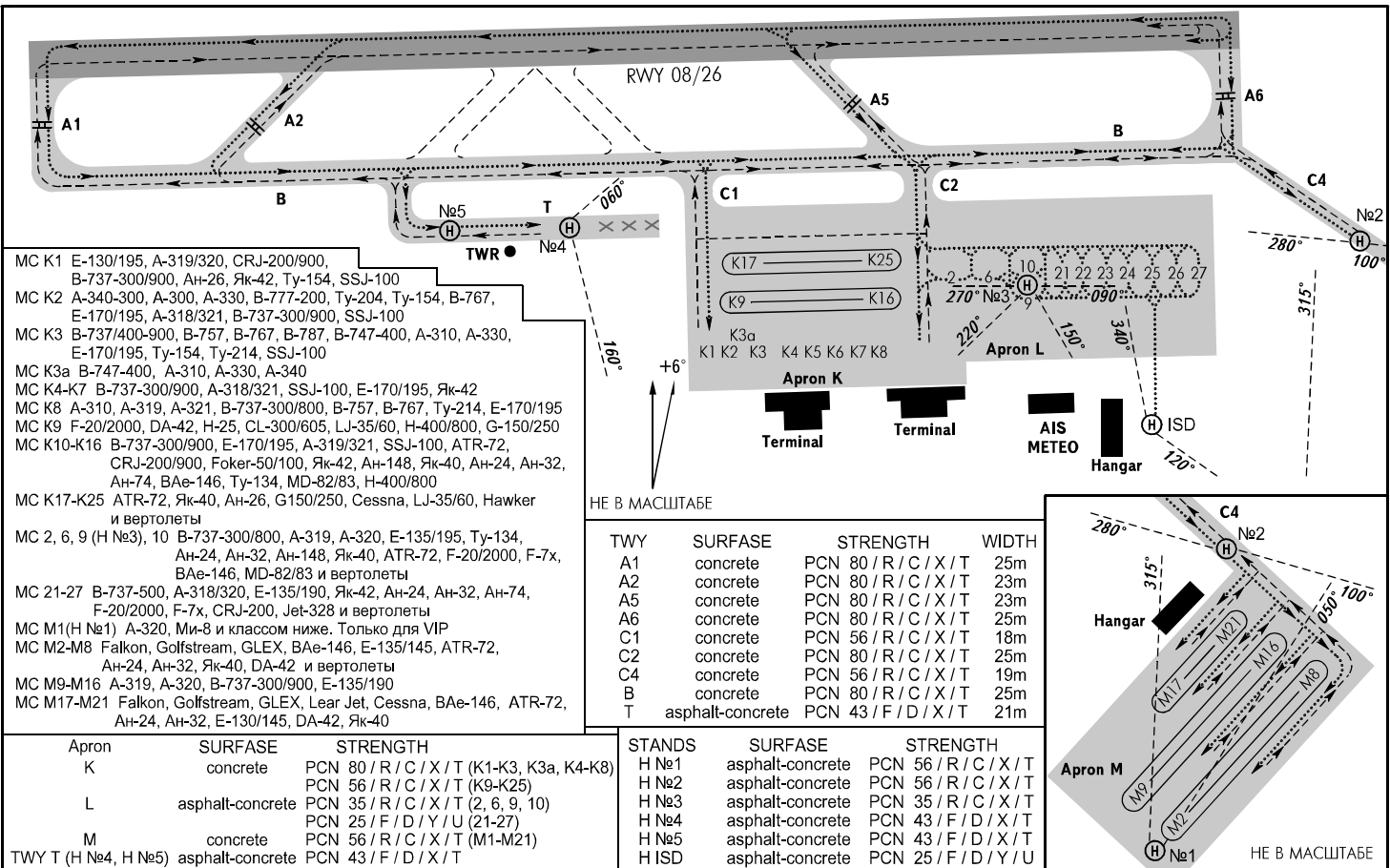
© ЦАИ, 1989-2013. ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ.



RWY	COORDINATES THR
08	N48 04 29.27 E037 41 55.55
26	N48 04 31.09 E037 45 08.76

RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
08	HIRL(60m) CL (15m) HIALS PAPI-L (3°00')	4000m	4150m	4000m	4000m
from A2		3000m	3150m	3000m	
26	HIRL(60m) CL (15m) HIALS PAPI-L (3°00')	4000m	4150m	4000m	4000m
from A5		3000m	3150m	3000m	

TAKE-OFF MINIMA					
RWY 08/26					
ACFT CAT	LVP in operation		RL	RCLM	NIL
	CL+RL	RL			
A, B	200m	250m	400m	400m	500m
C					
D	250m	300m			

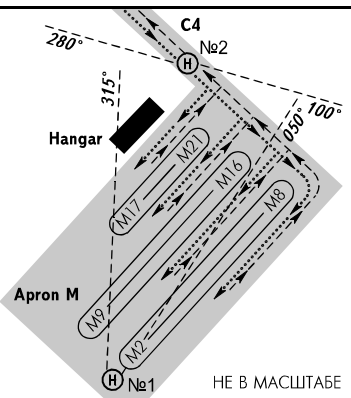


- MC K1 E-130/195, A-319/320, CRJ-200/900,
B-737-300/900, Ан-26, Як-42, Ту-154, SSJ-100
- MC K2 A-340-300, A-300, A-330, B-777-200, Ту-204, Ту-154, B-767,
E-170/195, A-318/321, B-737-300/900, SSJ-100
- MC K3 B-737/400-900, B-757, B-767, B-787, B-747-400, A-310, A-330,
E-170/195, Ту-154, Ту-214, SSJ-100
- MC K3a B-747-400, A-310, A-330, A-340
- MC K4-K7 B-737-300/900, A-318/321, SSJ-100, E-170/195, Як-42
- MC K8 A-310, A-319, A-321, B-737-300/800, B-757, B-767, Ту-214, E-170/195
- MC K9 F-20/2000, DA-42, H-25, CL-300/605, LJ-35/60, H-400/800, G-150/250
- MC K10-K16 B-737-300/900, E-170/195, A-319/321, SSJ-100, ATR-72,
CRJ-200/900, Fокер-50/100, Як-42, Ан-148, Як-40, Ан-24, Ан-32,
Ан-74, BAe-146, Ту-134, MD-82/83, H-400/800
- MC K17-K25 ATR-72, Як-40, Ан-26, G150/250, Cessna, LJ-35/60, Hawker
и вертолеты
- MC 2, 6, 9 (H №3), 10 B-737-300/800, A-319, A-320, E-135/195, Ту-134,
Ан-24, Ан-32, Ан-148, Як-40, ATR-72, F-20/2000, F-7x,
BAe-146, MD-82/83 и вертолеты
- MC 21-27 B-737-500, A-318/320, E-135/190, Як-42, Ан-24, Ан-32, Ан-74,
F-20/2000, F-7x, CRJ-200, Jet-328 и вертолеты
- MC M1(H №1) A-320, Ми-8 и классом ниже. Только для VIP
- MC M2-M8 Falcon, Golfstream, GLEX, BAe-146, E-135/145, ATR-72,
Ан-24, Ан-32, Як-40, DA-42 и вертолеты
- MC M9-M16 A-319, A-320, B-737-300/900, E-135/190
- MC M17-M21 Falcon, Golfstream, GLEX, Lear Jet, Cessna, BAe-146, ATR-72,
Ан-24, Ан-32, E-130/145, DA-42, Як-40

HE В МАСШТАБЕ

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A1	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	25m
A2	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	23m
A5	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	23m
A6	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	25m
C1	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
C2	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	25m
C4	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	19m
B	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	25m
T	asphalt-concrete	PCN 43 / F / D / X / T	21m

STANDS	SURFACE	STRENGTH
H №1	asphalt-concrete	PCN 56 / R / C / X / T
H №2	asphalt-concrete	PCN 56 / R / C / X / T
H №3	asphalt-concrete	PCN 35 / R / C / X / T
H №4	asphalt-concrete	PCN 43 / F / D / X / T
H №5	asphalt-concrete	PCN 43 / F / D / X / T
H ISD	asphalt-concrete	PCN 25 / F / D / Y / U



HE В МАСШТАБЕ

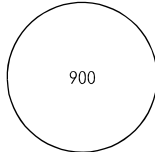
ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 08

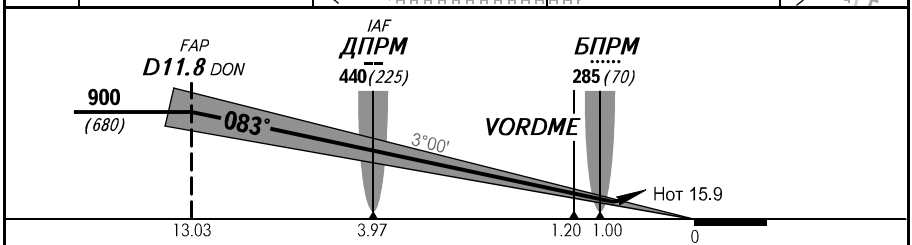
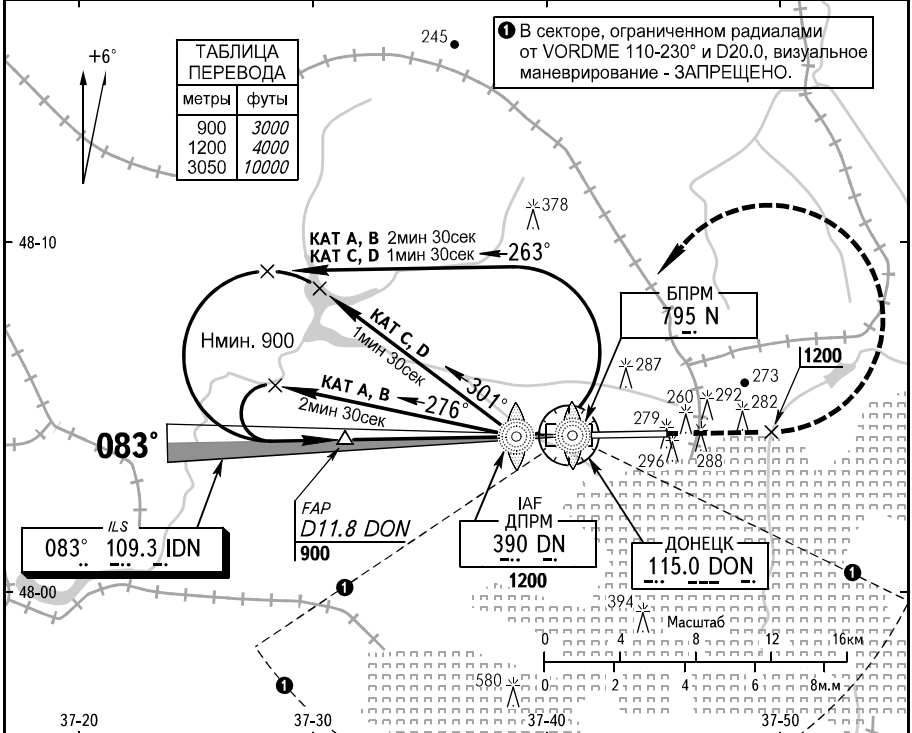
КРМ **109.3 IDN**



МБВ VORDME

Наэр. **238.8** Нпор. **216.2**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: 1. Набор 900 (680) с МПУ 083°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (980) с МПУ 083°, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08			ОСА(Н)								
	ILS-I	ВЗП		ILS-I			ВЗП					
60x550		Нмс	Ннго	Двид	A: 257 (40)	B: 260 (43)	C: 263 (46)	D: 266 (49)	A: 390 (170)	B: 430 (215)	C: 460 (245)	D: 515 (300)
	A	170	220	1600								
	B	220	270	3000								
	C	250	350	3000								
	D	300	400	4000								
Путевая скорость		, км /ч										
Вертикальная скорость снижения		, м /сек										
		150	180	210	240	270	300	330	360			
		2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2			

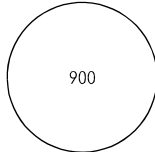
ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

КАТ III/II ILS ВПП 08

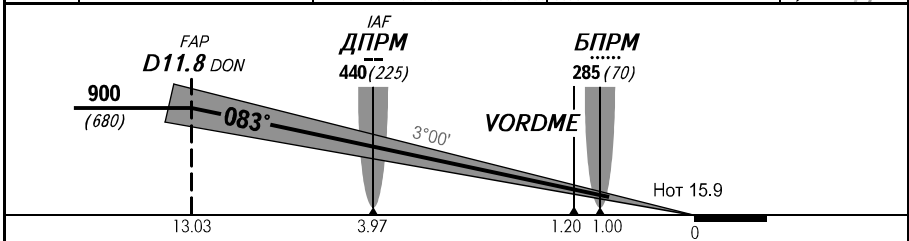
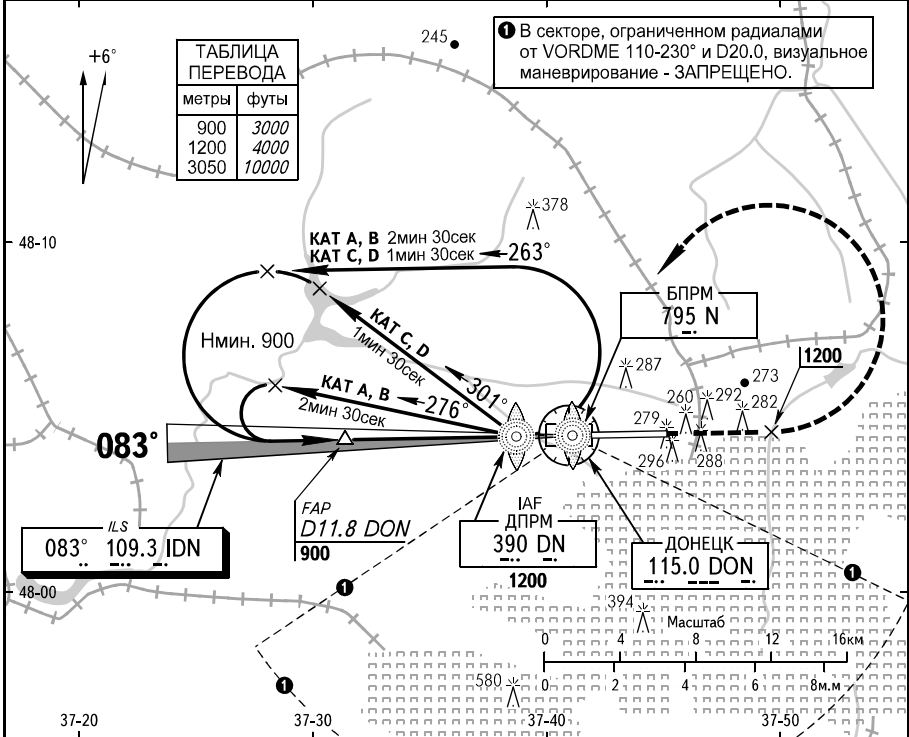
КРМ **109.3 IDN**



МБВ VORDME

Наэр. **238.8** Нпор. **216.2**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



- УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: 1. Набор 900 (680) с МПУ 083°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (980) с МПУ 083°, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08		ОСА(Н) ILS-II A: 230 (13) B: 235 (18) C: 239 (22) D: 243 (26)
	ILS-IIIА	ILS-II	
A	РАЗРЕШЕНО	30x350 PB 34	
B			
C			
D			

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

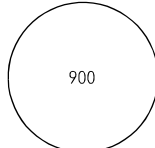
ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 26

КРМ **111.7 IDO**

Наэр. **238.8** Нпор. **238.8**



МБВ VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**

1 В секторе, ограниченном радиалами от VORDME 110-230° и D20.0, визуальное маневрирование - ЗАПРЕЩЕНО.

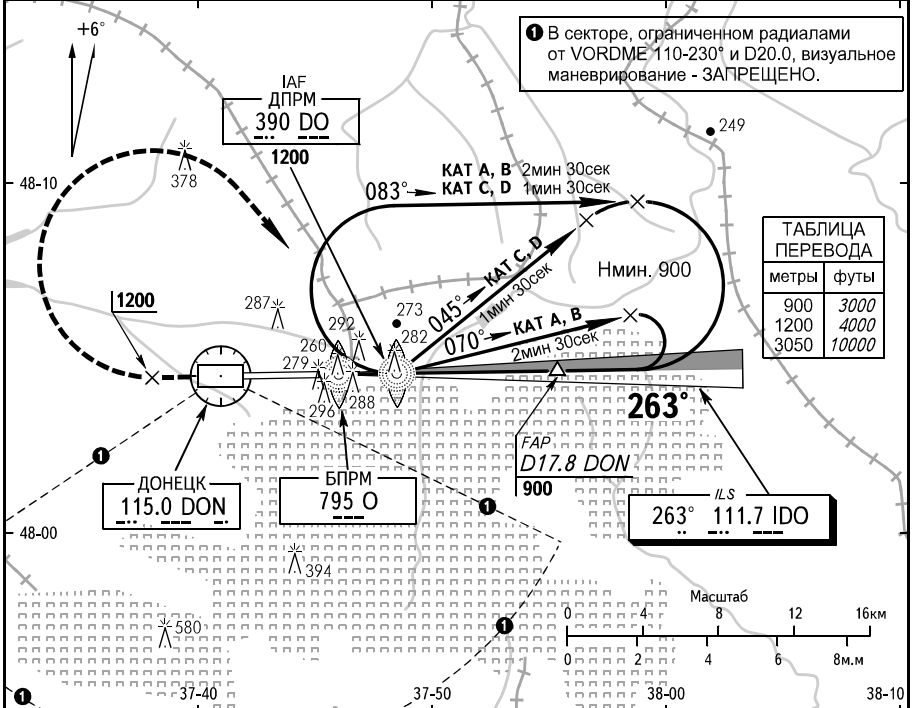
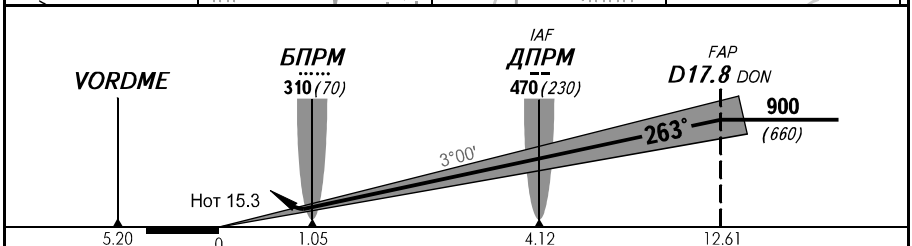


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
3050	10000



уход на второй круг: 1. Набор 900 (660) с МПУ 263°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (960) с МПУ 263°, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 26				ОСА(Н)						
	ILS	ВЗП			ILS	ВЗП	ОСА(Н)				
		Нмс	Ннго	Двид			A:	B:	C:	D:	
A	60x800	150	200	1600	A: 279 (40)	A: 390 (150)					
B		190	240	3000	B: 282 (43)	B: 430 (190)					
C		220	320	3000	C: 285 (46)	C: 460 (220)					
D		280	380	4000	D: 288 (49)	D: 515 (275)					
Путевая скорость		, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	
Вертикальная скорость снижения		, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	

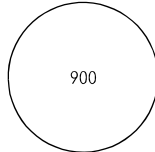
ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VORDME ВПП 08

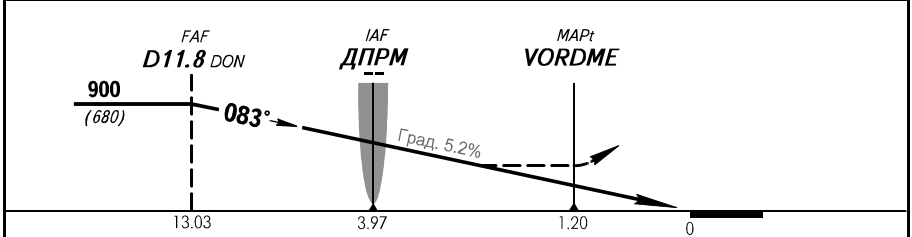
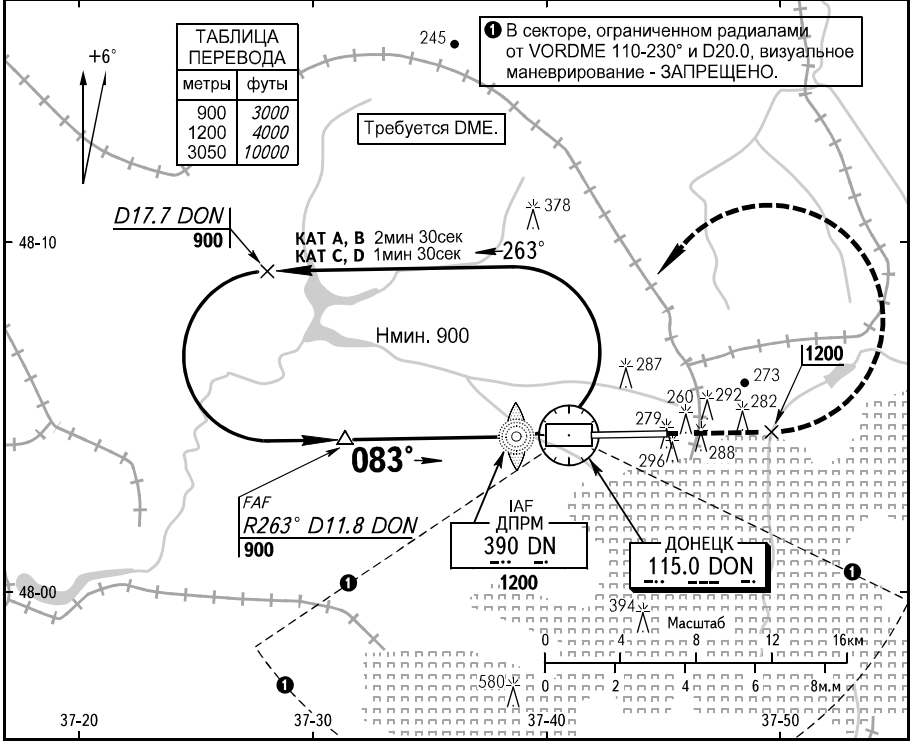
VORDME **115.0 DON**

Наэр. **238.8** Нпор. **216.2**



МБВ VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



- УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: 1. Набор 900 (680) с МПУ 083°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (980) с МПУ 083°, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08			VORDME A, B, C, D 355 (140)	ОСА(Н) ВЗП A: 390 (170) B: 430 (215) C: 460 (245) D: 515 (300)
	VORDME	ВЗП			
		Нмс	Ннзо	Двид	
A	140x1800	170	220	1600	
B		220	270	3000	
C	140x2000	250	350	3000	
D		300	400	4000	

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

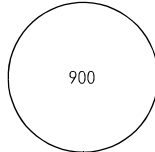
ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

ДОНЕЦК, УКРАИНА

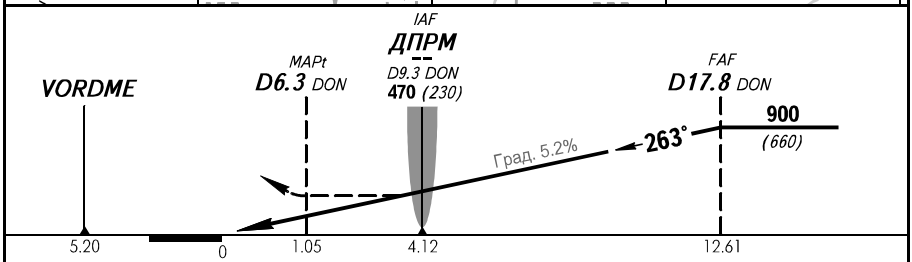
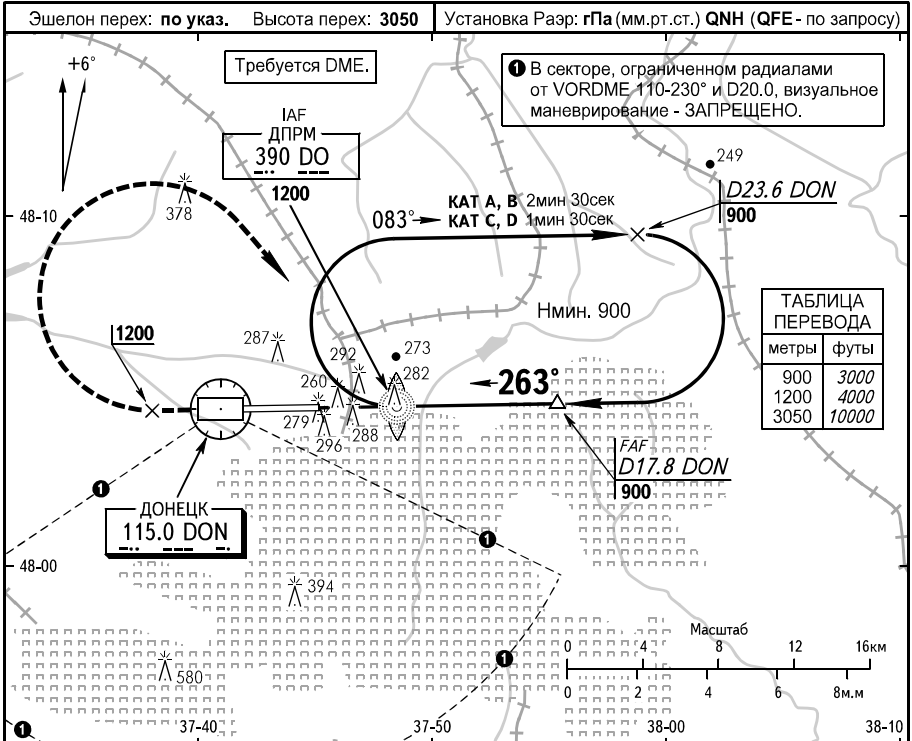
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VORDME ВПП 26

VORDME **115.0 DON**

Назр. **238.8** Нпор. **238.8**



МБВ VORDME



уход на второй круг: 1. Набор 900 (660) с МПУ 263°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (960) с МПУ 263°, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 26										
	VORDME	VORDME (без D9.3)	ВЗП								
			Нмс	Ннго	Двид						
A	135x1800	190x2500	190	240	3000				OCA(H) VORDME A, B, C, D: 370 (135) VORDME (без SDF) A, B, C, D: 430 (190) VЗП A: 430 (190) B: 430 (190) C: 460 (220) D: 515 (275)		
B			190	240	3000						
C			220	320	3000						
D	280		380	4000							
Путевая скорость, км/ч			150	180	210	240	270	300		330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек			2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3		4.8	5.2

ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

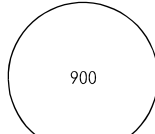
ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 08

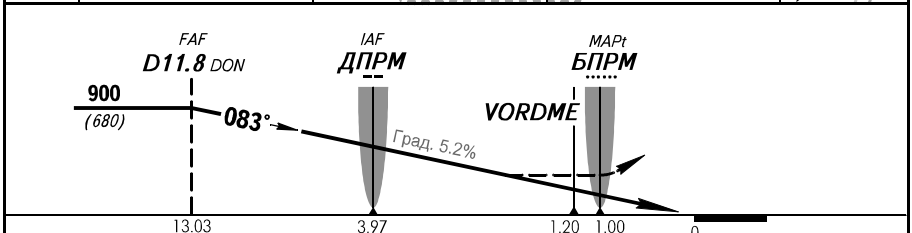
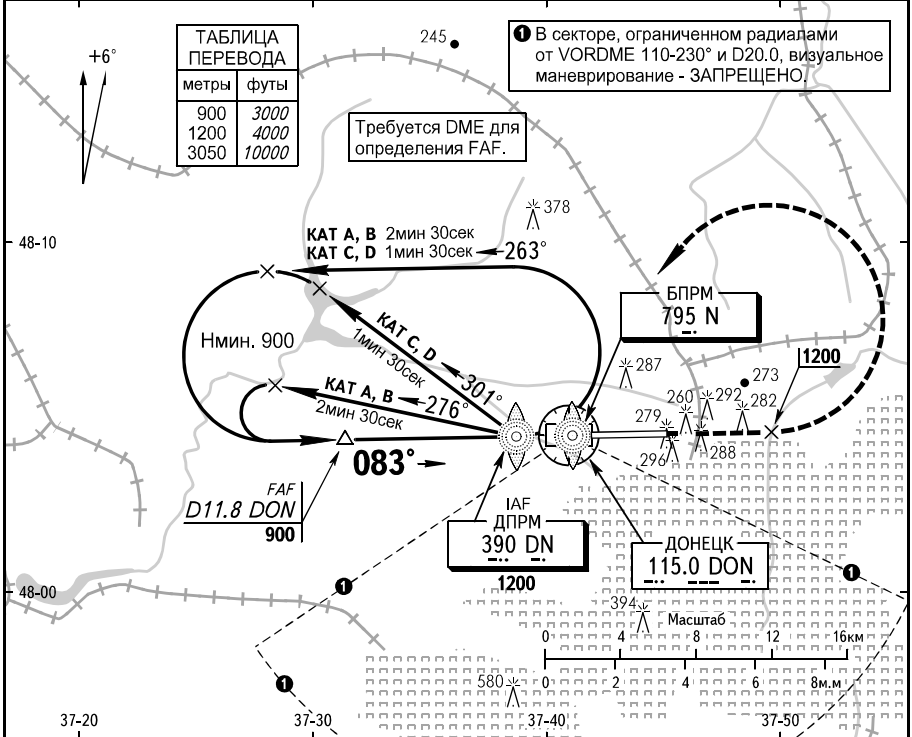
ДПРМ **390 DN**

Наэр. **238.8** Нпор. **216.2**



МБВ VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: гПа(мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: 1. Набор 900 (680) с МПУ 083°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (980) с МПУ 083°, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08						ОСА(Н)		
	БПРМ N	БПРМ N + DME	ВЗП			БПРМ N+ DME	ВЗП		
			Нмс	Ннго	Двид				
A	200x2500	140x2000	170	220	1600	A, B, C, D	A: 390 (170)		
B			220	270	3000				370 (155)	355 (140)
C			250	350	3000	C: 460 (245)			
D	250x4000		300	400	4000		D: 515 (300)		

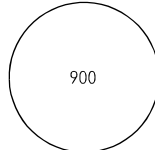
Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ДОНЕЦК Радар **134.000**
 ДОНЕЦК Вышка **118.300**

ДОНЕЦК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 ОСП ВПП 26

ДПРМ **390 DO**



МБВ VORDME

Наэр. **238.8** Нпор. **238.8**

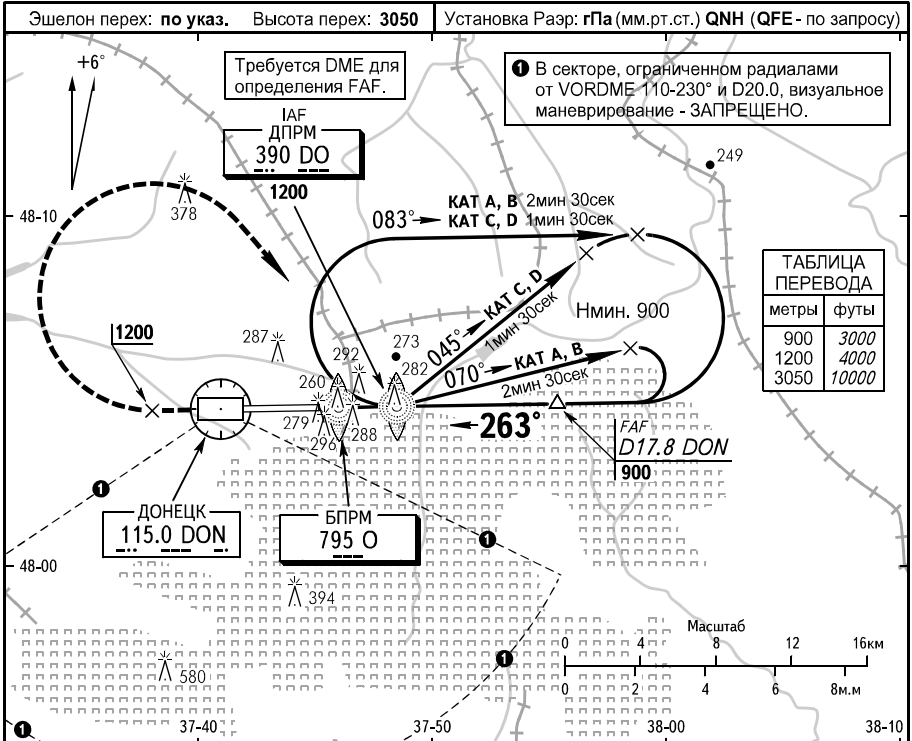
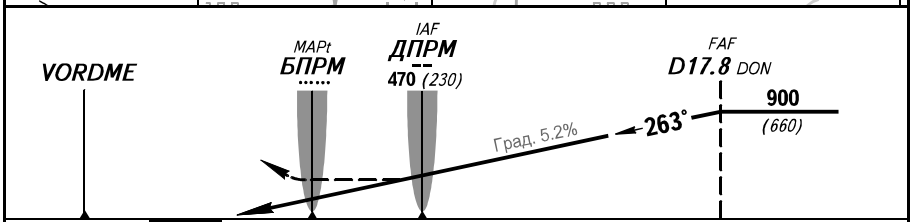


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1200	4000
3050	10000



уход на второй круг: 1. Набор 900 (660) с МПУ 263°, далее по указанию органа ОВД.
 2. При потере радиосвязи: набор 1200 (960) с МПУ 263°, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 26							ОСА(Н) ОСП А, В, С, D: 370(130)	БПРМ О + DME А, В, С, D: 450(210) 430(195)	БПРМ О + DME А, В, С, D: 430(195)
	ОСП	БПРМ О	БПРМ О + DME	ВЗП						
				Нмс	Ннго	Дзид	Дзид			
A	130x2000	210x3000	195x2500	200	250	3000		ВЗП А: 450 (210) С: 460 (220) В: 450 (210) D: 515 (275)		
B				200	250	3000				
C		220		320	3000					
D		280		380	4000					
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360	
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	

	ATIS	App	Twr	Gnd
YEREVAN	119.500	126.000	120.900	119.000
EREBUNI			119.400	

44-00

44-30

45-00
FL 140-FL 220

SEVAN
N40 32 03 E044 57 17

40-30
8071'

ЦАИТА ИЖ - Уагены бпрм, з, опрс ер

© ЦАИ 1998-2013 ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ

ЕРЕВАН-КОНТРОЛЬ
127.600
11500' AMSL - FL660
класс C



TMA Сектор D
FL195
11500' MSL класс C

TMA Сектор B
FL195
6500' MSL класс C

TMA Сектор C
FL195
5500' MSL класс C

TMA Сектор A
FL195
4100' MSL класс C

ЗВАРТНОЦ
112.3 ZVR

ЕРЕВАН
Звартнոց
международный

ЕРЕВАН
Эребуни

БПРМ
1180 Y

UDP1
FL195
GND

CTR ЕРЕВАН
4100' MSL
GND класс C

INDUR
N40 06 56 E043 39 53

АРМЕНИЯ
ТУРЦИЯ

LUMIK
N40 02 00
E044 40 37

GOSIS
N39 56 50 E044 59 10

- ① RWY 09 БПРМ 805 Z
- ② RWY 27 ОПРС 496 ER
(Выполняет функции ОПРС для АП ЕРЕВАН (Эребуни) с МКп 208°.)

- ③ RWY 03 ДПРМ 580 YN
RWY 21 ОПРС 496 ER

ОПРС
465 FH

ДПРМ
580 YN

АТЗ ЭРЕБУНИ
3200' MSL класс G
GND

44-00

44-30

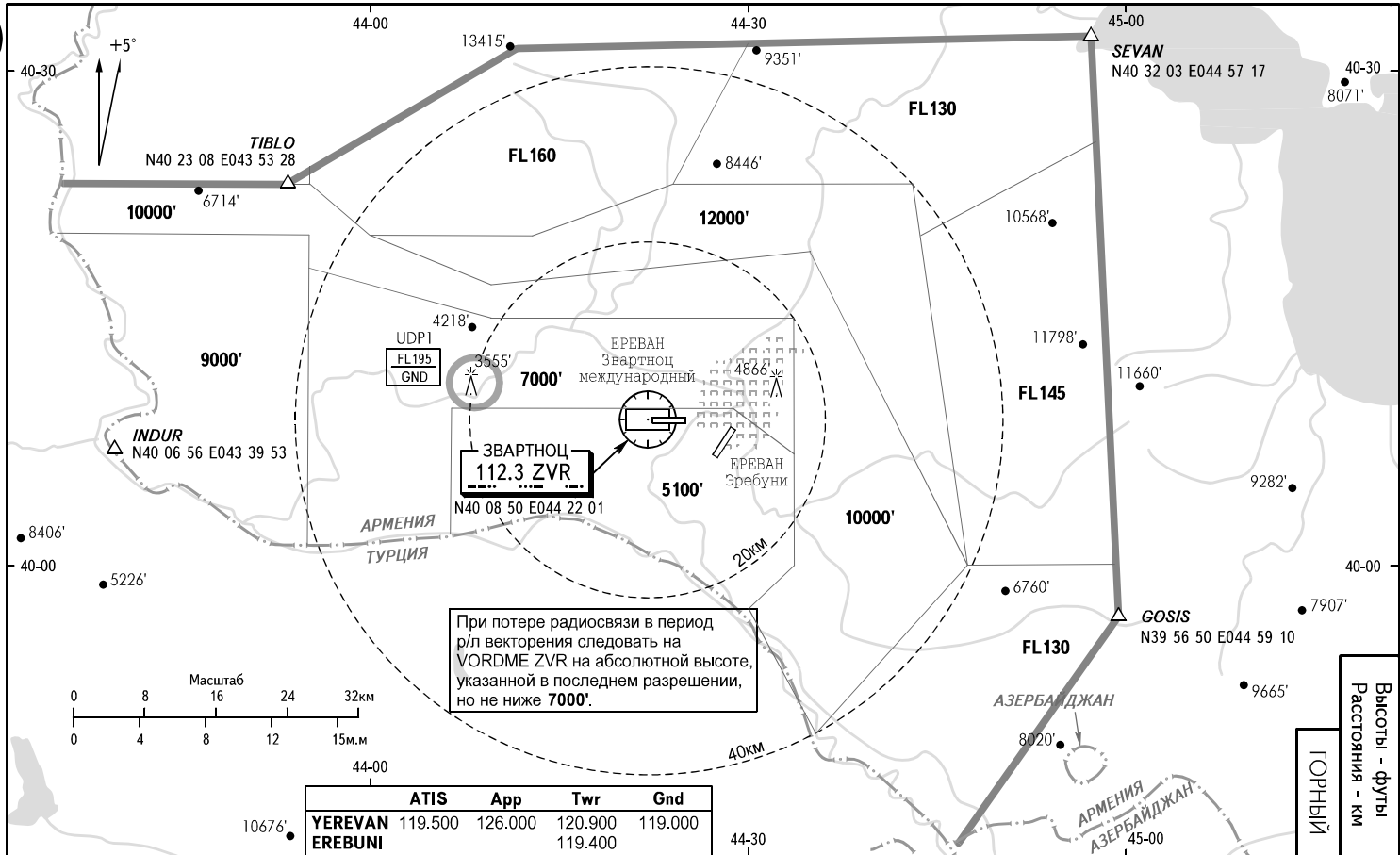
АЗЕРБАЙДЖАН
АРМЕНИЯ
АЗЕРБАЙДЖАН

Высоты - футы
Расстояния - км
ГОРНЫЙ

СХЕМА МИНИМАЛЬНЫХ
АБСОЛЮТНЫХ ВЫСОТ ОБЗОРА УВД ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

25 июля 13

A-2



При потере радиосвязи в период р/л векторения следовать на VORDME ZVR на абсолютной высоте, указанной в последнем разрешении, но не ниже 7000'.

	ATIS	App	Twr	Gnd
YEREVAN	119.500	126.000	120.900	119.000
EREVUNI			119.400	

Высоты - футов
Расстояния - км

ГОРНЫЙ

САИГА ИЖ. На обороте.

© САИГА 1998-2013. ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ.

YEREVAN Arr	126,000
YEREVAN TWR	120,900

Эшелон перех. по указ.	Высота перех. 11500'
------------------------	----------------------

Высоты - футы	Расстояние - км / м.миль
---------------	--------------------------

**GOSIS 3A, INDUR 3A,
SEVAN 3A, TIBLO 3A**

ГОРЬБИЙ

SEVAN
N40 32 03 E044 57 17
FL 130 или выше

31 / 17
SEVAN 3A

МАХАК
N40 21 04 E044 40 31
FL 130 или выше

35 / 19
SEVAN 3AЗВАРТНОЦ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

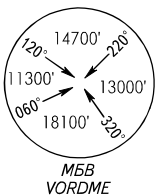
ЭРЕВУНИ

24 / 13
GOSIS 3A

BANAG
N40 03 53 E044 37 25
10000' или выше

3A / 18
GOSIS 3A

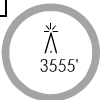
GOSIS
N39 56 50 E044 59 10
FL 130 или выше


 Впр. макс. 400км/ч
 Нмин. 7000'
 1 мин.

265°

IAF ЗВАРТНОЦ
112.3 ZVR
N40 08 50 E044 22 01
7000' или выше

UDP1
FL 195
GND



IAF OKUDA
N40 08 49 E044 02 11
7000' или выше

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

1. Впр. макс. 430км/ч ниже **10000'**.
2. Если ВС не оборудовано для выполнения захода по RNAV, экипаж должен доложить органу ОВД и ожидать РЛ векторение.

TIBLO
N40 23 08 E043 53 28
FL 130 или выше

20 / 16
TIBLO 3A

+5°



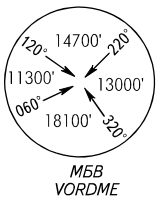
НЕ В МАСШТАБЕ

INDUR
N40 06 56 E043 39 53
FL 140 или выше

32 / 17
INDUR 3A

079°

ГОРЬИЙ	YEREVAN Arr	126,000	Эшелон перех. по указ. Высота перех.: 11500'	Высоты - фуглы Расстояние - км / м.мили
	YEREVAN TWR	120,900			11500'

**GOSIS ЗВ, INDUR ЗВ,
SEVAN ЗВ, TIBLO ЗВ**

SEVAN
 N40 32 03 E044 57 17
FL130 или выше
 31/17
SEVAN ЗВ → 224°

МАХАК
 N40 21 04 E044 40 31
FL130 или выше

175°

SEVAN ЗВ

35/19

 Впр. макс. 400км/ч
 Нмин. 9200'
 1 мин.

265°

10/5

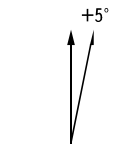
GOSIS ЗВ
GOSIS
 N39 56 50 E044 59 10
FL130 или выше
 18/10
GOSIS ЗВ → 285°

DITAK
 N40 00 11 E044 47 08
10000' или выше

IAF LUMIK
 N40 02 00 E044 40 37
9200' или выше

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

1. Впр. макс. 430км/ч ниже **10000'**.
2. Если ВС не оборудовано для выполнения захода по RNAV, экипаж должен доложить органу ОВД и ожидать РЛ векторение.



НЕ В МАСШТАБЕ

TIBLO
 N40 23 08 E043 53 28
FL130 или выше
 78/42
TIBLO ЗВ

ЗВАРТНОЦ 112.3 ZVR
 N40 08 50 E044 22 01
ЗВАРТНОЦ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЭРЕБУНИ

INDUR
 N40 06 56 E043 39 53
FL140 или выше
 87/47
INDUR ЗВ

091°

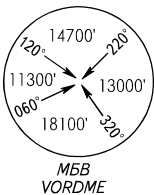
YEREVAN Arr 126.000
YEREVAN TWR 120.900

Эшелон перех.: по указ.
Высота перех.: 11500'

Высоты - футы
Расстояния - км / м.мили

GOSIS ЗН, INDUR ЗН,
SEVAN ЗН, TIBLO ЗН

ГОРЬБИЙ



SEVAN
N40 32 03
E044 57 17
FL130 или выше

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Маршруты выхода (SID) являются маршрутами с минимальным шумом.
2. Обязательно строгое выполнение эксплуатационных процедур (в пределах допустимых значений).
3. Сразу после взлета установить связь с ЕРЕВАН Подход.
4. Если ВС не может выполнить полет по SID, выдерживать градиенты набора высоты или выполнять выданные нестандартные распоряжения, сообщить об этом органу ОВД перед вылетом и получить другие указания.

YZ453
N40 20 30 E044 41 31
FL130 или выше

TIBLO
N40 23 08 E043 53 28
FL140 или выше

ЗВАРТНОЦ
112.3 ZVR
N40 08 50 E044 22 01

3555'
UDP1
FL195
GND

INDUR
N40 06 56
E043 39 53
FL140
или выше

YZ450
N40 08 50 E044 26 18

Впр. макс. 390км/ч
КРЕН 20°

GOSIS
N39 56 50 E044 59 10
FL130 или выше

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
GOSIS ЗН	МПУ 085° до YZ450, ПРАВЫЙ разворот на YZ450, ПРАВЫЙ разворот на GOSIS. (Мин. градиент набора 6.1% до FL130).	GOSIS FL130 или выше.
INDUR ЗН	МПУ 085° до YZ450, ПРАВЫЙ разворот на INDUR. (Мин. градиент набора 4.6% до FL140).	INDUR FL140 или выше.
SEVAN ЗН	МПУ 085° до YZ450, ПРАВЫЙ разворот на YZ453, далее на SEVAN. (Мин. градиент набора 6.6% до FL130).	YZ453 FL130 или выше; SEVAN FL130 или выше.
TIBLO ЗН	МПУ 085° до YZ450, ПРАВЫЙ разворот на TIBLO. (Мин. градиент набора 5.2% до FL140).	TIBLO FL140 или выше.

+5°
НЕ В МАСШТАБЕ

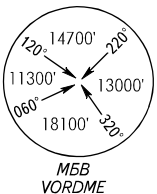
YEREVAN Arr
YEREVAN TWR
126.000
120.900

Эшелон перех.: по указ.
Высота перех.: 11500'

Высоты - фудлы
Расстояния - км / м.мили

ГОРЬИЙ

GOSIS 3E, INDUR 3E,
SEVAN 3E, TIBLO 3E



SEVAN
N40 32 03 E044 57 17
FL130 или выше



YZ457
N40 22 05 E044 39 24
FL130 или выше

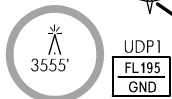
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
GOSIS 3E	МПУ 265° до YZ455, ЛЕВЫЙ разворот на GOSIS. (Мин. градиент набора 6.2% до FL130).	GOSIS FL130 или выше.
INDUR 3E	МПУ 265° до YZ455, ЛЕВЫЙ разворот на INDUR. (Мин. градиент набора 5.6% до FL140).	INDUR FL140 или выше.
SEVAN 3E	МПУ 265° до YZ455, ПРАВЫЙ разворот на YZ457, далее на SEVAN. (Мин. градиент набора 7.0% до FL130).	YZ457 FL130 или выше; SEVAN FL130 или выше.
TIBLO 3E	МПУ 265° до YZ455, ПРАВЫЙ разворот на YZ456, далее на TIBLO. (Мин. градиент набора 6.9% до 6300', далее 6.6% до FL140).	YZ456 6300' или выше. TIBLO FL140 или выше.

ЗВАРТНОЦ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЗВАРТНОЦ
112.3 ZVR
N40 08 50 E044 22 01

YZ456
N40 12 37 E044 13 08
6300' или выше

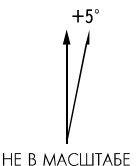
TIBLO
N40 23 08 E043 53 28
FL140 или выше



INDUR
N40 06 56
E043 39 53
FL140 или выше

YZ455
N40 08 50 E044 21 07
Впр. макс. на
разворотах 390км/ч
КРЕН 20°

- ПРИМЕЧАНИЯ:**
1. Маршруты выхода (SID) являются маршрутами с минимальным шумом.
 2. Обязательно строгое выполнение эксплуатационных процедур (в пределах допустимых значений).
 3. Сразу после взлета установить связь с ЕРЕВАН Подход.
 4. Если ВС не может выполнить полет по SID, выдерживать градиенты набора высоты или выполнять выданные нестандартные распоряжения, сообщить об этом органу ОБД перед вылетом и получить другие указания.



ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО ППП В ПРЕДЕЛАХ ТМА ЕРЕВАН

Полеты в пределах ТМА ЕРЕВАН выполняются по ППП, если только не получено специальное разрешение от "YEREVAN Approach".

Маршруты прибытия, вылета (STAR / SID) и транзитные могут быть изменены по усмотрению органа ОВД.

➔ Прибывающим ВС может быть дано указание ожидать над SEVAN или NDB ZR, если в этом возникнет необходимость в связи с высокой плотностью движения.

ПРОЦЕДУРЫ ПО СНИЖЕНИЮ УРОВНЯ ШУМА

Разработаны предпочтительные по уровню шума маршруты, реально позволяющие прибывающим и вылетающим ВС избегать пролета над прилегающими к аэропорту районами, чувствительными к шуму:

- а) для посадки предпочтительной является RWY 09, а для взлета RWY 27;
- б) в случае, если взлет выполняется с RWY 27, разворот должен производиться до или после пролета г. Эчмиадзин.

Пролет г. Эчмиадзин на малых высотах не разрешен;

- в) взлет с RWY 09 (над г. Ереван) разрешается только в определенных метеорологических условиях.

РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ В ПРЕДЕЛАХ ТМА ЕРЕВАН

РЛ векторение

С целью обеспечения и ускорения потока воздушного движения, полет по STAR на IAF при заходе на RWY 09 (по ILS / DME, VORDME, NDB / DME, RNAV (GNSS)), RWY 27 (VOR / DME+NDB, RNAV (GNSS)) начинать от пунктов SEVAN, GOSIS, TIBLO и INDUR.

Радиолокационное векторение и эшелоны полета / абсолютные высоты предоставляются экипажам в целях обеспечения эшелонирования и разделения ВС для выдерживания правильных интервалов при посадке с учетом летно-технических характеристик ВС.

ПОРЯДОК РУЛЕНИЯ

Информация о порядке руления может быть получена от YEREVAN Ground.

Номер МС прибывающему ВС назначает YEREVAN Ground.

Руление всех видов ВС всегда осуществляется с помощью машины сопровождения.

Вылетающие ВС получают диспетчерское разрешение на буксировку, запуск двигателей и указания по рулению от YEREVAN Ground на частоте 119.000 МГц.

Информация об ограничении использования TWY и перронов широкофюзеляжными ВС экипажу каждого ВС предоставляет YEREVAN Ground.

Разворот ВС на 180° на RWY 09/27 ЗАПРЕЩЕН, за исключением площадки для разворотов на RWY.

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ

При потере радиосвязи пилоты должны действовать в соответствии с процедурами, изложенными в Дос 7030 ИКАО. При потере односторонней радиосвязи пилоты должны прослушивать частоту VORDME - 112.300 МГц.

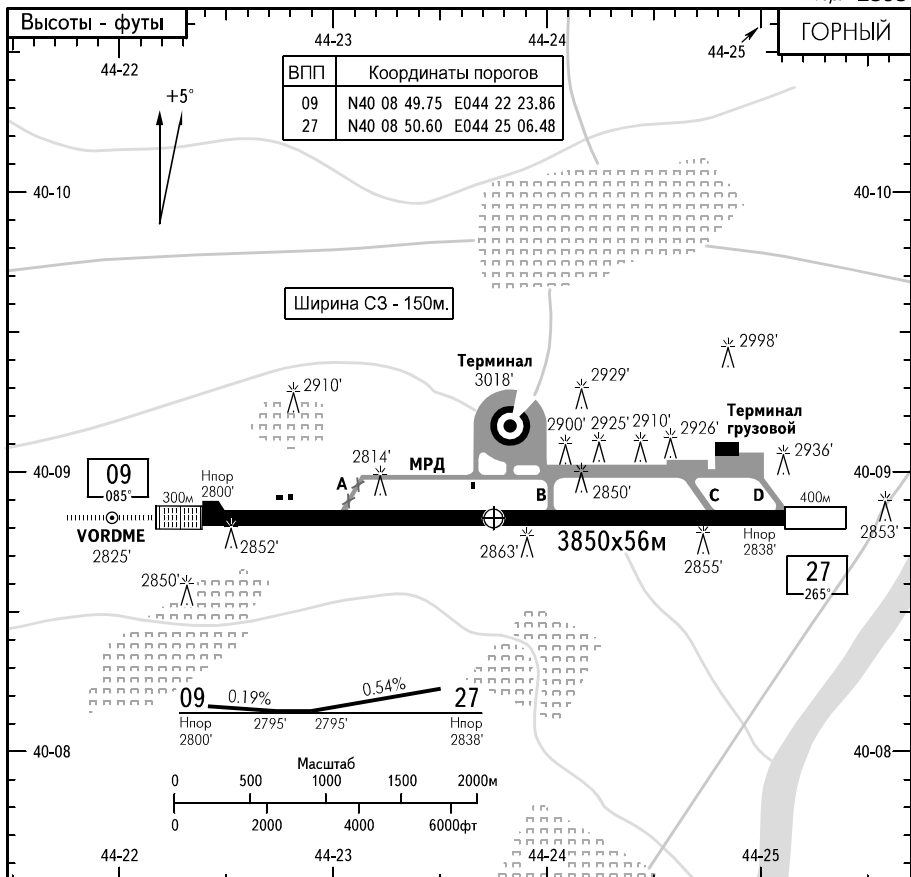
ATIS **119.500**
 YEREVAN Gnd **119.000**
 YEREVAN Twr **120.900**

КТА:
 N40 08 50 E044 23 45

ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЗВАРТНОЦ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Наэр. **2838'**



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
09	ОВИ-2РА, огни приближения 900м, PAPI-L (3°00')	3850м	4250м	3850м	3850м
27	PAPI-R (3°30')	3850м	4150м	3850м	3850м

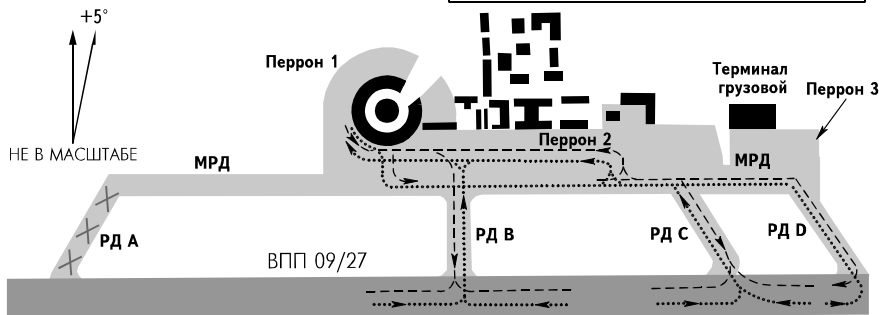
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА						
Кат. ВС	ВПП 09			ВПП 27		
	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
А	200м	300м	ночь		200м	300м	ночь
В			300м	300м		
С		400м	400м			
Д						

Верт.	Не опубликовано			Не опубликовано		
-------	-----------------	--	--	-----------------	--	--

ГОРНЫЙ

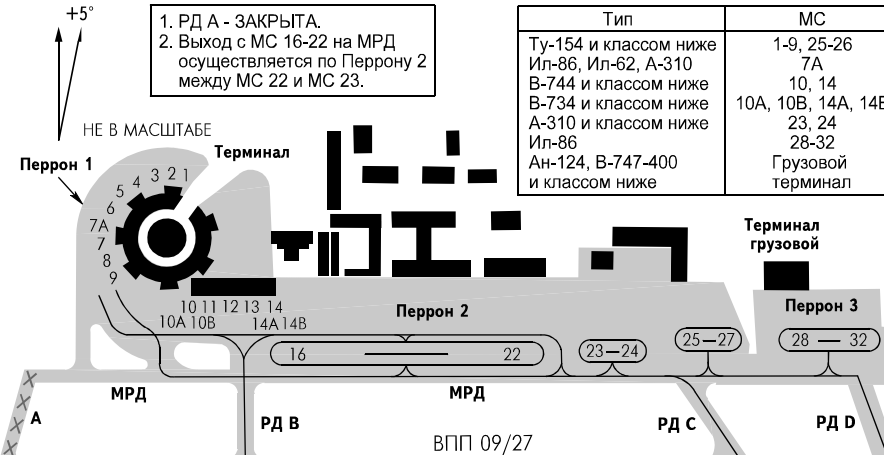
МРД между:	Грузонапряженность	Ширина
РД D - РД С	PCN 100 / F / C / X / T	
РД D - Перрон 1	PCN 68 / F / C / X / T	23м
РД A - Перрон 1	PCN 17 / R / B / X / T	17.6м

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
A	асф.бетон	PCN 17 / R / B / X / T	17м
B	асф.бетон	PCN 80 / F / C / X / T	21м
C	асф.бетон	PCN 49 / R / B / X / T	21м
D	асф.бетон	PCN 68 / F / C / X / T	23м



1. РД A - ЗАКРЫТА.
2. Выход с МС 16-22 на МРД осуществляется по Перрону 2 между МС 22 и МС 23.

Тип	МС
Ту-154 и классом ниже	1-9, 25-26
Ил-86, Ил-62, А-310	7А
В-744 и классом ниже	10, 14
В-734 и классом ниже	10А, 10В, 14А, 14В
А-310 и классом ниже	23, 24
Ил-86	28-32
Ан-124, В-747-400 и классом ниже	Грузовой терминал



МС	Грузонапряженность
1-3	PCN 30 / R / B / X / T
4-5	PCN 55 / R / B / W / T
6-9	PCN 30 / R / B / X / T
10-14	PCN 82 / R / C / W / T
16-18	PCN 20 / R / B / X / T
19-24	PCN 75 / F / C / X / T
25-26	PCN 24 / R / B / X / T
27	PCN 32 / R / B / X / T
28-32	PCN 56 / R / A / W / T

МС	Координаты		МС	Координаты	
1	N40 09 12.24	E044 23 52.28	14B	N40 09 03.16	E044 24 06.05
2	N40 09 12.01	E044 23 50.24	16	N40 09 02.10	E044 24 08.58
3	N40 09 11.27	E044 23 48.48	17	N40 09 02.10	E044 24 10.60
4	N40 09 09.97	E044 23 47.24	18	N40 09 02.11	E044 24 12.51
5	N40 09 08.50	E044 23 46.69	19	N40 09 02.12	E044 24 14.61
6	N40 09 06.98	E044 23 46.91	20	N40 09 02.13	E044 24 14.51
7	N40 09 05.56	E044 23 47.93	21	N40 09 02.13	E044 24 19.07
7A	N40 09 05.50	E044 23 47.84	22	N40 09 02.13	E044 24 20.97
8	N40 09 04.60	E044 23 49.52	23	N40 09 02.24	E044 24 26.84
9	N40 09 04.19	E044 23 51.57	24	N40 09 02.31	E044 24 29.75
10	N40 09 03.59	E044 23 55.00	25	N40 09 01.24	E044 24 35.45
10A	N40 09 03.27	E044 23 54.96	26	N40 09 01.26	E044 24 37.26
10B	N40 09 02.86	E044 23 55.61	27	N40 09 02.56	E044 24 38.72
11	N40 09 03.76	E044 23 57.70	28	N40 09 03.54	E044 24 47.44
12	N40 09 03.67	E044 24 00.05	29	N40 09 03.55	E044 24 49.36
13	N40 09 03.61	E044 24 02.40	30	N40 09 03.80	E044 24 51.54
14	N40 09 03.67	E044 24 05.09	31	N40 09 03.83	E044 24 54.76
14A	N40 09 03.21	E044 24 04.49	32	N40 09 03.85	E044 24 57.69

Все стоянки могут быть использованы другими типами ВС, размеры которых соответствуют указанным типам.

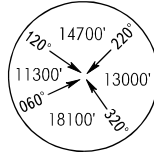
YEREVAN TWR 120.900

ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЗВАРТНОЦ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

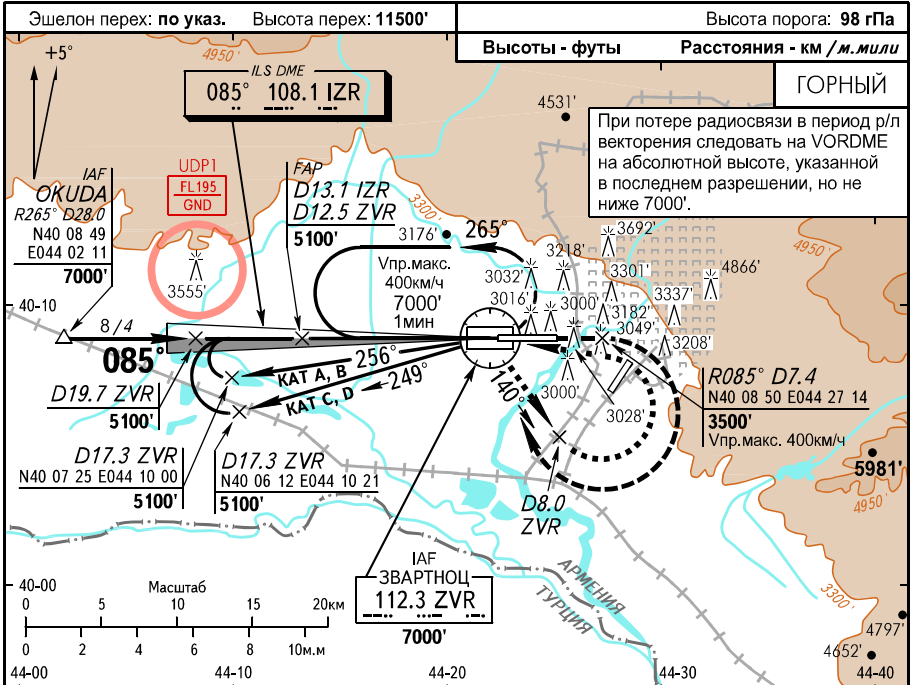
ILS DME RWY 09

КРМ 108.1 IZR



МБВ VORDME

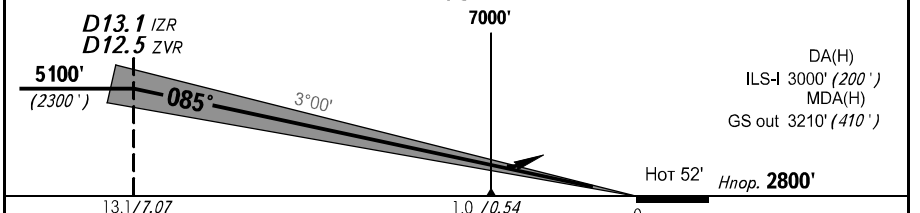
Назр. 2838' Нпор. 2800'



При потере радиосвязи в период р/л векторения следовать на VORDME на абсолютной высоте, указанной в последнем разрешении, но не ниже 7000'.

DME IZR	13/7.02	11/5.93	9/4.86	7/3.78	5/2.70	3/1.62	1/0.54
ВЫСОТА	5088' (2288')	4745' (1945')	4400' (1600')	4057' (1257')	3714' (914')	3370' (570')	3026' (226')

МПУ 256° КАТ А, В Впр.макс. 250км/ч
МПУ 249° КАТ С, D Впр.макс. 350км/ч



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 3500' (700') или до D7.4 ZVR (что раньше), ПРАВЫЙ разворот на VORDME ZVR с набором 7000' (4200') в зону ожидания, далее по схеме захода.

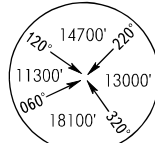
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 09						CIRCLE-TO-LAND			
	ILS				LOC (GS out)		MDH	CEIL	VIS	
	DH	FULL	CL or TDZ out	ALS out	MDH	ALS out				
A, B							210m	260m	2400m	
C	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	125m	RVR 1200m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2200m 250m	260m 350m	2400m 2400m	
D							RVR 1800m VIS 2400m 250m	350m 3600m		
W km/h				150	200	250	300	For Circling to RWY 27 see CIRCLE-TO-LAND chart H-1.		
ILS GS 3°00'										
LOC Descent Angle 3°00'				2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at VOR ZVR										

YEREVAN TWR 120.900

ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЗВАРТНОЦ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
КАТ II ILS DME RWY 09

КРМ 108.1 IZR

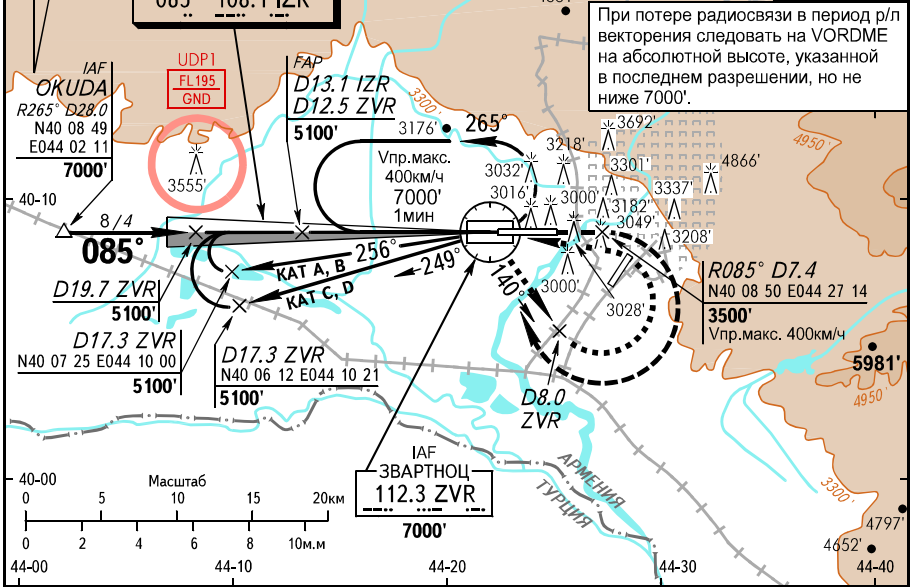


МББ VORDME

Назр. 2838' Нпор. 2800'

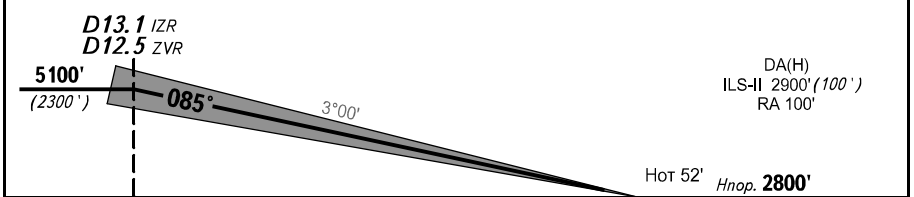
Эшелон перех: по указ. Высота перех: 11500' Высота порога: 98 гПа

Высоты - футы Расстояния - км / м.мили ГОРНЫЙ



DME IZR	13/7.02	11/5.93	9/4.86	7/3.78	5/2.70	3/1.62	1/0.54
ВЫСОТА	5088' (2288')	4745' (1945')	4400' (1600')	4057' (1257')	3714' (914')	3370' (570')	3026' (226')

МПУ 256° КАТ А, В Впр.макс. 250км/ч
МПУ 249° КАТ С, D Впр.макс. 350км/ч



уход на ВТОРОЙ круг: Набор 3500' (700') или до D7.4 ZVR (что раньше), ПРАВЫЙ разворот на VORDME ZVR с набором 7000' (4200') в зону ожидания, далее по схеме захода.

ACFT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 09			
CAT		ILS - II			
A, B	DH	RA	RVR 300m		
C	30m	30m	RVR 350m (RVR 300m with Auto land)		
D					
W km/h	150	200	250	300	
GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4	

YEREVAN Twr 120.900

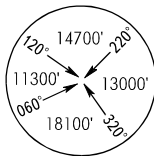
ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЗВАРТНОЦ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

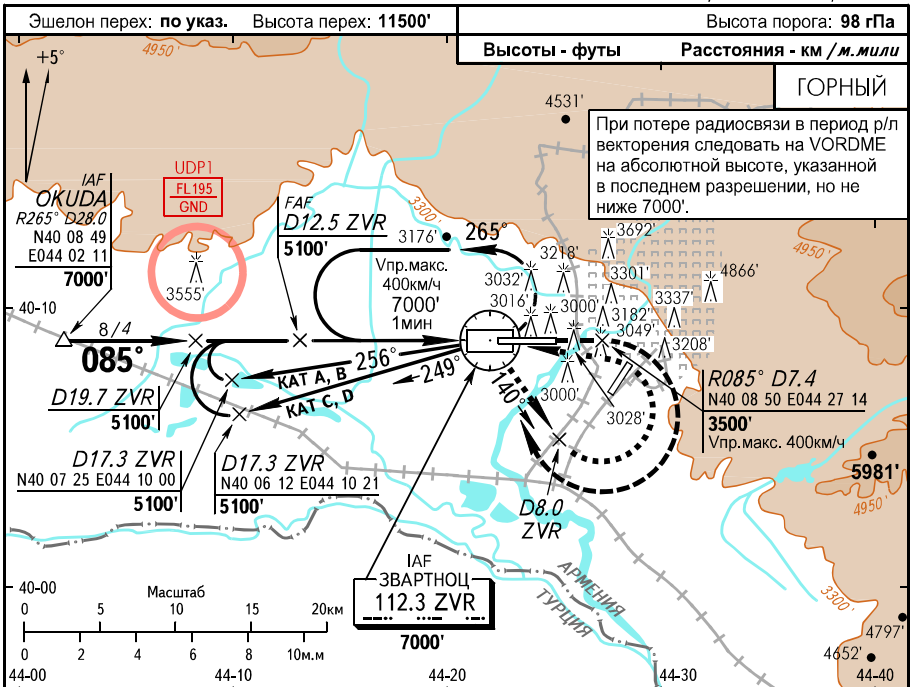
VORDME RWY 09

VORDME 112.3 ZVR

Наэр. 2838' Нпор. 2800'



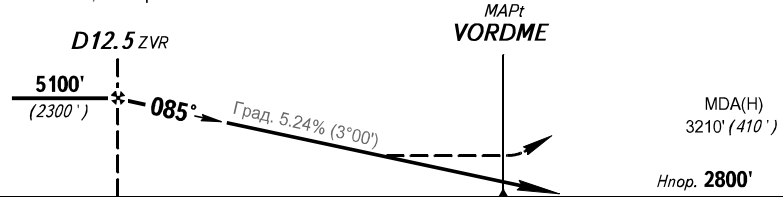
МБВ VORDME



При потере радиосвязи в период р/л векторения следовать на VORDME на абсолютной высоте, указанной в последнем разрешении, но не ниже 7000'.

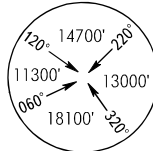
DME ZVR	11/5.93	9/4.86	7/3.78	5/2.70	3/1.62	1/0.54
ВЫСОТА	4839' (2039')	4495' (1695')	4151' (1351')	3808' (1008')	3464' (664')	3120' (320')

МПУ 256° КАТ А, В Впр.макс. 250км/ч
 МПУ 249° КАТ С, D Впр.макс. 350км/ч



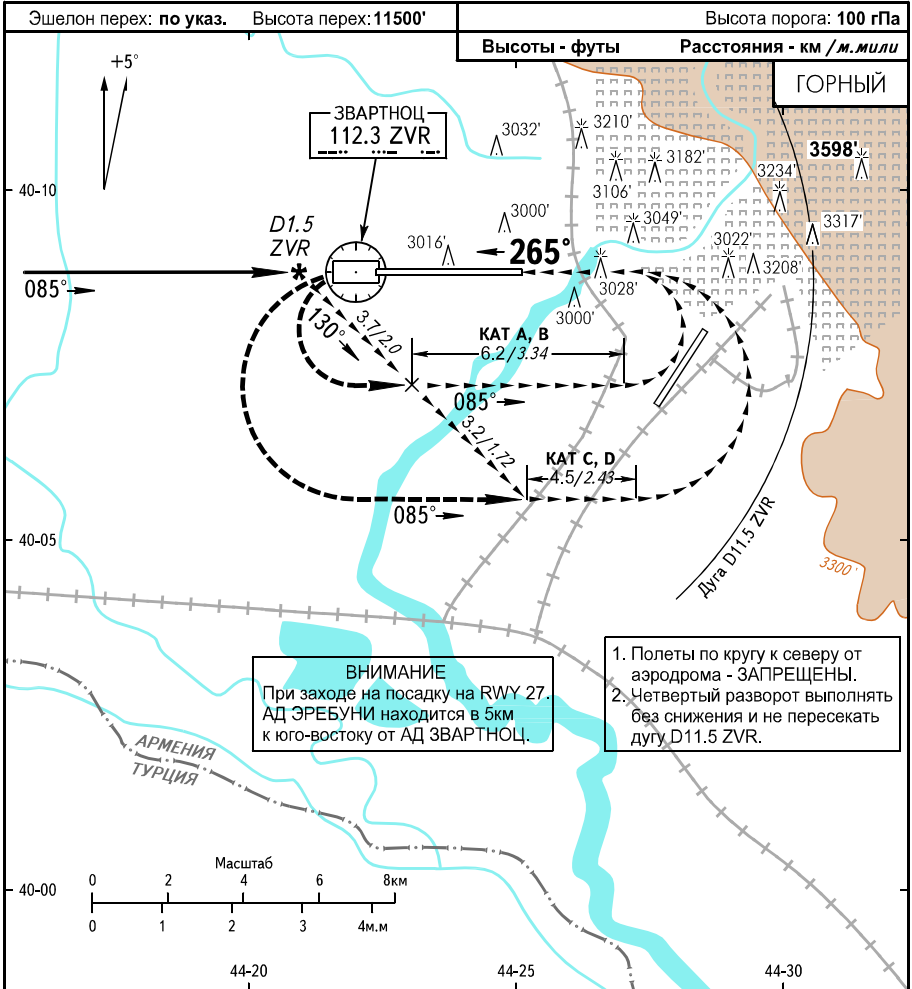
уход на второй круг: Набор 3500' (700') или до D7.4 ZVR (что раньше), ПРАВЫЙ разворот на VORDME ZVR с набором 7000' (4200') в зону ожидания, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 09				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME				MDH	CEIL	VIS
A, B	125m	RVR 1200m VIS 1600m	ALS out		210m	260m	2400m
C			RVR 1500m VIS 2200m		250m	350m	2400m
D			RVR 1800m VIS 2400m		250m	350m	3600m
W km/h	150	200	250	300	For Circling to RWY 27 see CIRCLE-TO-LAND chart H-1.		
Descent Angle 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4			



МБВ VORDME

Наэр. 2838' Нпор. 2838'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор по прямой 3500' (660') (КАТ А, В), 3630' (790') (КАТ С, D) на VORDME ZVR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 085°, далее по схеме захода.

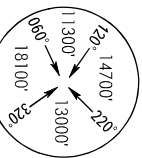
ACFT CAT	CIRCLE-TO-LAND				
	MAX IAS	MDA(H)	MDH	CEIL	VIS
A, B	185 km/h	3500' (660')	210m	260m	4000m
C	250 km/h	3630' (7960')	250m	350m	5000m
D	335 km/h				

YEREVAN TWR 120.900

ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЗВАРТНОЦ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 ЗВАРТНОЦ ВЗП RWY 09/27
 ЭРЕБУНИ ВЗП RWY 03/21

Ндр. 2838' Ндр. 2800' / 2838'



Эшелон перек: по указ.

Высота перек: 11500'

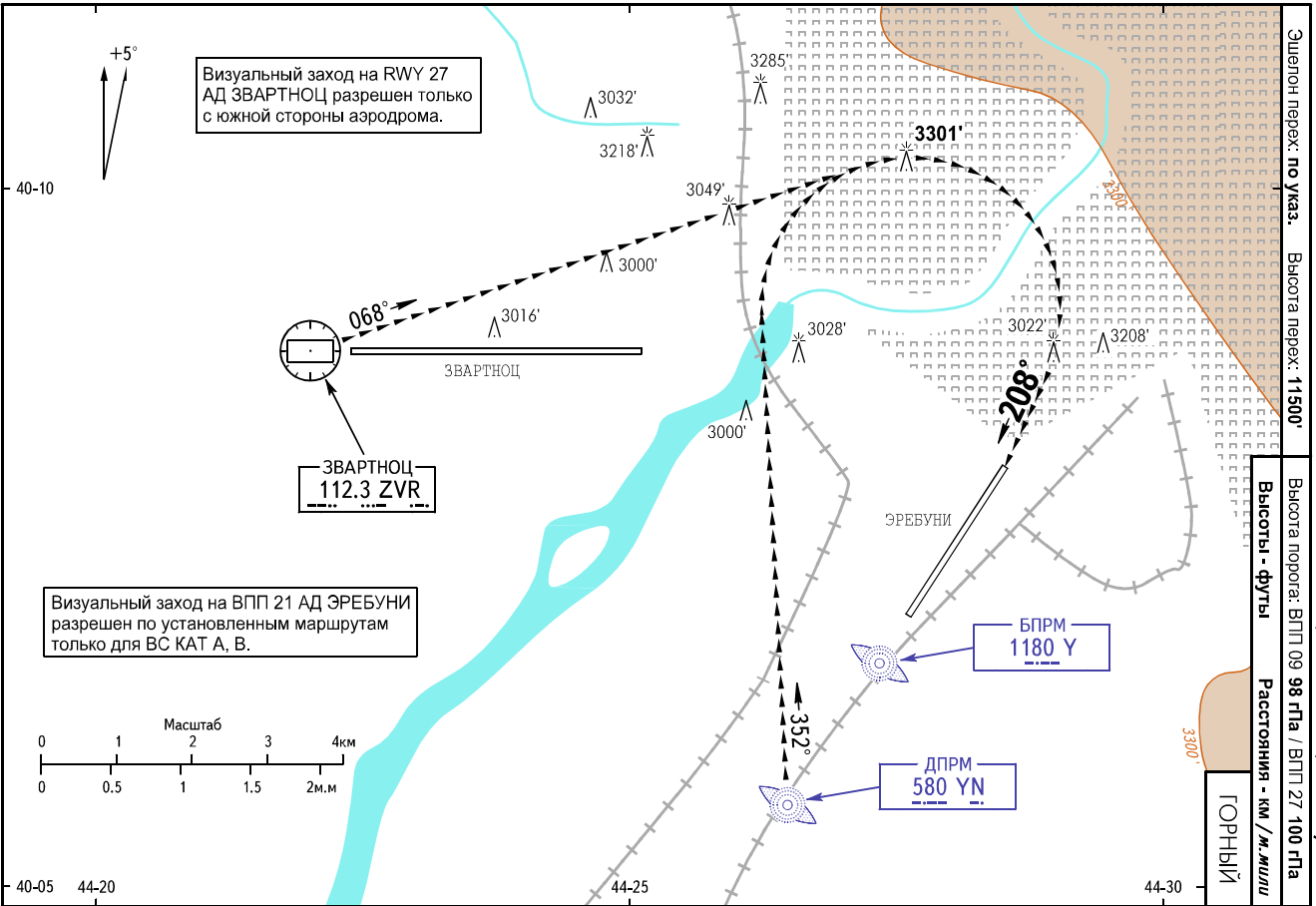
Высота порога: ВПП 09 98 гта / ВПП 27 100 гта

Высоты - футы

Расстояния - км / м.д.д.д.

ГОРНЫЙ

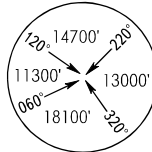
3300'



Визуальный заход на RWY 27
 АД ЗВАРТНОЦ разрешен только
 с южной стороны аэродрома.

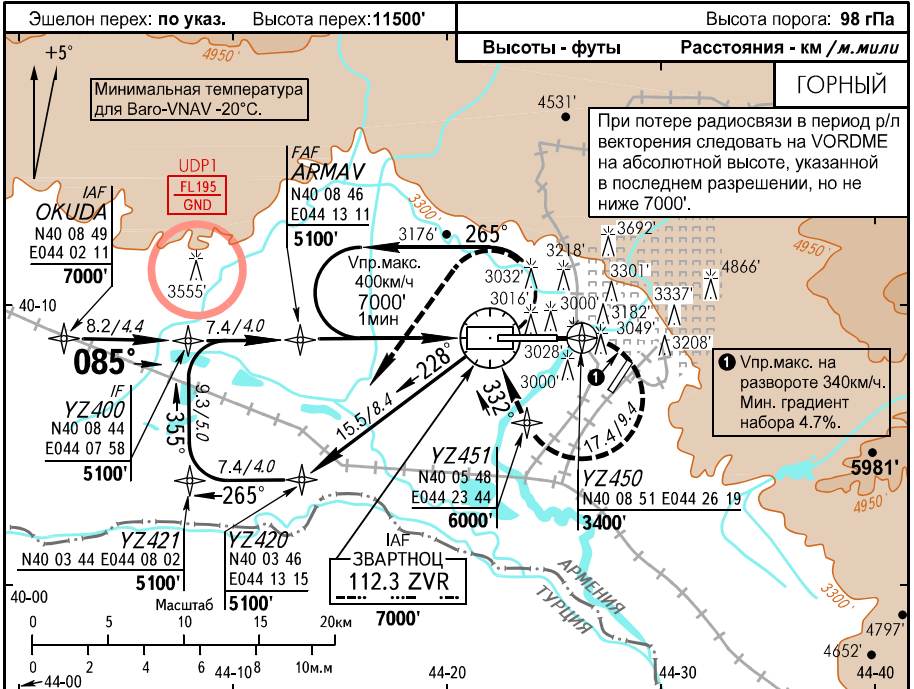
Визуальный заход на ВПП 21 АД ЭРЕБУНИ
 разрешен по установленным маршрутам
 только для ВС КАТ А, В.

ЗВАРТНОЦ
 112.3 ZVR

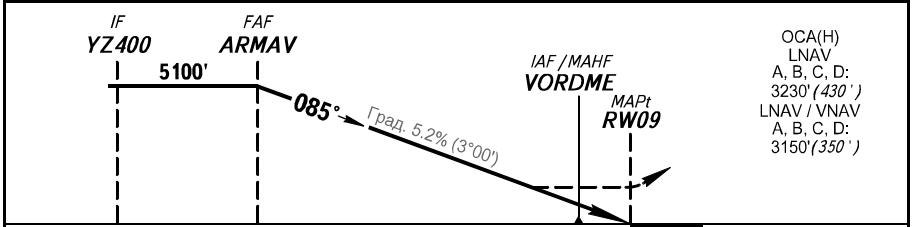


МБВ VORDME

Назр. 2838' Нпор. 2800'

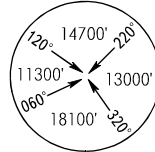


Расст. до RW09	13/7.0	11.1/6.0	9.3/5.0	7.4/4.0	5.6/3.0	3.7/2.0
Высота	5090'	4770'	4450'	4130'	3810'	3490'



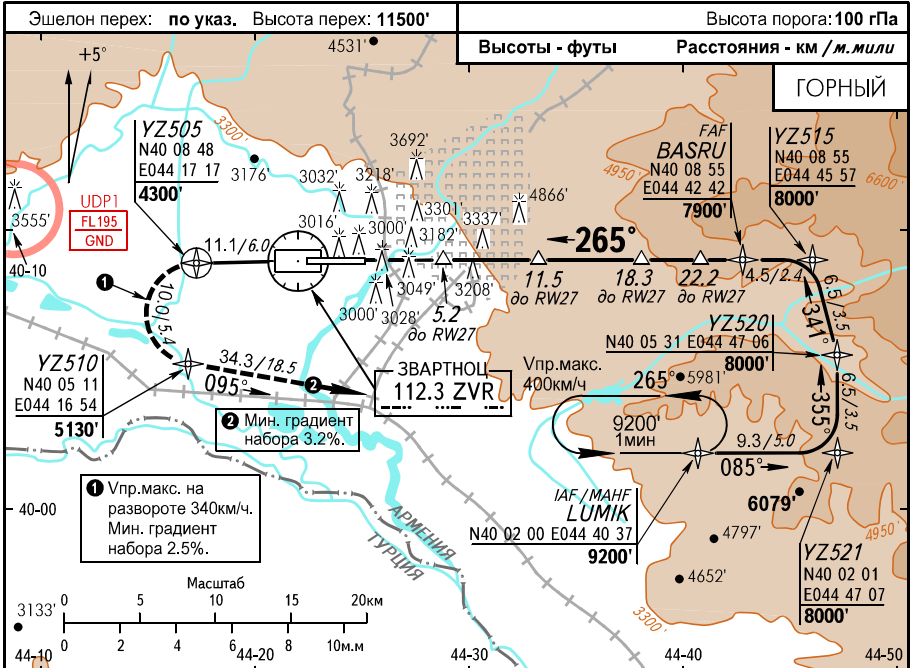
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 085° до YZ450, ПРАВЫЙ разворот через YZ451 на МПУ 332° на VORDME ZVR в зону ожидания с набором 7000'. Впр. макс. на развороте 340км/ч.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 09						
	LNAV			LNAV / VNAV			
A	110x1200м			135x1600м			
B							
C	110x1200м			135x2000м			
D							
Путевая скорость	км/ч	150	185	220	260	295	330
ARMAV - RW09 (13.1км)	мин.сек	5:20	4:16	3:33	3:03	2:40	2:22
Вертикальная скорость снижения	ft/min	420	530	640	740	850	960

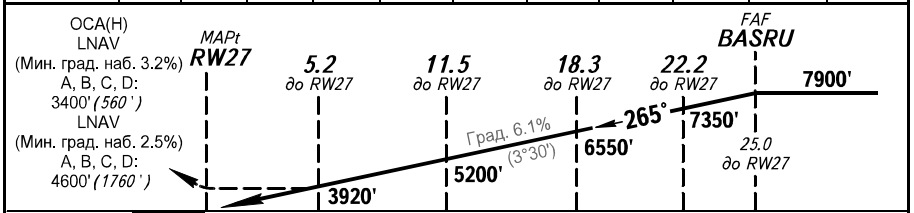


M5B VORDME

Наэр. 2838' Нпор. 2838'



Расст. до RW27	3.7/2.0	5.6/3.0	7.4/4.0	9.3/5.0	11.1/6.0	13.0/7.0	14.8/8.0	16.7/9.0	18.5/10.0	20.0/10.8	24.1/13.0
ВЫСОТА	3640'	4010'	4380'	4750'	5120'	5490'	5860'	6230'	6610'	6980'	7720'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 265° до YZ505, ЛЕВЫЙ разворот через YZ510 на МПУ 095° на LUMIK в зону ожидания с набором 9200'.
 Впр. макс. на развороте 340км/ч.

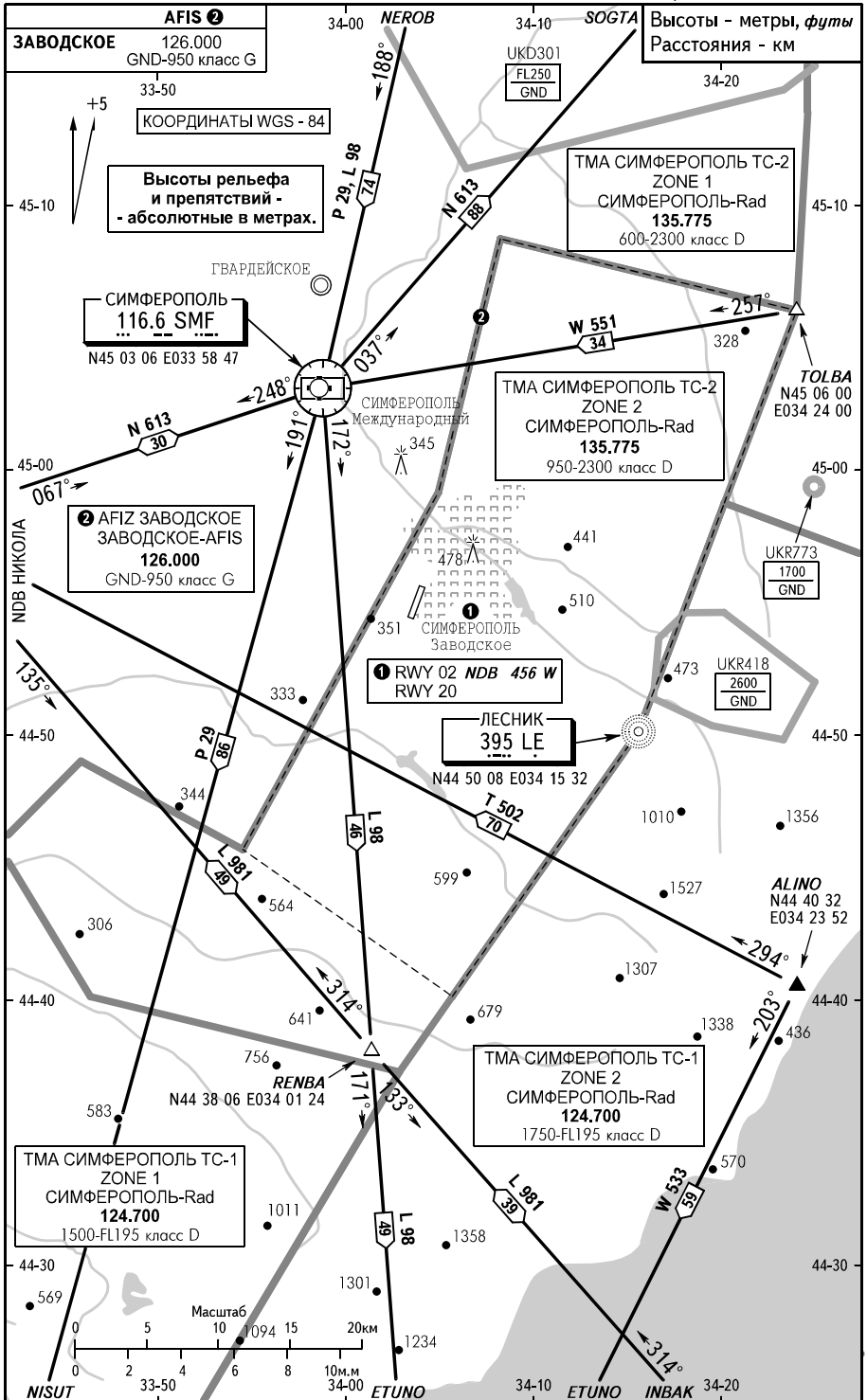
ПОСАДКА ВПП 27

Кат. ВС	RNAV	
	3.2%*	2.5%*
A	175x2400м	540x3000м
B	175x3200м	540x5000м
C	175x3200м	
D	175x3400м	

Путевая скорость	, км/ч	150	185	220	260	295	330
BASRU - RW27 (25.0км)	, мин:сек	10:08	8:06	6:45	5:47	5:04	4:30
Вертикальная скорость снижения	, ft/min	490	620	740	870	990	1110

* Минимальный градиент набора высоты при уходе на второй круг.

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА



STAR

UKFW

14 ноя 13

2Б-1

RWY: 02/20

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

ЗАВОДСКОЕ

ЗАВОДСКОЕ AFIS

126.000

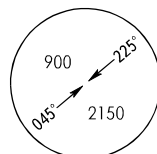
GND-950 класс G

Trans level: **By ATC**Trans alt: **3050**

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



НЕ В МАСШТАБЕ

MSA
NDB W

ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

С точки (SOGTA, NDB NL, NDB DM) следовать на IAF NDB W,
далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF NDB W **1500** или выше.

SID

UKFW

14 ноя 13

2B-1

RWY: 02/20

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

ЗАВОДСКОЕ

ЗАВОДСКОЕ AFIS

126.000

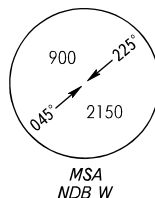
GND-950 класс G

Trans level: **By ATC**Trans alt: **3050**

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



НЕ В МАСШТАБЕ

MSA
NDB W

ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

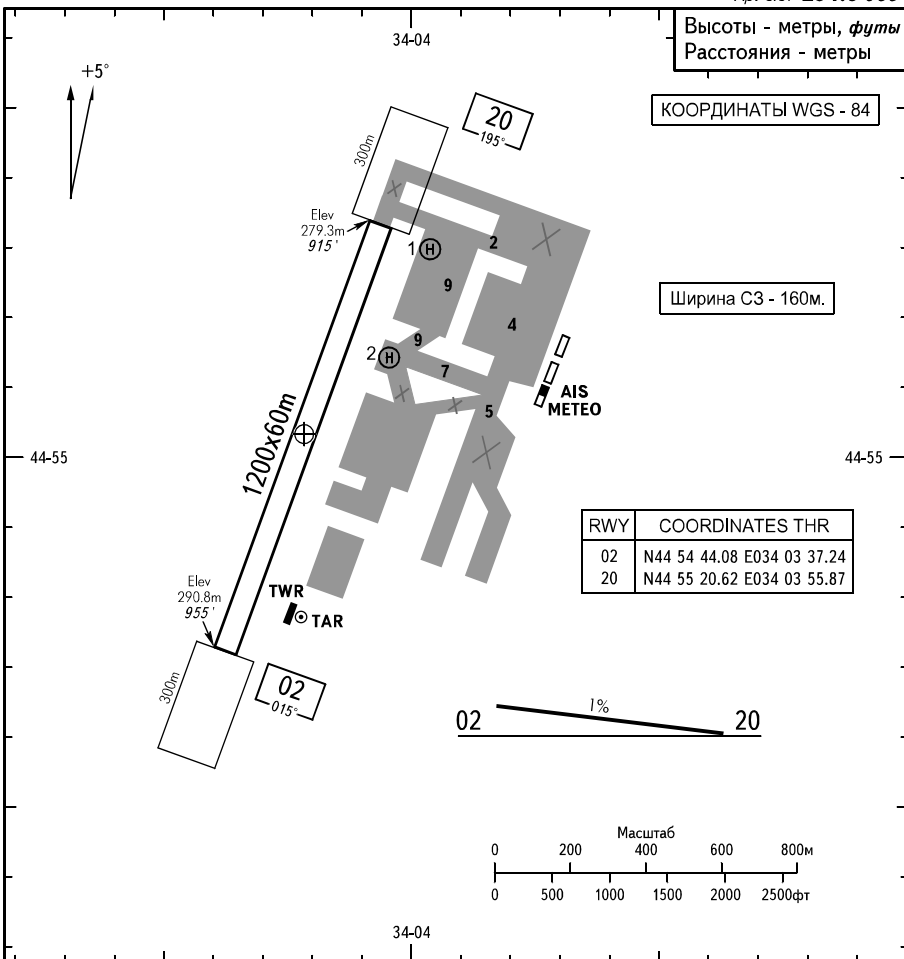
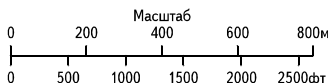
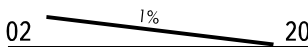
RWY 02Набор с МПУ 015° до **800**, далее ПРАВЫЙ разворот на NDB W с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД.**RWY 20**Набор с МПУ 195° до **900**, далее ЛЕВЫЙ разворот на NDB W с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД.

Высоты - метры, футы
Расстояния - метры

КОординАТЫ WGS - 84

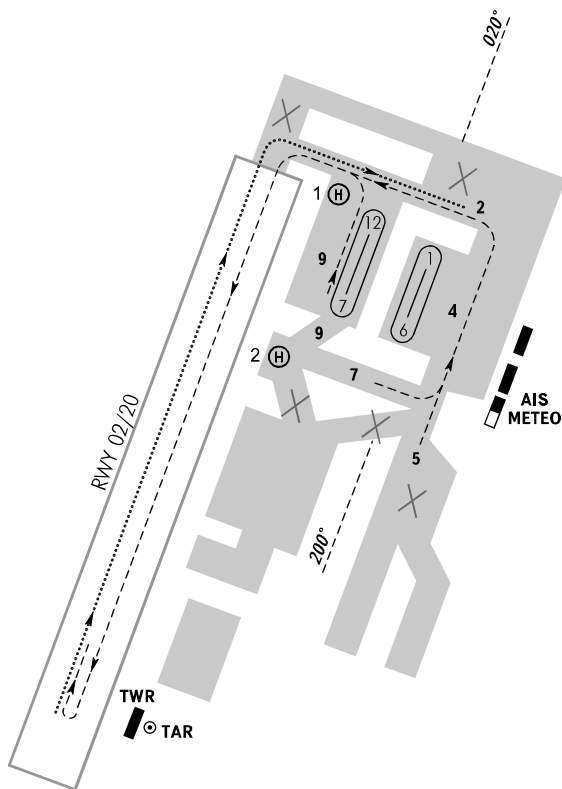
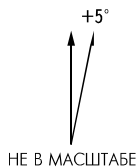
Ширина СЗ - 160м.

RWY	COORDINATES THR
02	N44 54 44.08 E034 03 37.24
20	N44 55 20.62 E034 03 55.87



RWY	AERODROME LIGHTING	RVR	USABLE DISTANCES			
			TORA	TODA	ASDA	LDA
15	HIRL (60m) CL (30m) HIALS TDZ	RVR	3500m	3900m	3500m	3500m
33	HIRL (60m) CL (30m) HIALS PAPI-L (3°00')	RVR	3500m	3650m	3500m	3500m

TAKE-OFF MINIMA						
RWY 15/33						
ACFT CAT	LVP in operation			RL	RCLM	NIL
	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL			
A, B	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C	200m	250m	300m			
D	200m	250m	300m			



TWY	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
2	asphalt-concrete	13t	14m
4	asphalt-concrete	13t	10m
5	asphalt-concrete	13t	7m
7	asphalt-concrete	13t	10m
9	asphalt-concrete	13t	12m

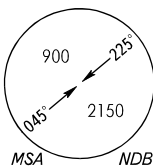
1. Взлет и посадка в секторе 020°-200° с МС 1-12 в зоне влияния воздушной подушки - ЗАПРЕЩАЕТСЯ.
2. МС 1-12 используются для вертолетов Ми-8, ВС Л-410 и классом ниже.

ЗАВОДСКОЕ AFIS **126.000**
GND-950 класс G

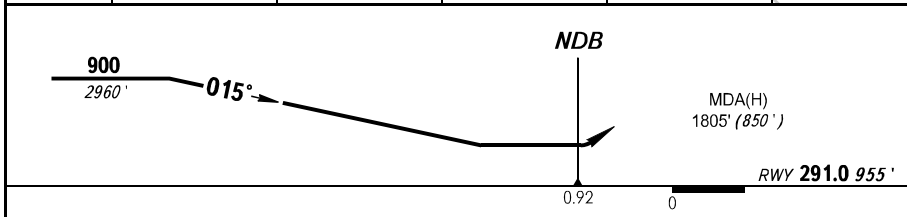
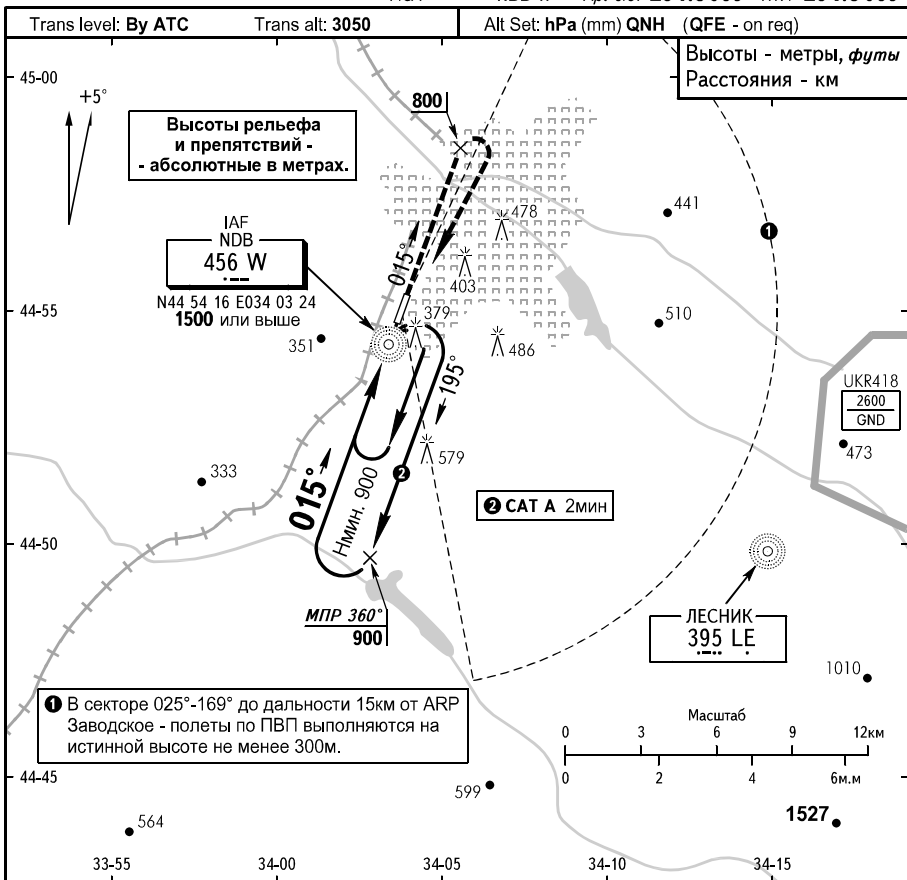
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

ЗАВОДСКОЕ
NDB RWY 02

NDB **456 W**



Apt elev **291.0 955'** RWY **291.0 955'**



уход на второй круг: Набор по прямой 800 (510), ПРАВЫЙ разворот на NDB W, далее по схеме захода.

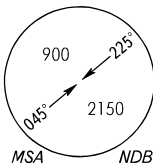
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 02			CIRCLE-TO-LAND		
	NDB			MDH	CEIL	VIS
A	260m	VIS 3000m		290m	340m	3000m

ЗАВОДСКОЕ AFIS **126.000**
GND-950 класс G

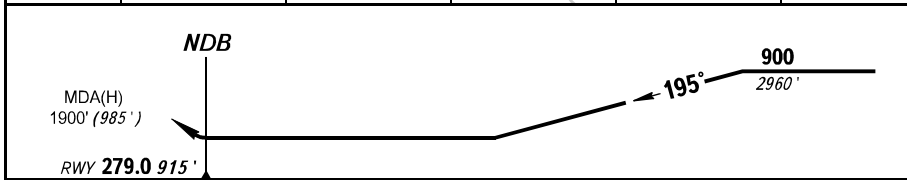
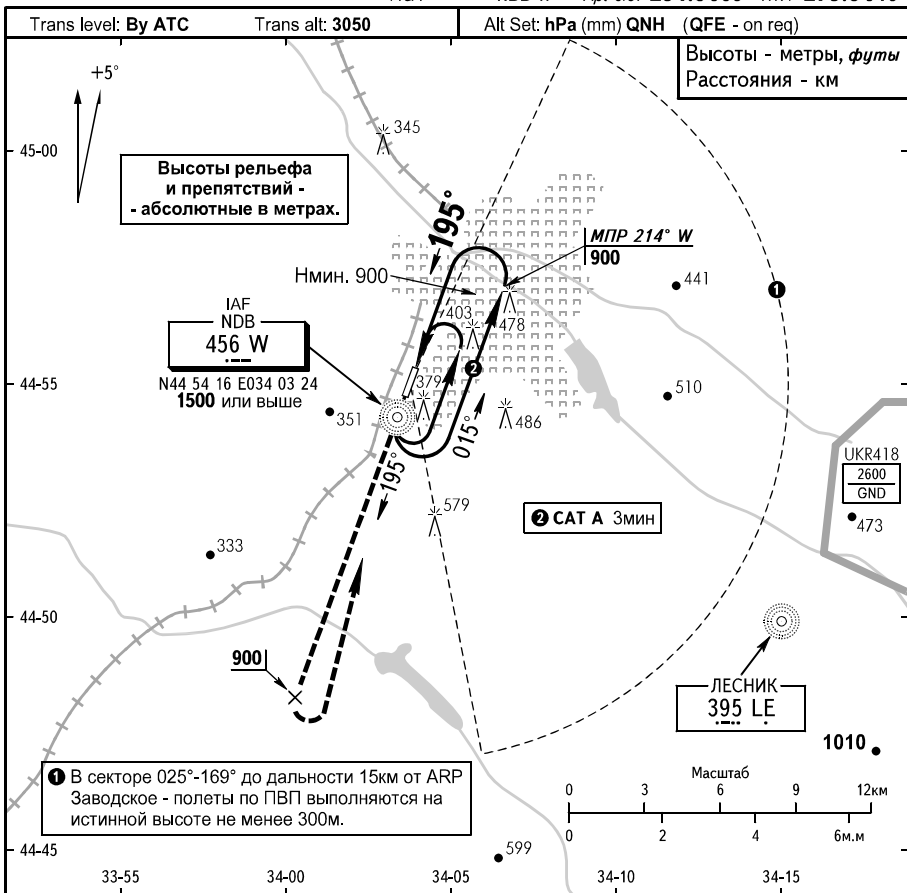
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

ЗАВОДСКОЕ
NDB RWY 20

NDB **456 W**



Apt elev **291.0 955'** RWY **279.0 915'**



уход на второй круг: Набор по прямой **900 (620)**, ЛЕВЫЙ разворот на NDB W, далее по схеме захода.

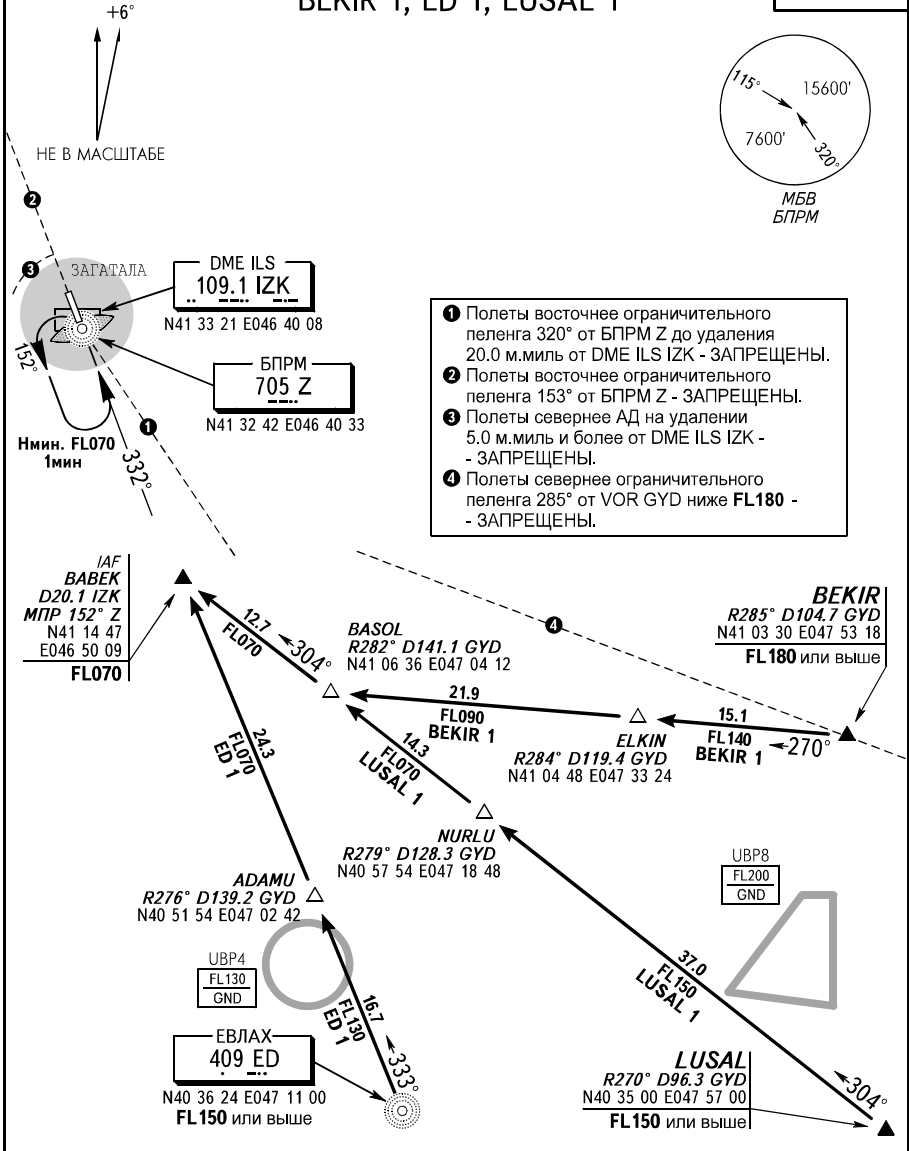
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 20			CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	NDB		MDH	CEIL	VIS
A	300m	VIS 3000m		300m	350m	3000m

MAPt at NDB

ZAGATALA Twr (анг)	118.500 125.200	Эшелон перех: FL070 Высота перех: 5000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
GANJA Twr	123.900		
BAKU Acc Sector WEST	129.000 132.100 резв		

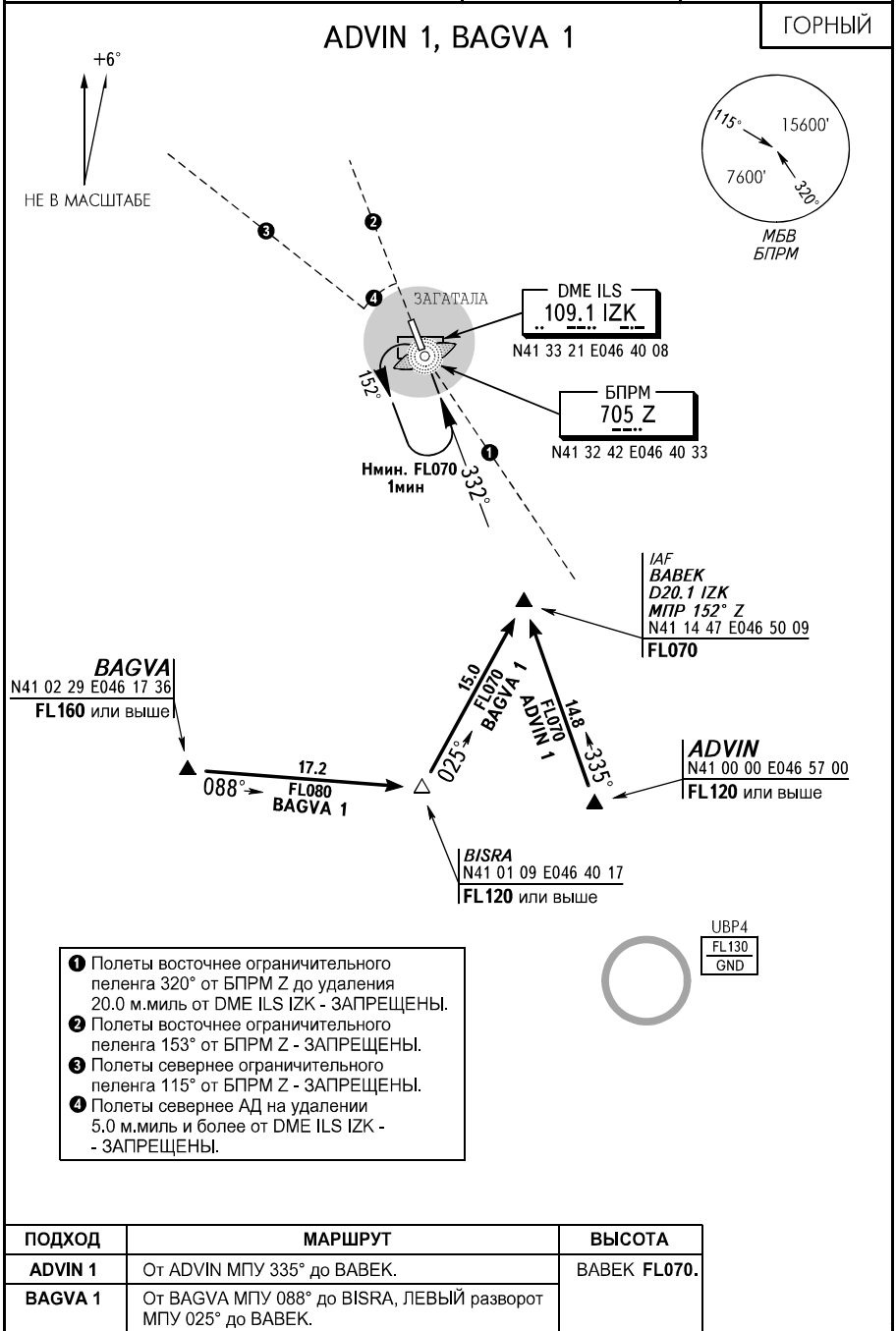
BEKIR 1, ED 1, LUSAL 1

ГОРНЫЙ



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEKIR 1	От BEKIR R285° D104.7 GYD МПУ 270° до BASOL R282° D141.1 GYD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 304° до ВАВЕК.	ВАВЕК FL070.
ED 1	От ОПРС ED МПУ 333° до ВАВЕК.	
LUSAL 1	От LUSAL R270° D96.3 GYD МПУ 304° до ВАВЕК.	

ZAGATALA Twr (анг)	118.500	125.200	Эшелон перех: FL070 Высота перех: 5000'	Высоты - футов Расстояния - м.мили
GANJA Twr	123.900			
BAKU Acc Sector WEST	129.000	132.100	резв	



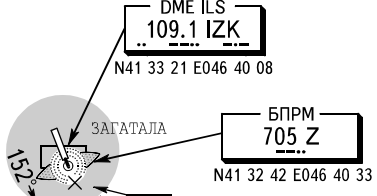
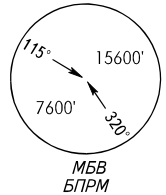
ZAGATALA Twr (анг)	118.500	125.200
GANJA Twr	123.900	
BAKU Acc Sector WEST	129.000	132.100 резв

Эшелон перех: **FL070**
 Высота перех: **5000'**

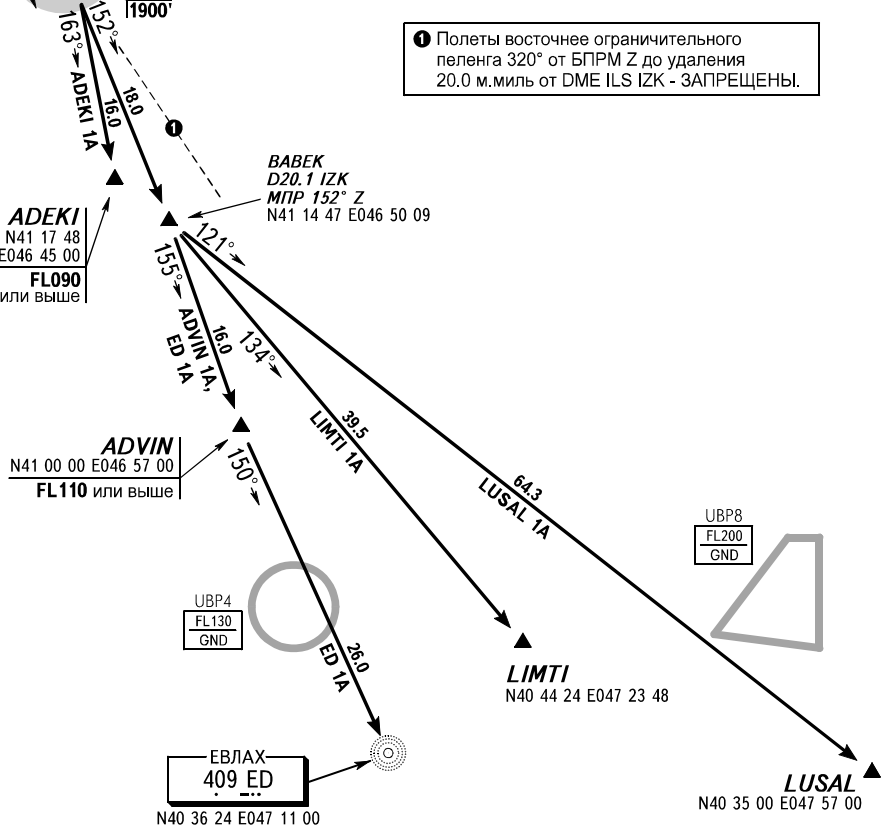
Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

ГОРНЫЙ

ADEKI 1A, ADVIN 1A, ED 1A, LIMTI 1A, LUSAL 1A



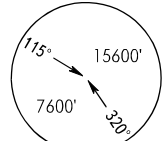
❶ Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от БПРМ Z до удаления 20.0 м.миль от DME ILS IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.



ZAGATALA Twr (анг)	118.500	125.200	Эшелон перех: FL070 Высота перех: 5000'	Высоты - футов Расстояния - м.мили
GANJA Twr	123.900			
BAKU Acc Sector WEST	129.000	132.100 резв		

ГОРНЫЙ

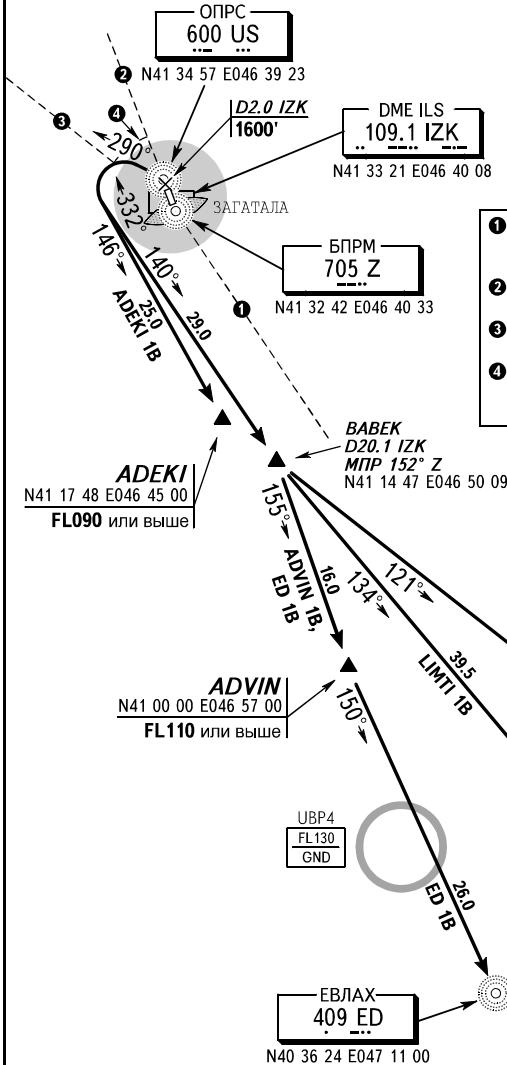
ADEKI 1B, ADVIN 1, ED 1B,
LIMTI 1B, LUSAL 1B



МБВ
БПРМ



НЕ В МАСШТАБЕ

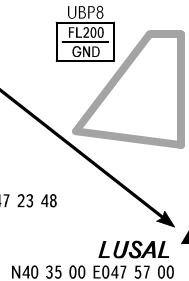


- 1 Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от БПРМ Z до удаления 20,0 м.миль от DME ILS IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты восточнее ограничительного пеленга 153° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 3 Полеты севернее ограничительного пеленга 115° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 4 Полеты севернее АД на удалении 5,0 м.миль и более от DME ILS IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.

ADEKI
N41 17 48 E046 45 00
FL090 или выше

ADVIN
N41 00 00 E046 57 00
FL110 или выше

EBЛAХ
409 ED
N40 36 24 E047 11 00



Высоты - футы
Расстояния - м.мили

ВПП 15

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADEKI 1A	Набор 1900' , ПРАВЫЙ разворот МПУ 163° на ADEKI.	ADEKI FL90 или выше.
ADVIN 1A	МПУ 152° до ВАВЕК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° на ADVIN.	ADVIN FL110 или выше.
ED 1A	МПУ 152° до ВАВЕК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° до ADVIN, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° на ОПРС ED.	По указанию органа ОВД.
LIMTI 1A	МПУ 152° до ВАВЕК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 134° на LIMTI.	
LUSAL 1A	МПУ 152° до ВАВЕК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 121° на LUSAL.	

ВПП 33

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ADEKI 1B	Набор по прямой до удаления D2.0 IZK, не далее, с набором 1600' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° с набором 2000' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 146° на ADEKI.	ADEKI FL90 или выше.
ADVIN 1B	Набор по прямой до удаления D2.0 IZK, не далее, с набором 1600' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° с набором 2000' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 140° до ВАВЕК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° на ADVIN.	ADVIN FL110 или выше.
ED 1B	Набор по прямой до удаления D2.0 IZK, не далее, с набором 1600' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° с набором 2000' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 140° до ВАВЕК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° до ADVIN, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 150° на ОПРС ED.	По указанию органа ОВД.
LIMTI 1B	Набор по прямой до удаления D2.0 IZK, не далее, с набором 1600' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° с набором 2000' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 140° до ВАВЕК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 134° на LIMTI.	
LUSAL 1B	Набор по прямой до удаления D2.0 IZK, не далее, с набором 1600' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° с набором 2000' , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 140° до ВАВЕК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 121° на LUSAL.	

ATIS
ZAGATALA Twr (анг)

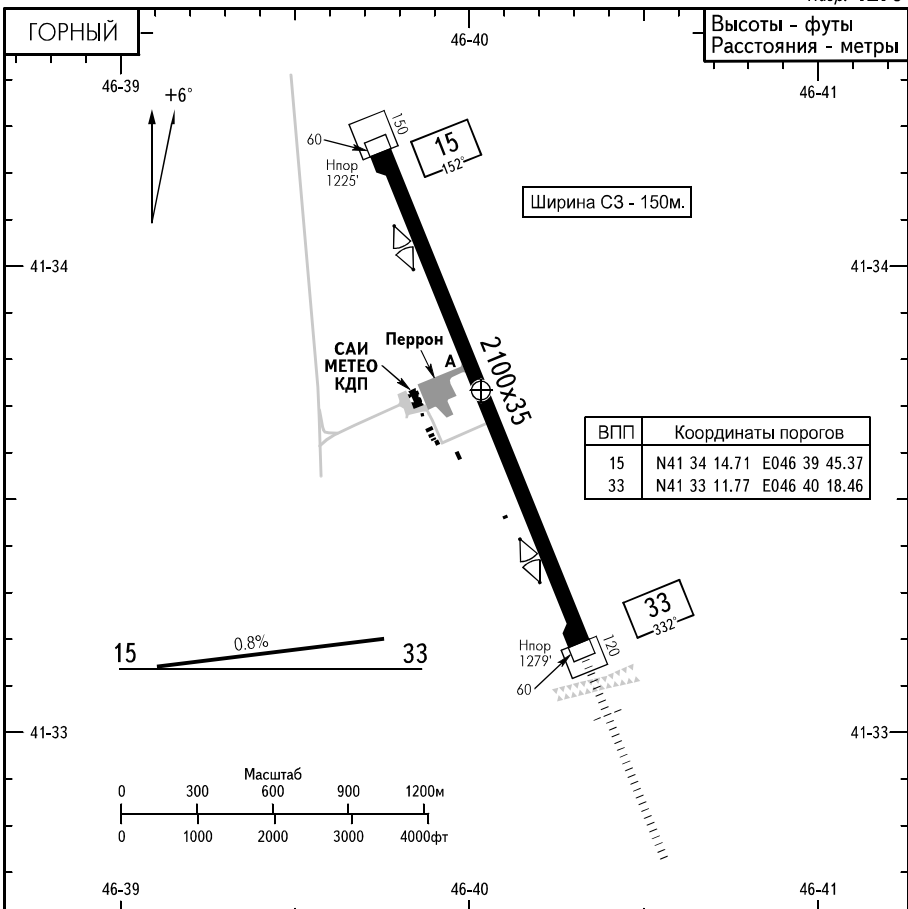
127.025
118.500 125.200

ЗАГАТАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

КТА:
N41 33 44 E046 40 02

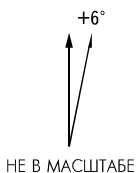
ЗАГАТАЛА

Наэр. 1279'

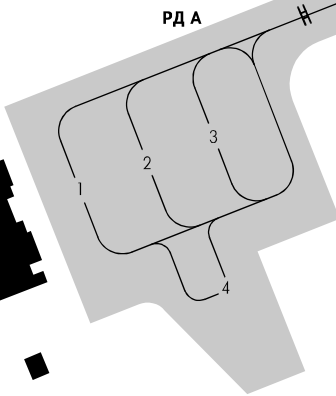


ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
15		2100	2220	2160	2100
33	ОВИ, огни приближения 900м, ПАПИ (3°10')	2100	2250	2160	2100

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА			
Кат. ВС	ВПП 15/33		
	Без огней оси ВПП		
	день	ночь	
A		300м	
B	300м		
C		400м	
D			



САИ
МЕТЕО
КДП



МС	Координаты
1	N41 33 43.93 E046 39 52.23
2	N41 33 44.32 E046 39 53.55
3	N41 33 44.70 E046 39 54.82
4	N41 33 42.05 E046 39 55.53

ATIS **127.025**
 ZAGATALA Twr (анг) **118.500 125.200**

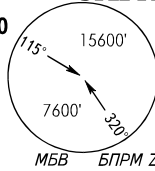
ЗАГАТАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

ЗАГАТАЛА

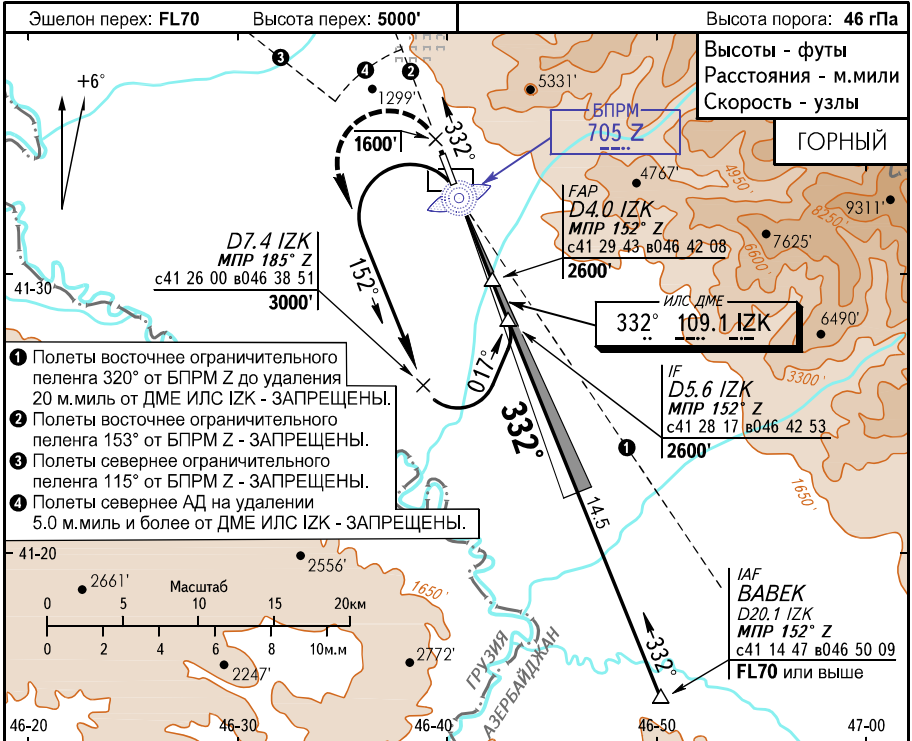
ИЛС ДМЕ ВПП 33

КРМ **109.1 IZK**

Наэр. **1279'** Нпор. **1279'**



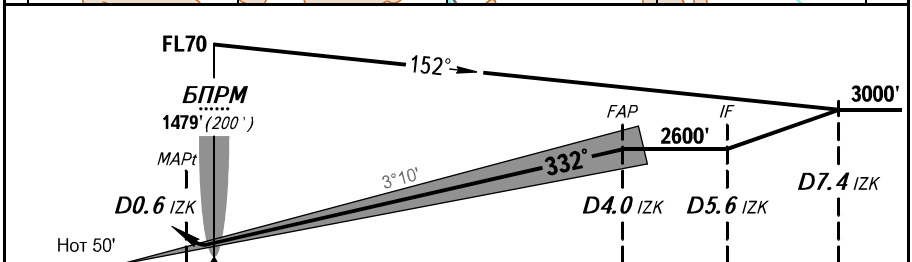
МБВ БПРМ Z



Высоты - футов
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

- 1 Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от удаления 20 м.миль от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты восточнее ограничительного пеленга 153° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 3 Полеты севернее ограничительного пеленга 115° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 4 Полеты севернее АД на удалении 5.0 м.миль и более от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1600', ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 152° с набором 3000', далее по схеме захода.
 Минимальный крен 20°, Упр.макс. 205 узлов, минимальный градиент набора 5.0%.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 33		ВЗП*			ОСА(Н)	ИЛС	ВЗП
	ИЛС		Нмс	Ннго	Двид				A: 1476' (197')	A: 2066' (804')
A	60x800м		250м	300м	1600м	B: 1476' (197')	B: 3280' (2017')	
B	60x800м		620м	670м	6000м	C: 1492' (213')	C: 3378' (2116')	
C	65x800м		650м	750м	6000м			

Путевая скорость	kt	70	90	100	120	140	160	
МАРt - ДМЕ	0.6 м.миль							
Верт. скорость снижения градиент	5.3%	ft/min	370	480	530	640	740	850

* Маневрирование на север и восток от ВПП - ЗАПРЕЩЕНО.

ATIS **127.025**
 ZAGATALA Twr (анг) **118.500 125.200**

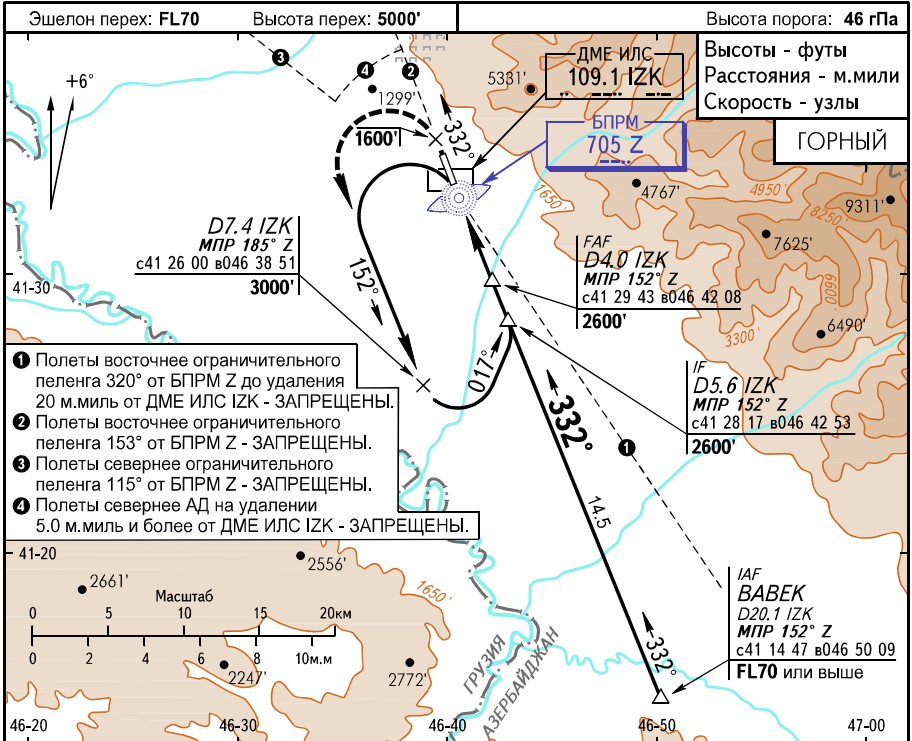
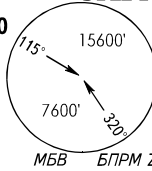
ЗАГАТАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

ЗАГАТАЛА

ОПРС ДМЕ ВПП 33

БРПМ **705 Z**

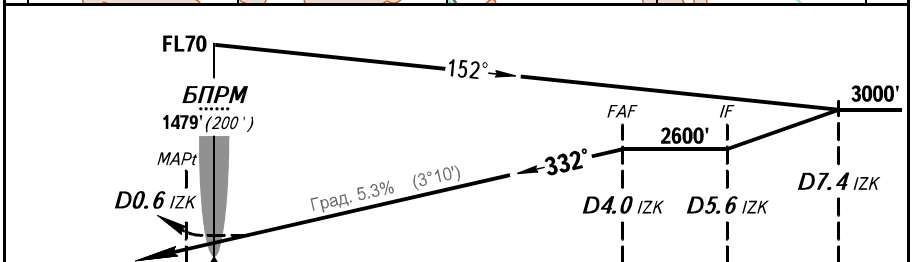
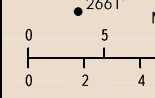
Наэр. **1279'** Нпор. **1279'**



Высоты - футы
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

- 1 Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от БРПМ Z до удаления 20 м.миль от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты восточнее ограничительного пеленга 153° от БРПМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 3 Полеты севернее ограничительного пеленга 115° от БРПМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 4 Полеты севернее АД на удалении 5.0 м.миль и более от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.



уход на второй круг: Набор 1600', ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 152° с набором 3000', далее по схеме захода.

Минимальный крен 20°, Упр.макс. 205 узлов, минимальный градиент набора 5.0%.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 33		ВЗП*			ОСА(Н) ОПРС ВЗП А, В, С: А: 2066' (804') 1640' (377') В: 3280' (2017') С: 3378' (2116')
	ОПРС		Нмс	Ннго	Двид	
А	120x1500м		250м	300м	1600м	
В			620м	670м	6000м	
С	150x2000м		650м	750м	6000м	

Путевая скорость	kt	70	90	100	120	140	160
МАРТ - ДМЕ	0.6 м.миль						
Верт. скорость снижения градиент	5.3% , ft/min	370	480	530	640	740	850

* Маневрирование на север и восток от ВПП - ЗАПРЕЩЕНО.

ATIS **127.025**
 ZAGATALA Twr (анг) **118.500 125.200**

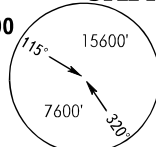
ЗАГАТАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

ЗАГАТАЛА

ВЗП ВПП 15

БПРМ **705 Z**

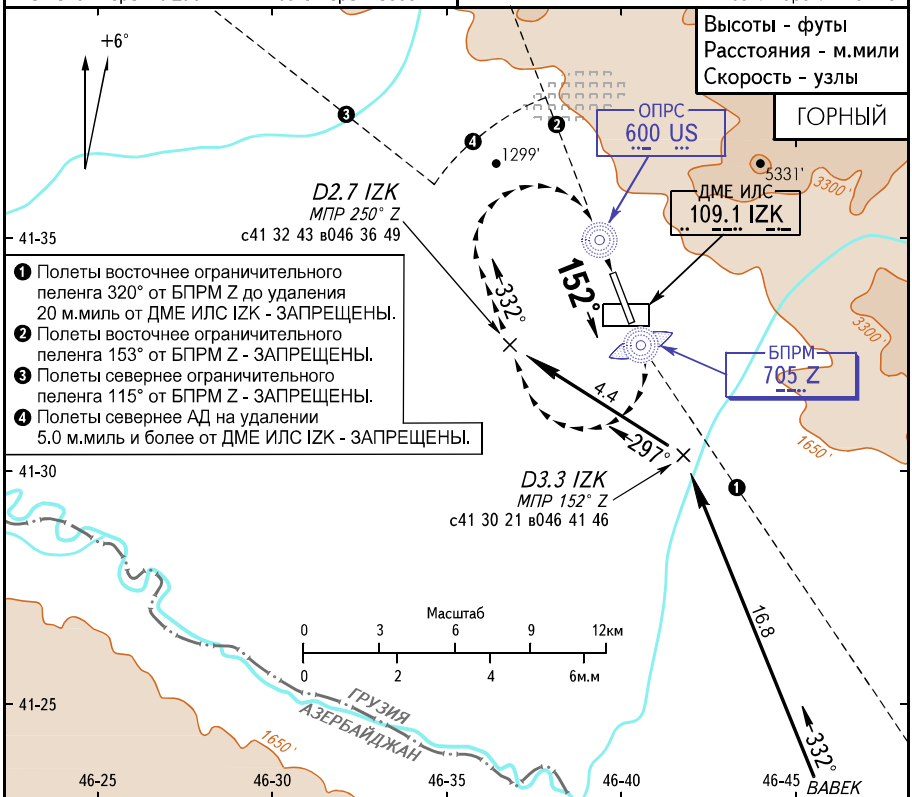
Наэр. **1279'** Нпор. **1225'**



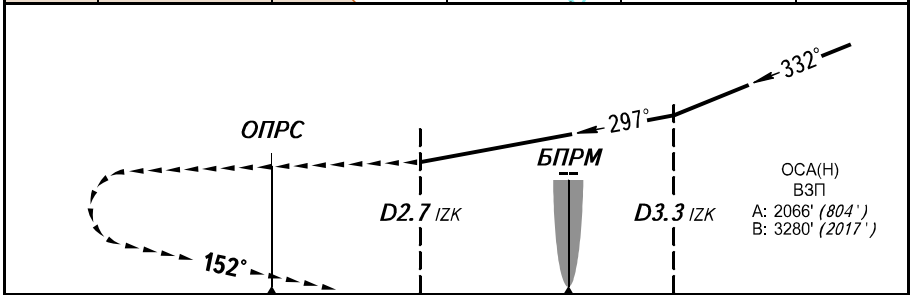
МВВ БПРМ Z

Эшелон перех: **FL70** Высота перех: **5000'** Высота порога: **46 гПа**

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы



- 1 Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от БПРМ Z до удаления 20 м.миль от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты восточнее ограничительного пеленга 153° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 3 Полеты севернее ограничительного пеленга 115° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 4 Полеты севернее АД на удалении 5.0 м.миль и более от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Следовать на БПРМ Z с набором FL70 с входом в зону ожидания или по указанию органа ОВД.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15		
	Нмс взп	Ннго	Двид
А	250м	250м	3000м
В	620м	620м	6000м

ATIS **127.025**
 ZAGATALA Twr (анг) **118.500 125.200**

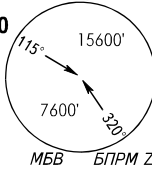
ЗАГАТАЛА, АЗЕРБАЙДЖАН

ЗАГАТАЛА

ВЗП ВПП 15

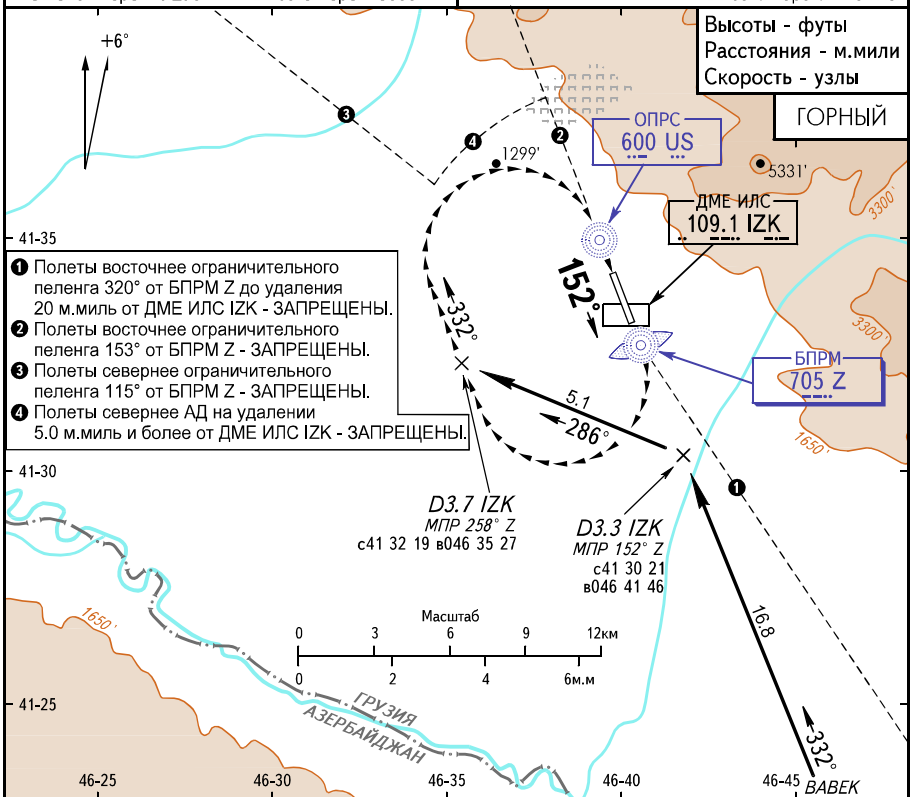
БПРМ **705 Z**

Наэр. **1279'** Нпор. **1225'**

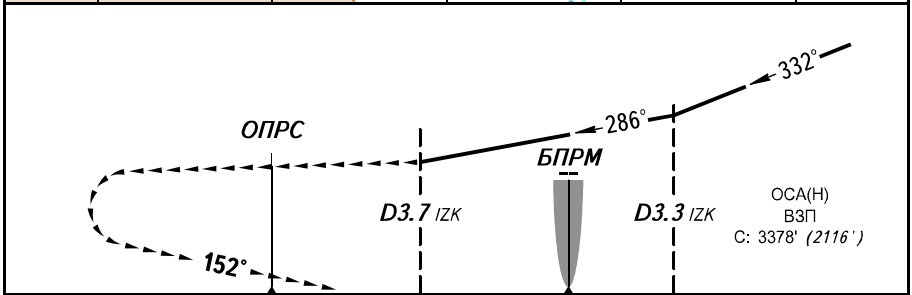


Эшелон перех: **FL70** Высота перех: **5000'** Высота порога: **46 гПа**

Высоты - футов
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы



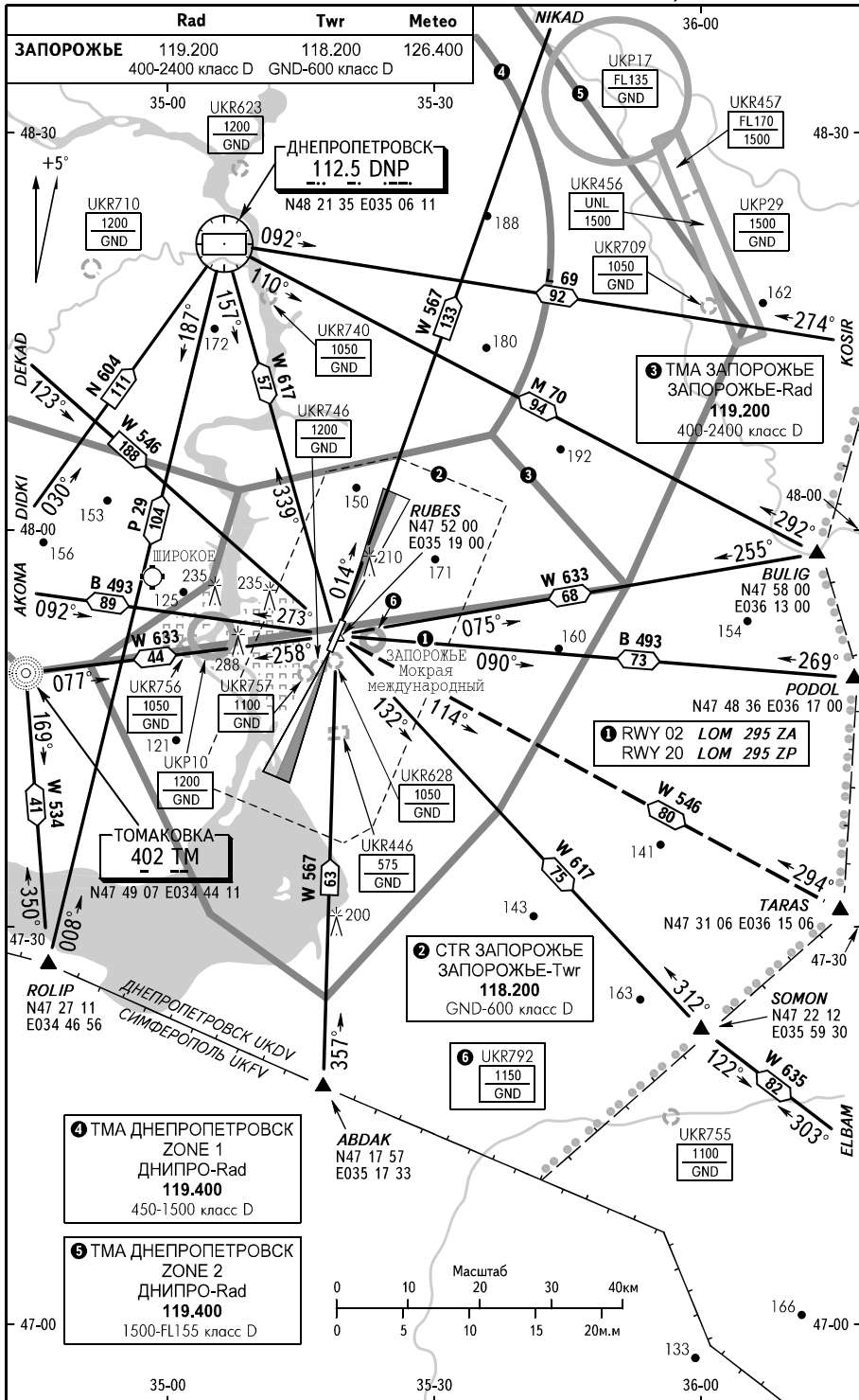
- 1 Полеты восточнее ограничительного пеленга 320° от БПРМ Z до удаления 20 м.мили от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 2 Полеты восточнее ограничительного пеленга 153° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 3 Полеты севернее ограничительного пеленга 115° от БПРМ Z - ЗАПРЕЩЕНЫ.
- 4 Полеты севернее АД на удалении 5.0 м.мили и более от ДМЕ ИЛС IZK - ЗАПРЕЩЕНЫ.



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Следовать на БПРМ Z с набором FL70 с входом в зону ожидания или по указанию органа ОВД.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15		
	Нмс взп	Ннго	Двид
С	650м	650м	6000м

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА

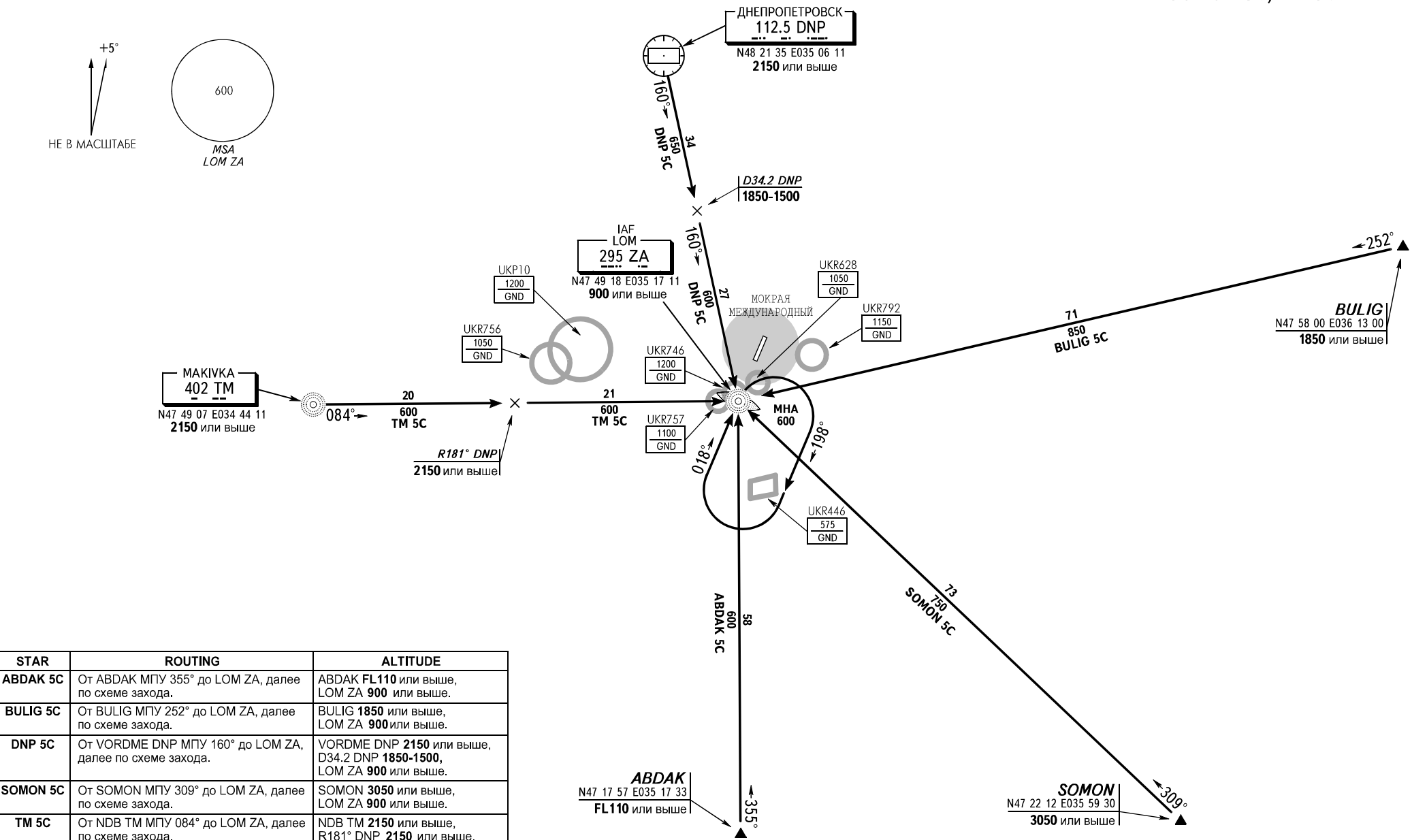
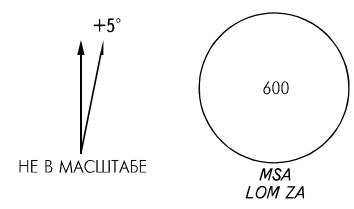


ABDAK 5C, BULIG 5C, DNP 5C,
SOMON 5C, TM 5C

ЗАПОРОЖЬЕ Twr **118.200** GND-600 class D

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000**

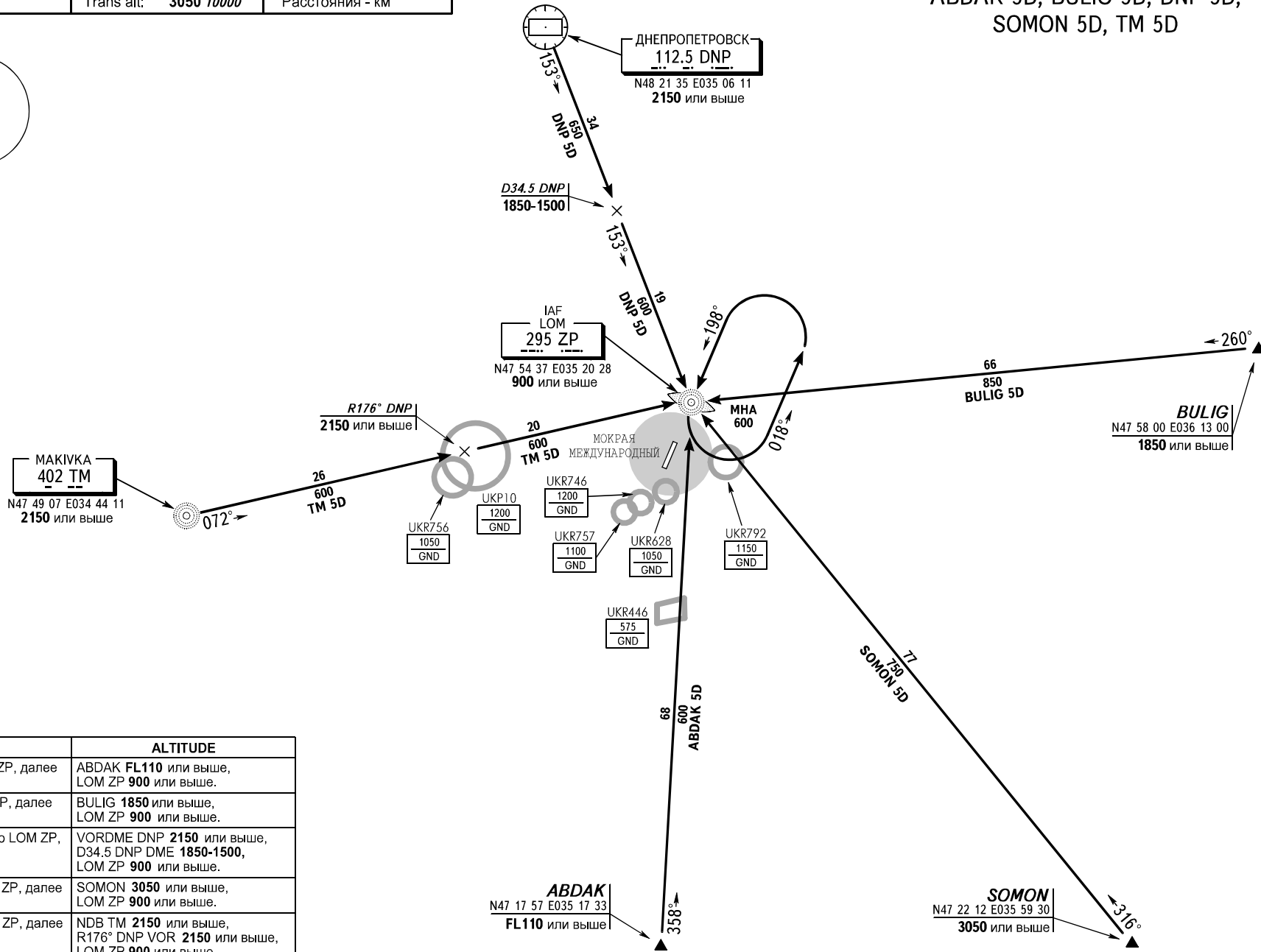
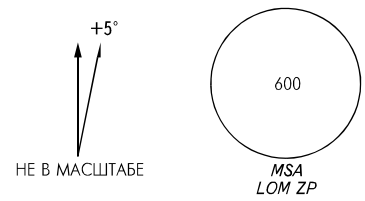
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



STAR	ROUTING	ALTITUDE
ABDAK 5C	От ABDAK МПУ 355° до LOM ZA, далее по схеме захода.	ABDAK FL110 или выше, LOM ZA 900 или выше.
BULIG 5C	От BULIG МПУ 252° до LOM ZA, далее по схеме захода.	BULIG 1850 или выше, LOM ZA 900 или выше.
DNP 5C	От VORDME DNP МПУ 160° до LOM ZA, далее по схеме захода.	VORDME DNP 2150 или выше, D34.2 DNP 1850-1500, LOM ZA 900 или выше.
SOMON 5C	От SOMON МПУ 309° до LOM ZA, далее по схеме захода.	SOMON 3050 или выше, LOM ZA 900 или выше.
TM 5C	От NDB TM МПУ 084° до LOM ZA, далее по схеме захода.	NDB TM 2150 или выше, R181° DNP 2150 или выше, LOM ZA 900 или выше.

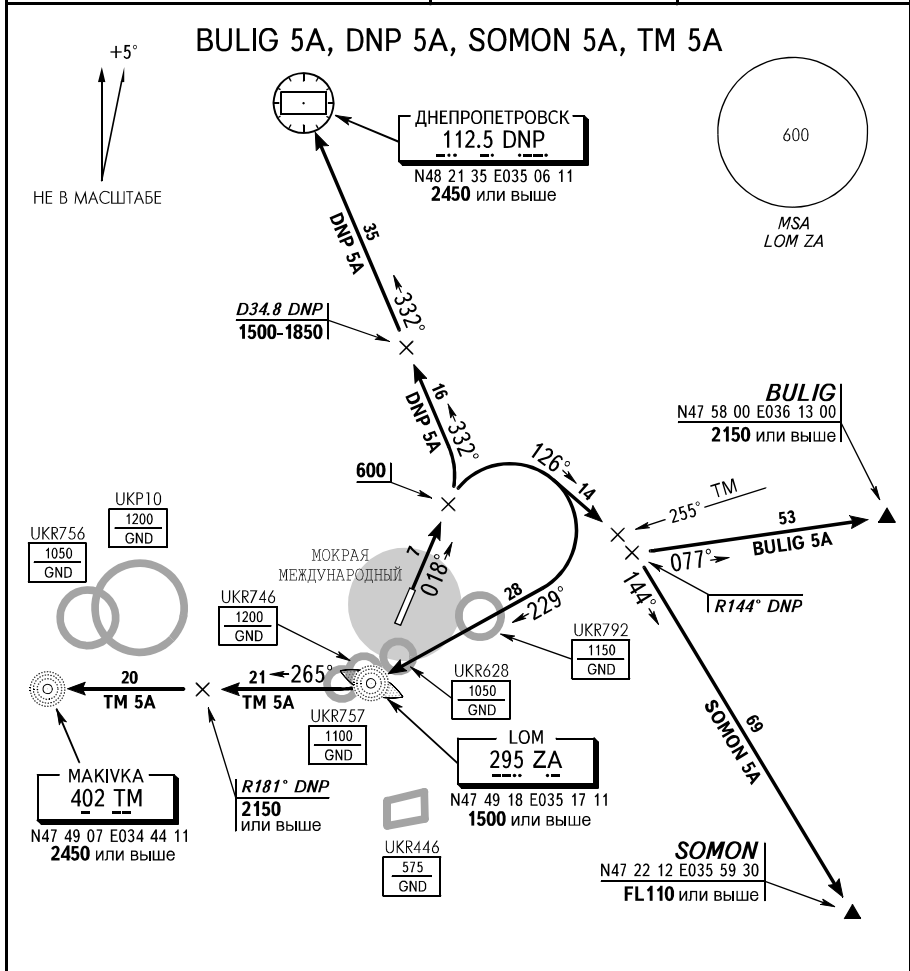
ABDAK 5D, BULIG 5D, DNP 5D,
SOMON 5D, TM 5D

ЗАПОРОЖЬЕ Twr **118.200** GND-600 class D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



STAR	ROUTING	ALTITUDE
ABDAK 5D	От ABDAK МПУ 358° до LOM ZP, далее по схеме захода.	ABDAK FL110 или выше, LOM ZP 900 или выше.
BULIG 5D	От BULIG МПУ 260° до LOM ZP, далее по схеме захода.	BULIG 1850 или выше, LOM ZP 900 или выше.
DNP 5D	От VORDME DNP МПУ 153° до LOM ZP, далее по схеме захода.	VORDME DNP 2150 или выше, D34.5 DNP DME 1850-1500, LOM ZP 900 или выше.
SOMON 5D	От SOMON МПУ 316° до LOM ZP, далее по схеме захода.	SOMON 3050 или выше, LOM ZP 900 или выше.
TM 5D	От NDB TM МПУ 072° до LOM ZP, далее по схеме захода.	NDB TM 2150 или выше, R176° DNP VOR 2150 или выше, LOM ZP 900 или выше.

ЗАПОРОЖЬЕ Twr 118.200 GND-600 class D	Trans level: By ATC Trans alt: 3050 10000'	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - км
--	---	--



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Для маршрута DNP 5A минимальный градиент набора 6.0% до высоты 1500.
Если ВС не в состоянии выдерживать градиент набора высоты сообщить об этом органу ATC.

SID	ROUTING	ALTITUDE
BULIG 5A	На МПУ 018° набор 600 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 126° до BRG 255° TM, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 077° на BULIG.	BULIG 2150 или выше.
DNP 5A	На МПУ 018° набор 600 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 332° на VORDME DNP.	D34.8 DNP 1500-1850 или выше, VORDME DNP 2450 или выше.
SOMON 5A	На МПУ 018° набор 600 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 126° до R144° DNP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 144° (R144° DNP) на SOMON.	SOMON FL110 или выше.
TM 5A	На МПУ 018° набор 600 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 229° на LOM ZA, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 265° на NDB TM.	LOM ZA 1500 или выше, R181° DNP 2150 или выше, NDB TM 2450 или выше.

SID
RWY: 20

UKDE

14 ноя 13

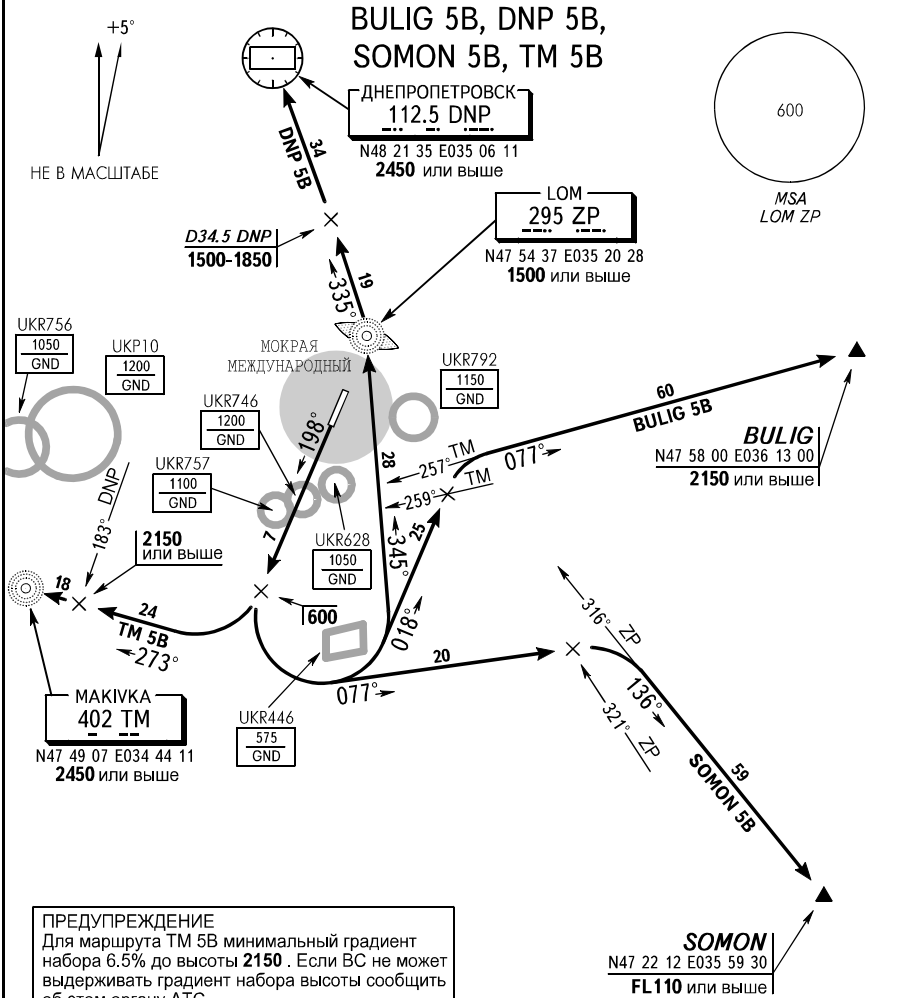
B-2

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА
МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЗАПОРОЖЬЕ Twr **118.200** GND-600 class D

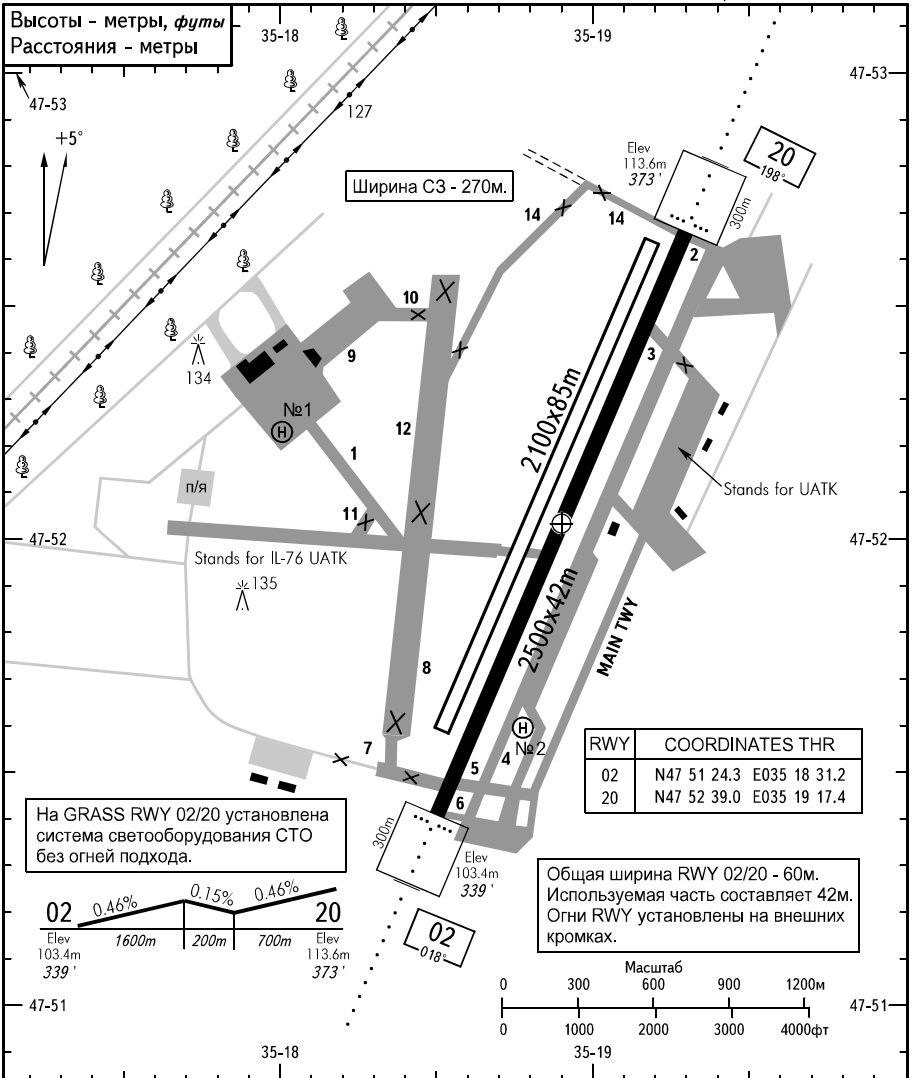
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000**'

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Для маршрута TM 5B минимальный градиент набора 6.5% до высоты **2150**. Если ВС не может выдерживать градиент набора высоты сообщить об этом органу АТС.

SID	ROUTING	ALTITUDE
BULIG 5B	На МПУ 198° набор 600 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 018° до BRG 259° TM, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 077° на BULIG.	BULIG 2150 или выше.
DNP 5B	На МПУ 198° набор 600 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 345° на LOM ZP, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 335° на VORDME DNP.	LOM ZP 1500 или выше, D34.5 DNP 1500-1850 , VORDME DNP 2450 или выше.
SOMON 5B	На МПУ 198° набор 600 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 077° до BRG 321° LOM ZP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 136° на SOMON.	SOMON FL110 или выше.
TM 5B	На МПУ 198° набор 600 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 273° на NDB TM.	R183° DNP 2150 или выше, NDB TM 2450 или выше.



RWY	COORDINATES	THR
02	N47 51 24.3	E035 18 31.2
20	N47 52 39.0	E035 19 17.4

На GRASS RWY 02/20 установлена система светоборудования СТО без огней подхода.

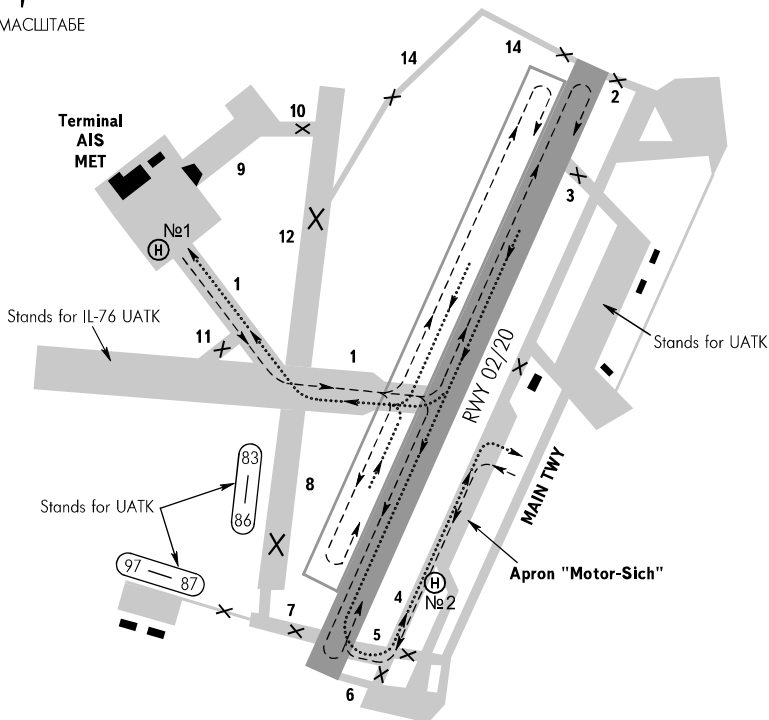
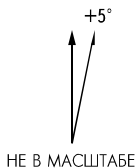
Общая ширина RWY 02/20 - 60м. Используемая часть составляет 42м. Огни RWY установлены на внешних кромках.

RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
02	RL ALS RTIL	2500m	2800m	2500m	2500m
02	Grass	2100m	2100m	2100m	2100m

TAKE-OFF MINIMA				
RWY 02/20				
ACFT CAT	LVP in operation	RL	RCLM	NIL
	RL		day	day
A, B	250m	400m	400m	500m
C				
D	300m			

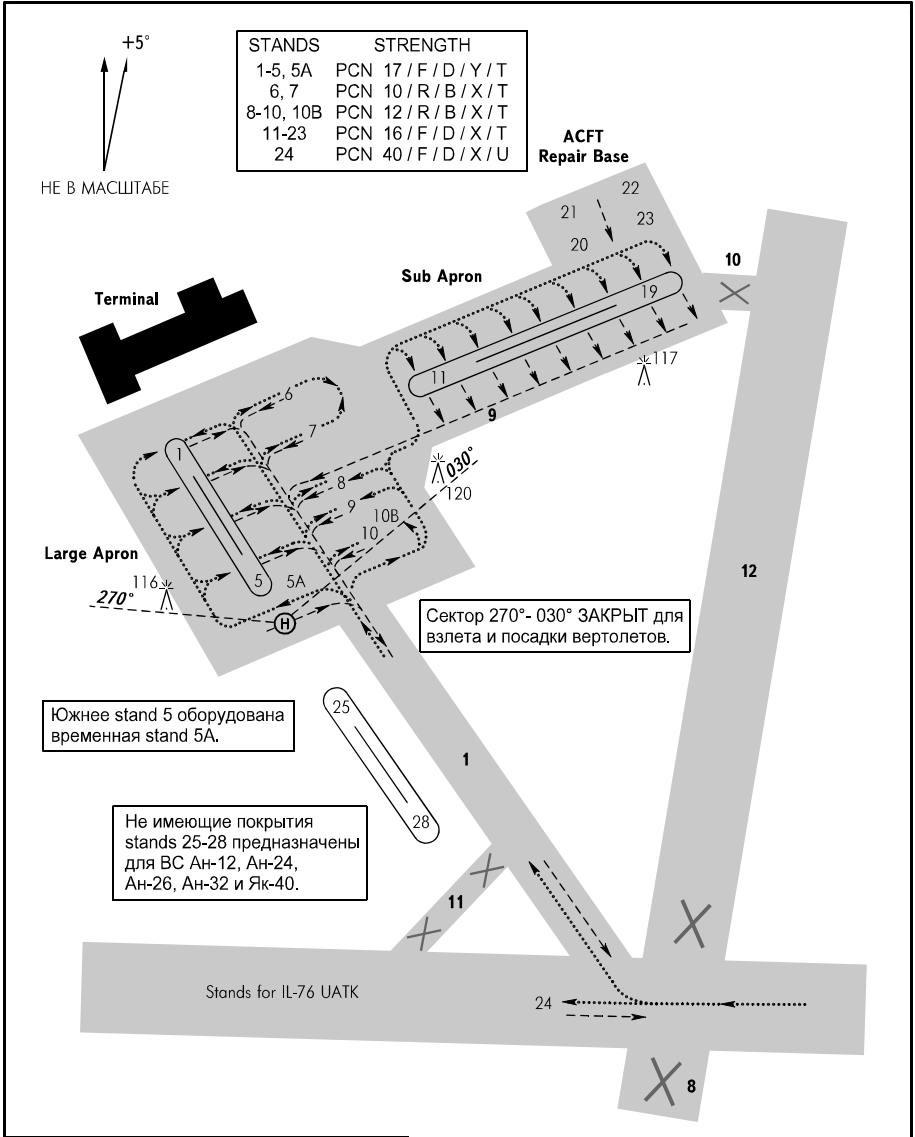
TAXIING

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА
МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ



Руление по RWY на исполнительный старт производится по осевой линии с последующим выполнением правого (левого) стандартного разворота.

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
1	asphalt-concrete	PCN 27 / F / D / X / T	21m
4	concrete	PCN 41 / R / B / X / T	18m
5	concrete	PCN 32 / R / B / X / T	18m
9	asphalt-concrete	PCN 16 / F / D / X / T	16m



НЕ В МАСШТАБЕ

Terminal

Sub Apron

ACFT
Repair Base

Large Apron

Сектор 270°- 030° ЗАКРЫТ для взлета и посадки вертолетов.

Южнее stand 5 оборудована временная stand 5A.

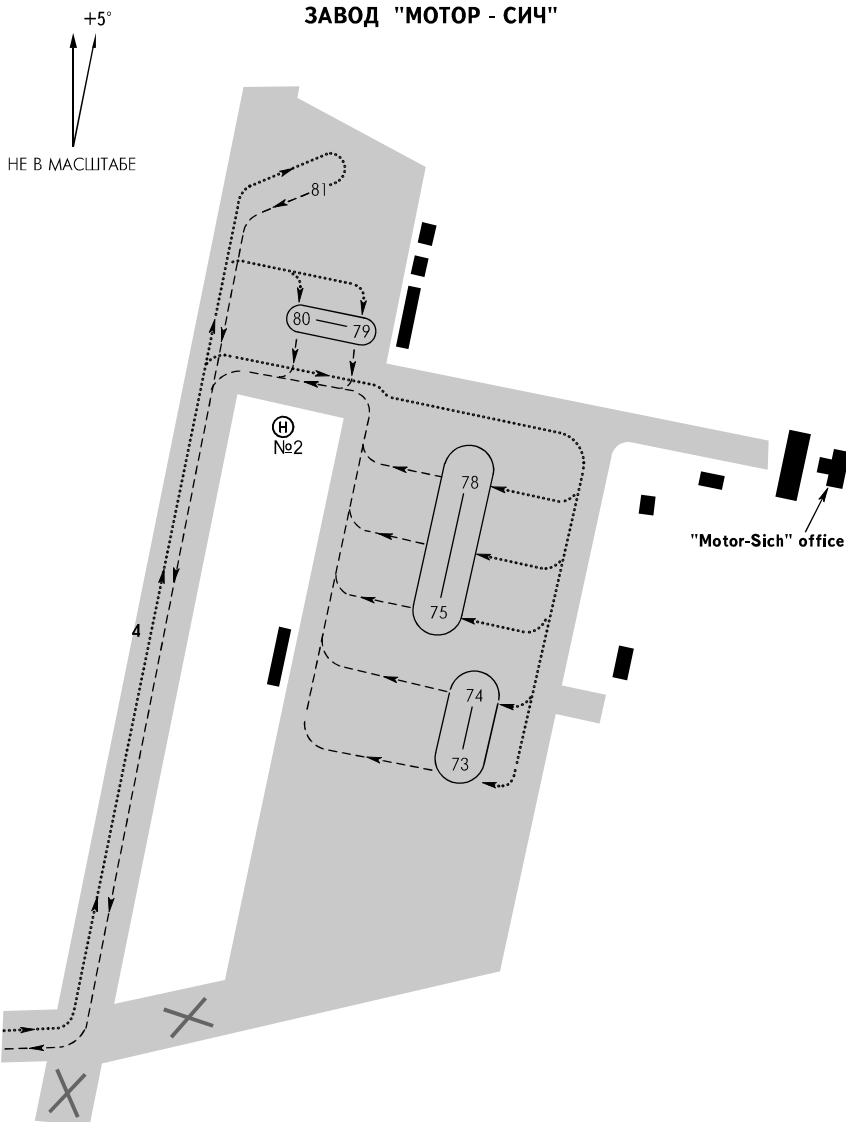
Не имеющие покрытия stands 25-28 предназначены для ВС Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-32 и Як-40.

Stands for IL-76 UATK

- При отсутствии мест стоянок на большом перроне временно организуются 7 стоянок на RWY 09/27 для ВС массой не более 50т. Стоянки не маркируются. Руление ВС выполняется в соответствии с указаниями встречающего диспетчера.
- Во время установки ВС Ил-76 на stand 5A stand 5 закрывается.
- Выруливание и заруливание ВС 1 и 2 класса на stands большого перрона производится с минимальным радиусом разворота.

Stands	ACFT types
1, 2	Як-40, L-410, B-350
2, 8-10	Ту-134, Ан-24, Ан-32
3, 4, 5	Ту-134, Ту-154, Ан-12, Як-42
3, 4, 5, 5A, 6, 8, 9, 10	B-737, DC-9
3, 4-6	Ан-12, Ан-24, Ан-32, Як-40, Як-42
5A, 10B	A-310
5A	Ту-154, Як-42, Ил-18, Ил-76, Ми-8
7	Ан-24, Ан-32, Як-40, B-350
11-23	Як-40, Ан-32
24	Ан-22, Ан-124, Ил-76
3, 4, 5, 5A, 6	A-320
3, 4, 5, 5A, 10B	MD-82
10B	Ан-22, Ан-124, Ил-76

ЗАВОД "МОТОР - СИЧ"



STANDS	STRENGTH
70-74	PCN 34 / R / B / X / T
75-78, 81	PCN 37 / R / B / X / T
79-80	PCN 9 / R / B / X / T

STANDS	ACFT types
73-75	Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-32
76-78	Ан-12, Як-42, Ан-140, Ан-74
79-81	Як-40, Ан-24, Ан-26

STANDS	COORDINATES
73	N47 51 40 E035 18 58
74	N47 51 41 E035 18 59
75	N47 51 42 E035 18 58
76	N47 51 43 E035 18 58
77	N47 51 43 E035 18 58
78	N47 51 48 E035 19 00
79	N47 51 49 E035 18 58
80	N47 51 50 E035 19 00
81	N47 51 51 E035 19 00
H2	N47 51 14 E035 18 57

ЗАПОРОЖЬЕ Twr

118.200

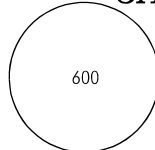
GND-600 class D

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА

МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

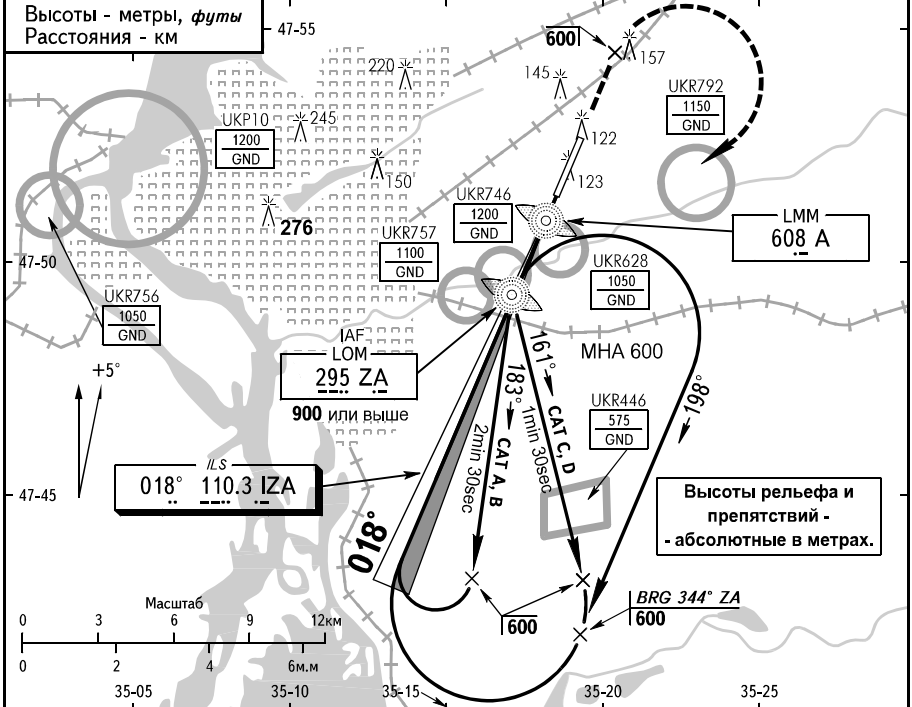
ILS RWY 02

LOC **110.3 IZA**

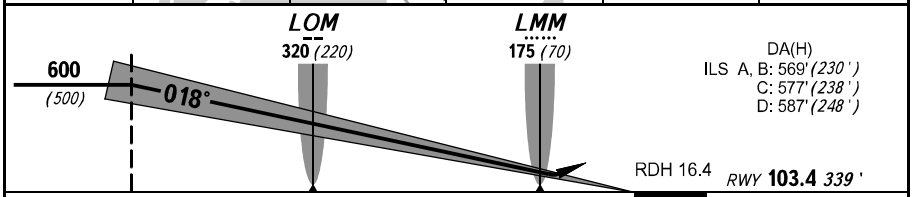
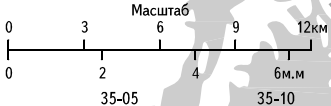


MSA LOM ZA Apt elev **113.6 373'** RWY **103.4 339'**

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050 10000'** Alt Set: **hPa (mm)** QNH (QFE - on reg)



Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.



DA(H)
ILS A, B: 569' (230')
C: 577' (238')
D: 587' (248')

уход на второй круг: Набор 600 (500) на МПУ 018°, далее по указанию органа ОВД, уход на второй круг при потере р/связи: Набор 600 (500) на МПУ 018°, ПРАВЫЙ разворот на LOM ZA с набором 1200 (1100), далее по схеме захода.

Заход на посадку на GRASS RWY производится по схемам захода на посадку по приборам до LOM. После установления визуального контакта с GRASS RWY, экипаж выполняет маневр для захода на посадку на GRASS RWY.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 02				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
A, B	70m	VIS 800m	ALS out		150m	200m	1600m
C	75m							VIS 1400m	240m	340m	2400m
D	80m	VIS 900m	VIS 1500m	240m	340m	3600m	
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 2°40'		2.0	2.6	3.3	4.0		

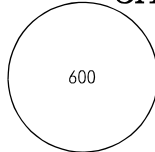
ЗАПОРОЖЬЕ ТWR **118.200**
GND-600 class D

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА

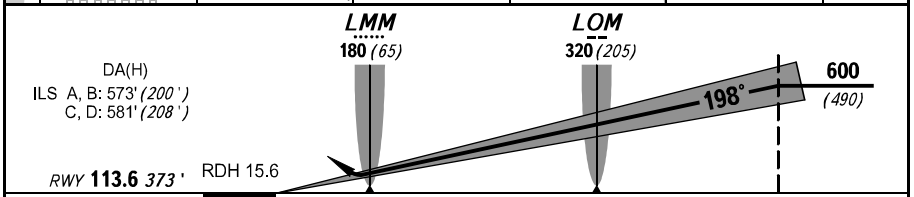
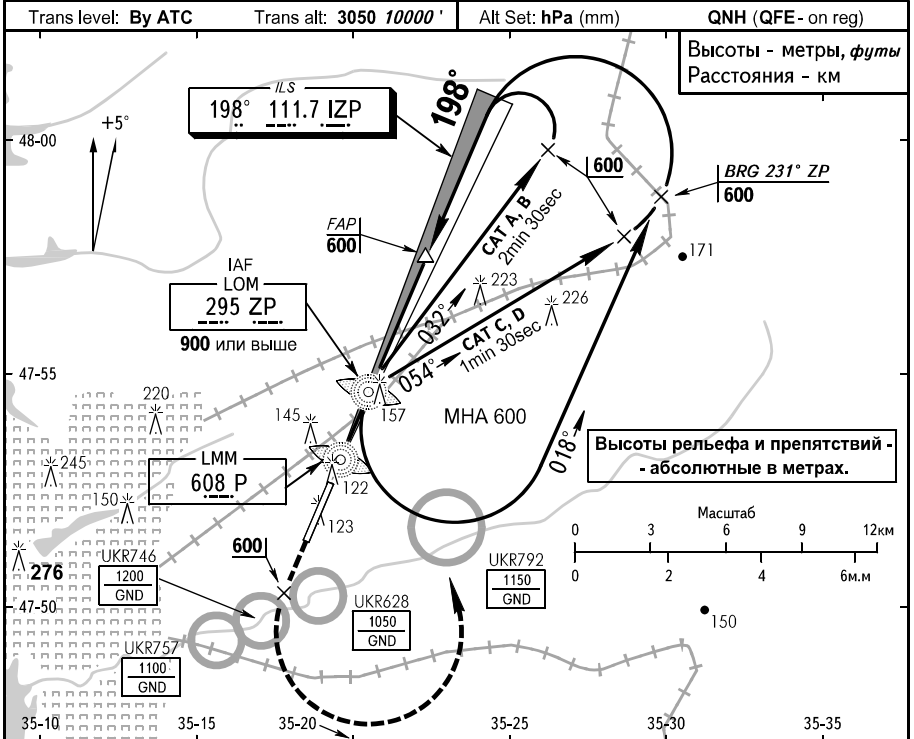
МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS RWY 20

LOC **111.7 IZP**



MSA LOM ZP Apt elev **113.6 373'** RWY **113.6 373'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 600 (490) на МПУ 198°, далее по указанию органа ОВД.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: Набор 600 (490) на МПУ 198°, ЛЕВЫЙ разворот на LOM ZP с набором 1200 (1090), далее по схеме захода.

Заход на посадку на GRASS RWY производится по схемам захода на посадку по приборам до LOM. После установления визуального контакта с GRASS RWY, экипаж выполняет маневр для захода на посадку на GRASS RWY.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 20				CIRCLE-TO-LAND			
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
A, B	DH 60m	VIS 800m		VIS 1200m		150m	200m	1600m
C	DH 65m	VIS 800m		VIS 1200m		230m	330m	2400m
D						230m	330m	3600m
W km/h		150	200	250	300			
ILS GS 2°40'		2.0	2.6	3.3	4.0			

ЗАПОРОЖЬЕ Twr

118.200

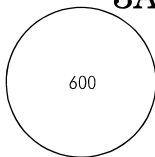
ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА

GND-600 class D

МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

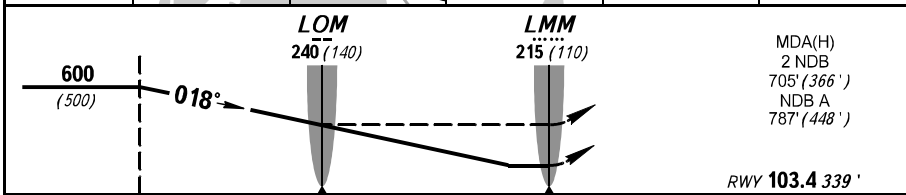
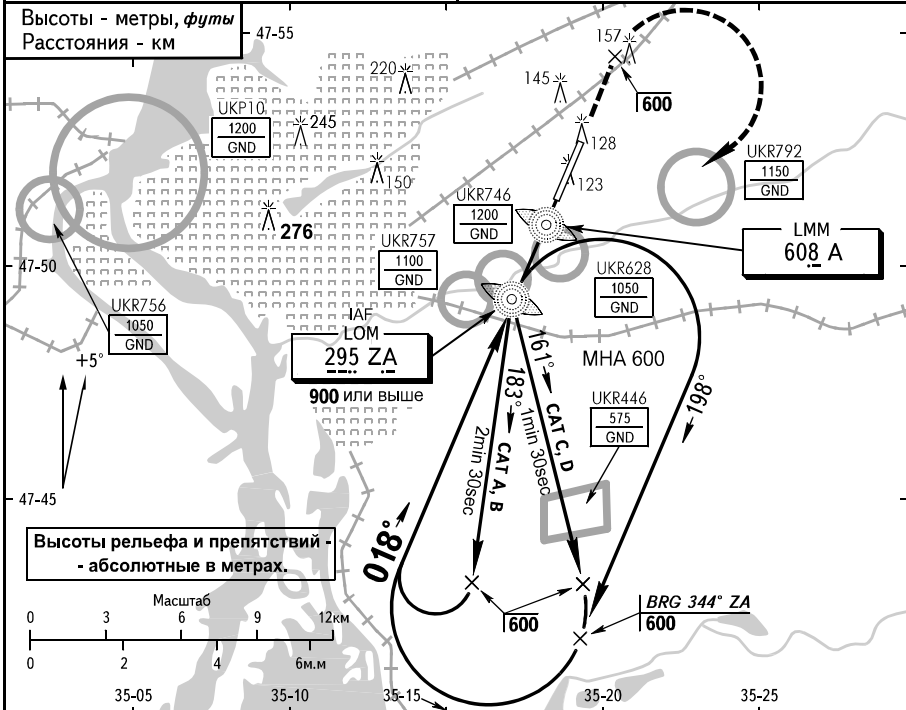
2 NDB, NDB RWY 02

NDB 295 ZA



MSA LOM ZA Apt elev 113.6 373' RWY 103.4 339'

Trans level: By ATC Trans alt: 3050 10000' Alt Set: hPa (mm) QNH (QFE - on reg)



уход на второй круг: Набор 600 (500) на МПУ 018°, далее по указанию органа ОВД.
 уход на второй круг при потере р/связи: Набор 600 (500) на МПУ 018°, ПРАВЫЙ разворот на LOM ZA с набором 1200 (1100), далее по схеме захода.

Заход на посадку на GRASS RWY производится по схемам захода на посадку по приборам до LOM. После установления визуального контакта с GRASS RWY, экипаж выполняет маневр для захода на посадку на GRASS RWY.

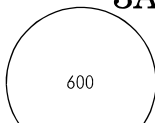
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 02				CIRCLE-TO-LAND				
	2 NDB		NDB A		MDH	CEIL	VIS		
	MDH	ALS out	MDH	ALS out					
A, B	115m	VIS 1400m	2000m	140m	VIS 1600m	150m	200m	1600m	
C		VIS 1600m			VIS 1800m	VIS 2600m	240m	340m	2400m
D		VIS 1600m			VIS 2000m	VIS 2800m	240m	340m	3600m
W km/h		150	200	250	300				
Descent gradient	4.7%	1.9	2.6	3.3	3.9				
MAPt at LMM									

ЗАПОРОЖЬЕ TWR **118.200**
GND-600 class D

ЗАПОРОЖЬЕ, УКРАИНА

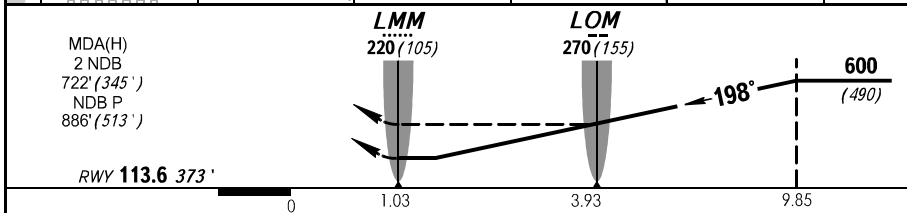
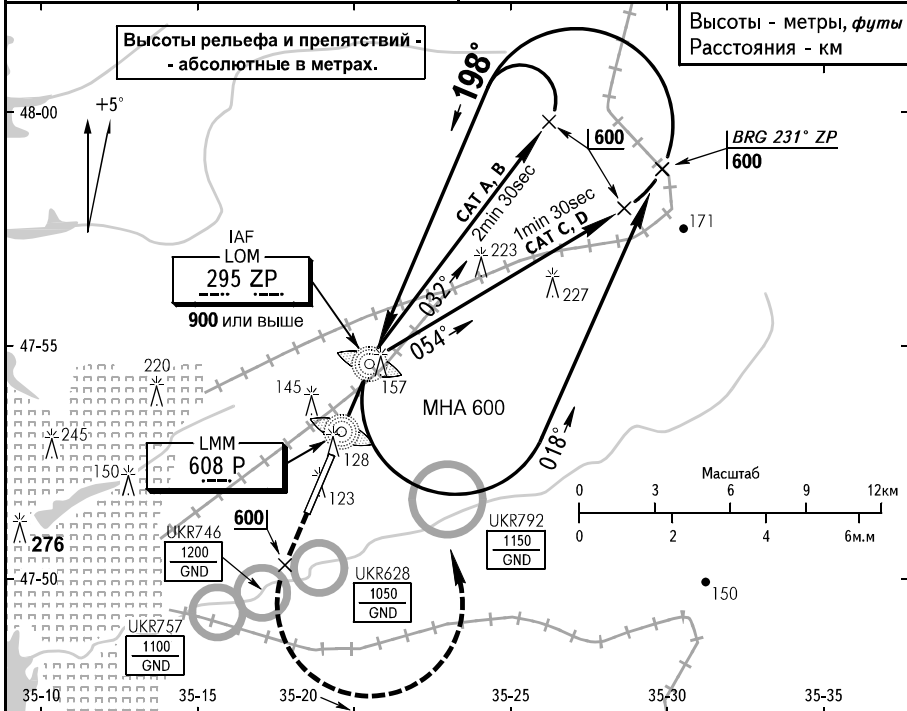
МОКРАЯ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
2 NDB, NDB RWY 20

NDB **295 ZP**



MSA LOM ZP Apt elev **113.6 373' RWY 113.6 373'**

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050 10000'** Alt Set: **hPa (mm)** QNH (QFE - on reg)

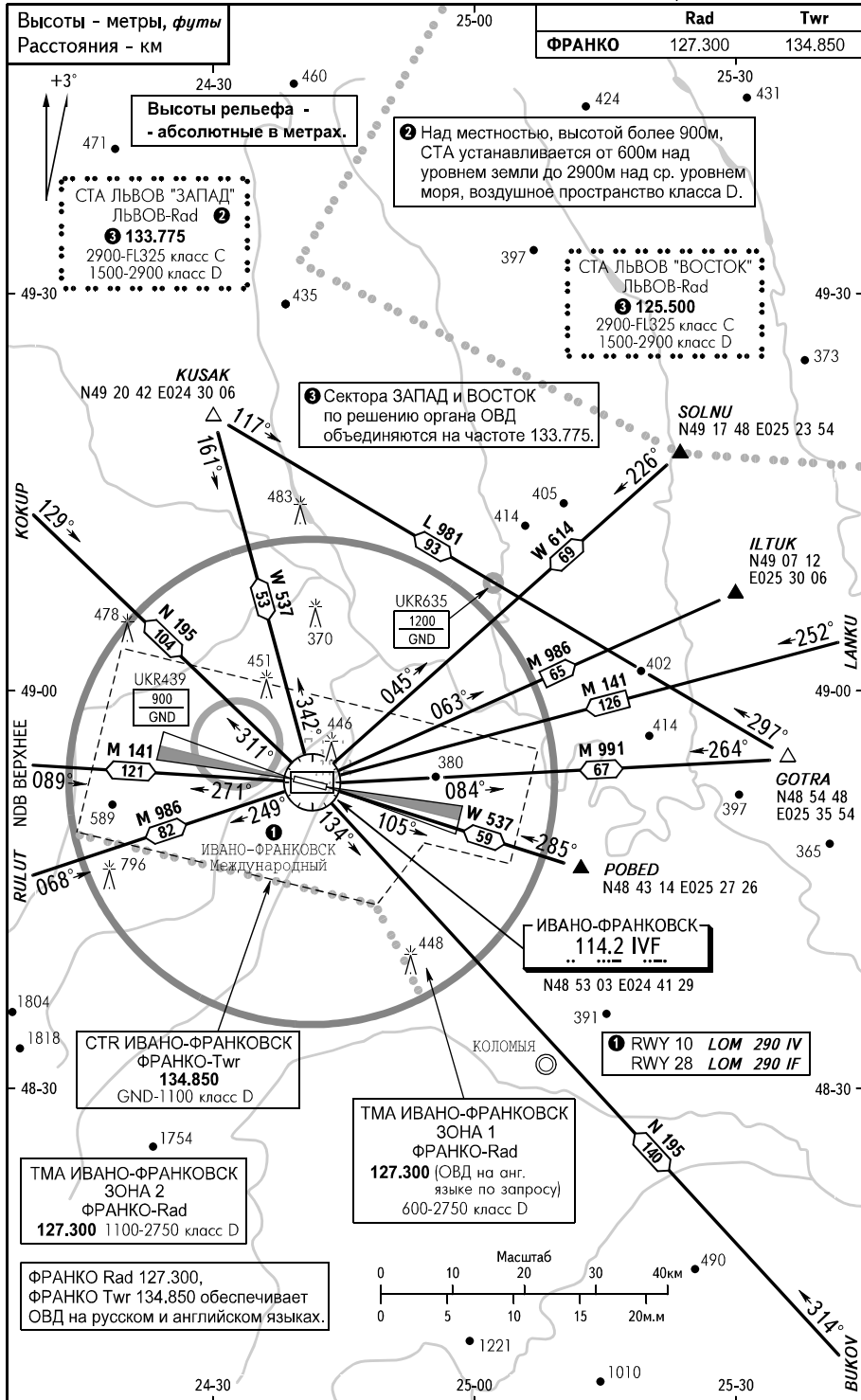


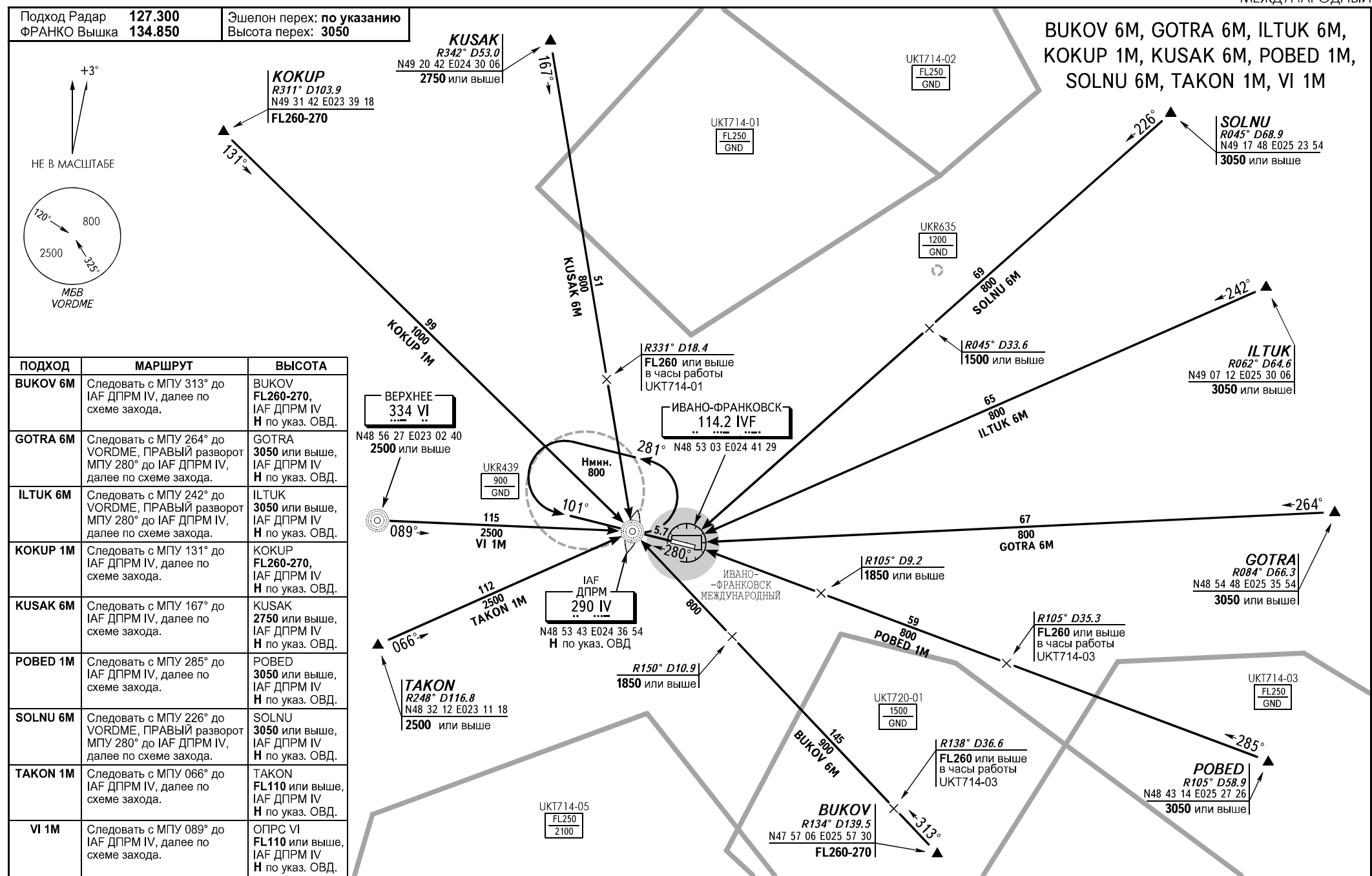
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 600 (490) на МПУ 198°, далее по указанию органа ОВД.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: Набор 600 (490) на МПУ 198°, ЛЕВЫЙ разворот на LOM ZP с набором 1200 (1090), далее по схеме захода.

Заход на посадку на GRASS RWY производится по схемам захода на посадку по приборам до LOM. После установления визуального контакта с GRASS RWY, экипаж выполняет маневр для захода на посадку на GRASS RWY.

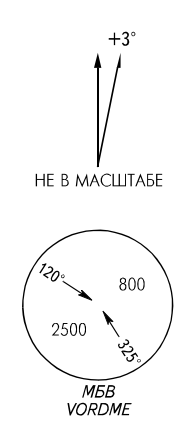
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 20						CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB			NDB P			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out		MDH	ALS out				
A, B		VIS 1200m	VIS 1800m	160m	VIS 1600m	VIS 2400m	150m	200m	1600m
C	105m	VIS 1400m	VIS 2000m		VIS 2000m	VIS 2800m	240m	340m	2400m
D		VIS 1400m	VIS 2000m		VIS 2200m	VIS 3000m	240m	340m	3600m
W km/h		150	200	250	300				
Descent gradient		4.8%	2.0	2.7	3.3	4.0			
MAPt at LMM									

ИВАНО-ФРАНКОВСК, УКРАИНА

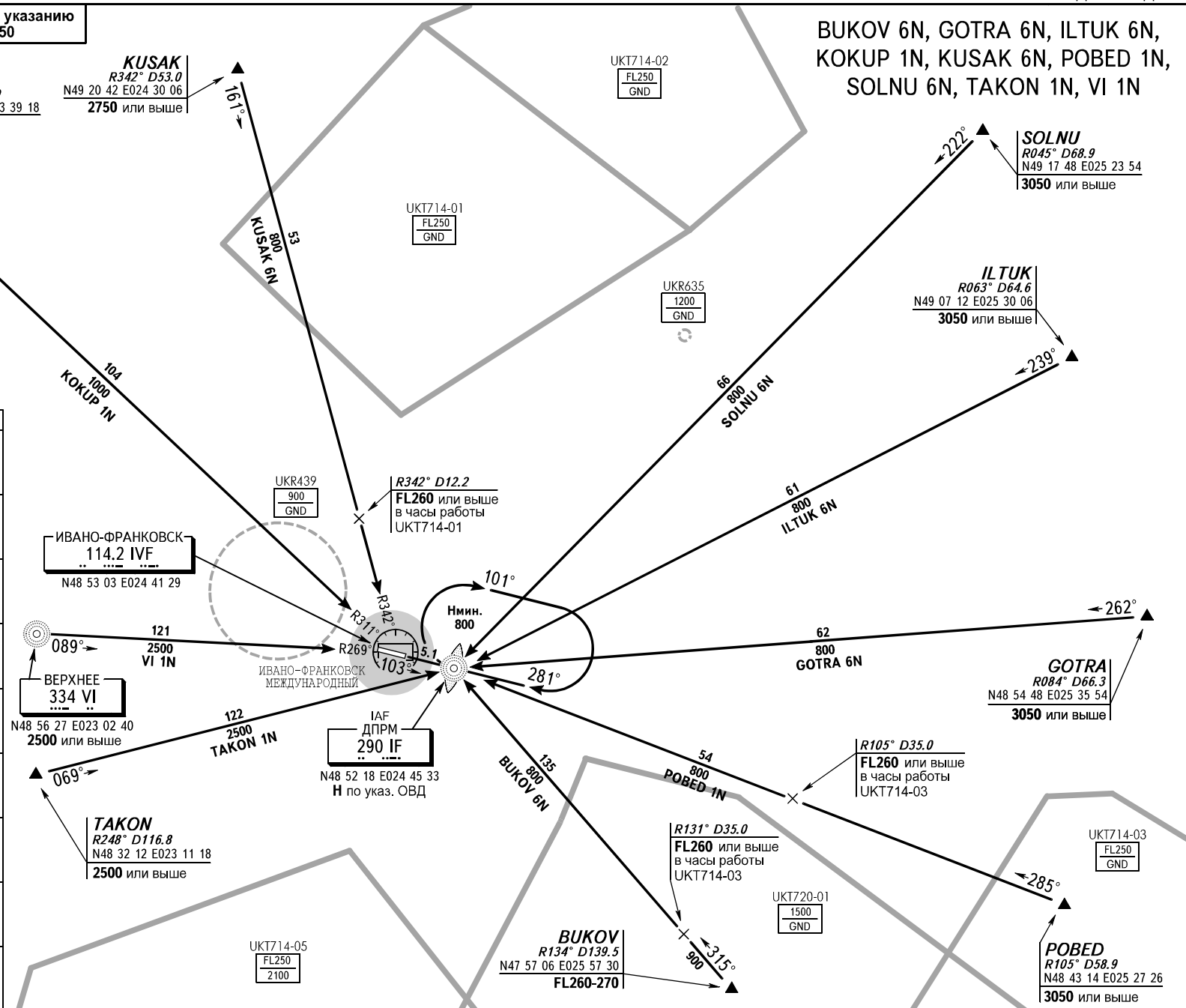




Подход Радар	127.300	Эшелон перех: по указанию Высота перех: 3050
ФРАНКО Вышка	134.850	

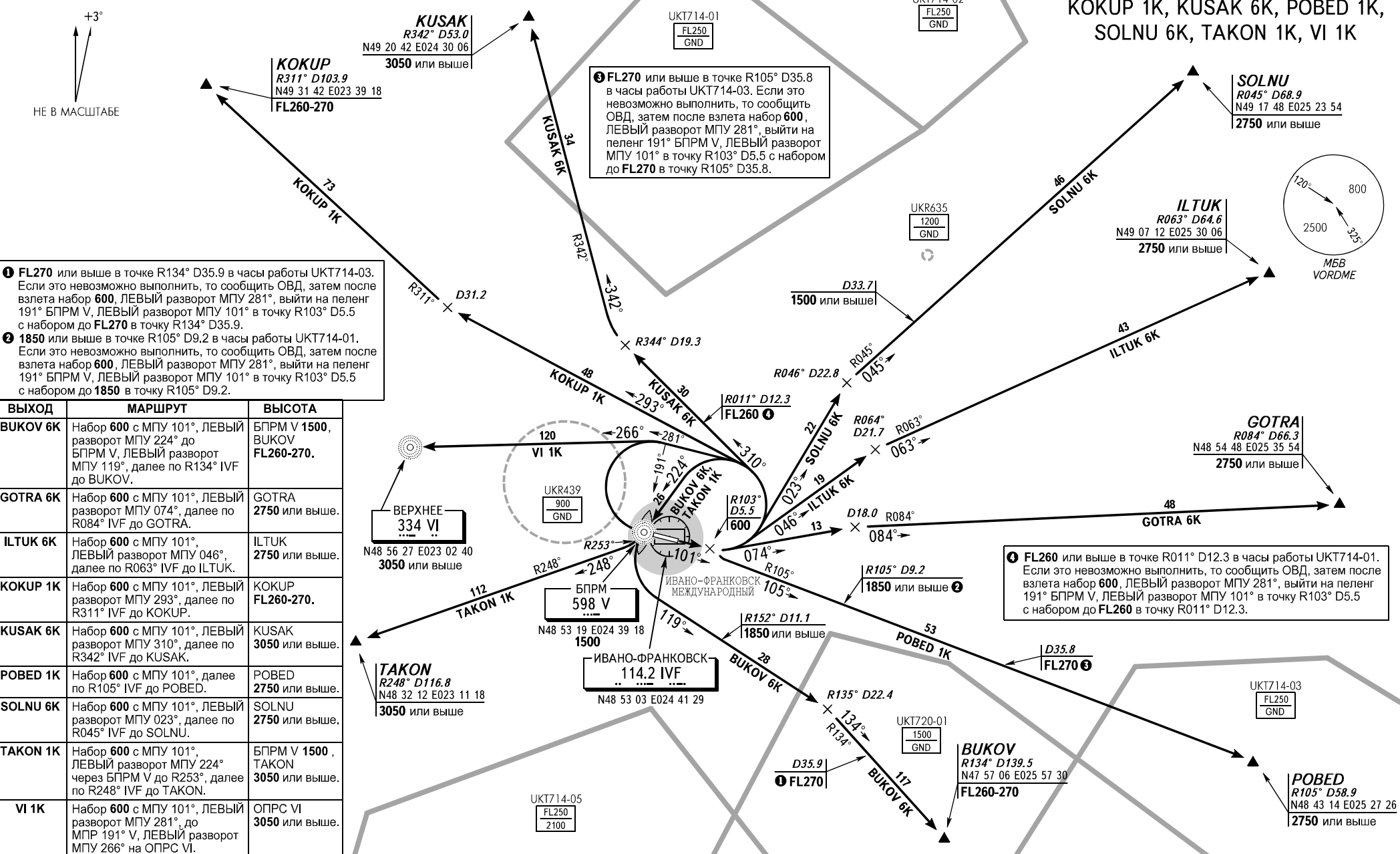


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
БУКОВ 6N	Следовать с МПУ 315° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	БУКОВ FL260-270, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
GOTRA 6N	Следовать с МПУ 262° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	GOTRA 3050 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
ИЛТУК 6N	Следовать с МПУ 239° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	ИЛТУК 3050 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
КОКУП 1N	Следовать с МПУ 129° до VORDME, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 103° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	КОКУП FL260-270, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
КУСАК 6N	Следовать с МПУ 161° до VORDME, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 103° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	КУСАК 2750 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
ПОБЕД 1N	Следовать с МПУ 285° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	ПОБЕД 3050 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
SOLNU 6N	Следовать с МПУ 222° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	SOLNU 3050 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
ТАКОН 1N	Следовать с МПУ 069° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	ТАКОН FL110 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.
VI 1N	Следовать с МПУ 089° до VORDME, ПРАВЫЙ разворот МПУ 103° до IAF ДПРМ IF, далее по схеме захода.	ОПРС VI FL110 или выше, IAF ДПРМ IF H по указ. ОВД.



Подход Радар **127.300**
ФРАНКО Вышка **134.850**
Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

**BUKOV 6K, GOTRA 6K, ILTUK 6K,
KOKUP 1K, KUSAK 6K, POBED 1K,
SOLNU 6K, TAKON 1K, VI 1K**



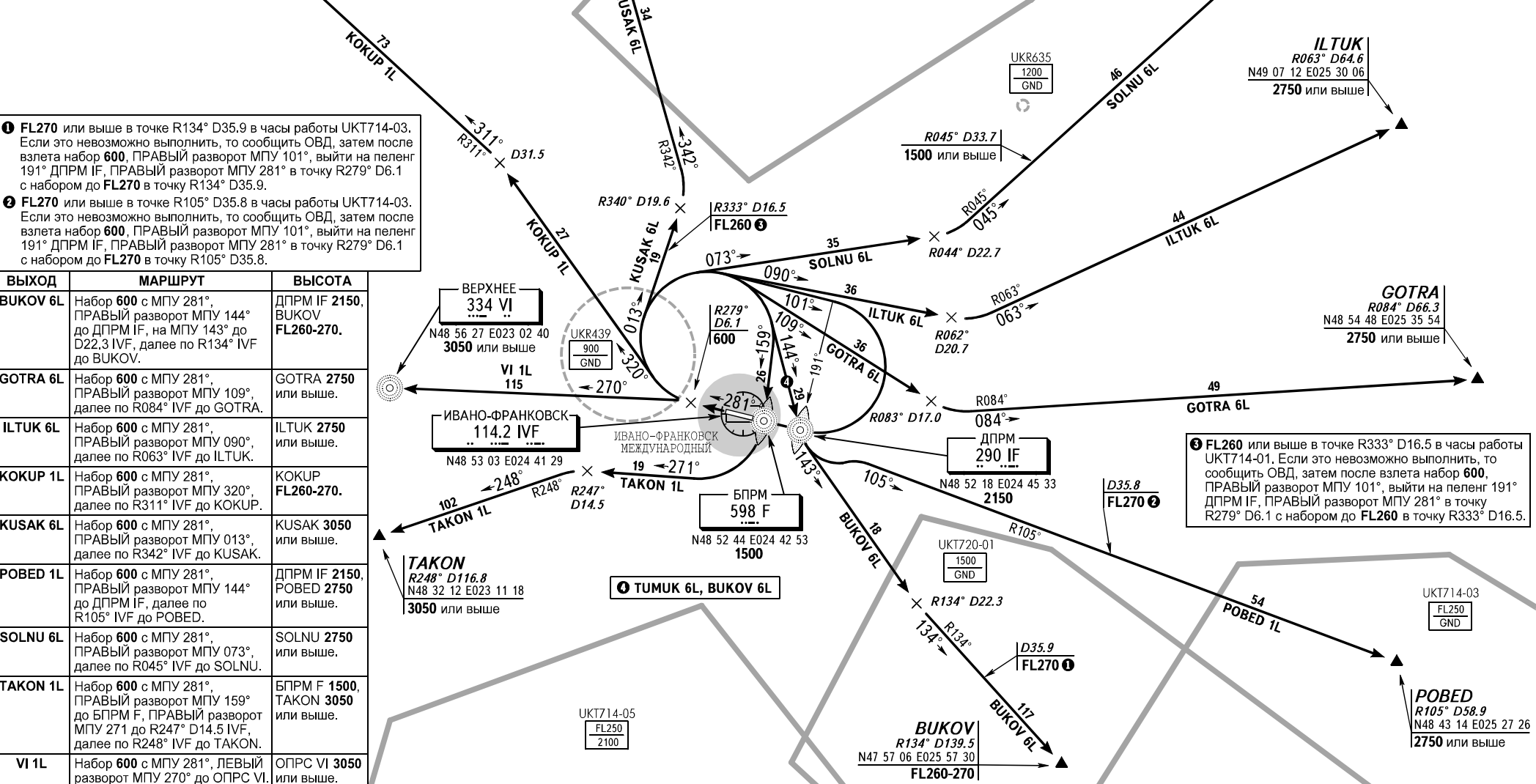
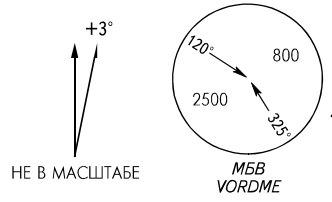
1 FL270 или выше в точке R134° D35.9 в часы работы UKT714-03. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281°, выйти на пеленг 191° БПРМ V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 101° в точку R103° D5.5 с набором до **FL270** в точку R134° D35.9.
2 1850 или выше в точке R105° D9.2 в часы работы UKT714-01. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281°, выйти на пеленг 191° БПРМ V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 101° в точку R103° D5.5 с набором до **1850** в точку R105° D9.2.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BUKOV 6K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 224° до БПРМ V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 119°, далее по R063° IVF до BUKOV.	БПРМ V 1500 , BUKOV FL260-270 .
GOTRA 6K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 074°, далее по R084° IVF до GOTRA.	GOTRA 2750 или выше.
ILTUK 6K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 046°, далее по R063° IVF до ILTUK.	ILTUK 2750 или выше.
KOKUP 1K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 293°, далее по R311° IVF до KOKUP.	KOKUP FL260-270 .
KUSAK 6K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 310°, далее по R342° IVF до KUSAK.	KUSAK 3050 или выше.
POBED 1K	Набор 600 с МПУ 101°, далее по R105° IVF до POBED.	POBED 2750 или выше.
SOLNU 6K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 023°, далее по R045° IVF до SOLNU.	SOLNU 2750 или выше.
TAKON 1K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 224° через БПРМ V до R253°, далее по R248° IVF до TAKON.	БПРМ V 1500 , TAKON 3050 или выше.
VI 1K	Набор 600 с МПУ 101°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281°, до МПР 191° V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 266° на ОПРС VI.	ОПРС VI 3050 или выше.

1 FL260 или выше в точке R011° D12.3 в часы работы UKT714-01. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281°, выйти на пеленг 191° БПРМ V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 101° в точку R103° D5.5 с набором до **FL260** в точку R011° D12.3.

3 FL270 или выше в точке R105° D35.8 в часы работы UKT714-03. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281°, выйти на пеленг 191° БПРМ V, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 101° в точку R103° D5.5 с набором до **FL270** в точку R105° D35.8.

Подход Радар	127.300	Эшелон перех:	по указанию
ФРАНКО Вышка	134.850	Высота перех:	3050



- 1 FL270 или выше в точке R134° D35.9 в часы работы UKT714-03. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101°, выйти на пеленг 191° ДПРМ IF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 281° в точку R279° D6.1 с набором до **FL270** в точку R134° D35.9.
- 2 FL270 или выше в точке R105° D35.8 в часы работы UKT714-03. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101°, выйти на пеленг 191° ДПРМ IF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 281° в точку R279° D6.1 с набором до **FL270** в точку R105° D35.8.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
БУКОВ 6L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° до ДПРМ IF, на МПУ 143° до D22.3 IVF, далее по R134° IVF до BUKOV.	ДПРМ IF 2150 , BUKOV FL260-270 .
GOTRA 6L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 109°, далее по R084° IVF до GOTRA.	GOTRA 2750 или выше.
ILTUK 6L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 090°, далее по R063° IVF до ILTUK.	ILTUK 2750 или выше.
KOKUP 1L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 320°, далее по R311° IVF до KOKUP.	KOKUP FL260-270 .
KUSAK 6L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 013°, далее по R342° IVF до KUSAK.	KUSAK 3050 или выше.
POBED 1L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° до ДПРМ IF, далее по R105° IVF до POBED.	ДПРМ IF 2150 , POBED 2750 или выше.
SOLNU 6L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 073°, далее по R045° IVF до SOLNU.	SOLNU 2750 или выше.
TAKON 1L	Набор 600 с МПУ 281°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 159° до БПРМ F, ПРАВЫЙ разворот МПУ 271° до R247° D14.5 IVF, далее по R248° IVF до TAKON.	БПРМ F 1500 , TAKON 3050 или выше.
VI 1L	Набор 600 с МПУ 281°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 270° до ОПРС VI.	ОПРС VI 3050 или выше.

3 FL260 или выше в точке R333° D16.5 в часы работы UKT714-01. Если это невозможно выполнить, то сообщить ОВД, затем после взлета набор **600**, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101°, выйти на пеленг 191° ДПРМ IF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 281° в точку R279° D6.1 с набором до **FL260** в точку R333° D16.5.

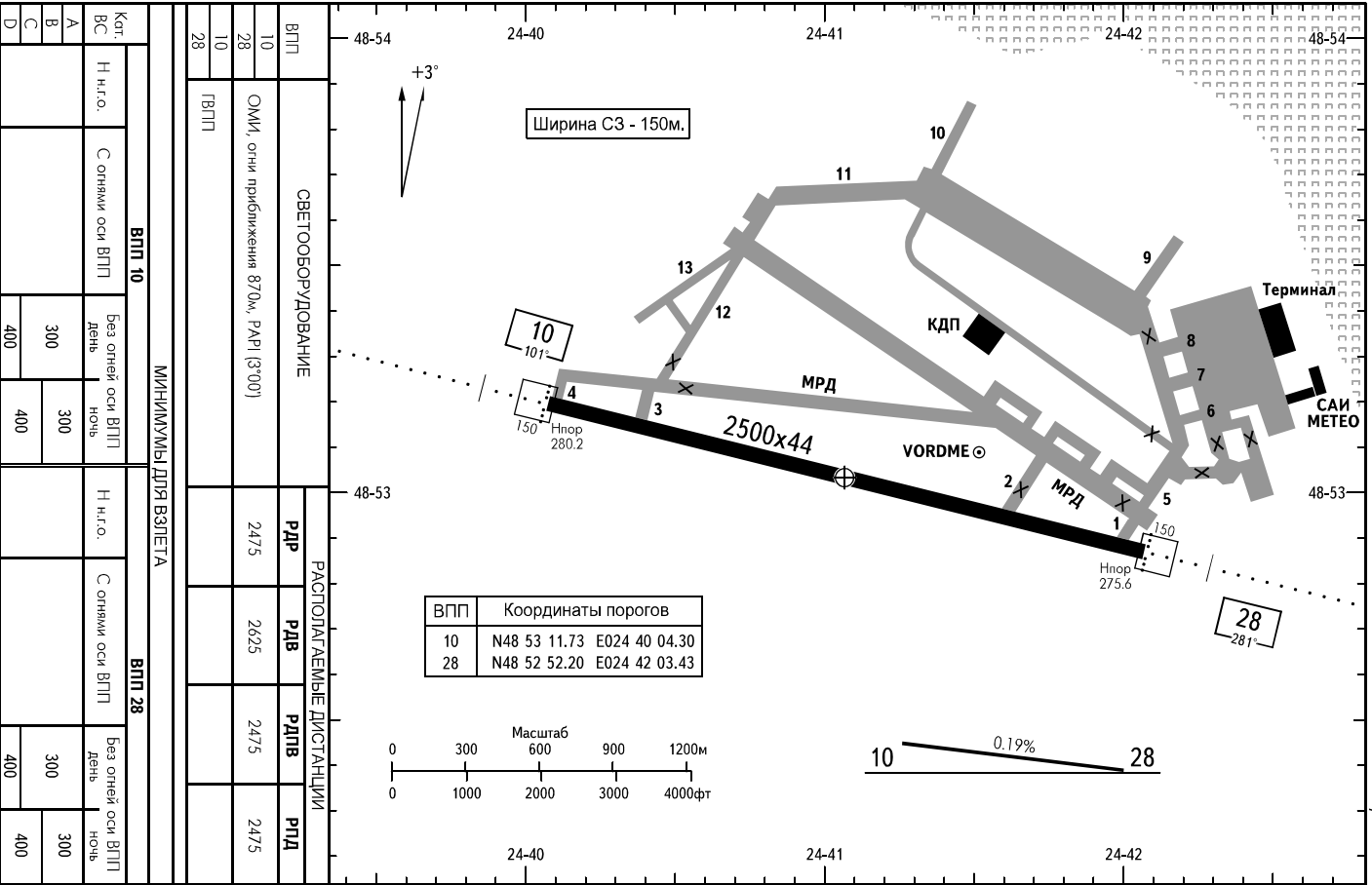
ФРАНКО Выхілка
134.850
124.000 (по запросу)

ИВАНО-ФРАНКОВСЬК, УКРАИНА

КТА:
N48 53 02 E024 41 04

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Нмер. 280.2



ВПП	Координаты порогов
10	N48 53 11.73 E024 40 04.30
28	N48 52 52.20 E024 42 03.43



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОДАГЛЕВЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РАР	РАВ	РАПВ	РАД
10	ОМЛ, огни приближения 870м, РАР (300)	2475	2625	2475	2475
28					
10					
28					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВПЕТА

Кат.	Н.н.г.	С огнями оси ВПП	ВПП 10		ВПП 28	
			Без огней оси ВПП день	Без огней оси ВПП ночь	Без огней оси ВПП день	Без огней оси ВПП ночь
BC			400	400	400	400
A			300	300	300	300
V			300	300	300	300
C			400	400	400	400

+3°



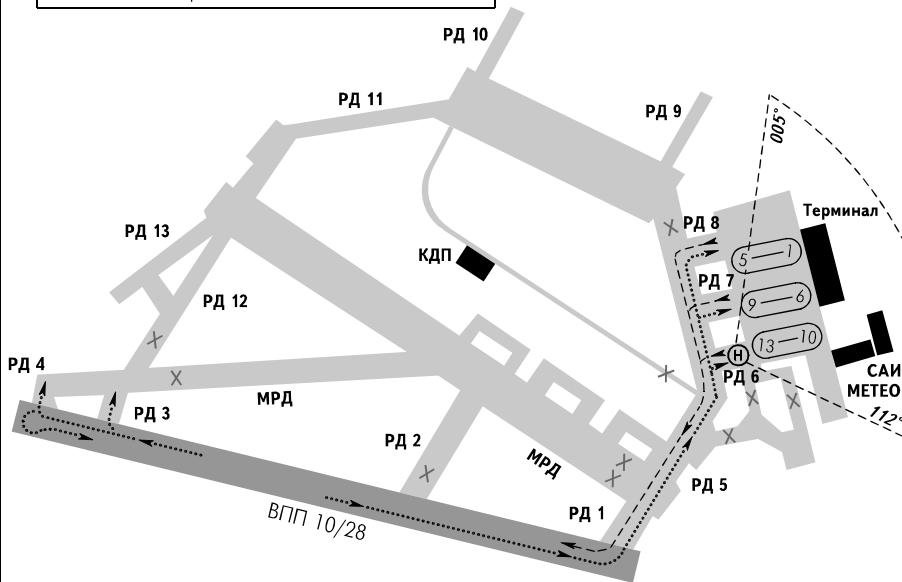
НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
МРД	бетон	PCN 34 / R / A / X / T	20м
1	бетон	PCN 25 / R / A / X / T	20м
3, 4	бетон	PCN 35 / R / A / X / T	20м
5	асфальт	PCN 38 / R / B / X / T	20м
6-8	асфальт	PCN 61 / F / D / X / T	20м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-13	асфальт	PCN 67 / F / D / X / T

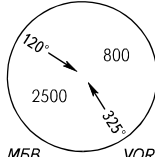
Руление по РД 1, 5-8 ночью (во всех случаях) и днем при видимости 2000м и менее осуществляется только с машиной сопровождения.
МРД между РД 1, РД 2 и РД 3 - ЗАКРЫТА.
Руление по РД 3, РД 4 по разрешению ОВД.
Руление Ил-76 выполняется на тяге внутренних двигателей, на минимальном режиме и на минимальной скорости.

В секторе 005-112° взлет и посадка вертолетов - ЗАПРЕЩЕНЫ.



МС	Координаты
1	N48 53 16 E024 42 22
2	N48 53 15 E024 42 20
3	N48 53 15 E024 42 18
4	N48 53 15 E024 42 16
5	N48 53 15 E024 42 14
6	N48 53 12 E024 42.22
7	N48 53.13 E024 42.19
8	N48 53 12 E024 42 17
9	N48 53 12 E024 42 14
10	N48 53 10 E024 42 21
11	N48 53 10 E024 42 20
12	N48 53 10 E024 42 18
13	N48 53 09 E024 42 17

МС 1, 2	Як-40, Ан-24, Ан-26, Ан-32, Е-145
МС 3-5	Ту-134, Е-145
МС 6, 7	Ту-154, В-737, MD-82, Як-42, Е-195
МС 8	MD-82, Ту-204
МС 9	Ил-76, MD-82, Ан-12
МС 10-13	Як-40, Ан-24, вертолеты

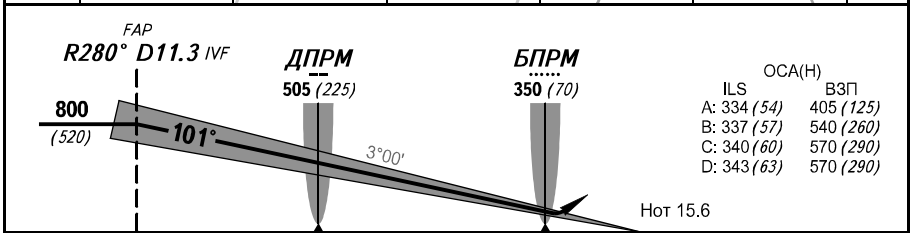
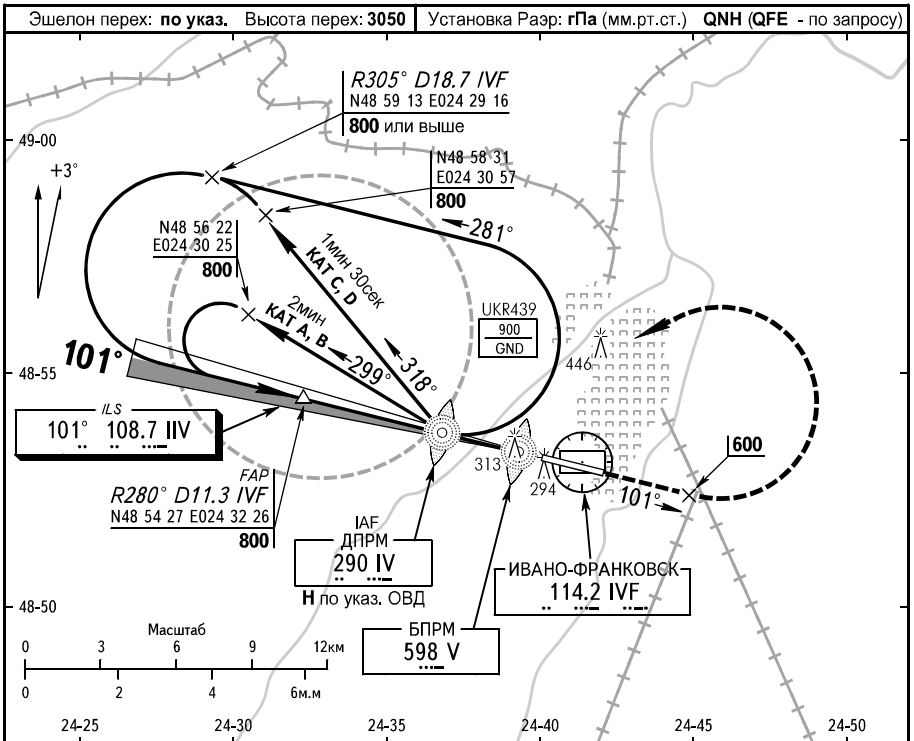


МБВ

VORDME

Наэр. 280.2 Нпор. 280.2

Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



ОСА(Н)	
ILS	ВЗП
A: 334 (54)	405 (125)
B: 337 (57)	540 (260)
C: 340 (60)	570 (290)
D: 343 (63)	570 (290)

уход на второй круг: Набор 600 (320), ЛЕВЫЙ разворот с набором 1200 на ДПРМ IV, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 10							ВЗП		
	ILS							Нмс	Ннго	Двид
A	60x900							130	180	1600
B								260	310	3000
C								290	390	3000
D								290	390	4000
	65x1000									

Путевая скорость , км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAP - порог 9615 , мин:сек	3.51	3.12	2.45	2.24	2.08	1.55	1.45	1.36
Вертикальная скорость снижения , м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ФРАНКО Вышка **134.850**
124.000 (по запросу)

ИВАНО-ФРАНКОВСК, УКРАИНА

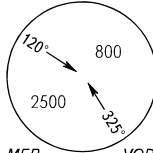
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 28

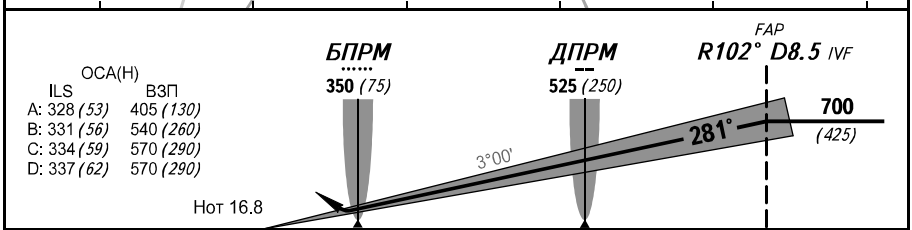
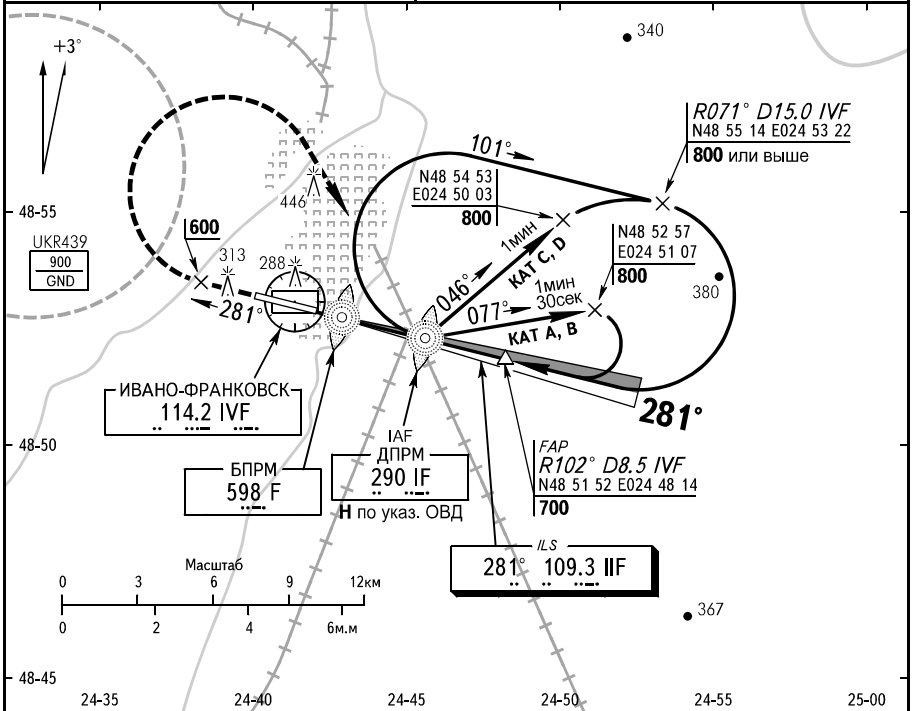
KPM **109.3 IIF**

MБВ VORDME

Наэр. **280.2** Нпор. **275.6**



Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Раэр: **гПа** (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



уход на второй круг: Набор 600 (325), ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 на ДПРМ IF, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 28		ВЗП		
	ILS		Нмс	Ннго	Двид
A	60x900		130	180	1600
B			260	310	3000
C			290	390	3000
D			290	390	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAР - порог 7778, мин/сек	3.07	2.36	2.13	1.57	1.44	1.33	1.25	1.18
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ФРАНКО Вышка 134.850

ИВАНО-ФРАНКОВСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 10

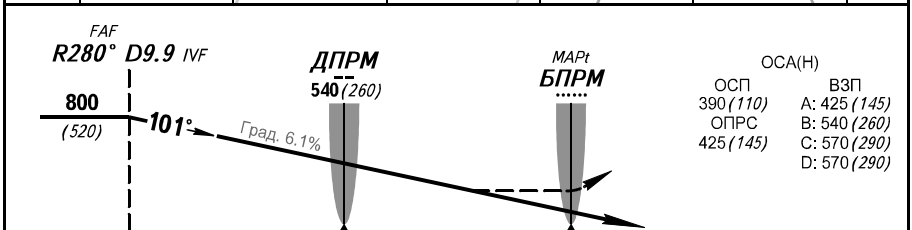
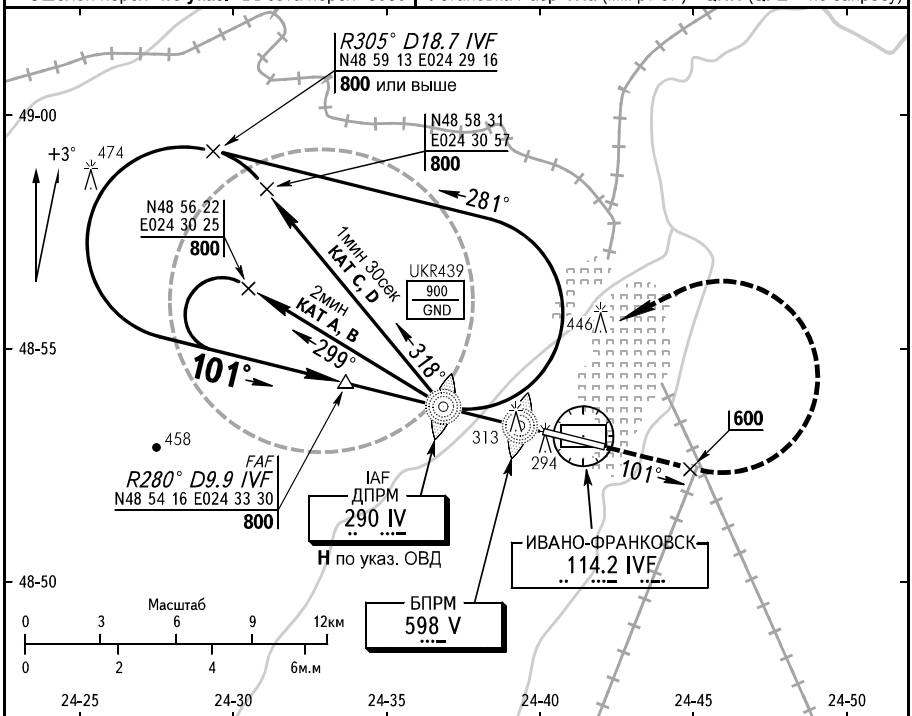
ДПРМ 290 IV

МБВ

VORDME

Наэр. 280.2 Нпор. 280.2

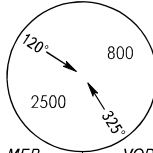
Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



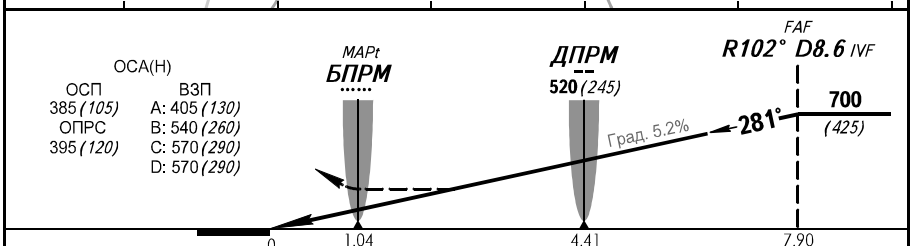
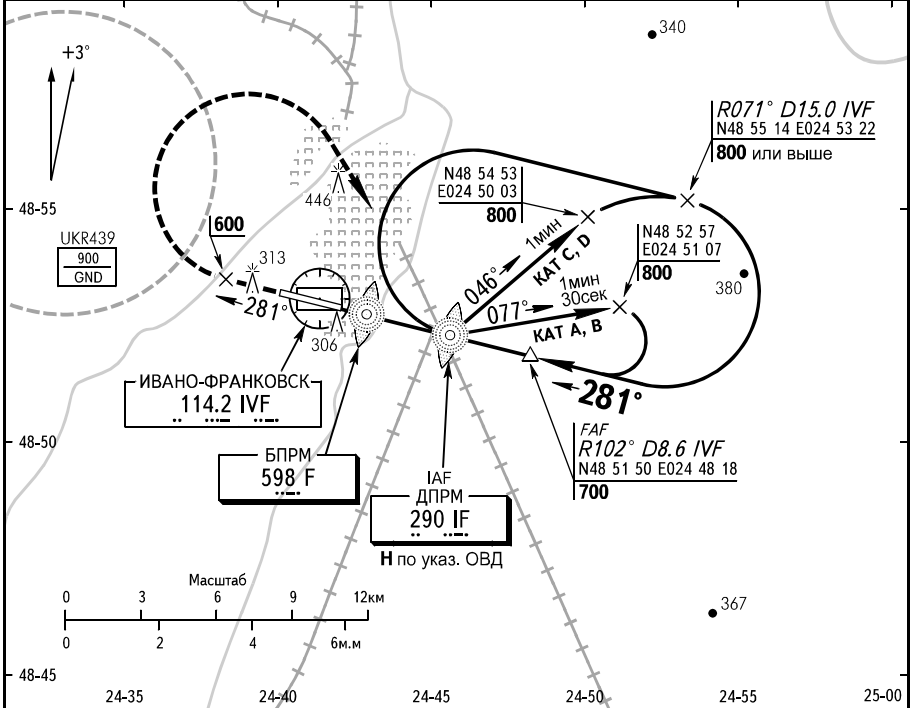
уход на второй круг: Набор 600 (320), ЛЕВый разворот с набором 1200 на ДПРМ IV, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 10				ВЗП		
	ОСП		ОПРС V		Нмс	Ннго	Двиг
A	110x1600		145x1800		150	200	1600
B					260	310	3000
C			150x2000		290	390	3000
D					290	390	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAF - MAPt 7299, мин:сек	2.55	2.26	2.05	1.49	1.37	1.28	1.20	1.13
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.5	3.1	3.6	4.1	4.6	5.1	5.6	6.1



Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



уход на второй круг: Набор 600 (325), ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 на ДПРМ IF, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 28							ВЗП		
	ОСП				ОПРС F			Нмс	Ннго	Двид
A	105x1500				120x1600			130	180	1600
B								260	310	3000
C					150x2000			290	390	3000
D								290	390	4000

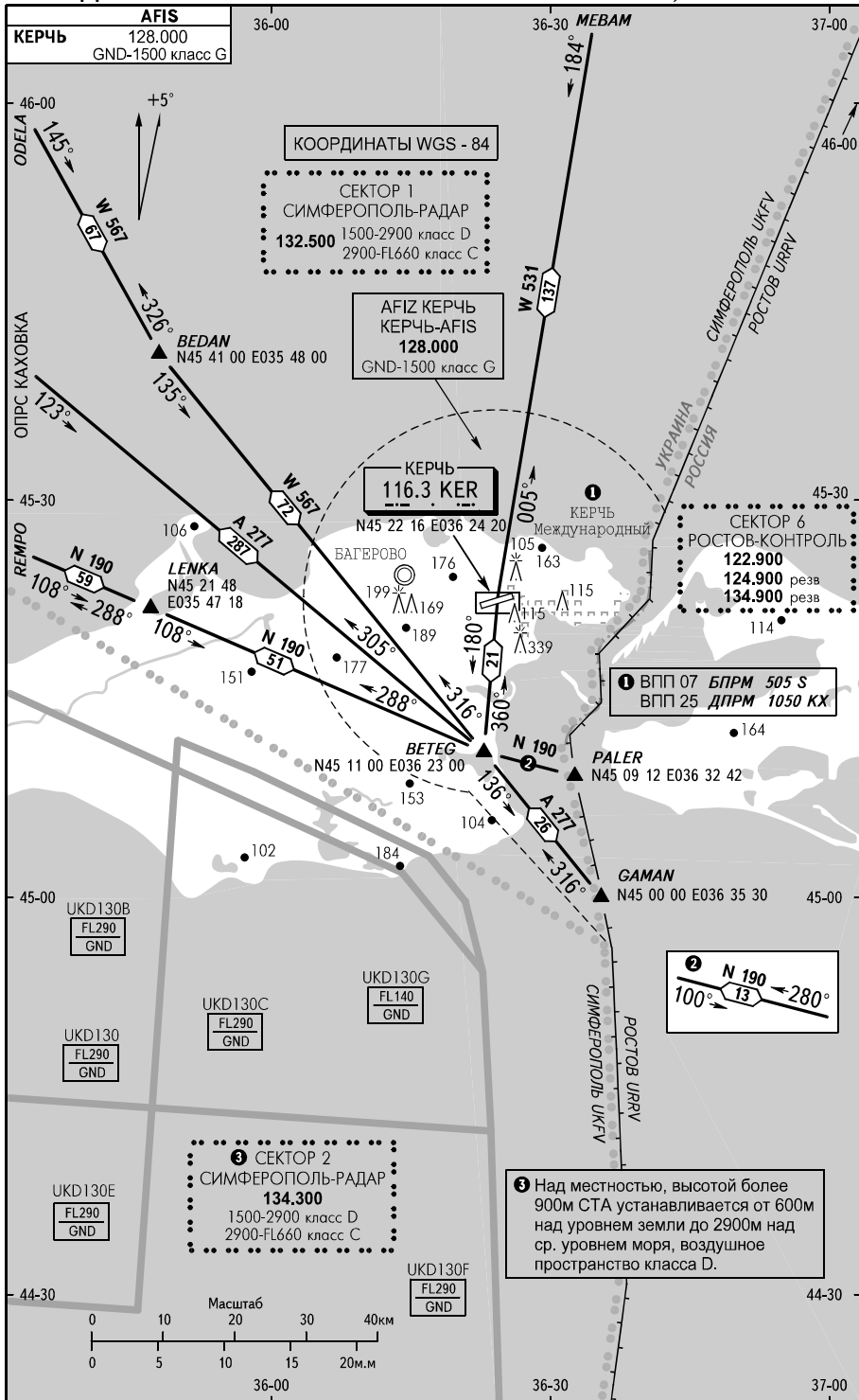
Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAF - МАРt 6832, мин/сек	2.44	2.17	1.57	1.42	1.31	1.22	1.15	1.08
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

РАЙОН АЭРОДРОМА

9 фев 12

A-1

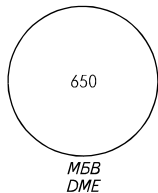
КЕРЧЬ, УКРАИНА



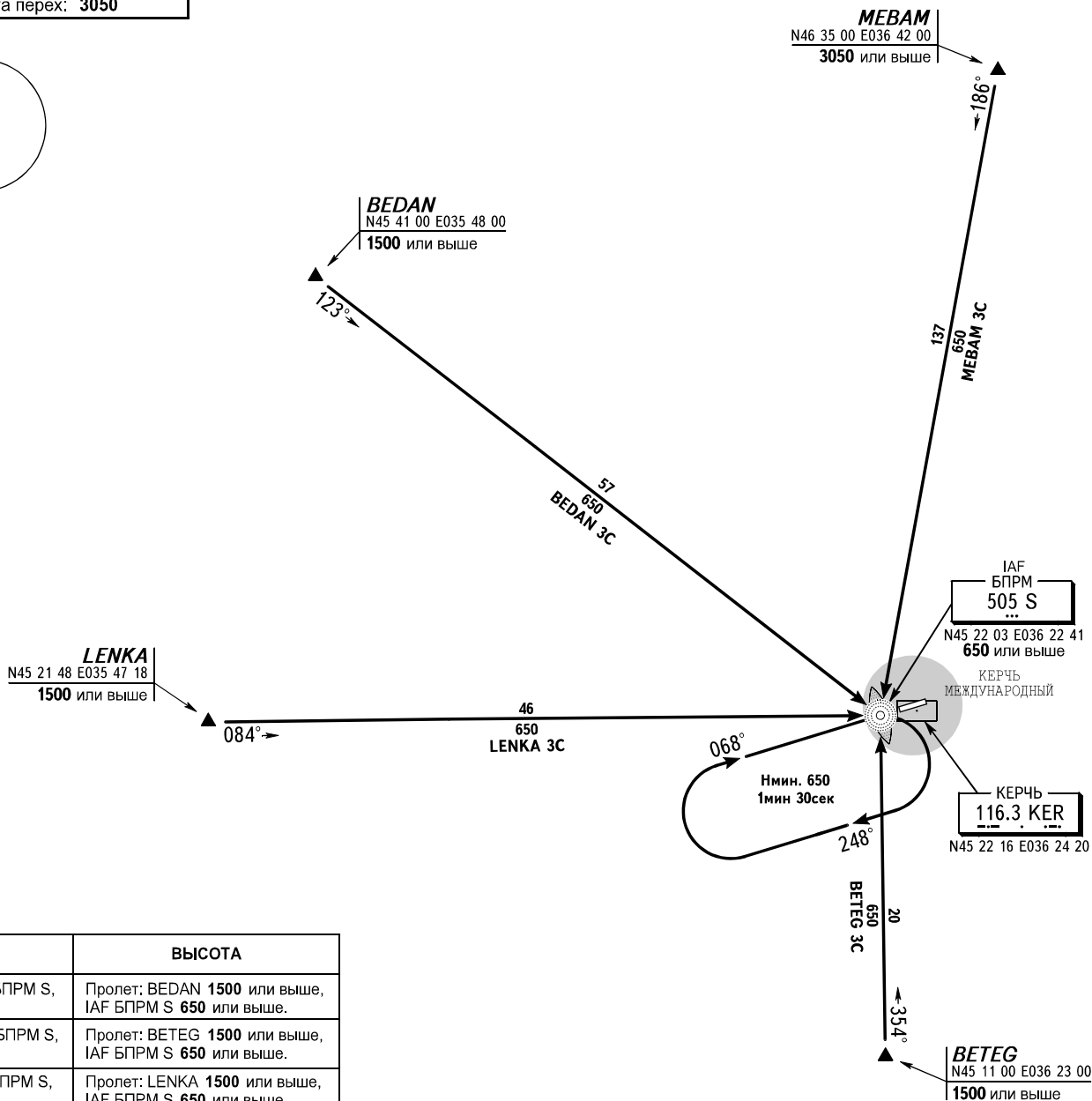
BEDAN ЗС, ВЕТЕГ ЗС,
LENKA ЗС, МЕВАМ ЗС

КЕРЧЬ AFIS **128.000**
GND-1500 класс G
Эшелон перех: по указ.
Высота перех: **3050**

+5°
НЕ В МАСШТАБЕ



КООРДИНАТЫ WGS - 84

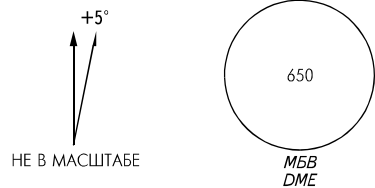


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEDAN ЗС	От BEDAN МПУ 123° на IAF БПРМ S, далее по схеме захода.	Пролет: BEDAN 1500 или выше, IAF БПРМ S 650 или выше.
ВЕТЕГ ЗС	От ВЕТЕГ МПУ 354° на IAF БПРМ S, далее по схеме захода.	Пролет: ВЕТЕГ 1500 или выше, IAF БПРМ S 650 или выше.
LENKA ЗС	От LENKA МПУ 084° на IAF БПРМ S, далее по схеме захода.	Пролет: LENKA 1500 или выше, IAF БПРМ S 650 или выше.
МЕВАМ ЗС	От МЕВАМ МПУ 186° на IAF БПРМ S, далее по схеме захода.	Пролет: МЕВАМ 3050 или выше, IAF БПРМ S 650 или выше.

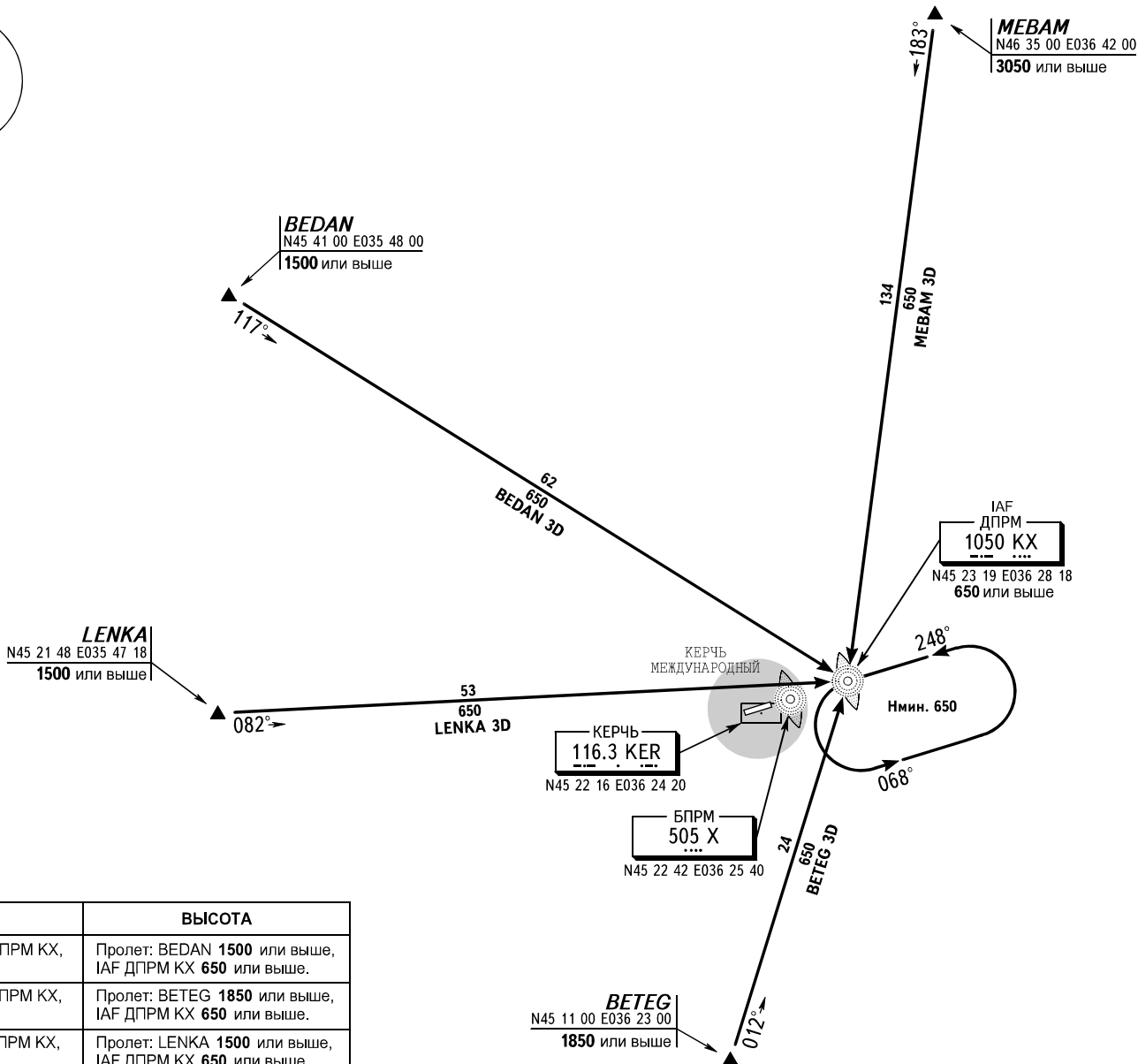
КЕРЧЬ AFIS **128.000**
GND-1500 класс G

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

BEDAN 3D, BETEG 3D,
LENKA 3D, МЕВАМ 3D



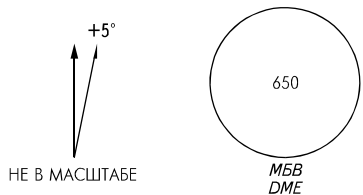
КОординАТЫ WGS - 84



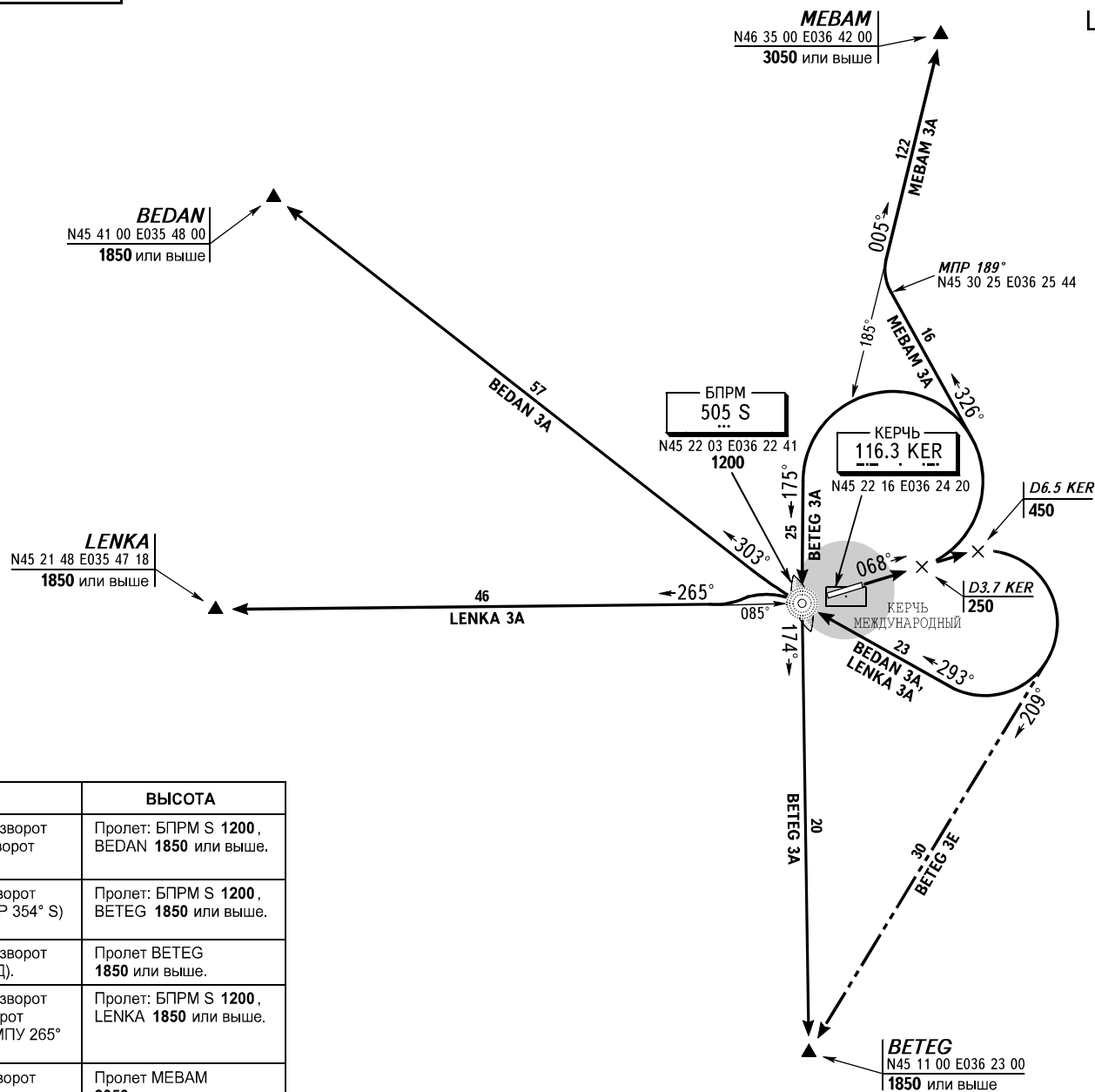
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEDAN 3D	От BEDAN МПУ 117° до IAF ДПРМ КХ, далее по схеме захода.	Пролет: BEDAN 1500 или выше, IAF ДПРМ КХ 650 или выше.
BETEG 3D	От BETEG МПУ 012° до IAF ДПРМ КХ, далее по схеме захода.	Пролет: BETEG 1850 или выше, IAF ДПРМ КХ 650 или выше.
LENKA 3D	От LENKA МПУ 082° до IAF ДПРМ КХ, далее по схеме захода.	Пролет: LENKA 1500 или выше, IAF ДПРМ КХ 650 или выше.
МЕВАМ 3D	От МЕВАМ МПУ 183° до IAF ДПРМ КХ, далее по схеме захода.	Пролет: МЕВАМ 3050 или выше, IAF ДПРМ КХ 650 или выше.

BEDAN 3A, BETEG 3A, BETEG 3E,
LENKA 3A, МЕВАМ 3A

КЕРЧЬ AFIS	128.000 GND-1500 класс G	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------	-----------------------------	--



КОординАТЫ WGS - 84

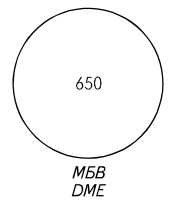
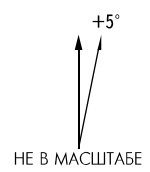


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEDAN 3A	С МПУ 068° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 293° на БПРМ S, ПРАВЫЙ разворот МПУ 303° (МПР 123° S) на BEDAN.	Пролет: БПРМ S 1200, BEDAN 1850 или выше.
BETEG 3A	С МПУ 068° набор 250, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 175° на БПРМ S, МПУ 174° (МПР 354° S) на BETEG.	Пролет: БПРМ S 1200, BETEG 1850 или выше.
BETEG 3E	С МПУ 068° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 209° на BETEG. (По согл. с ОВД).	Пролет BETEG 1850 или выше.
LENKA 3A	С МПУ 068° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 293° на БПРМ S, ЛЕВЫЙ разворот до МПР 085° S, ПРАВЫЙ разворот МПУ 265° на LENKA.	Пролет: БПРМ S 1200, LENKA 1850 или выше.
МЕВАМ 3A	С МПУ 068° набор 250, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 326° до МПР 189° S, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° (МПР 185° S) на МЕВАМ.	Пролет МЕВАМ 3050 или выше.

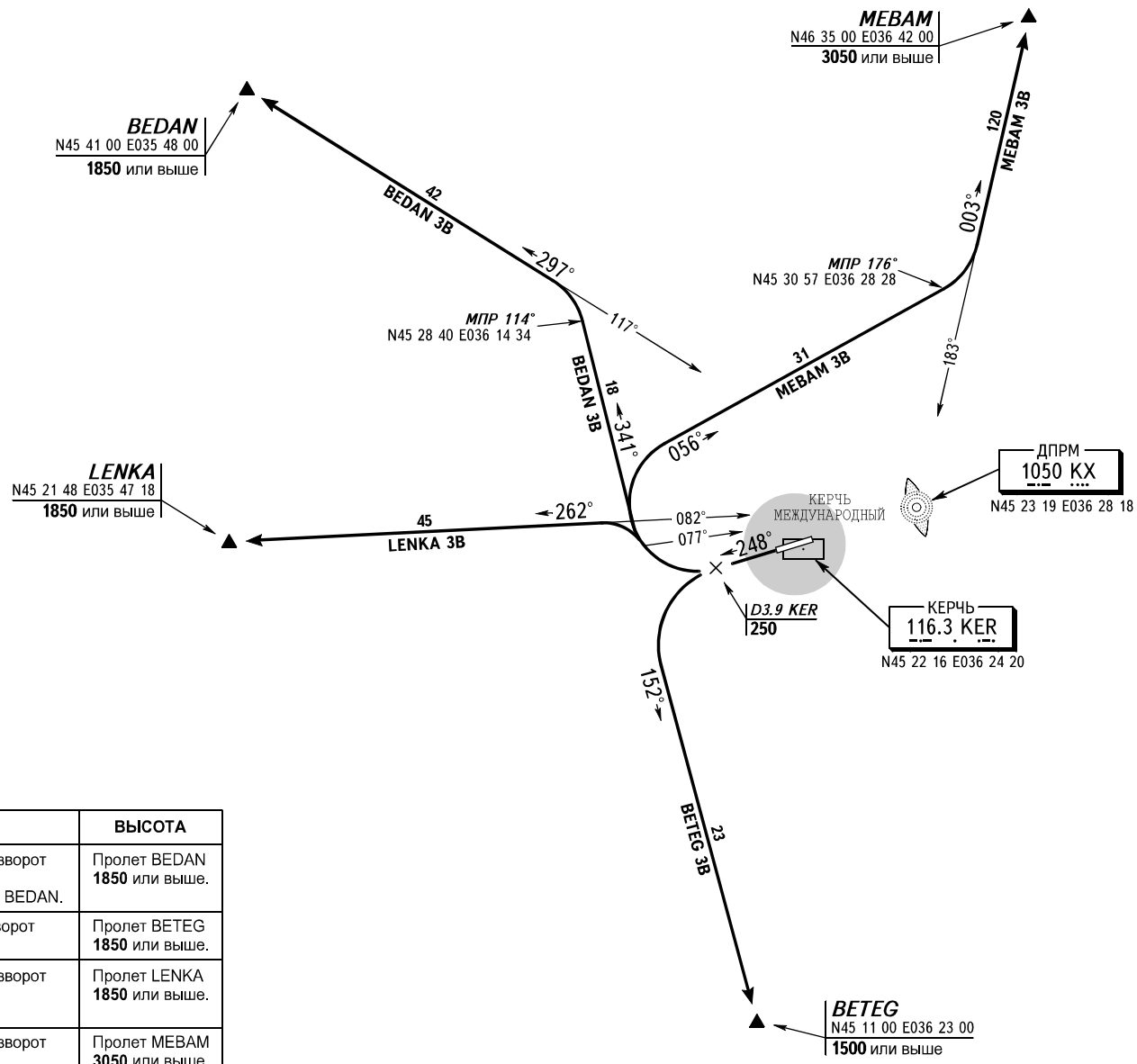
BEDAN 3В, ВЕТЕГ 3В,
LENKA 3В, МЕВАМ 3В

КЕРЧЬ AFIS **128.000**
GND-1500 класс G

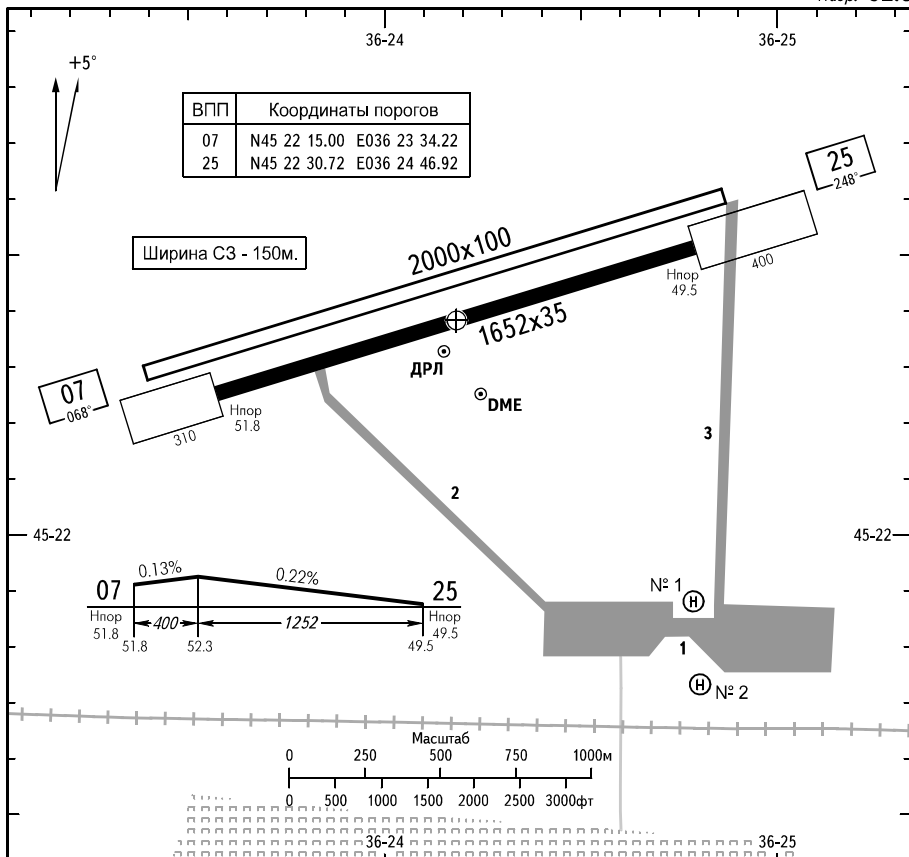
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**



КОординАТЫ WGS - 84



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEDAN 3В	С МПУ 248° набор 250 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 341° до МПР 114° КХ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 297°(МПР 117° КХ) на BEDAN.	Пролет BEDAN 1850 или выше.
ВЕТЕГ 3В	С МПУ 248° набор 250 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 152° на ВЕТЕГ.	Пролет ВЕТЕГ 1850 или выше.
LENKA 3В	С МПУ 248° набор 250 , ПРАВЫЙ разворот до МПР 077° КХ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 262°(МПР 082° КХ) на LENKA.	Пролет LENKA 1850 или выше.
МЕВАМ 3В	С МПУ 248° набор 250 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 056° до МПР 176° КХ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 003°(МПР 183° КХ) на МЕВАМ.	Пролет МЕВАМ 3050 или выше.



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
07		1650	2050	1650	1650
25		1650	1960	1650	1650
07	ГВП				
25					

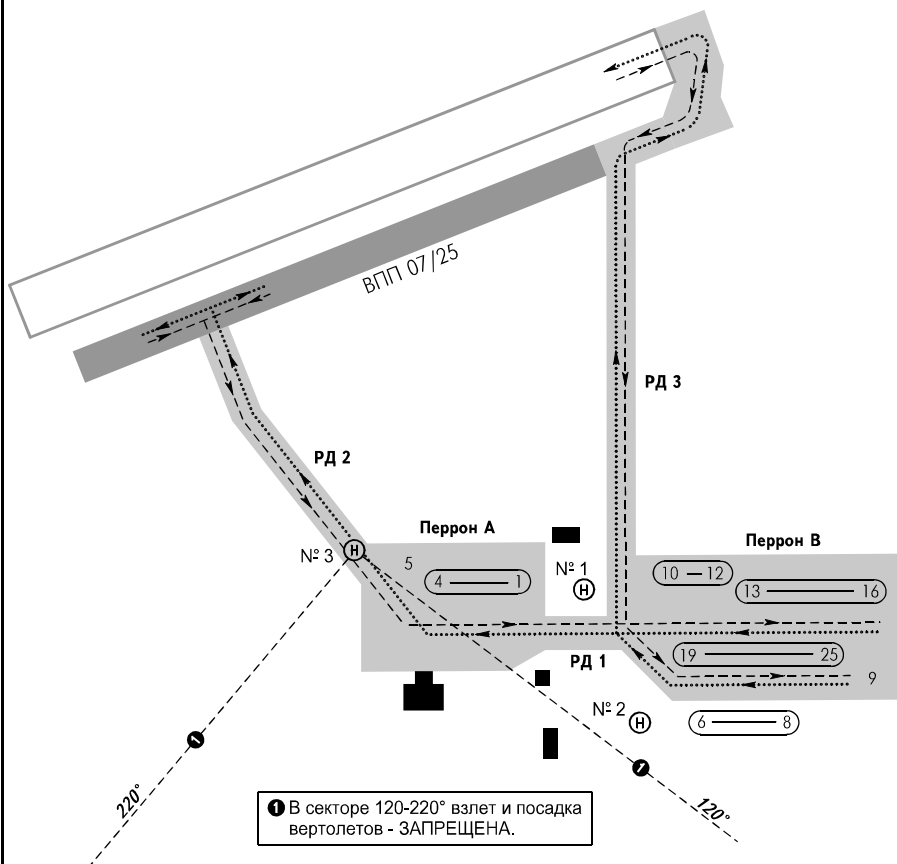
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА							
Кат. ВС	ВПП 07			ВПП 25			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	Без огней оси ВПП
A	б/о		300	б/о		300	
B			500			500	
C							
D	Не опубликовано			Не опубликовано			

+5°



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асфальт	PCN 22.5 / F / C / Y / T	18м
2	бетон	PCN 8 / R / B / X / T	16м
3	грунт		34м



❶ В секторе 120-220° взлет и посадка вертолетов - ЗАПРЕЩЕНА.

Перрон	Покрытие	Грузонапряженность
А	бетон	PCN 11 / R / B / X / T
В	асфальт	PCN 22.5 / F / C / Y / T

МС 1-8, 10-12, 19-25	Ан-24
МС 9, 13-16, 21	Л-410
НН№1, НН№2	вертолеты

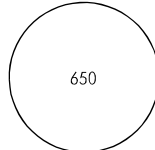
КЕРЧЬ AFIS **128.000**
GND-1500 класс G

КЕРЧЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОПРС ВПП 07

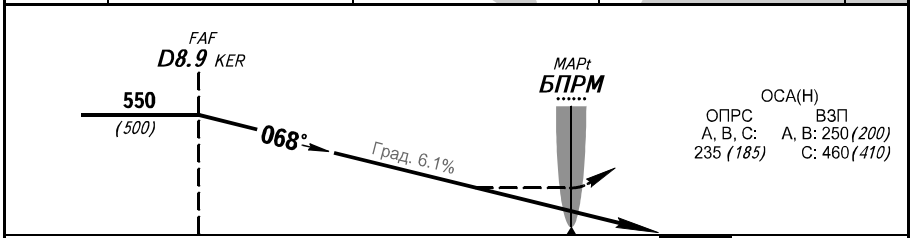
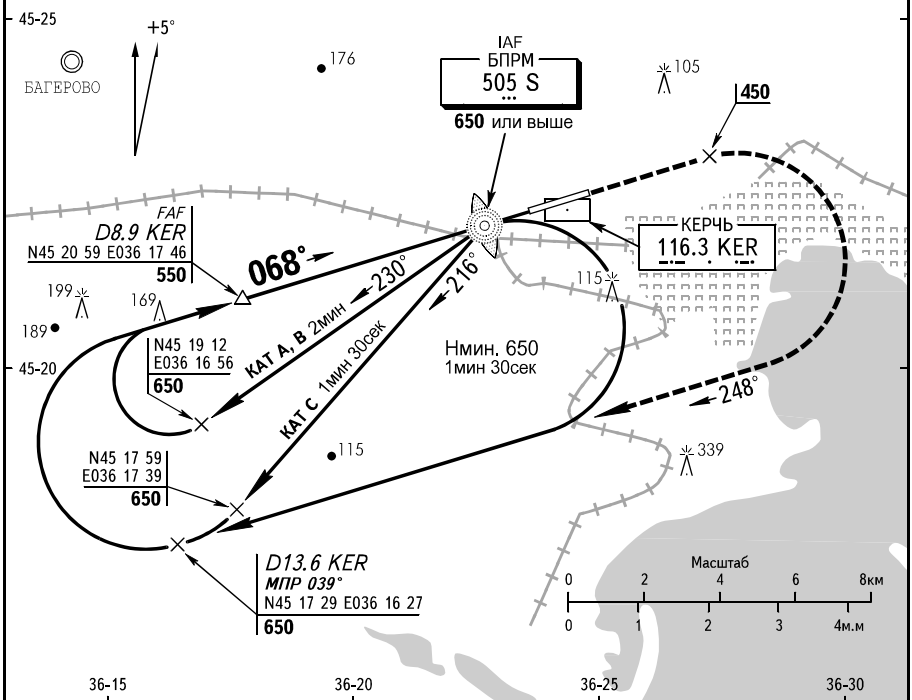
БПРМ **505 S**



МБВ ДМЕ

Наэр. **52.3** Нпор. **51.8**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 450 (400) на МПУ 068°, ПРАВЫЙ разворот с набором 650 (600) на МПУ 248°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 07		ВЗП				
	ОПРС		Нмс	Нпо	Двид		
A	200x3000		200	250	3000		
B	250x5000		410	510	5000		
C	Не опубликовано		Не опубликовано				
D	Не опубликовано		Не опубликовано				
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300
FAF - MAPt, мин:сек		6:17	2:41	1:55	1:41	1:30	1:21
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.5	3.1	3.6	4.1	4.6	5.1

КЕРЧЬ AFIS **128.000**
GND-1500 класс G

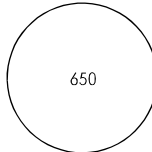
КЕРЧЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 25

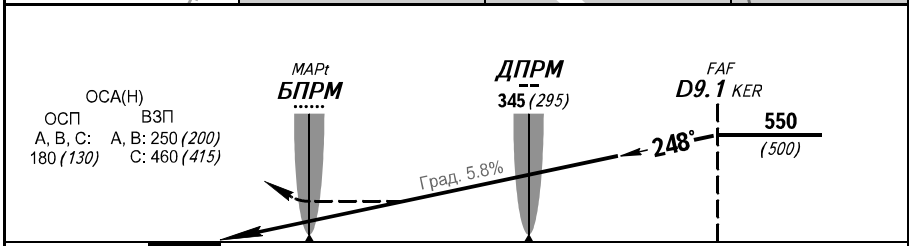
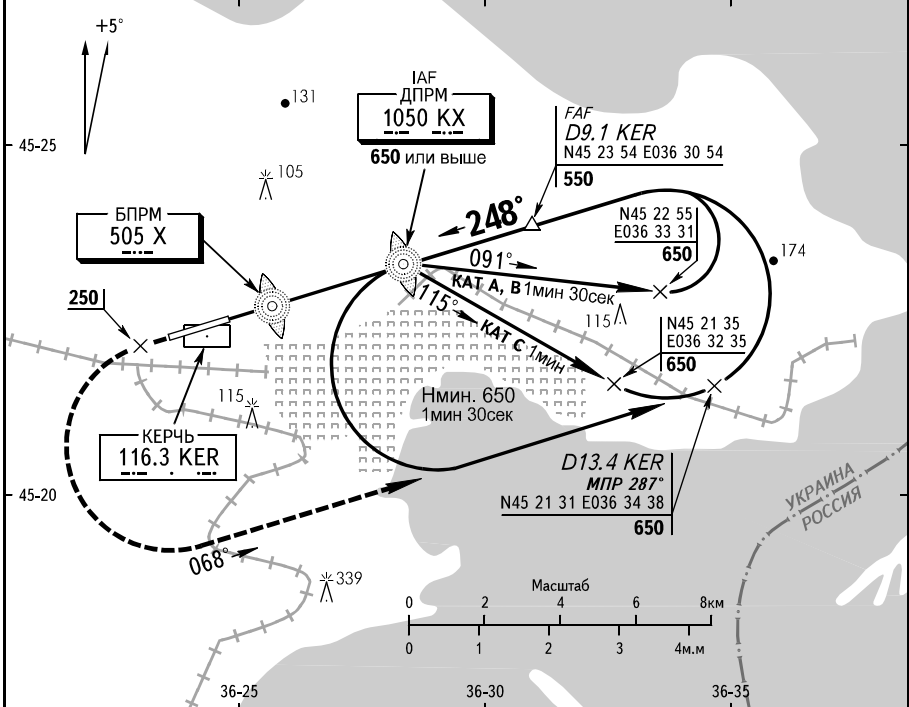
ДПРМ **1050 КХ**

Наэр. **52.3** Нпор. **49.5**



МБВ DME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: гПА (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



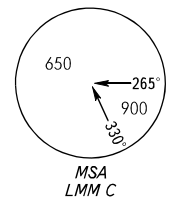
уход на второй круг: Набор 250 (400) на МПУ 248°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 650 (600) на МПУ 068°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 25		ВЗП				
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид		
A	130x3000		200	250	3000		
B			420	520	5000		
C			Не опубликовано				
D	Не опубликовано		Не опубликовано				
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300
FAF - МАРt, мин.сек		2.52	2.24	2.03	1.48	1.36	1.26
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.4	2.9	3.4	3.9	4.4	4.9

KEDUB 3R, KO 3M, KO 3N,
SL 5T, SL 5U

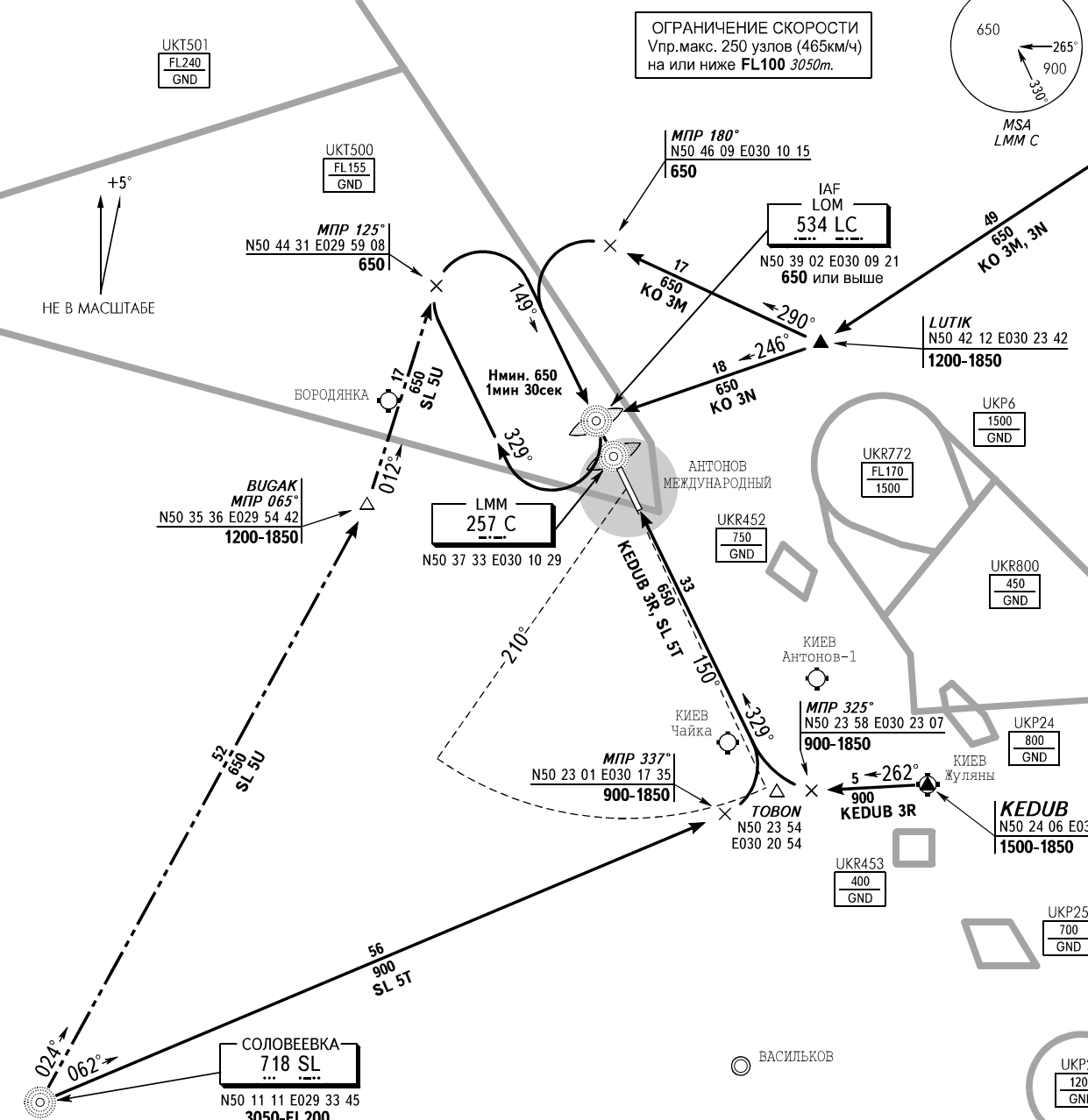
АНТОНОВ Twr **118.150**
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Vпр. макс. 250 узлов (465км/ч)
на или ниже **FL100 3050m.**



КОШАНЫ
490 KO
N50 56 47 E030 58 40
2150 или выше

STAR	ROUTING	ALTITUDE
KEDUB 3R	От KEDUB МПУ 262° до г.т. N50 23 58 E030 23 07 (МПР 325° LC), ПРАВЫЙ разворот МПУ 329° до IAF LOM LC, далее по схеме захода.	Пролет: KEDUB 1500-1850 , г.т. N50 23 58 E030 23 07 900-1850 , IAF LOM LC 650 или выше.
SL 5T	От NDB SL МПУ 062° до г.т. N50 23 01 E030 17 35 (МПР 337° LC), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° до IAF LOM LC, далее по схеме захода.	Пролет: NDB SL 3050-FL200 , г.т. N50 23 01 E030 17 35 900-1850 , IAF LOM LC 650 или выше.
KO 3M	От NDB KO МПУ 232° до ЛУТИК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 290° на г.т. N50 46 09 E030 10 15 (МПР 180° LC), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 149° до IAF LOM LC, далее по схеме захода.	Пролет: NDB KO 2150 или выше, ЛУТИК 1200-1850 , г.т. N50 46 09 E030 10 15 650 , IAF LOM LC 650 .
KO 3N	От NDB KO МПУ 232° до ЛУТИК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 246° до IAF LOM LC, далее по схеме захода.	Пролет: NDB KO 2150 или выше, ЛУТИК 1200-1850 , IAF LOM LC 650 или выше.
SL 5U	От NDB SL МПУ 024° до BUGAK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 012° до г.т. N50 44 31 E029 59 08 (МПР 125° LC), ПРАВЫЙ разворот МПУ 149° до IAF LOM LC, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: NDB SL 3050-FL200 , BUGAK 1200-1850 , г.т. N50 44 31 E029 59 08 650 , IAF LOM LC 650 .

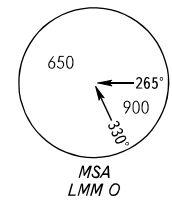


В секторе 150°-210° на удалении 25км от ARP АД АНТОНОВ (Международный) в период полетов на АД ЧАЙКА все полеты выше **500** над уровнем Ад - по указанию ОВД.

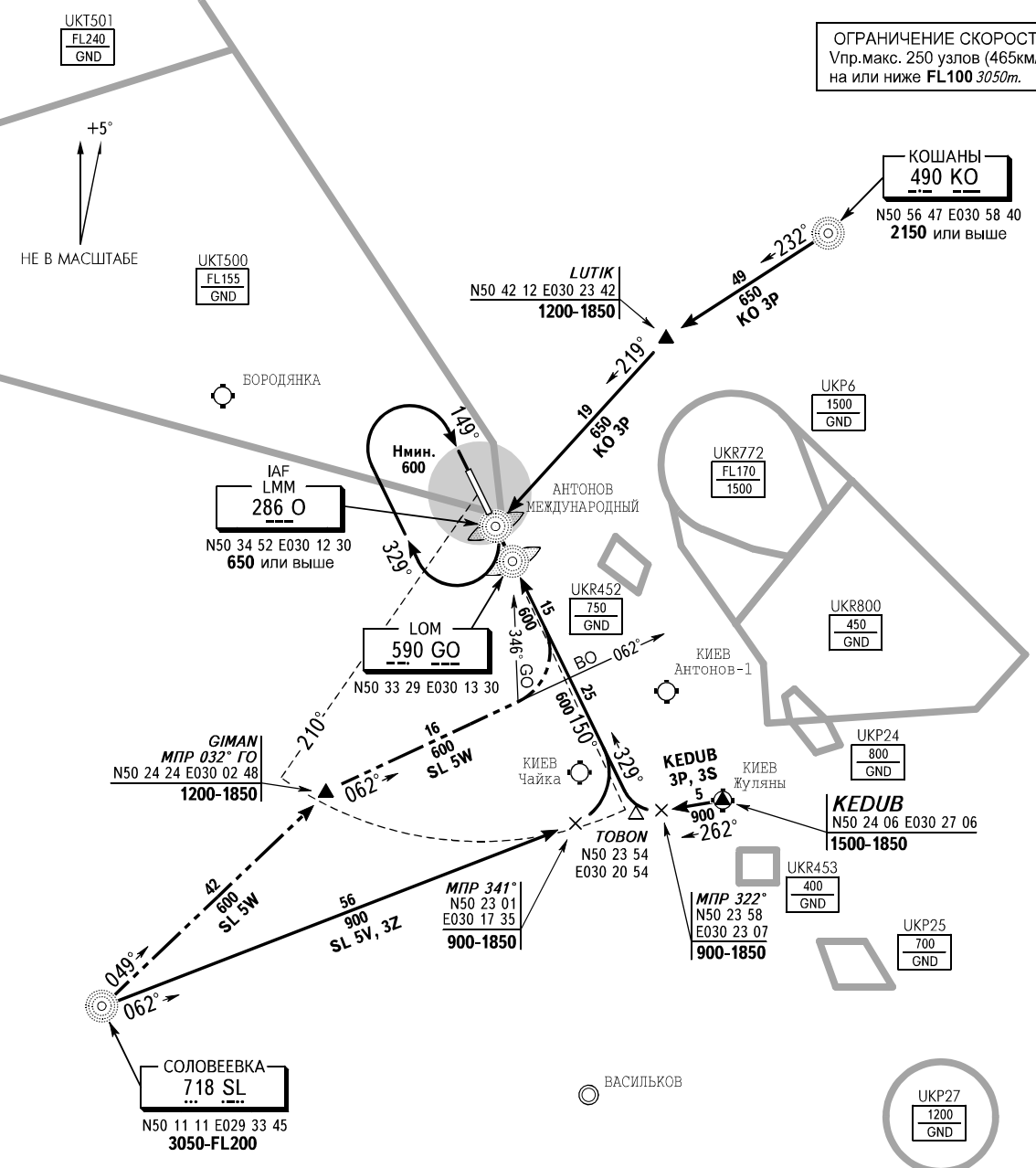
KEDUB 3P, KEDUB 3S, KO 3P,
SL 5V, SL 5W, SL 3Z

АНТОНОВ Twr **118.150**
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, футы
Расстояния - км

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Vпр. макс. 250 узлов (465км/ч)
на или ниже **FL100 3050m.**



В секторе 150°-210° на удалении 25км от ARP АД АНТОНОВ (Международный) в период полетов на АД ЧАЙКА все полеты выше **500** над уровнем АД - по указанию ОВД.

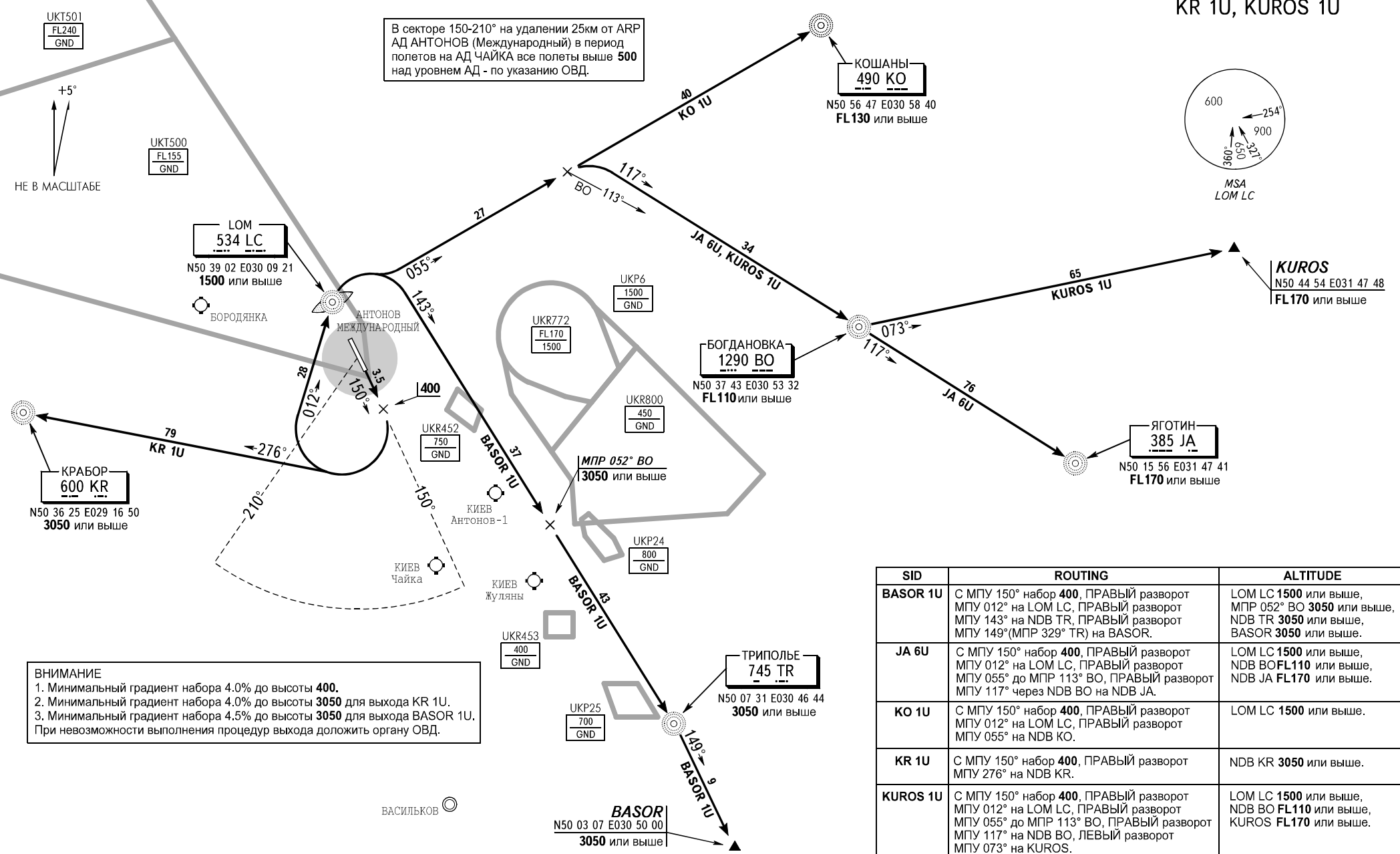


STAR	ROUTING	ALTITUDE
KEDUB 3P	От KEDUB МПУ 262° до г.т. N50 23 58 E030 23 07 (МПП 322° GO), ПРАВЫЙ разворот МПУ 329° до IAF LMM O, далее по схеме захода.	Пролет: KEDUB 1500-1850 , г.т. N50 23 58 E030 23 07 900-1850 , IAF LMM O 650 или выше.
KEDUB 3S	От KEDUB МПУ 262° до г.т. N50 23 58 E030 23 07 (МПП 322° GO), ПРАВЫЙ разворот МПУ 329°, далее по схеме захода.	Пролет: KEDUB 1500-1850 , г.т. N50 23 58 E030 23 07 900-1850 .
SL 5V	От NDB SL МПУ 062° до г.т. N50 23 01 E030 17 35 (МПП 341° GO), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° до IAF LMM O, далее по схеме захода.	Пролет: NDB SL 3050-FL200 , г.т. N50 23 01 E030 17 35 900-1850 , IAF LMM O 650 или выше.
KO 3P	От NDB KO МПУ 232° до LUTIK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 219° до IAF LMM O, далее по схеме захода.	Пролет: NDB KO 2150 или выше, LUTIK 1200-1850 , IAF LMM O 650 или выше.
SL 5W	От NDB SL МПУ 062° (МПП 062° BO) до МПП 346° GO, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° до IAF LMM O, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: NDB SL 3050-FL200 , GIMAN 1200-1850 , IAF LMM O 650 или выше.
SL 3Z	От NDB SL МПУ 062° до г.т. N50 23 01 E030 17 35 (МПП 341° GO), далее по схеме захода.	Пролет: NDB SL 3050-FL200 , г.т. N50 23 01 E030 17 35 900-1850 .

АНТОНОВ Twr **118.150**
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, футы
Расстояния - км

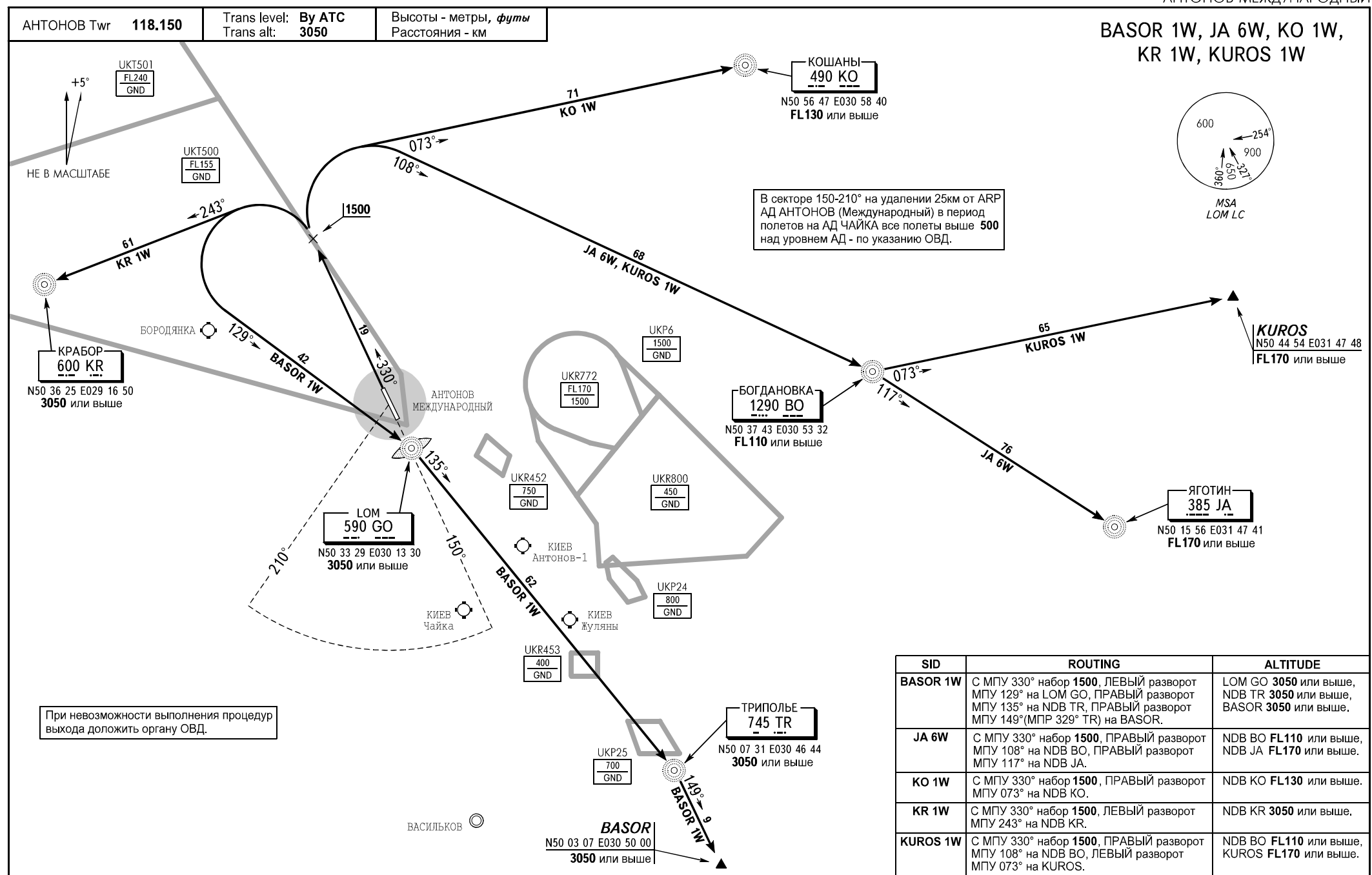
**BASOR 1U, JA 6U, KO 1U,
KR 1U, KUROS 1U**

В секторе 150-210° на удалении 25км от ARP АД АНТОНОВ (Международный) в период полетов на АД ЧАЙКА все полеты выше **500** над уровнем АД - по указанию ОВД.



ВНИМАНИЕ
1. Минимальный градиент набора 4.0% до высоты **400**.
2. Минимальный градиент набора 4.0% до высоты **3050** для выхода KR 1U.
3. Минимальный градиент набора 4.5% до высоты **3050** для выхода BASOR 1U.
При невозможности выполнения процедур выхода доложить органу ОВД.

SID	ROUTING	ALTITUDE
BASOR 1U	С МПУ 150° набор 400 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 012° на LOM LC, ПРАВЫЙ разворот МПУ 143° на NDB TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 149°(МПР 329° TR) на BASOR.	LOM LC 1500 или выше, МПР 052° BO 3050 или выше, NDB TR 3050 или выше, BASOR 3050 или выше.
JA 6U	С МПУ 150° набор 400 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 012° на LOM LC, ПРАВЫЙ разворот МПУ 055° до МПР 113° BO, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° через NDB BO на NDB JA.	LOM LC 1500 или выше, NDB BO FL 110 или выше, NDB JA FL 170 или выше.
KO 1U	С МПУ 150° набор 400 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 012° на LOM LC, ПРАВЫЙ разворот МПУ 055° на NDB KO.	LOM LC 1500 или выше.
KR 1U	С МПУ 150° набор 400 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 276° на NDB KR.	NDB KR 3050 или выше.
KUROS 1U	С МПУ 150° набор 400 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 012° на LOM LC, ПРАВЫЙ разворот МПУ 055° до МПР 113° BO, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° на NDB BO, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 073° на KUROS.	LOM LC 1500 или выше, NDB BO FL 110 или выше, KUROS FL 170 или выше.



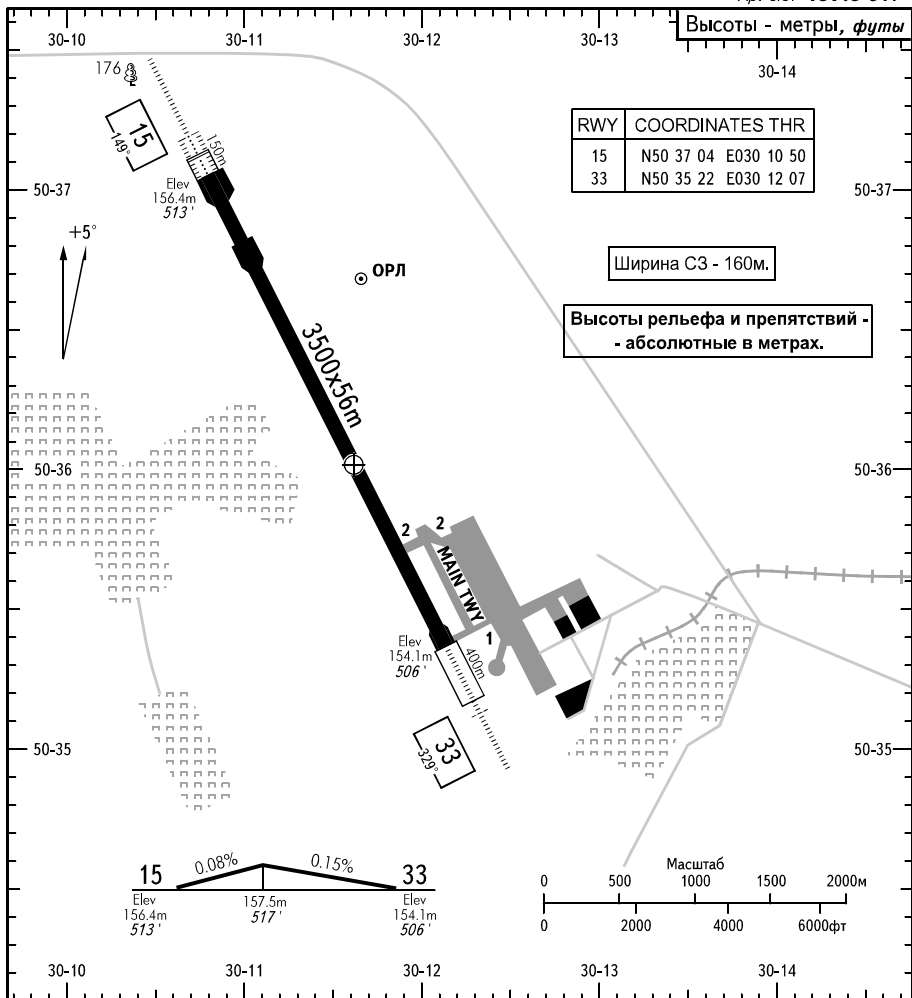
АНТОНОВ Twr 118.150

КИЕВ, УКРАИНА

ARP:
N50 36 01 E030 11 37

АНТОНОВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

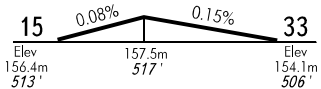
Apt elev 157.5 517'



RWY	COORDINATES THR
15	N50 37 04 E030 10 50
33	N50 35 22 E030 12 07

Ширина СЗ - 160м.

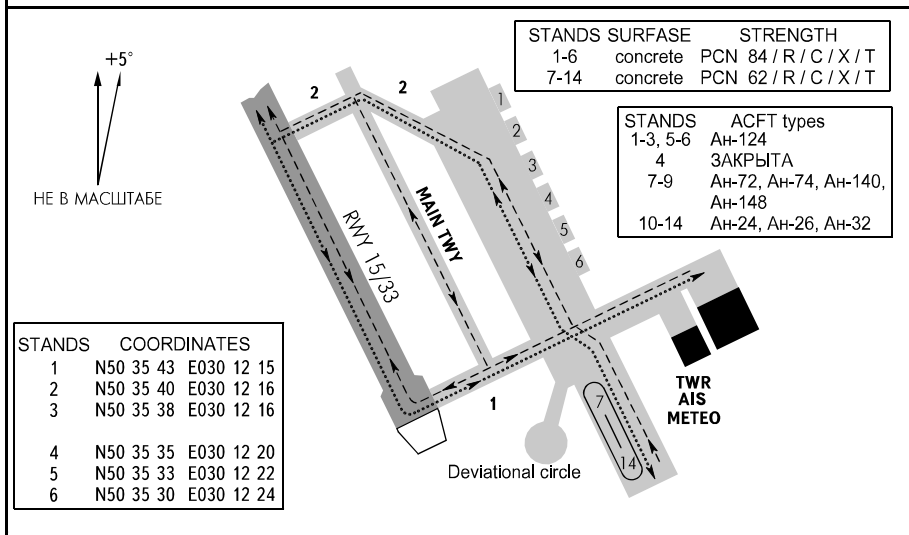
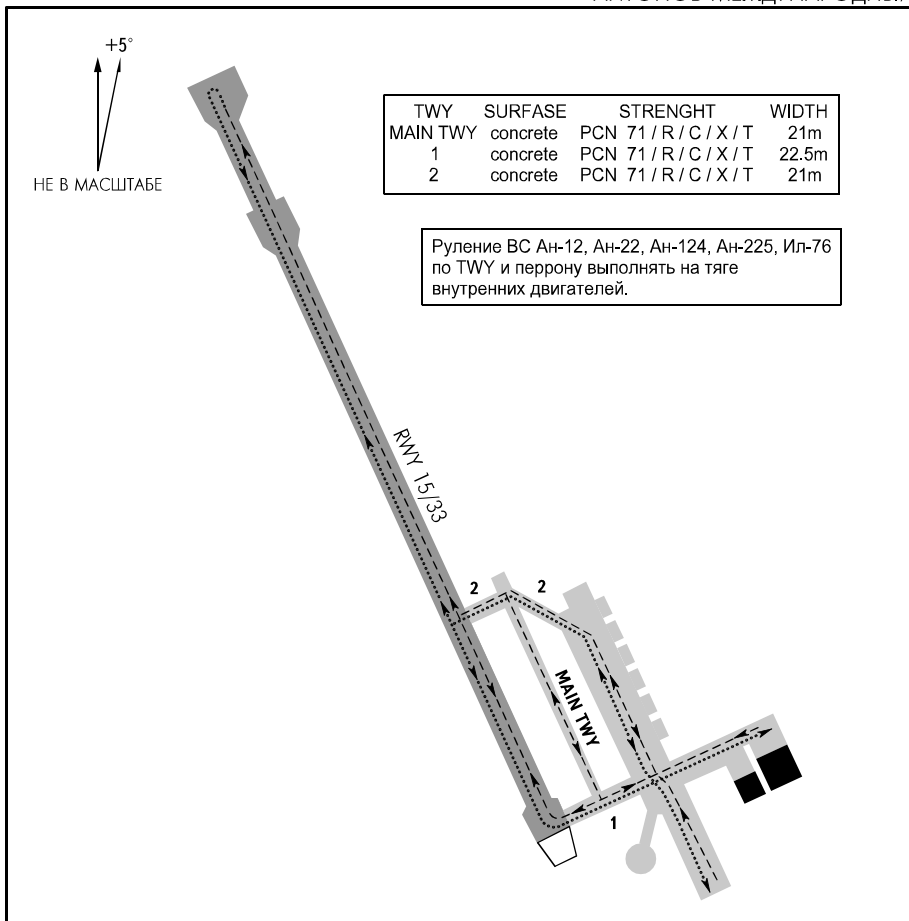
Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.



RWY	AERODROME LIGHTING				USABLE DISTANCES			
					TORA	TODA	ASDA	LDA
15	HIRL (60m)	CL (30m)	HIALS TDZ	RVR	3500m	3900m	3500m	3500m
33	HIRL (60m)	CL (30m)	HIALS PAPI-L (3'00')	RVR	3500m	3650m	3500m	3500m

TAKE-OFF MINIMA

RWY 15/33						
ACFT CAT	LVP in operation			RL	RCLM day	NIL day
	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL			
A, B	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C	150m	200m	250m			
D	200m	250m	300m			



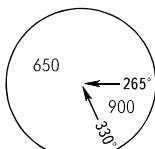
АНТОНОВ Twr 118.150

КИЕВ, УКРАИНА

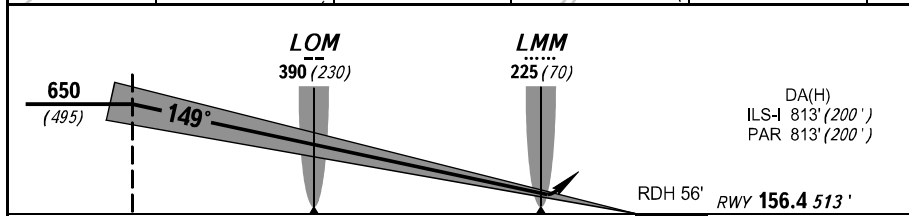
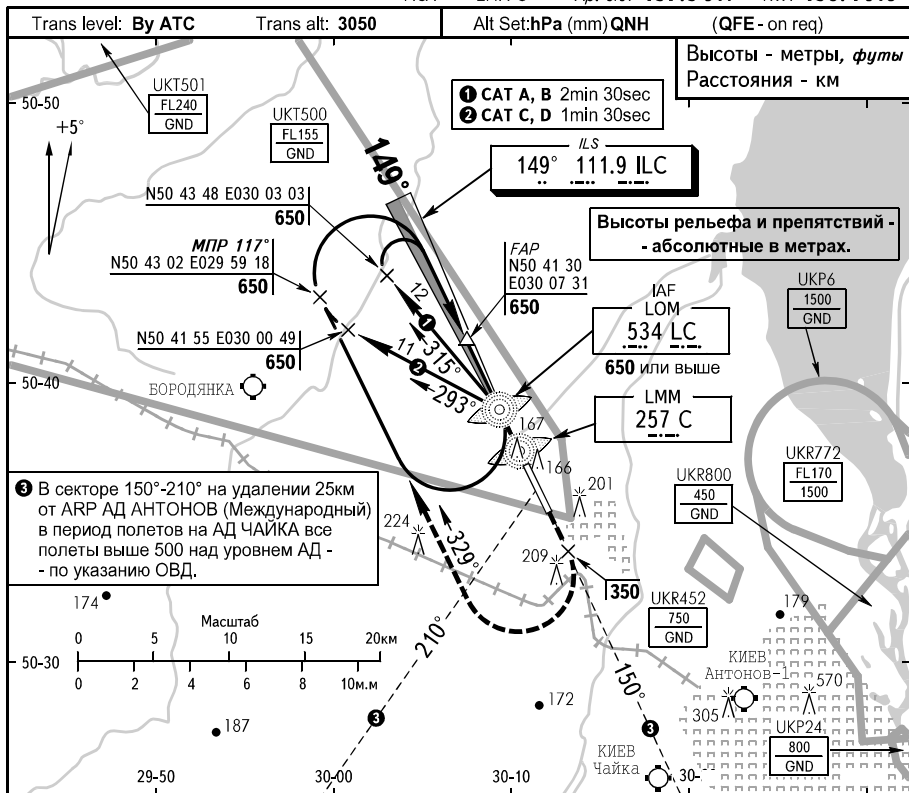
АНТОНОВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS, PAR RWY 15

LOC 111.9 ILC



MSA LMM C Apt elev 157.5 517' RWY 156.4 513'



уход на второй круг: Набор 350 (195), ПРАВЫЙ разворот с набором 650 (495) на МПУ 329°, далее по схеме захода.

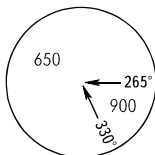
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 15						CIRCLE-TO-LAND		
	ILS			PAR			MDH	CEIL	VIS
	DH	ALS out	ALS out	DH	ALS out	ALS out			
A	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	60m	VIS 800m	VIS 1200m	140m	190m	1600m
B				150m			200m	1600m	
C				190m			290m	2400m	
D				210m			310m	3600m	
W km/h			150	200	250	300			
ILS GS 3°00'			2.2	2.9	3.6	4.4			

АНТОНОВ Twr 118.150

КИЕВ, УКРАИНА

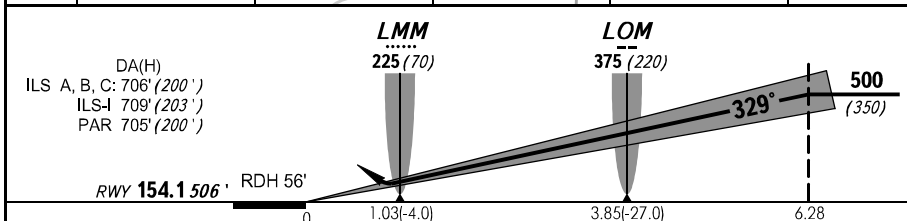
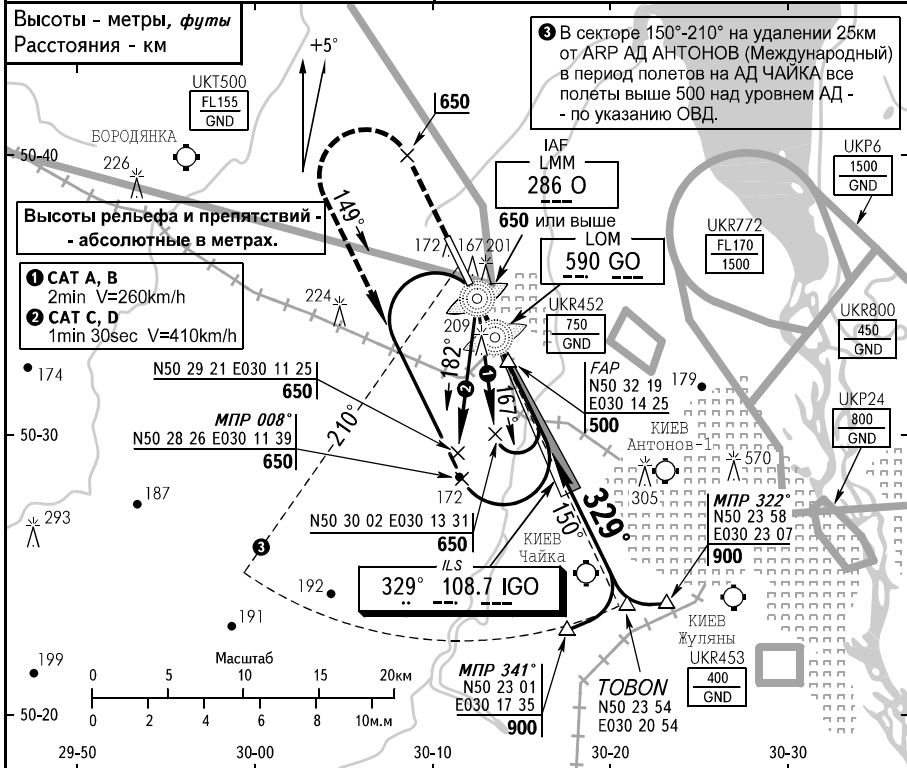
АНТОНОВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ILS, PAR RWY 33

LOC 108.7 IGO



MSA LMM O Apt elev 157.5 517' RWY 154.1 506'

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: **hPa(mm) QNH** (QFE - on req)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 650 (500), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 149°, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 33						CIRCLE-TO-LAND		
	ILS			PAR			MDH	CEIL	VIS
	DH	ALS out		DH	ALS out				
A				60m	VIS 800m	VIS 1200m	140m	190m	1600m
B	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	80m	VIS 1200m	VIS 1400m	150m	200m	1600m
C							190m	290m	2400m
D	65m						210m	310m	3600m

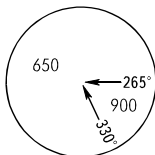
АНТОНОВ Twr 118.150

КИЕВ, УКРАИНА

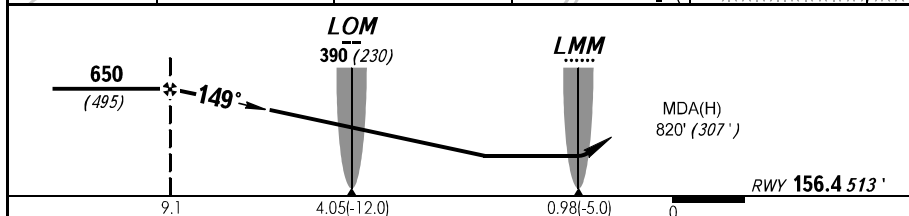
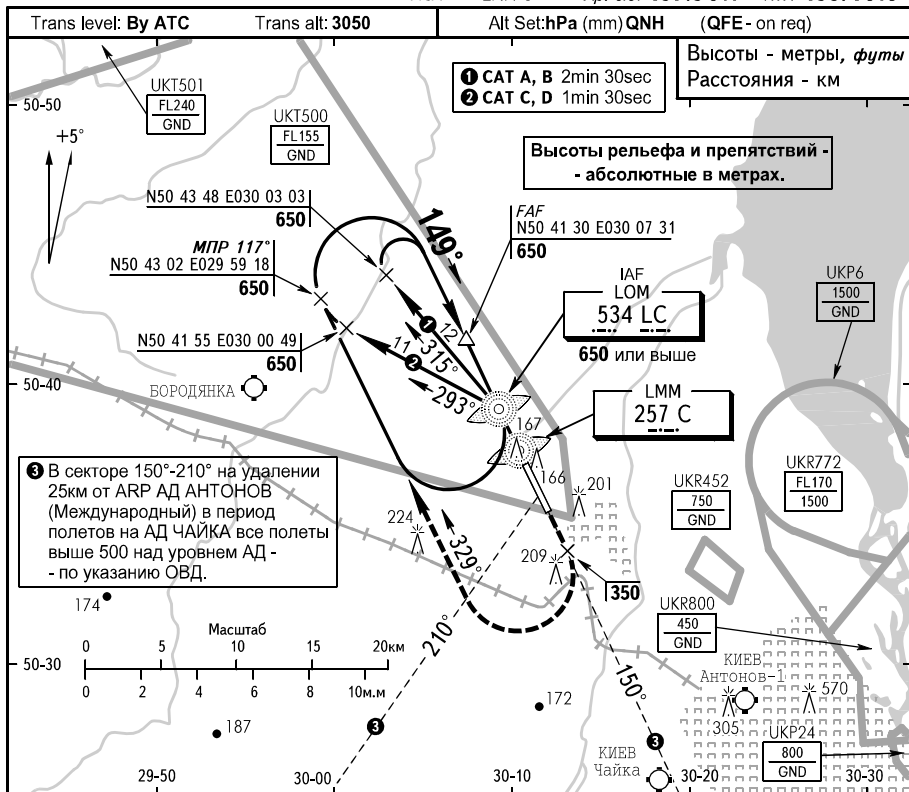
АНТОНОВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

NDB RWY 15

LOM 534 LC



MSA LMM C Apt elev 157.5 517' RWY 156.4 513'



уход на второй круг: Набор 350 (195), ПРАВЫЙ разворот с набором 650 (495) на МПУ 329°, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 15				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A	95m	VIS 800m		VIS 1600m	140m	190m	1600m
B					150m	200m	1600m
C					190m	290m	2400m
D					210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

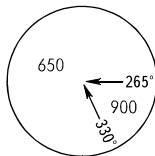
АНТОНОВ Twr 118.150

КИЕВ, УКРАИНА

АНТОНОВ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

2 NDB RWY 33

LOM 590 GO



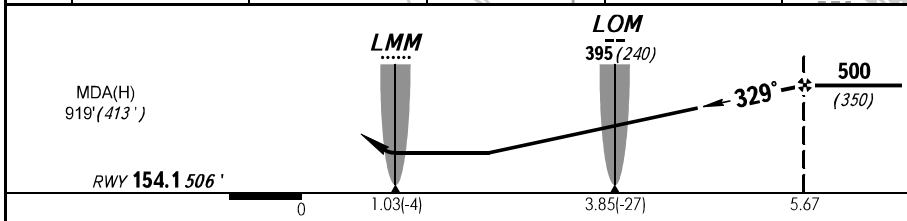
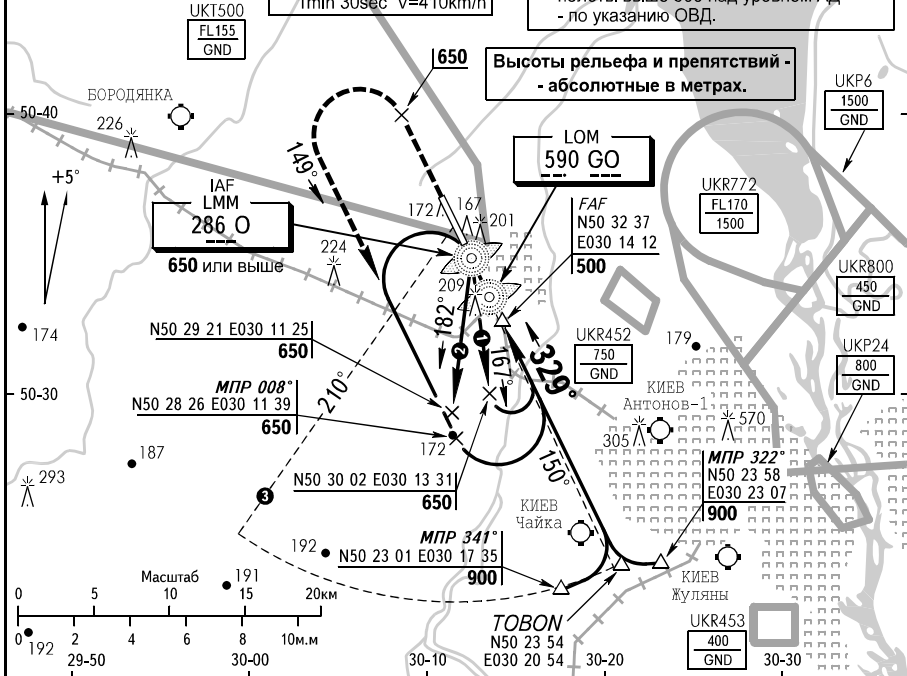
MSA LMM O Apt elev 157.5 517' RWY 154.1 506'

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: **hPa(mm)QNH** (QFE - on req)

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

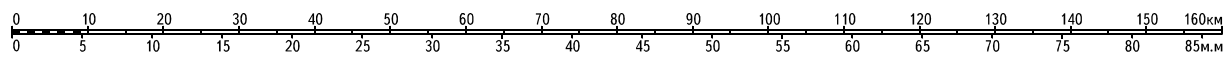
- 1 CAT A, B
2min V=260km/h
- 2 CAT C, D
1min 30sec V=410km/h

3 В секторе 150°-210° на удалении 25км от ARP АД АНТОНОВ (Международный) в период полетов на АД ЧАЙКА все полеты выше 500 над уровнем АД - по указанию ОВД.

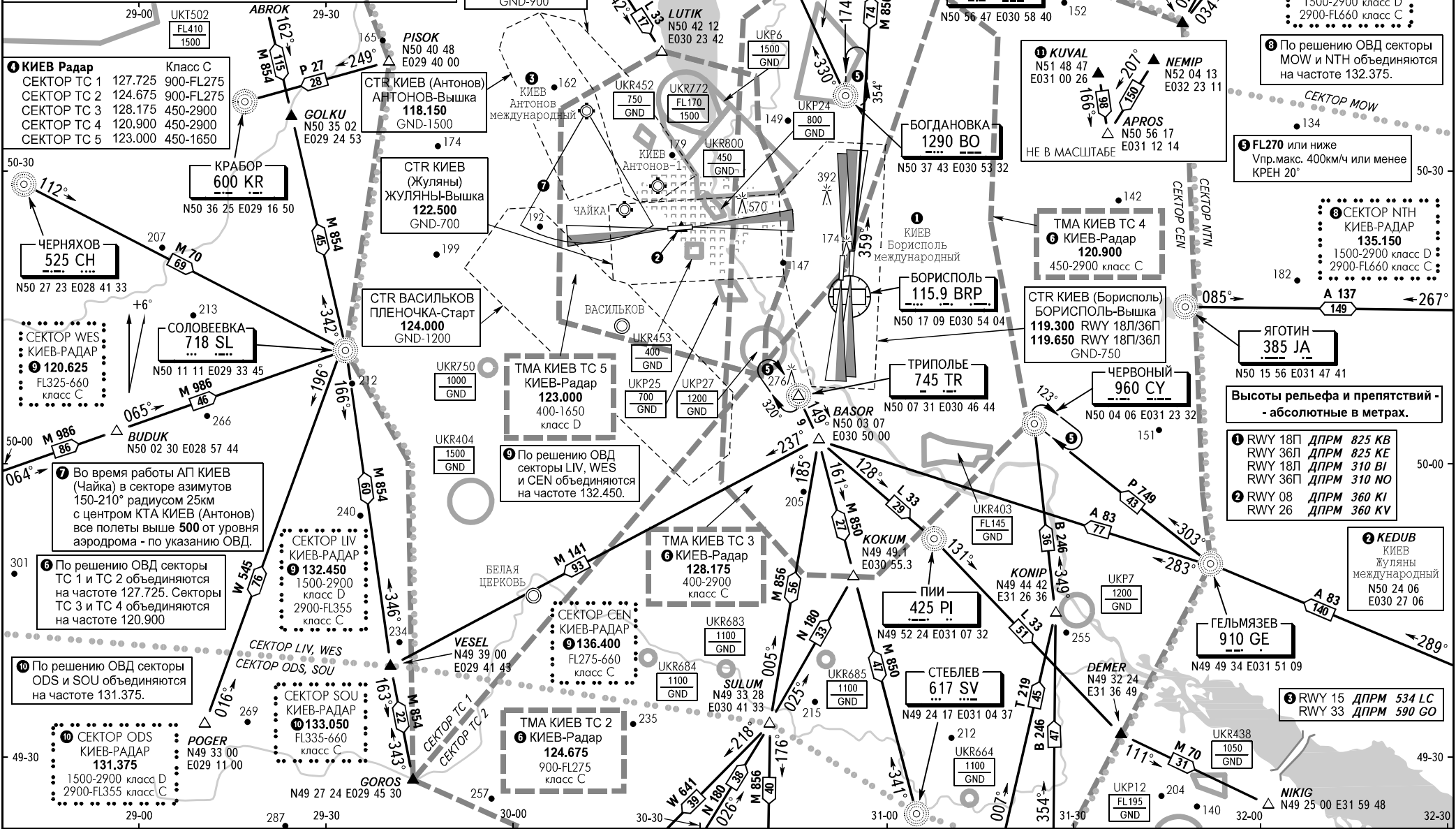


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 650 (500), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 149°, далее по схеме захода.

ACFT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 33				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS
A	130m	ALS out			140m	190m	1600m
B					150m	200m	1600m
C					190m	290m	2400m
D					210m	310m	3600m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							



АТИС	Радар	Вышка	Транзит
КИЕВ			
ЖУЛЯНЫ	126.800 рус 127.475 анг	122.500	
БОРИСПОЛЬ	Вылет 125.950 анг 119.425 рус Прибытие 126.700 анг 134.250 рус	119.300 (18Л/36П) 119.650 (18П/36Л)	131.775



Высоты - метры, футы
Расстояния - км

3 СЕКТОР MOW
КИЕВ-РАДАР
132.375
1500-2900 класс D
2900-FL660 класс C

4 По решению ОВД секторы MOW и NTH объединяются на частоте 132.375.

5 FL270 или ниже
Впр. макс. 400км/ч или менее
КРЕН 20°

8 СЕКТОР NTH
КИЕВ-РАДАР
135.150
1500-2900 класс D
2900-FL660 класс C

1 RWY 18П ДПРМ 825 KB
RWY 36Л ДПРМ 825 KE
RWY 18Л ДПРМ 310 VI
RWY 36П ДПРМ 310 NO

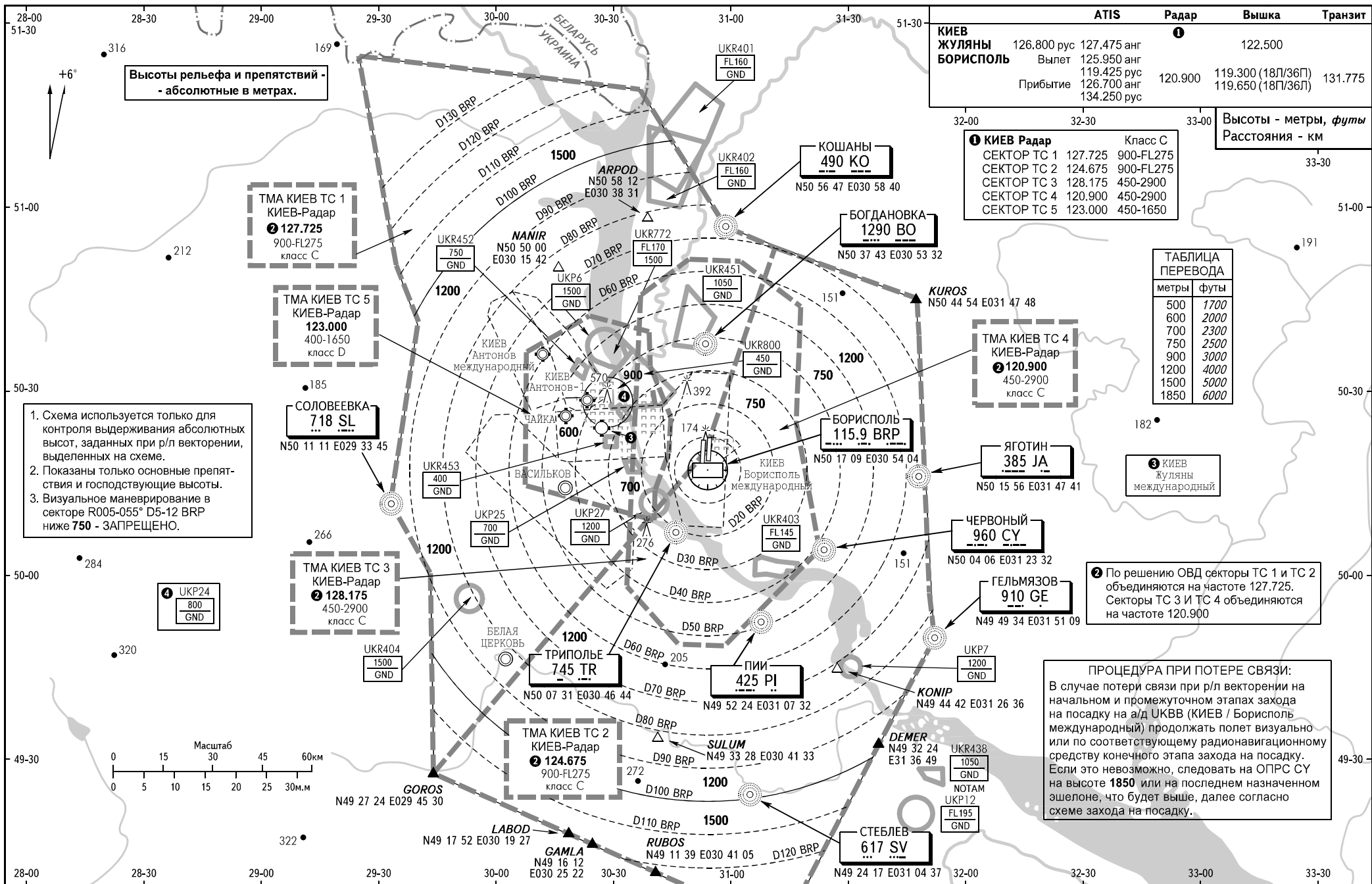
2 KEDUB
КИЕВ
Жуляны
международный
N50 24 06
E030 27 06

3 RWY 15 ДПРМ 534 LC
RWY 33 ДПРМ 590 GO

10 СЕКТОР ODS
КИЕВ-РАДАР
131.375
1500-2900 класс D
2900-FL355 класс C

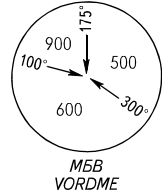
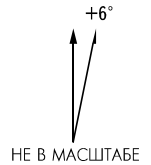
10 СЕКТОР ODS
КИЕВ-РАДАР
131.375
1500-2900 класс D
2900-FL355 класс C

СХЕМА МИНИМАЛЬНЫХ АБСОЛЮТНЫХ ВЫСОТ ОБЗОРА УВД



БОРИСПОЛЬ Вышка	119.300 ВПП 18Л	Эшелон перех: по указанию Высота перех: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - м.мили
БОРИСПОЛЬ Вышка	119.650 ВПП 18П		
БОРИСПОЛЬ Радар	120.900		

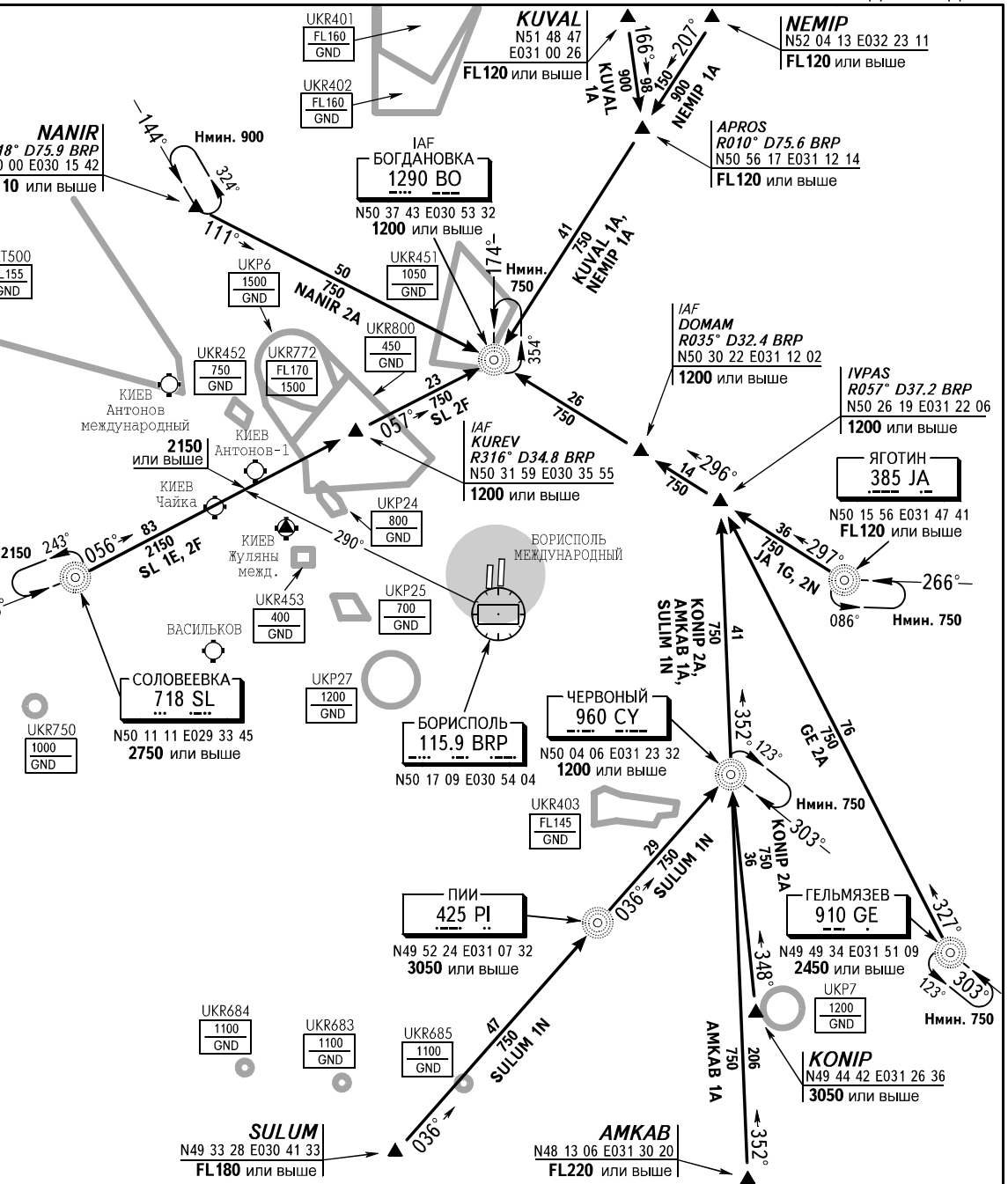
**АМКАВ 1А, GE 2А, JA 1G, JA 2N,
KUAL 1А, KONIP 2А, NANIR 2А,
NEMIP 1А, SL 1E, SL 2F, SULUM 1N**



метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
30 м.миль от КТА АД КИЕВ (Борисполь межд.)
максимальная Vпр. 250 узлов (465км/ч)
на или ниже **FL100 3050м.**

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АМКАВ 1А	От АМКАВ МПУ 352° на ОПРС СУ, далее на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на IAF DOMAM.	АМКАВ FL220 или выше, ОПРС СУ, IVPAS, IAF DOMAM 1200 или выше.
GE 2А	От ОПРС GE МПУ 327° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на IAF DOMAM.	ОПРС GE 2450 или выше, IVPAS, IAF DOMAM 1200 или выше.
JA 2N	От ОПРС JA МПУ 297° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на IAF DOMAM.	ОПРС JA FL120 или выше, IVPAS, IAF DOMAM 1200 или выше.
JA 1G	От ОПРС JA МПУ 297° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на DOMAM, далее на IAF ОПРС ВО.	ОПРС JA FL120 или выше, IVPAS, DOMAM, IAF ОПРС ВО 1200 или выше.
KUAL 1А	От KUAL МПУ 166° на APROS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 207° на IAF ОПРС ВО.	KUAL, APROS FL120 или выше, IAF ОПРС ВО 1200 или выше.
KONIP 2А	От KONIP МПУ 348° на ОПРС СУ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 352° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на IAF DOMAM.	KONIP 3050 или выше, ОПРС СУ, IVPAS, IAF DOMAM 1200 или выше.
NANIR 2А	От NANIR МПУ 111° на IAF ОПРС ВО.	NANIR FL110 или выше, IAF ОПРС ВО 1200 или выше.
NEMIP 1А	От NEMIP МПУ 207° на APROS, далее на IAF ОПРС ВО.	NEMIP, APROS FL120 или выше, IAF ОПРС ВО 1200 или выше.
SL 1E	От ОПРС SL МПУ 056° на IAF KUREV.	ОПРС SL 2750 или выше, R290° BRP 2150 или выше, IAF KUREV 1200 или выше.
SL 2F	От ОПРС SL МПУ 056° на KUREV, МПУ 057° на IAF ОПРС ВО.	ОПРС SL 2750 или выше, R290° BRP 2150 или выше, KUREV, IAF ОПРС ВО 1200 или выше.
SULUM 1N	От SULUM МПУ 036° на ОПРС PI, далее на ОПРС СУ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 352° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на IAF DOMAM.	SULUM FL180 или выше, ОПРС PI 3050 или выше, ОПРС СУ, IVPAS, IAF DOMAM 1200 или выше.

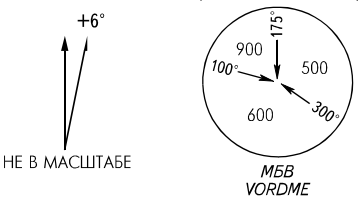


БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
 Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
 Расстояния - м.мили

АМКAB 2W, GE 2W, JA 2W, KUVAL 2W, KONIP 2W,
 NANIR 2W, NEMIP 2W, SL 2W, SULUM 2W



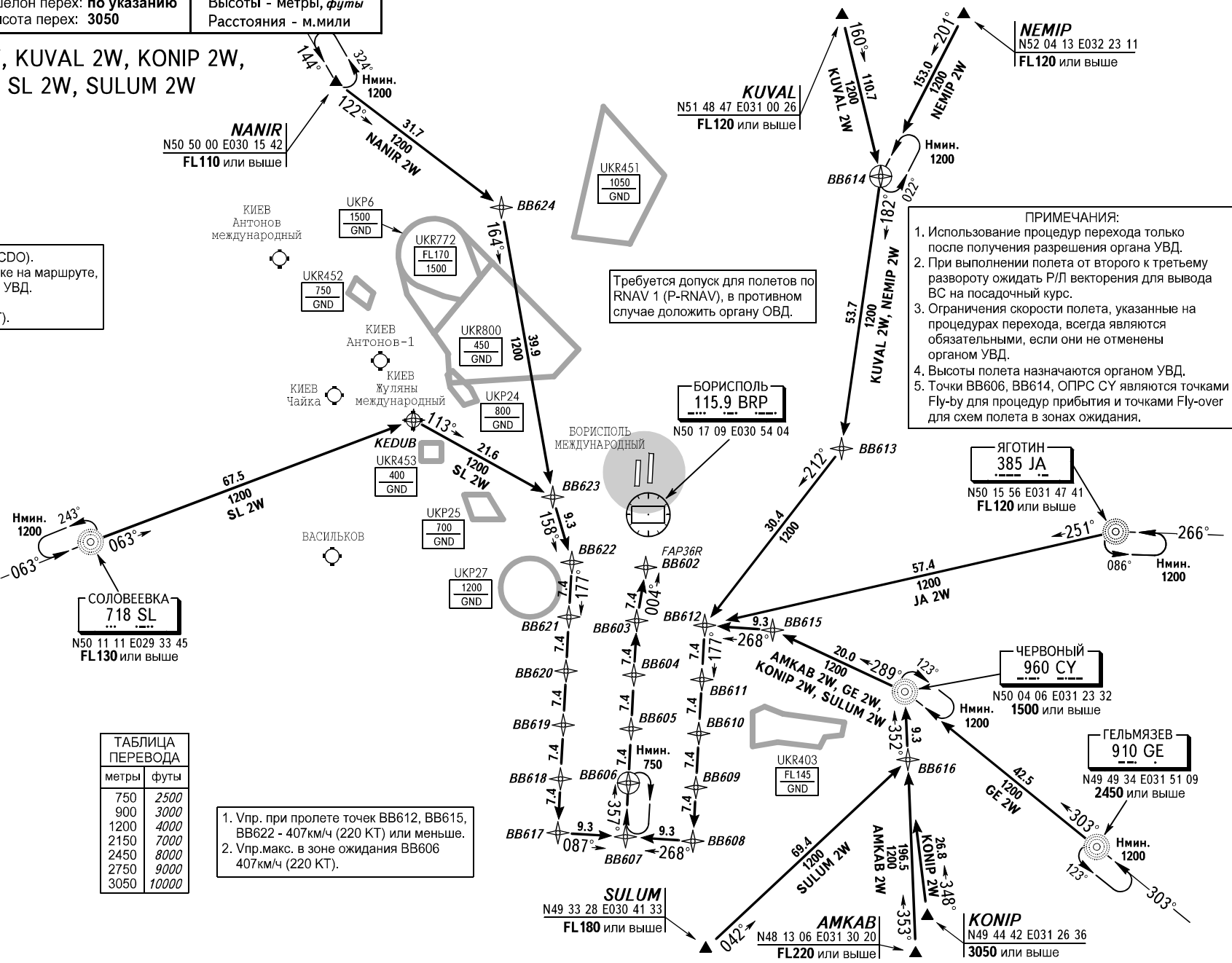
Полеты в режиме непрерывного снижения (CDO).
 1. Выдерживать минимальный эшелон в точке на маршруте, если он специально не отменен органами УВД.
 2. К точке на удалении 20 м.мили от зоны приземления Vприб.макс. 407км/ч (220 КТ).

BB602 N50 13 15 E030 53 46 750	BB614 N50 50 41 E031 22 43 FL 120 или выше
BB603 N50 09 20 E030 52 44 750 или выше	BB615 N50 08 39 E031 08 19 1200 или выше
BB604 N50 05 20 E030 52 25 750 или выше	KEDUB N50 24 06 E030 27 06 2150 или выше
BB605 N50 01 21 E030 52 05 750 или выше	BB616 N49 59 05 E031 23 51 1500 или выше
BB606 N49 57 21 E030 51 46 750 или выше	BB617 N49 53 39 E030 43 41 750 или выше
BB607 N49 53 22 E030 51 26 750 или выше	BB618 N49 57 39 E030 44 00 750 или выше
BB608 N49 53 02 E030 59 12 750 или выше	BB619 N50 01 38 E030 44 18 750 или выше
BB609 N49 57 01 E030 59 31 750 или выше	BB620 N50 05 38 E030 44 37 750 или выше
BB610 N50 01 01 E030 59 52 750 или выше	BB621 N50 09 38 E030 44 56 750 или выше
BB611 N50 05 00 E031 00 12 750 или выше	BB622 N50 13 37 E030 45 17 1200 или выше
BB612 N50 09 00 E031 00 32 750 или выше	BB623 N50 18 26 E030 43 05 1850 или выше
BB613 N50 22 00 E031 16 14 1500 или выше	BB624 N50 39 39 E030 37 12 2150 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

1. Впр. при пролете точек BB612, BB615, BB622 - 407км/ч (220 КТ) или меньше.
 2. Впр.макс. в зоне ожидания BB606 407км/ч (220 КТ).

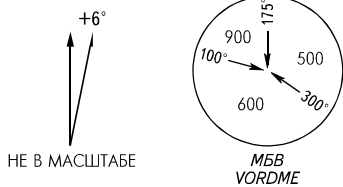


ПРИМЕЧАНИЯ:

- Использование процедур перехода только после получения разрешения органа УВД.
- При выполнении полета от второго к третьему развороту ожидать Р/Л векторения для вывода ВС на посадочный курс.
- Ограничения скорости полета, указанные на процедурах перехода, всегда являются обязательными, если они не отменены органом УВД.
- Высоты полета назначаются органом УВД.
- Точки BB606, BB614, ОПРС СУ являются точками Fly-by для процедур прибытия и точками Fly-over для схем полета в зонах ожидания.

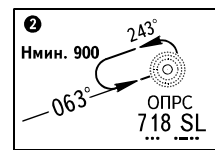
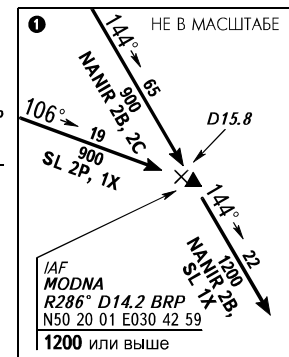
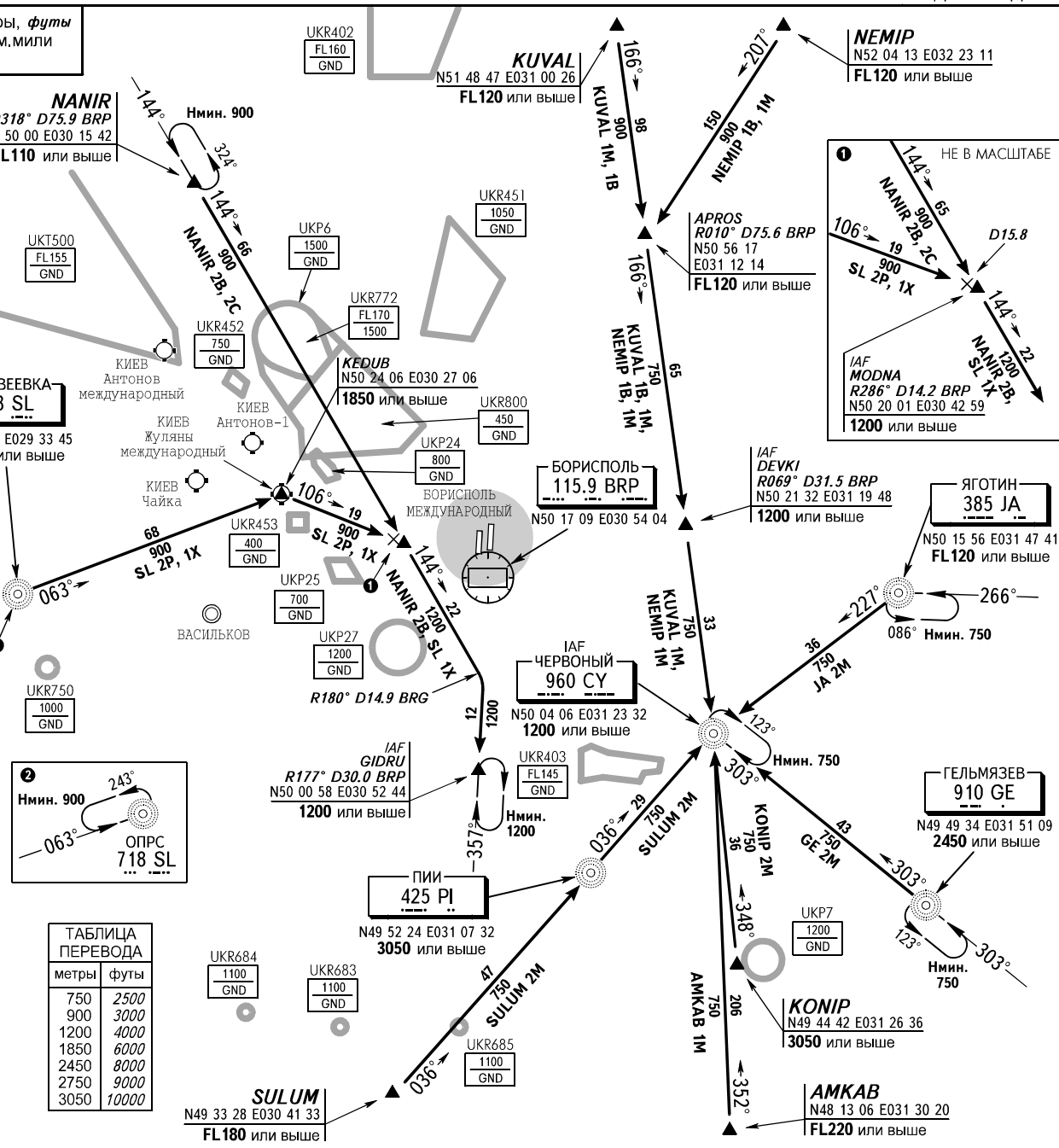
БОРИСПОЛЬ Вышка	119.300 ВПП 36П	Эшелон перех: по указанию Высота перех: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - м, мили
БОРИСПОЛЬ Вышка	119.650 ВПП 36Л		
БОРИСПОЛЬ Радар	120.900		

АМКАВ 1М, GE 2М, JA 2М, KUVAL 1В,
KUVAL 1М, KONIP 2М, NANIR 2В, NANIR 2С, NEMIP 1В,
NEMIP 1М, SL 2П, SL 1Х, SULUM 2М



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
30 м.миль от КТА АД КИЕВ (Борисполь межд.)
максимальная Vпр. 250 узлов (465км/ч)
на или ниже **FL100 3050м.**

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АМКАВ 1М	От АМКАД МПУ 352° на IAF ОПРС СУ.	АМКАД FL220 или выше, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
GE 2М	От ОПРС GE МПУ 303° на IAF ОПРС СУ.	ОПРС GE 2450 или выше, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
JA 2М	От ОПРС JA МПУ 227° на IAF ОПРС СУ.	ОПРС JA FL120 или выше, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
KUVAL 1В	От KUVAL МПУ 166° на APROS, далее на IAF DEVKI.	KUVAL, APROS FL120 или выше, IAF DEVKI 1200 или выше.
KUVAL 1М	От KUVAL МПУ 166° через APROS, DEVKI на IAF ОПРС СУ.	KUVAL, APROS FL120 или выше, DEVKI, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
KONIP 2М	От KONIP МПУ 348° на IAF ОПРС СУ.	KONIP 3050 или выше, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
NANIR 2В	От NANIR МПУ 144° через MODNA до R180° D14.9 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на IAF GIDRU.	NANIR FL110 или выше, IAF MODNA, IAF GIDRU 1200 или выше.
NANIR 2С	От NANIR МПУ 144° до IAF MODNA.	NANIR FL110 или выше, IAF MODNA 1200 или выше.
NEMIP 1В	От NEMIP МПУ 207° на APROS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 166° на IAF DEVKI.	NEMIP, APROS FL120 или выше, IAF DEVKI 1200 или выше.
NEMIP 1М	От NEMIP МПУ 207° на APROS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 166° на DEVKI, далее на IAF ОПРС СУ.	NEMIP, APROS FL120 или выше, DEVKI, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.
SL 2П	От ОПРС SL МПУ 063° на KEDUB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 106° (R286° BRP) до IAF MODNA.	ОПРС SL 2750 или выше, KEDUB 1850 или выше, IAF MODNA 1200 или выше.
SL 1Х	От ОПРС SL МПУ 063° на KEDUB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 106° до D15.8 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° до R180° D14.9 BRG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° IAF GIDRU.	ОПРС SL 2750 или выше, KEDUB 1850 или выше, IAF GIDRU 1200 или выше.
SULUM 2М	От SULUM МПУ 036° на ОПРС PI, далее на IAF ОПРС СУ.	SULUM FL180 или выше, ОПРС PI 3050 или выше, IAF ОПРС СУ 1200 или выше.



метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
1850	6000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: **3050**

Высоты - Метры, футы
Расстояния - М.мили

СН 1С, NANIR 1G, SL 1K

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Требуется допуск для полетов по В-RNAV, в противном случае доложить органу ОВД.

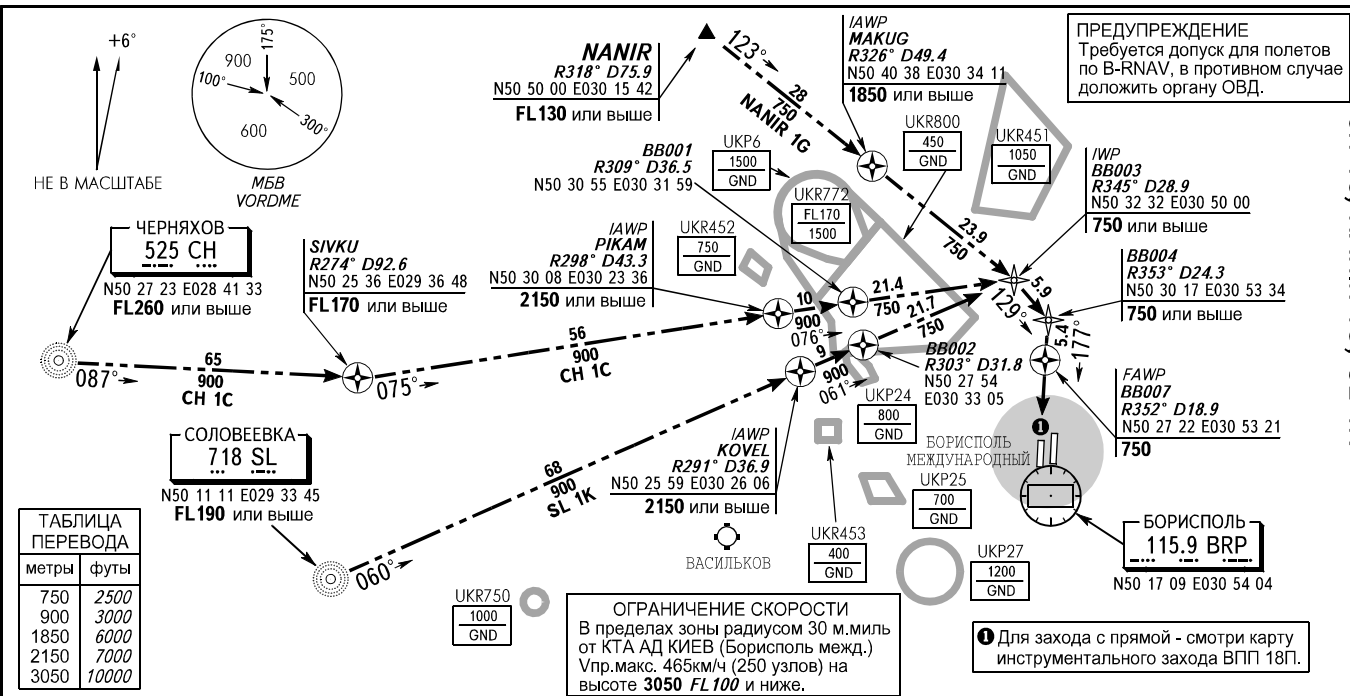
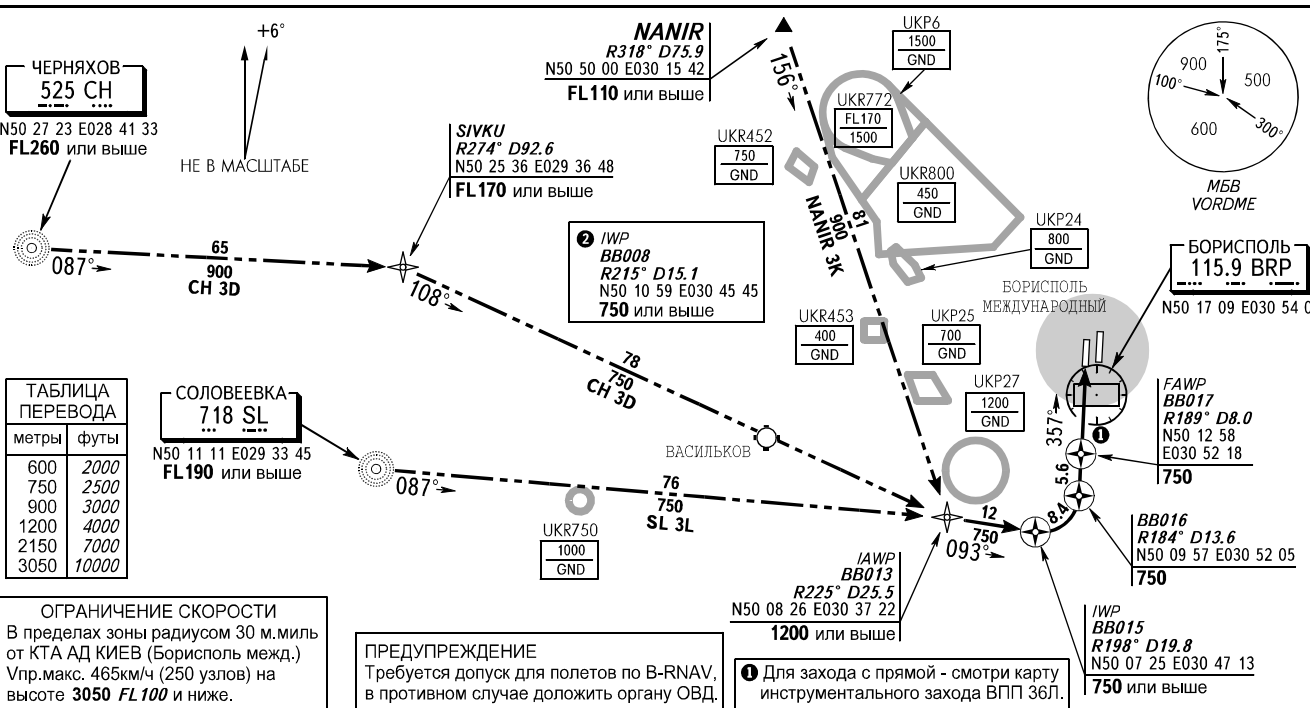


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1850	6000
2150	7000
3050	10000

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NANIR 1G	МПУ 123° через MAKUG на BB003, ПРАВЫЙ разворот МПУ 129° на BB004, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на BB007, далее по схеме захода. (По указ. ОВД)	NANIR FL130 или выше, MAKUG 1850 или выше, BB003 750 или выше, BB004 750 или выше, BB007 750 .
CH 1C	МПУ 087° на SIVKU, МПУ 075° на PIKAM, МПУ 076° через BB001 на BB003, ПРАВЫЙ разворот МПУ 129° на BB004, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на BB007, далее по схеме захода. (По указанию ОВД).	ОГРС СН FL260 или выше, SIVKU FL170 или выше, PIKAM 2150 или выше, BB003 750 или выше, BB004 750 или выше, BB007 750 .
SL 1K	МПУ 060° на KOVEL, МПУ 061° через BB002 на BB003, ПРАВЫЙ разворот МПУ 129° на BB004, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на BB007, далее по схеме захода. (По указанию ОВД).	ОГРС SL FL190 или выше, KOVEL 2150 или выше, BB003 750 или выше, BB004 750 или выше, BB007 750 .

NANIR 3K, CH 3D, SL 3L



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NANIR 3K	МПУ 156° до IAWP BB013, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 093° до IWP BB015, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB019 до FAWP BB017. (По указанию ОВД).	NANIR FL110 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, IWP BB015 750 или выше, BB016 и FAWP BB017 750.
CH 3D	МПУ 087° до SIVKU, ПРАВЫЙ разворот МПУ 108° до IAWP BB013, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 093° до IWP BB015, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB016 до FAWP BB017. (По указанию ОВД).	ОПРС CH FL260 или выше, SIVKU FL170 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, IWP BB015 750 или выше, BB016 и FAWP BB017 750.
SL 3L	МПУ 087° до IAWP BB013, ПРАВЫЙ разворот МПУ 093° до IWP BB015, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB016 до FAWP BB017. (По указанию ОВД).	ОПРС SL FL190 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, BB015 750 или выше, BB016 и FAWP BB017 750.

БОРИСПОЛЬ Вышка 119.650
БОРИСПОЛЬ Радар 120.900

Эшелон перех. по указанию
Высота перех: 3050

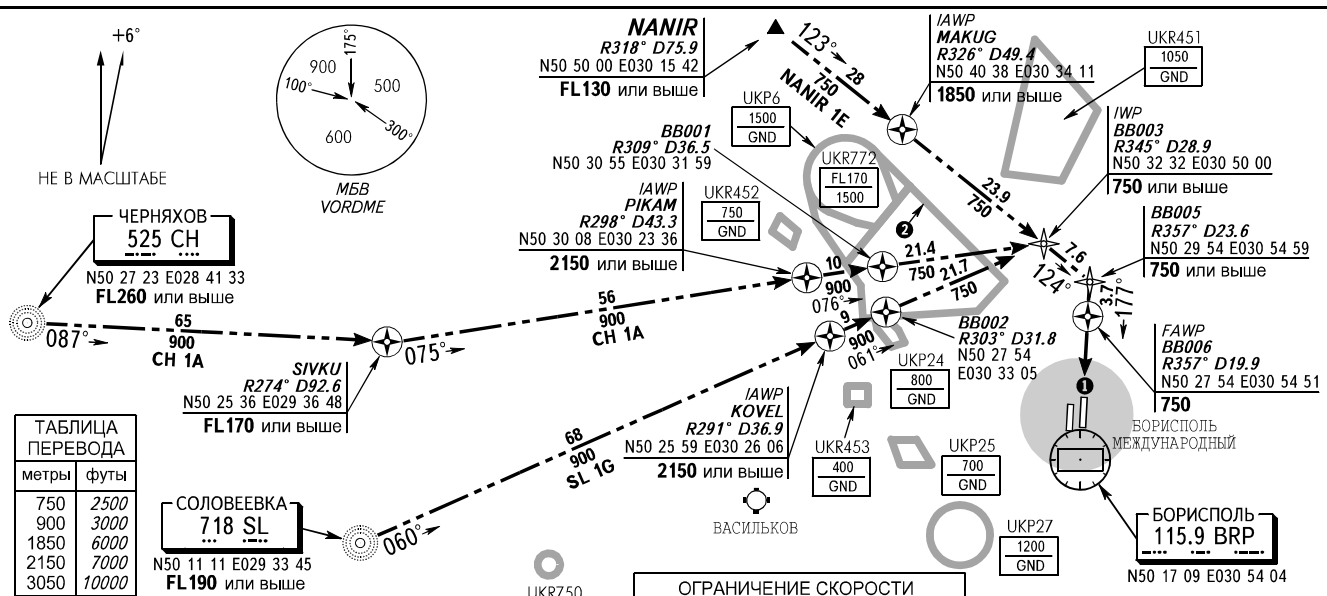
Высоты - метры, футом
Расстояния - м, мили

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: **3050**

Высоты - Метры, футы
Расстояния - М.мили

СН 1А, NANIR 1E, SL 1G



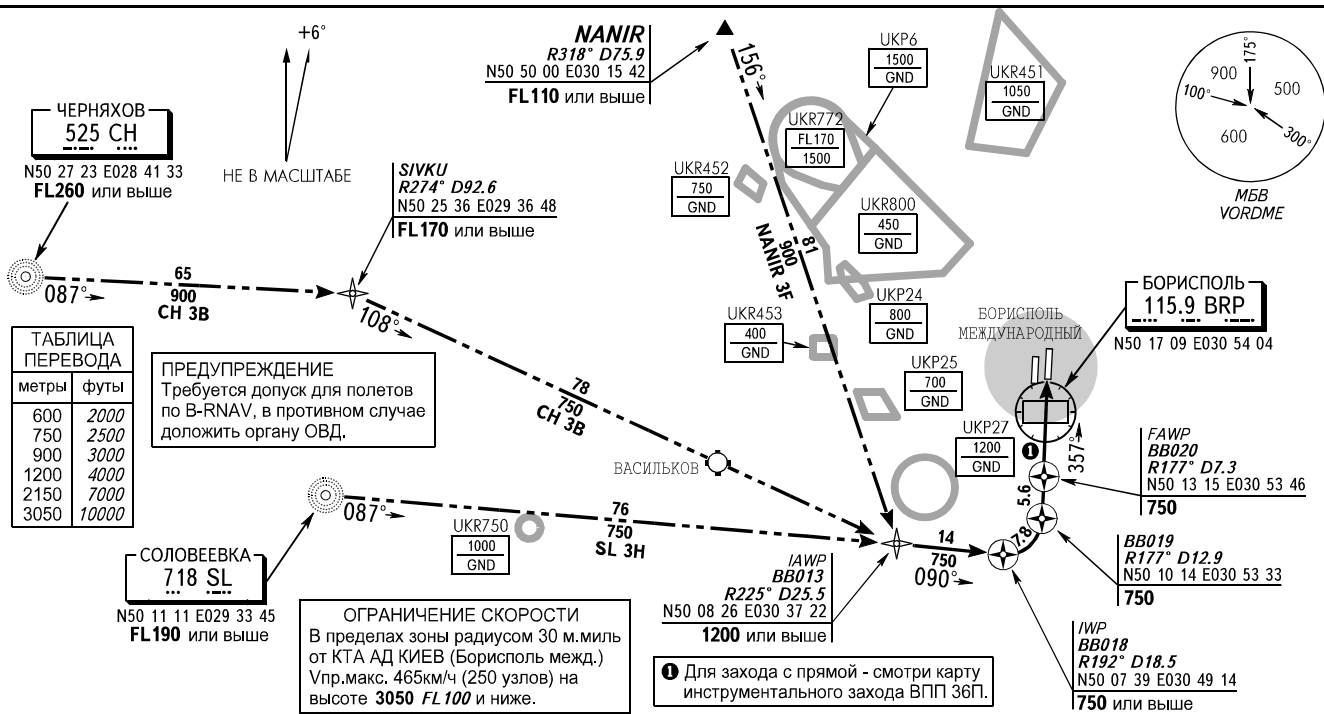
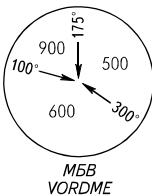
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NANIR 1E	МПУ 123° через МАКУГ на ВВ003, МПУ 124° на ВВ005, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на ВВ006, далее по схеме захода. (По указанию ОВД).	NANIR FL130 или выше, МАКУГ 1850 или выше, ВВ003 750 или выше, ВВ005 750 или выше, ВВ006 750 .
СН 1А	МПУ 087° на СИВКУ, МПУ 075° на РІКАМ, МПУ 076° через ВВ001 на ВВ003, ПРАВЫЙ разворот МПУ 124° на ВВ005, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на ВВ006, далее по схеме захода. (По указанию ОВД).	ОГРС СН FL260 или выше, СИВКУ FL170 или выше, РІКАМ 2150 или выше, ВВ003 750 или выше, ВВ005 750 или выше, ВВ006 750 .
SL 1G	МПУ 060° на КОВЕЛ, МПУ 061° через ВВ002 на ВВ003, ПРАВЫЙ разворот МПУ 124° на ВВ005, ПРАВЫЙ разворот МПУ 177° на ВВ006, далее по схеме захода. (По указанию ОВД).	ОГРС SL FL190 или выше, КОВЕЛ 2150 или выше, ВВ003 750 или выше, ВВ005 750 или выше, ВВ006 750 .

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: **3050**

Высоты - Метры, футы
Расстояния - М. мили

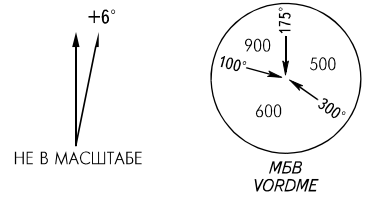
NANIR 3F, CH 3B, SL 3H



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NANIR 3F	МПУ 156° до IAWP BB013, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 090° до IWP BB018, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB019 до FAWP BB020 (По указанию ОВД).	NANIR FL110 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, IWP BB018 750 или выше, BB019 и FAWP BB020 750.
CH 3B	МПУ 087° до SIVKU, ПРАВЫЙ разворот МПУ 108° до IAWP BB013, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 090° до IWP BB018, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB019 до FAWP BB020 (По указанию ОВД).	ОПРС CH FL260 или выше, SIVKU FL170 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, IWP BB018 750 или выше, BB019 и FAWP BB020 750.
SL 3H	МПУ 087° до IAWP BB013, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 090° до IWP BB018, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 357° через BB019 до FAWP BB020 (По указанию ОВД).	ОПРС SL FL190 или выше, IAWP BB013 1200 или выше, BB009 750 или выше, BB019 и FAWP BB020 750.

БОРИСПОЛЬ Вышка	119.650	Эшелон перех:	по указанию	Высоты - метры ,	<i>футы</i>
БОРИСПОЛЬ Радар	120.900	Высота перех:	3050	Расстояния - м.	<i>мили</i>

**АМКAB 2Т, GE 2Т, JA 2Т, КУВАЛ 2Т, КОНИП 2Т,
НАНИР 2Т, NEMIP 2Т, SL 2Т, СУЛУМ 2Т**



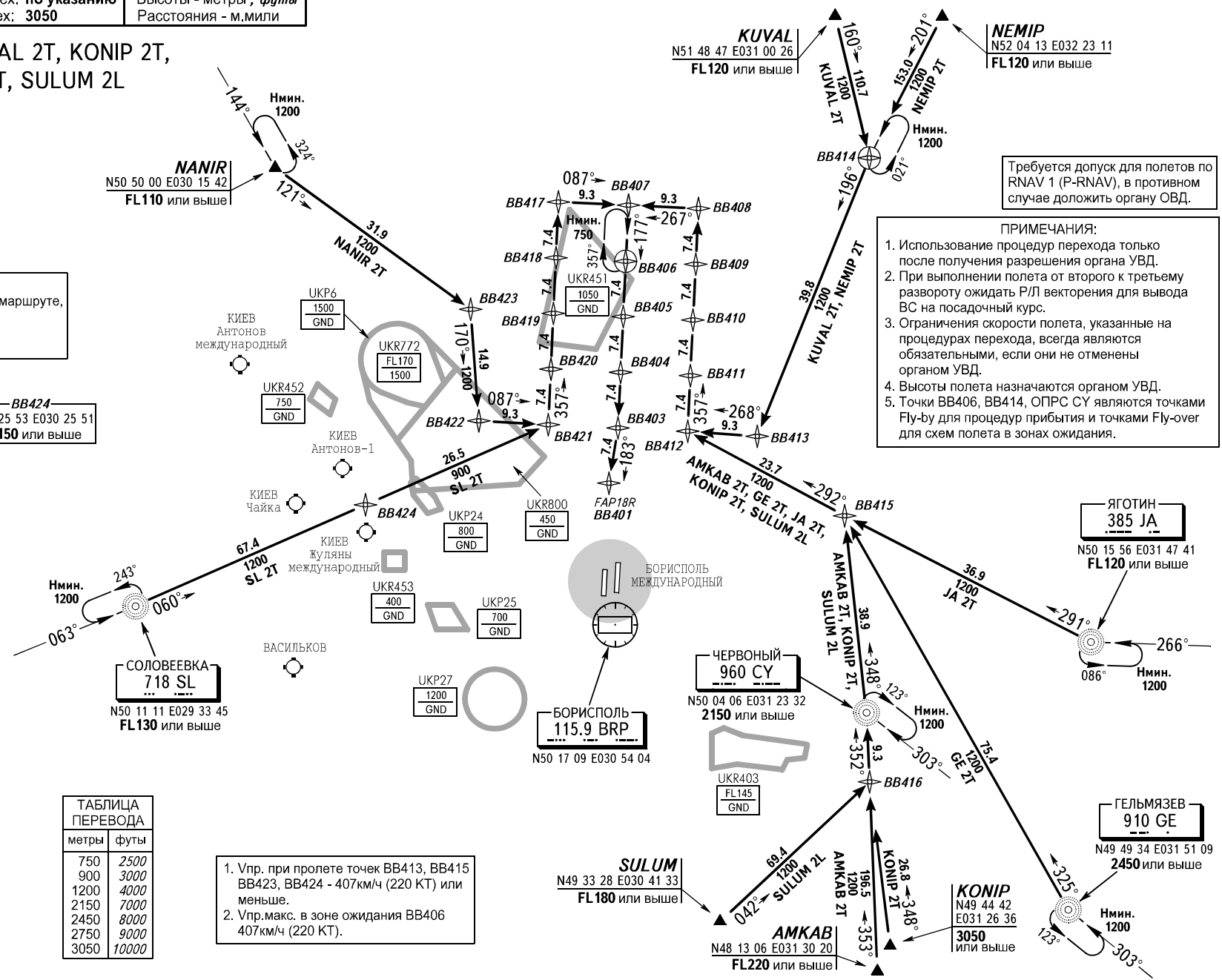
Полеты в режиме непрерывного снижения (CDO).
1. Выдерживать минимальный эшелон в точке на маршруте, если он специально не отменен органами УВД.
2. К точке на удалении 20 м.миль от зоны приземления Vпр.макс. 407км/ч (220 КТ).

BB401 N50 27 22 E030 53 21 750	BB413 N50 30 44 E031 10 04 1200 или выше	BB424 N50 25 53 E030 25 51 2150 или выше
BB403 N50 31 21 E030 54 22 750 или выше	BB414 N50 50 41 E031 22 43 FL120 или выше	
BB404 N50 35 20 E030 54 40 750 или выше	BB415 N50 25 01 E031 19 56 1200 или выше	
BB405 N50 39 20 E030 54 57 750 или выше	BB416 N49 59 05 E031 23 51 2150 или выше	
BB406 N50 43 19 E030 55 15 750 или выше	BB417 N50 47 33 E030 47 39 750 или выше	
BB407 N50 47 19 E030 55 33 750 или выше	BB418 N50 43 33 E030 47 22 750 или выше	
BB408 N50 47 05 E031 03 27 750 или выше	BB419 N50 39 34 E030 47 05 750 или выше	
BB409 N50 43 05 E031 03 08 750 или выше	BB420 N50 35 34 E030 46 48 750 или выше	
BB410 N50 39 05 E031 02 50 750 или выше	BB421 N50 31 34 E030 46 31 750 или выше	
BB411 N50 35 06 E031 02 32 750 или выше	BB422 N50 31 51 E030 38 39 1200 или выше	
BB412 N50 31 06 E031 02 14 750 или выше	BB423 N50 39 52 E030 37 44 1850 или выше	

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

- Впр. при пролете точек BB413, BB415 BB423, BB424 - 407км/ч (220 КТ) или меньше.
- Впр.макс. в зоне ожидания BB406 407км/ч (220 КТ).



Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

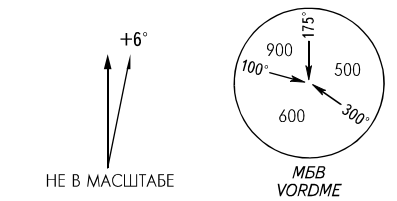
- ПРИМЕЧАНИЯ:
- Использование процедур перехода только после получения разрешения органа УВД.
 - При выполнении полета от второго к третьему развороту ожидать Р/Л векторения для вывода ВС на посадочный курс.
 - Ограничения скорости полета, указанные на процедурах перехода, всегда являются обязательными, если они не отменены органом УВД.
 - Высоты полета назначаются органом УВД.
 - Точки BB406, BB414, ОПРС СУ являются точками Fly-by для процедур прибытия и точками Fly-over для схем полета в зонах ожидания.

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м, мили

АМКАВ 2V, GE 2V, JA 2V, KUAL 2V,
KONIP 2V, NANIR 2V, NEMIP 2V,
SL 2V, SULUM 2V



Полеты в режиме непрерывного снижения (CDO).
1. Выдерживать минимальный эшелон в точке на маршруте, если он специально не отменен органами УВД.
2. К точке на удалении 20 м.мили от зоны приземления Vпр.б.макс. 407км/ч (220 КТ).

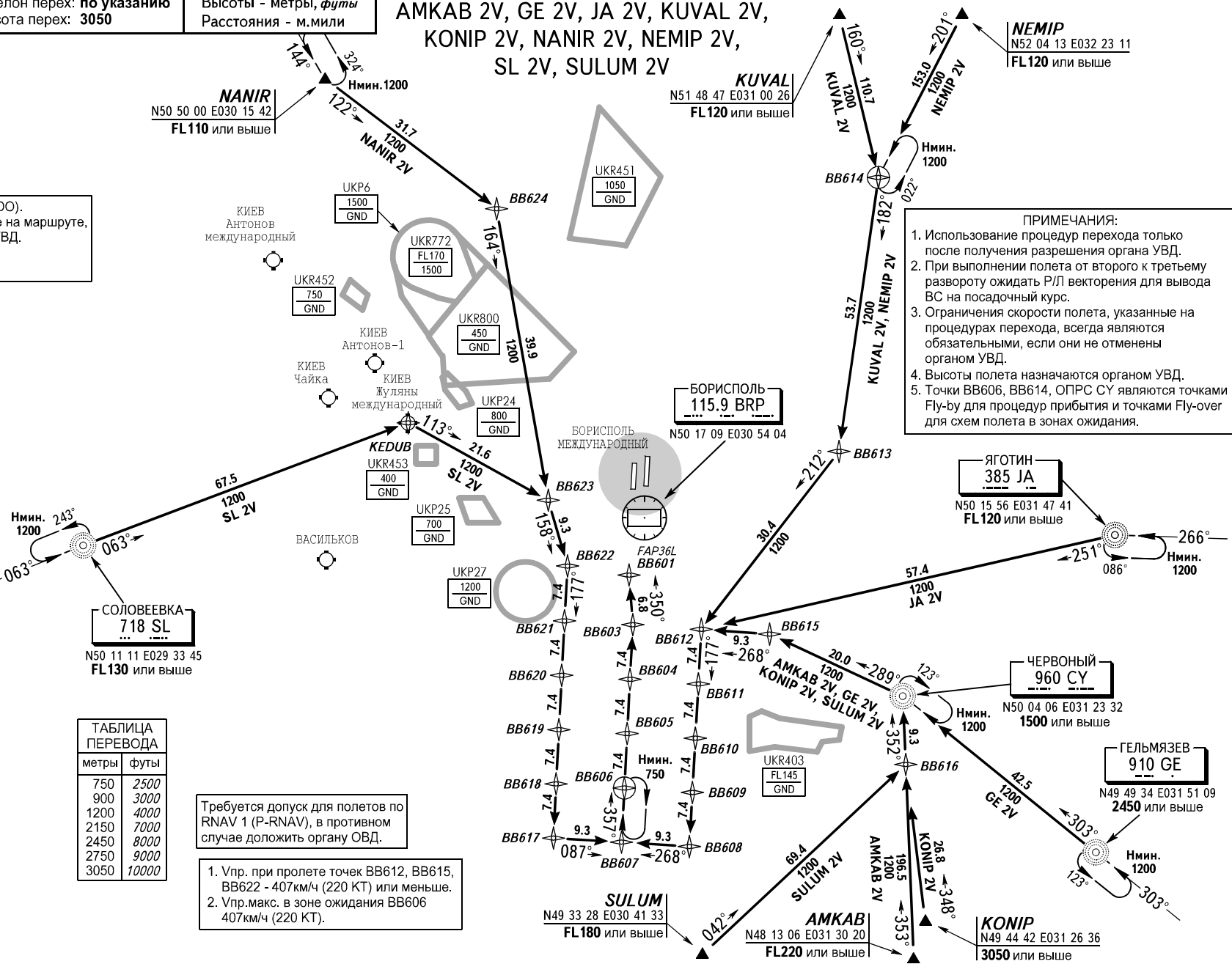
BB601 N50 12 58 E030 52 18 750	BB614 N50 50 41 E031 22 43 FL120 или выше
BB603 N50 09 20 E030 52 44 750 или выше	BB615 N50 08 39 E031 08 19 1200 или выше
BB604 N50 05 20 E030 52 25 750 или выше	KEDUB N50 24 06 E030 27 06 2150 или выше
BB605 N50 01 21 E030 52 05 750 или выше	BB616 N49 59 05 E031 23 51 1500 или выше
BB606 N49 57 21 E030 51 46 750 или выше	BB617 N49 53 39 E030 43 41 750 или выше
BB607 N49 53 22 E030 51 26 750 или выше	BB618 N49 57 39 E030 44 00 750 или выше
BB608 N49 53 02 E030 59 12 750 или выше	BB619 N50 01 38 E030 44 18 750 или выше
BB609 N49 57 01 E030 59 31 750 или выше	BB620 N50 05 38 E030 44 37 750 или выше
BB610 N50 01 01 E030 59 52 750 или выше	BB621 N50 09 38 E030 44 56 750 или выше
BB611 N50 05 00 E031 00 12 750 или выше	BB622 N50 13 37 E030 45 17 1200 или выше
BB612 N50 09 00 E031 00 32 750 или выше	BB623 N50 18 26 E030 43 05 2450 8000 2750 9000 3050
BB613 N50 22 00 E031 16 14 1500 или выше	BB624 N50 39 39 E030 37 12 2150 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

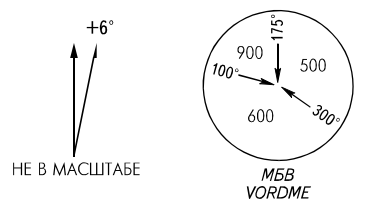
- 1. Впр. при пролете точек BB612, BB615, BB622 - 407км/ч (220 КТ) или меньше.
- 2. Впр.макс. в зоне ожидания BB606 407км/ч (220 КТ).



- ПРИМЕЧАНИЯ:
- 1. Использование процедур перехода только после получения разрешения органа УВД.
 - 2. При выполнении полета от второго к третьему развороту ожидать Р/Л векторения для вывода ВС на посадочный курс.
 - 3. Ограничения скорости полета, указанные на процедурах перехода, всегда являются обязательными, если они не отменены органом УВД.
 - 4. Высоты полета назначаются органом УВД.
 - 5. Точки BB606, BB614, ОПРС СУ являются точками Fly-by для процедур прибытия и точками Fly-over для схем полета в зонах ожидания.

БОРИСПОЛЬ Вышка	119.300	Эшелон перех: по указанию Высота перех: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - м,мили
БОРИСПОЛЬ Радар	120.900		

**АМКАВ 2U, GE 2U, JA 2U, KUAL 2U, KONIP 2U,
NANIR 2U, NEMIP 2U, SL 2U, SULUM 2U**



Полеты в режиме непрерывного снижения (CDO).
1. Выдерживать минимальный эшелон в точке на маршруте, если он специально не отменен органами УВД.
2. К точке на удалении 20 м.миль от зоны приземления Vпр.б.макс. 407км/ч (220 КТ).

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

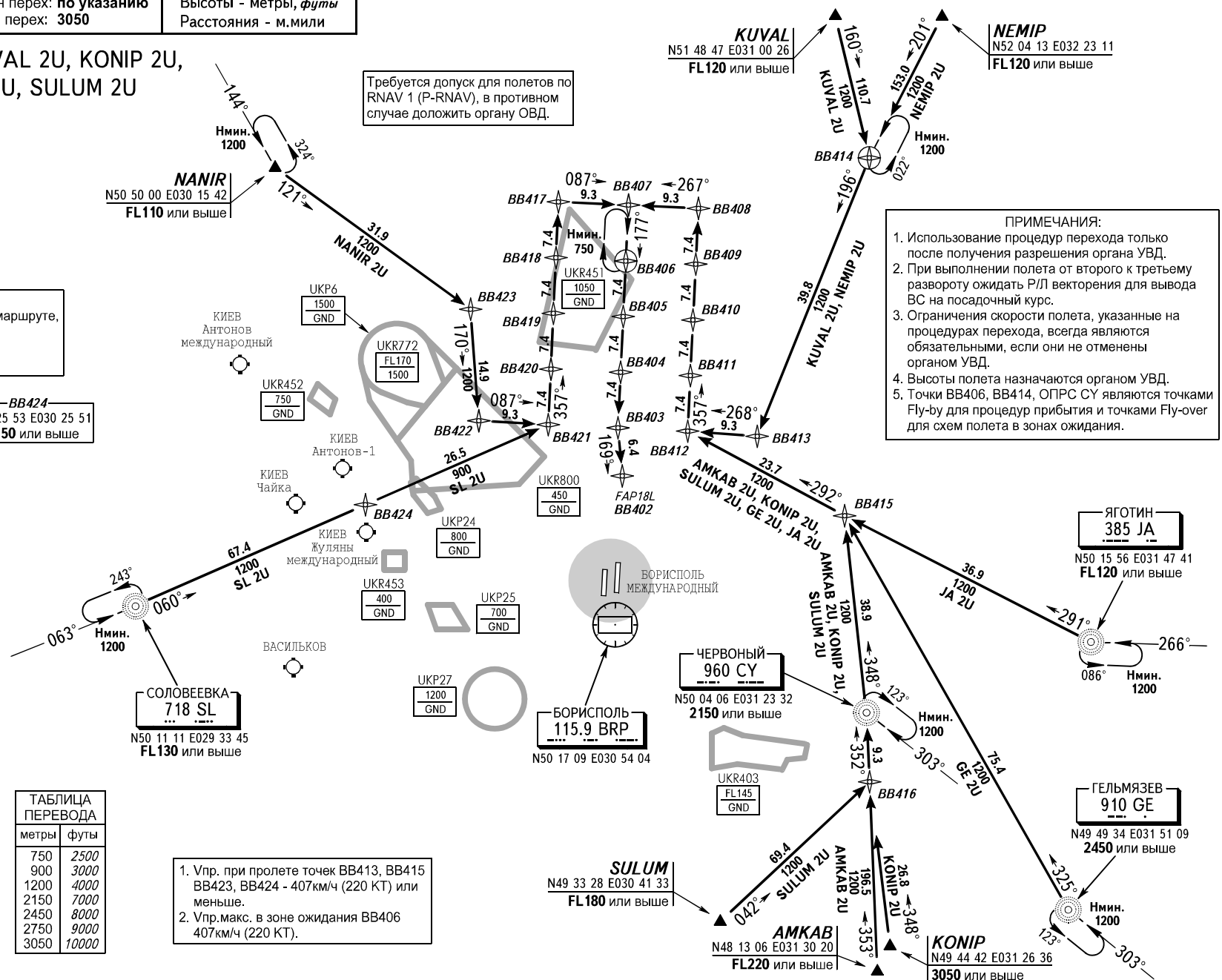
- ПРИМЕЧАНИЯ:**
- Использование процедур перехода только после получения разрешения органа УВД.
 - При выполнении полета от второго к третьему развороту ожидать Р/Л векторения для вывода ВС на посадочный курс.
 - Ограничения скорости полета, указанные на процедурах перехода, всегда являются обязательными, если они не отменены органом УВД.
 - Высоты полета назначаются органом УВД.
 - Точки ВВ406, ВВ414, ОПРС СУ являются точками Fly-by для процедур прибытия и точками Fly-over для схем полета в зонах ожидания.

ВВ402 N50 27 54 E030 54 51 750	ВВ413 N50 30 44 E031 10 04 1200 или выше	ВВ424 N50 25 53 E030 25 51 2150 или выше
ВВ403 N50 31 21 E030 54 22 750 или выше	ВВ414 N50 50 41 E031 22 43 FL120 или выше	
ВВ404 N50 35 20 E030 54 40 750 или выше	ВВ415 N50 25 01 E031 19 56 1200 или выше	
ВВ405 N50 39 20 E030 54 57 750 или выше	ВВ416 N49 59 05 E031 23 51 2150 или выше	
ВВ406 N50 43 19 E030 55 15 750 или выше	ВВ417 N50 47 33 E030 47 39 750 или выше	
ВВ407 N50 47 19 E030 55 33 750 или выше	ВВ418 N50 43 33 E030 47 22 750 или выше	
ВВ408 N50 47 05 E031 03 27 750 или выше	ВВ419 N50 39 34 E030 47 05 750 или выше	
ВВ409 N50 43 05 E031 03 08 750 или выше	ВВ420 N50 35 34 E030 46 48 750 или выше	
ВВ410 N50 39 05 E031 02 50 750 или выше	ВВ421 N50 31 34 E030 46 31 750 или выше	
ВВ411 N50 35 06 E031 02 32 750 или выше	ВВ422 N50 31 51 E030 38 39 1200 или выше	
ВВ412 N50 31 06 E031 02 14 750 или выше	ВВ423 N50 39 52 E030 37 44 1850 или выше	

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

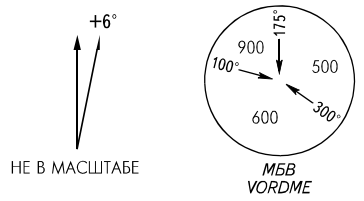
- Впр. при пролете точек ВВ413, ВВ415 ВВ423, ВВ424 - 407км/ч (220 КТ) или меньше.
- Впр.макс. в зоне ожидания ВВ406 407км/ч (220 КТ).



БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили



1. Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета. Впр. макс. на разворотах 460км/ч, крен 20° или с угловой скоростью 3°/сек.
2. Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
3. При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
4. До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
5. Маршруты BO 9B, JA 1K, KO 1B, KR 9B, KUROS 1K, SL 2J при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 9B	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 343° на ОПРС BO.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 2450 или выше.
JA 1K	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 070° на ОПРС JA.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KO 1B	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 352° на ОПРС KO.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС KO FL120 или выше.
KR 9B	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° на ДПРМ КВ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 275° на ОПРС KR.	D11 BRP 1200 или выше, ДПРМ КВ 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 1K	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 001° до R091° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 040° (МПР 220° ОПРС TR) на KUROS.	D11 BRP 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1G	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° до D9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 183° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 159° до R188° D27.7 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 122° на ОПРС PI.	D2.4 BRP 300 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 2J ②	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° на ДПРМ КВ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 260° на KEDUB, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 245° на ОПРС SL.	D11 BRP 1200 или выше, ДПРМ КВ, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1F	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° до D9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 183° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 181° на SULUM.	D2.4 BRP 300 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1F	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° до D9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 183° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 159° на ОПРС SV.	D2.4 BRP 300 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1B ③	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° до D9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 183° на ОПРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	D2.4 BRP 300 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, VESEL 2750 или выше.

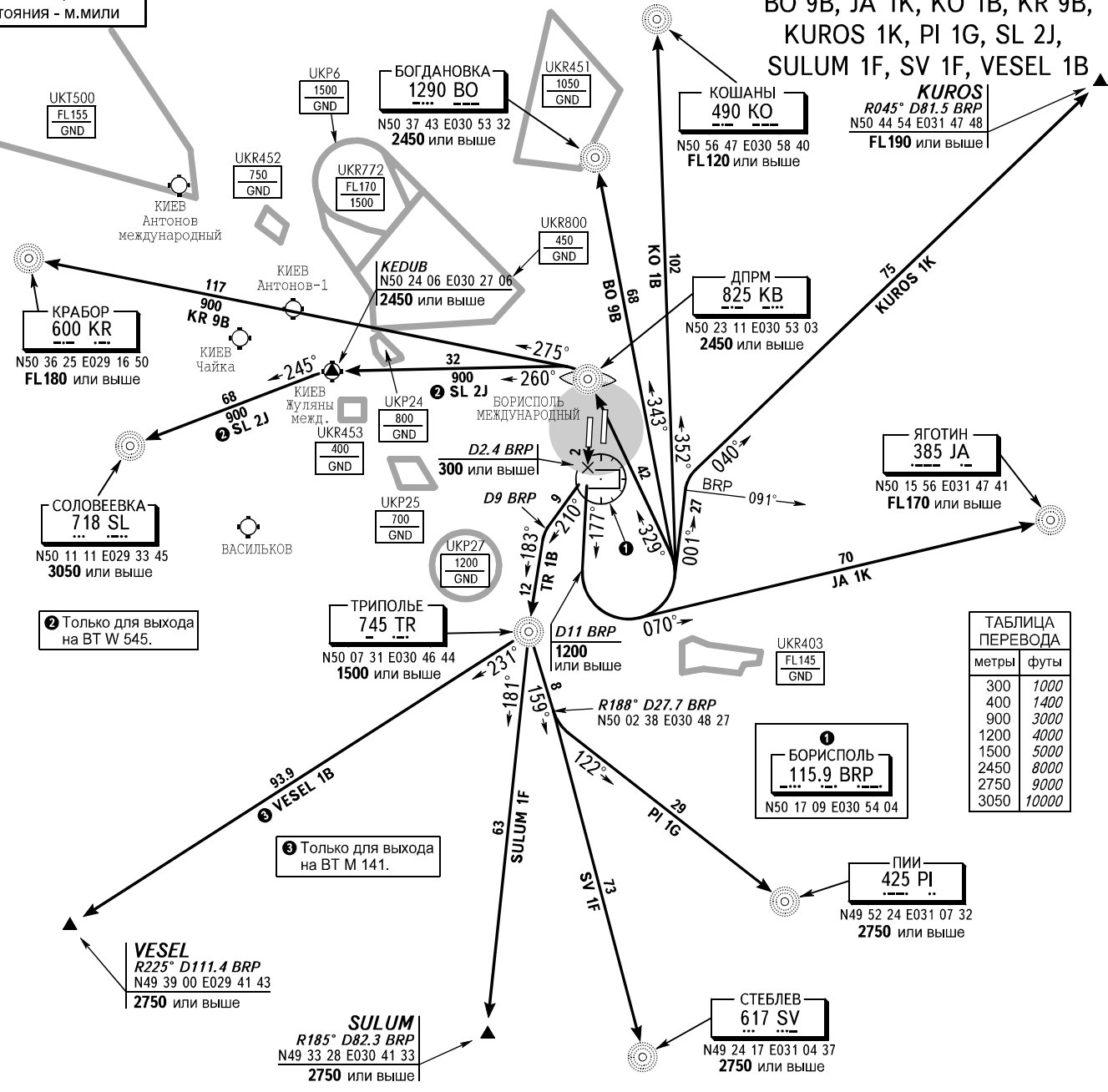


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
300	1000
400	1400
900	3000
1200	4000
1500	5000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили

② Не применяется при выполнении полетов в зоне UKT500.

НЕ В МАСШТАБЕ

- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты BO 9D, JA 9D, KO 1D, KUROS 9D, PI 1D, SULUM 1D, SV 1D, VESEL 1D при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 9D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° на ОПРС BO.	D23.4 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 1850 или выше.
JA 9D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 112° на ОПРС JA.	D23.4 BRP 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KO 1D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° на ОПРС BO, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° на ОПРС KO.	D23.4 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 1850 или выше, ОПРС KO FL120 или выше.
KR 2K ②	С МПУ 357° до D9.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° до D22 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 271° на ОПРС KR.	D9.6 BRP 300 или выше, D22 BRP 900 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KR 2M	С МПУ 357° до D9.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° до D22 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 237° на KEDUB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 281° на ОПРС KR.	D9.6 BRP 300 или выше, D22 BRP 900 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 9D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063° (МПР 243° ОПРС SL) на KUROS.	D23.4 BRP 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D28.9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 123° на ОПРС PI.	D23.4 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС PI FL130 или выше.
SL 2Q ③	С МПУ 357° до D9.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° до D22 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 237° на KEDUB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 244° на ОПРС SL.	D9.6 BRP 300 или выше, D22 BRP 900 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° на VORDME, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° (МПР 035° ОПРС PI) на SULUM.	D23.4 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1D	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС SV.	D23.4 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1D ④	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° на VORDME BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 200° на ОПРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	D23.4 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС TR 2450 или выше, VESEL 2750 или выше.

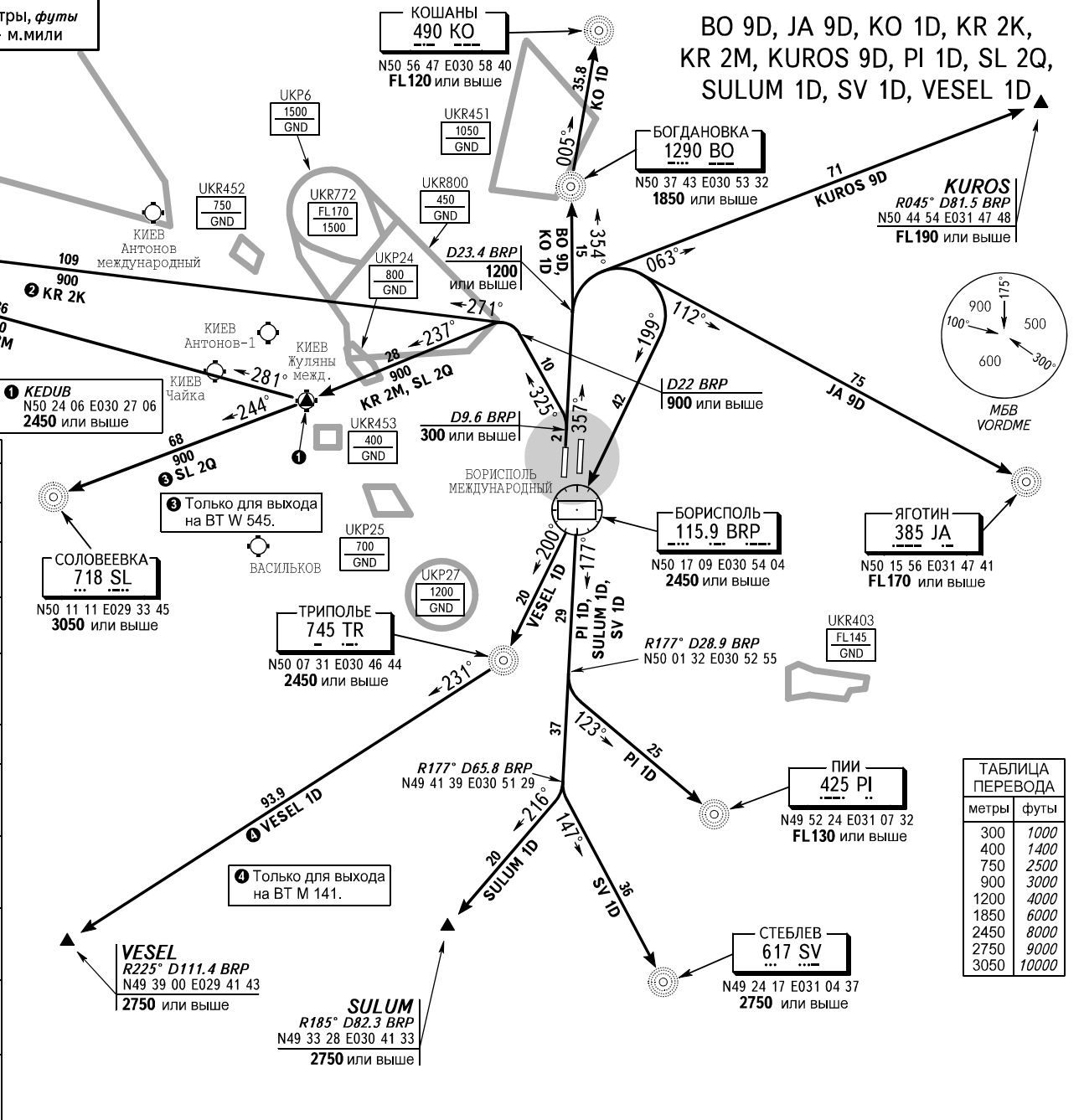


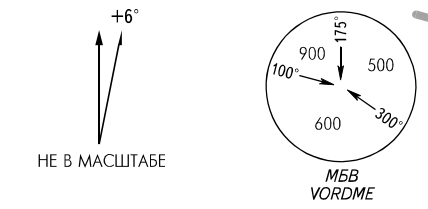
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
300	1000
400	1400
750	2500
900	3000
1200	4000
1850	6000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили

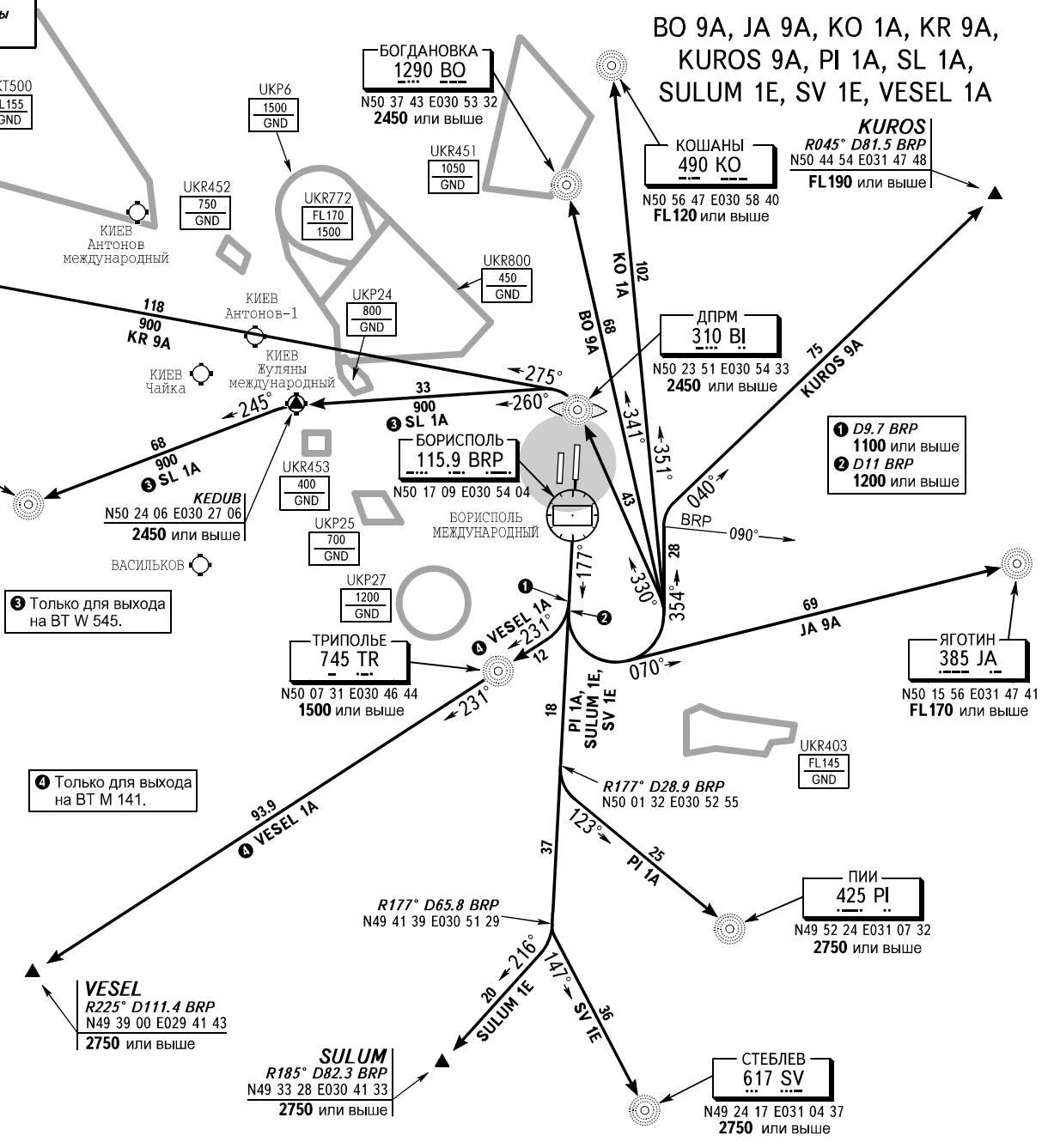


- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета. Упр. макс. на разворотах 460км/ч, крен 20° или с угловой скоростью 3°/сек.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты PI 1A, SULUM 1E, SV 1E, VESEL 1A при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
400	1400
900	3000
1200	4000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

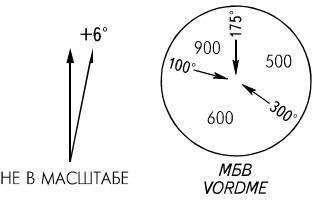
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 9A	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 341° на ОПРС BO.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 2450 или выше.
JA 9A	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 070° на ОПРС JA.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KO 1A	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 351° на ОПРС KO.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС KO FL120 или выше.
KR 9A	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 330° на ДПРМ BI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 275° на ОПРС KR.	D11 BRP 1200 или выше, ДПРМ BI 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 9A	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° до R090° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 040° на KUROS.	D11 BRP 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1A	С МПУ 177° до R177° D28.9 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 123° на ОПРС PI.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 1A ③	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 330° на ДПРМ BI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 260° на KEDUB, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 245° на ОПРС SL.	D11 BRP 1200 или выше, ДПРМ BI 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1E	С МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° на SULUM.	D11 BRP 1200 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1E	С МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС SV.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1A ④	С МПУ 177° до D9.7 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на ОПРС TR, МПУ 231° на VESEL.	D9.7 BRP 1100 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, VESEL 2750 или выше.



БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили

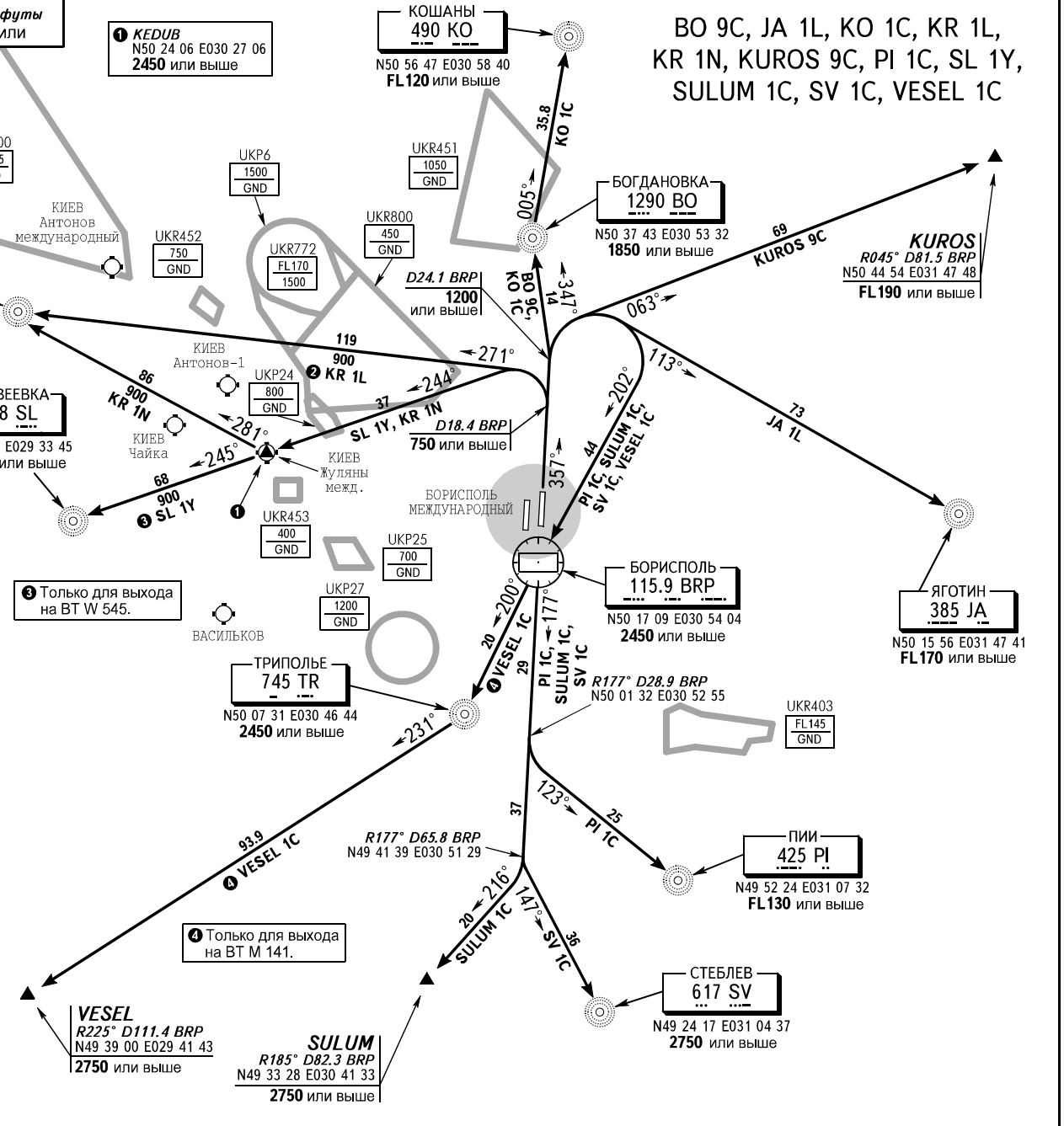


2 Не применяется при выполнении полетов в зоне UKT500.

- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты KR 1L, KR 1N, SL 1Y при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
400	1400
750	2500
900	3000
1200	4000
1850	6000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ВО 9C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 347° на ОПРС ВО.	D24.1 BRP 1200 или выше, ОПРС ВО 1850 или выше.
JA 1L	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 113° на ОПРС JA.	D24.1 BRP 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
КО 1C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 347° на ОПРС ВО, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° на ОПРС КО.	D24.1 BRP 1200 или выше, ОПРС ВО 1850 или выше, ОПРС КО FL120 или выше.
KR 1L 2	С МПУ 357° до D18.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 271° на ОПРС KR.	D18.4 BRP 750 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KR 1N	С МПУ 357° до D18.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° на KEDUB, ПРАВЫЙ разворот МПУ 281° на ОПРС KR.	D18.4 BRP 750 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 9C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063° на KUROS.	D24.1 BRP 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 123° на ОПРС PI.	D24.1 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС PI FL130 или выше.
SL 1Y 3	С МПУ 357° до D18.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° на KEDUB МПУ 245° на ОПРС SL.	D18.4 BRP 750 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° (МПР 035° ОПРС PI) на SULUM.	D24.1 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1C	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до R177° D65.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС SV.	D24.1 BRP 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1C 4	С МПУ 357° до D24.1 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 200° на ОПРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	D24.1 BRP 1200 или выше, VORDME BRP, ОПРС TR 2450 или выше, VESEL 2750 или выше.

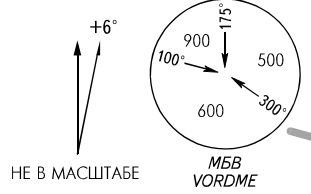


БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили

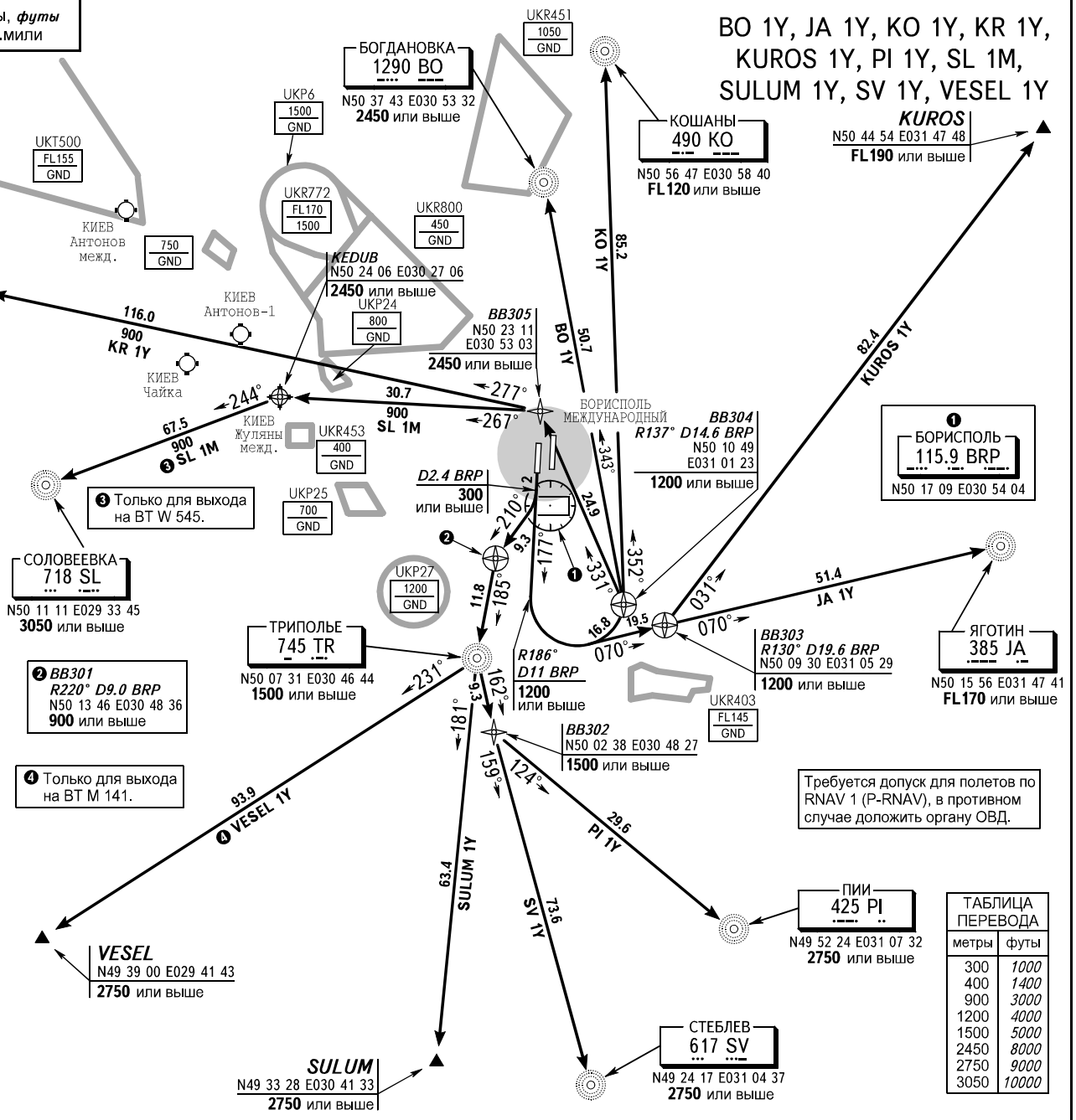
- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета. Упр. макс. на разворотах 460км/ч, крен 20° или с угловой скоростью 3°/сек.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты **BO 1Y, JA 1Y, KO 1Y, KR 1Y, KUROS 1Y, SL 1M** при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.



КРАБОР 600 KR
N50 36 25 E029 16 50
FL180 или выше

BO 1Y, JA 1Y, KO 1Y, KR 1Y, KUROS 1Y, SL 1M - градиент набора 7.0% до **1200**.
PI 1Y, SULUM 1Y, SV 1Y, VESEL 1Y - градиент набора 7.0% до **1500**.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 1Y	С МПУ 177° до R186° D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 344° через ВВ304 на ОПРС ВО.	D11 BRP 1200 или выше, ВВ304 1200 или выше, ОПРС ВО 2450 или выше.
JA 1Y	С МПУ 177° до R186° D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 070° через ВВ303 на ОПРС JA.	D11 BRP 1200 или выше, ВВ303 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KO 1Y	С МПУ 177° до R186° D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 352° через ВВ304 на ОПРС КО.	D11 BRP 1200 или выше, ВВ304 1200 или выше, ОПРС КО FL120 или выше.
KR 1Y	С МПУ 177° до R186° D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 331° через ВВ304 на ВВ305, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 277° на ОПРС KR.	D11 BRP, ВВ304 1200 или выше, ВВ305 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 1Y	С МПУ 177° до R186° D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 070° на ВВ303, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 031° на KUROS.	D11 BRP 1200 или выше, ВВ303 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1Y	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на ВВ301, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 185° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 162° на ВВ302, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 124° на ОПРС PI.	D2.4 BRP 300 или выше, ВВ301 900 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, ВВ302 1500 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 1M	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 331° через ВВ304 на ВВ305, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 267° на KEDUB, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 245° на ОПРС SL.	D11 BRP, ВВ304 1200 или выше, ВВ305 2450 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1Y	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на ВВ301, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 185° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 181° на SULUM.	D2.4 BRP 300 или выше, ВВ301 900 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1Y	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на ВВ301, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 185° на ОПРС TR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 162° на ВВ302, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 159° на ОПРС SV.	D2.4 BRP 300 или выше, ВВ301 900 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, ВВ302 1500 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1Y	С МПУ 177° до D2.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на ВВ301, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 185° на ОПРС TR ПРАВЫЙ разворот МПУ 213° на VESEL.	D2.4 BRP 300 или выше, ВВ301 900 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, VESEL 2750 или выше.



Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

БОРИСПОЛЬ 115.9 BRP
N50 17 09 E030 54 04

ЯГОТИН 385 JA
N50 15 56 E031 47 41
FL170 или выше

ПИИ 425 PI
N49 52 24 E031 07 32
2750 или выше

СТЕБЛЕВ 617 SV
N49 24 17 E031 04 37
2750 или выше

метры	футы
300	1000
400	1400
900	3000
1200	4000
1500	5000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

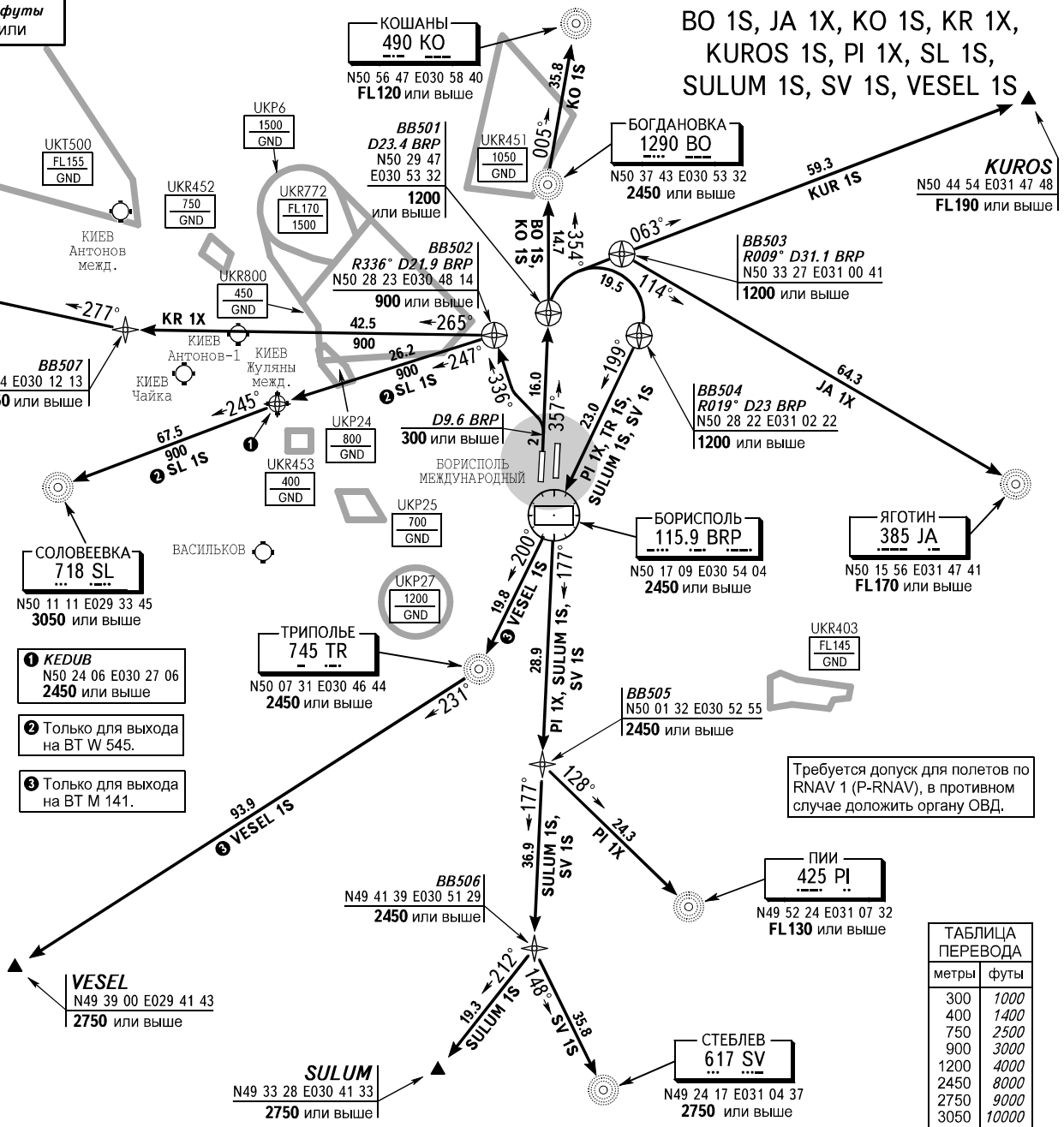
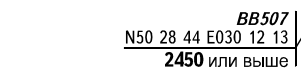
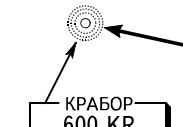
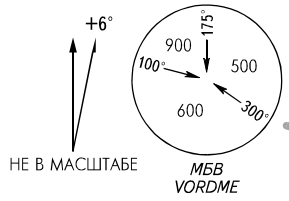
БОРИСПОЛЬ Вышка **119.650**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили

- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты **BO 1S, JA 1X, KO 1S, KUROS 1S, PI 1X, SULUM 1S, SV 1S, VESEL 1S** при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

BO 1S, JA 1X, KO 1X, KUROS 1S, PI 1X, SULUM 1S, SV 1S, VESEL 1S - градиент набора 7.0% до 1200 .
KR 1X SL 1S - градиент набора 7.0% до 900.



- KEDUB** N50 24 06 E030 27 06 **2450** или выше
- Только для выхода на BT W 545.
- Только для выхода на BT M 141.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

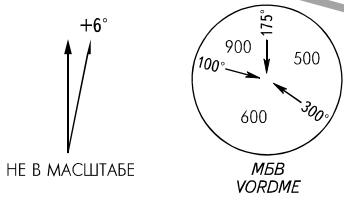
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 1S	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° на ОПРС BO.	D23.4 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 2450 или выше.
JA 1X	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063°(МПР 243° SL) на BB503, ПРАВЫЙ разворот МПУ 114° на ОПРС JA.	D23.4 BRP 1200 или выше, BB503 1200 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KO 1S	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° на ОПРС BO, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° на ОПРС KO.	D23.4 BRP 1200 или выше, ОПРС BO 2450 или выше, ОПРС KO FL120 или выше.
KR 1X	С МПУ 357° до D9.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот до выхода на R336° BRP, МПУ 336° до BB502, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 265° на BB507, ПРАВЫЙ разворот МПУ 277° на ОПРС KR.	D9.6 BRP 300 или выше, BB502 900 или выше, BB507 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 1S	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063°(МПР 243° SL) через BB503 на KUROS.	D23.4 BRP 1200 или выше, BB503 1200 или выше, ОПРС FL190 или выше.
PI 1X	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° через BB504 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° до BB505, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 128° на ОПРС PI.	D23.4 BRP 1200 или выше, BB504 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, BB505 2450 или выше, ОПРС PI FL130 или выше.
SL 1S ②	С МПУ 357° до D9.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот до выхода на R336° BRP, МПУ 336° до BB502, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 246° на KEDUB, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° на ОПРС SL.	D9.6 BRP 300 или выше, BB502 900 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1S	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° через BB504 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° через BB505 на BB506, ПРАВЫЙ разворот МПУ 212° на SULUM.	D23.4 BRP, BB504 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, BB505, BB506 2450 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1S	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° через BB504 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° через BB505 на BB506, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° на ОПРС SV.	D23.4 BRP, BB504 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, BB505, BB506 2450 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1S ③	С МПУ 357° до D23.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 199° через BB504 на VORDME BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 200° ОПРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	D23.4 BRP, BB504 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОПРС TR 2450 или выше, VESEL 2750 или выше.

метры	футы
300	1000
400	1400
750	2500
900	3000
1200	4000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

БОРИСПОЛЬ Вышка **119.300**
БОРИСПОЛЬ Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - м.мили



- Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета. Упр. макс. на разворотах 460км/ч, крен 20° или с угловой скоростью 3°/сек.
- Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
- При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
- До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
- Маршруты PI 1Z, SULUM 1Z, SV 1Z, VESEL 1Z при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
400	1400
900	3000
1200	4000
1500	5000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

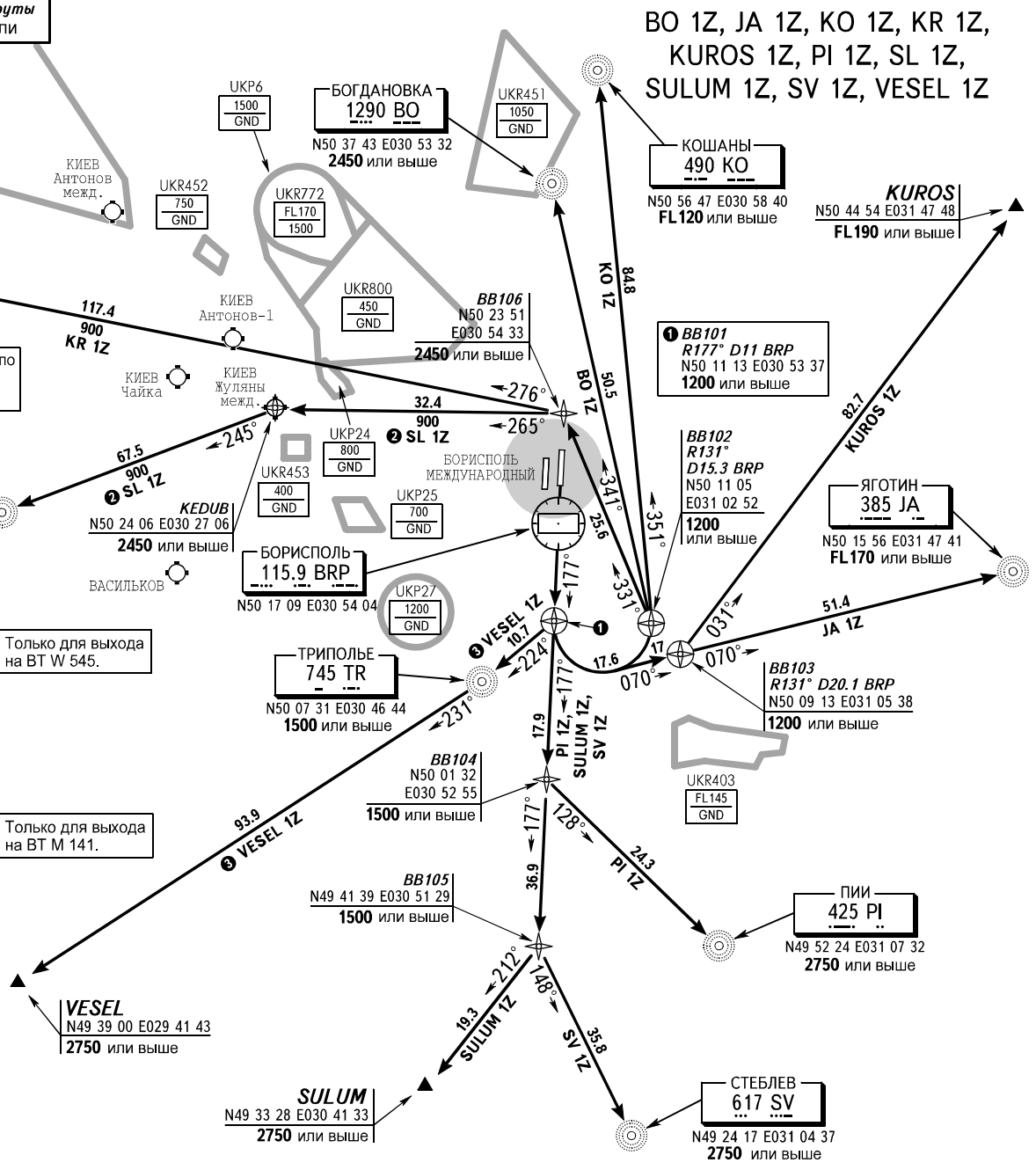
Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

Для всех процедур градиент набора 7.0% до 1200.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот курс 341° через BB102 на ОПРС BO.	D11 BRP, BB102 1200 или выше, ОПРС BO 2450 или выше.
JA 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот курс 070° через BB103 на ОПРС JA.	D11 BRP, BB103 1200 или выше, ОПРС JA FL170 .
KO 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот курс 351° через BB102 на ОПРС KO.	D11 BRP, BB102 1200 или выше, ОПРС KO FL120 или выше.
KR 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот курс 331° через BB102 на BB106, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 276° на ОПРС KR.	D11 BRP, BB102 1200 или выше, BB106 2450 или выше, ОПРС KR FL180 или выше.
KUROS 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на BB103, ЛЕВЫЙ разворот курс 031° на KUROS.	D11 BRP, BB103 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1Z	С МПУ 177° до BB104, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 128° на ОПРС PI.	D11 BRP 1200 или выше, BB104 1500 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 1Z ②	С МПУ 177° до D11 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 331° через BB102 на BB106, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 265° на KEDUB, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 245° на ОПРС SL.	D11 BRP, BB102 1200 или выше, BB106, KEDUB 2450 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SULUM 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, через BB104 на BB105, ПРАВЫЙ разворот МПУ 212° на SULUM.	D11 BRP 1200 или выше, BB104, BB105 1500 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1Z	С МПУ 177° до D11 BRP, через BB104 на BB105, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° на ОПРС SV.	D11 BRP 1200 или выше, BB104, BB105 1500 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
VESEL 1Z ③	С МПУ 177° до D11 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 224° на ОПРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	D11 BRP 1200 или выше, ОПРС TR 1500 или выше, VESEL 2750 или выше.

② Только для выхода на ВТ W 545.

③ Только для выхода на ВТ M 141.



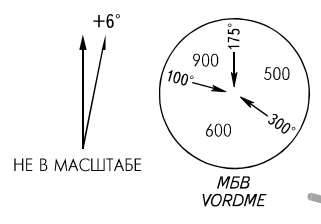
БОРИСПОЛЬ Вышка	119.300
БОРИСПОЛЬ Радар	120.900

Эшелон перех: **по указанию**
 Высота перех: **3050**

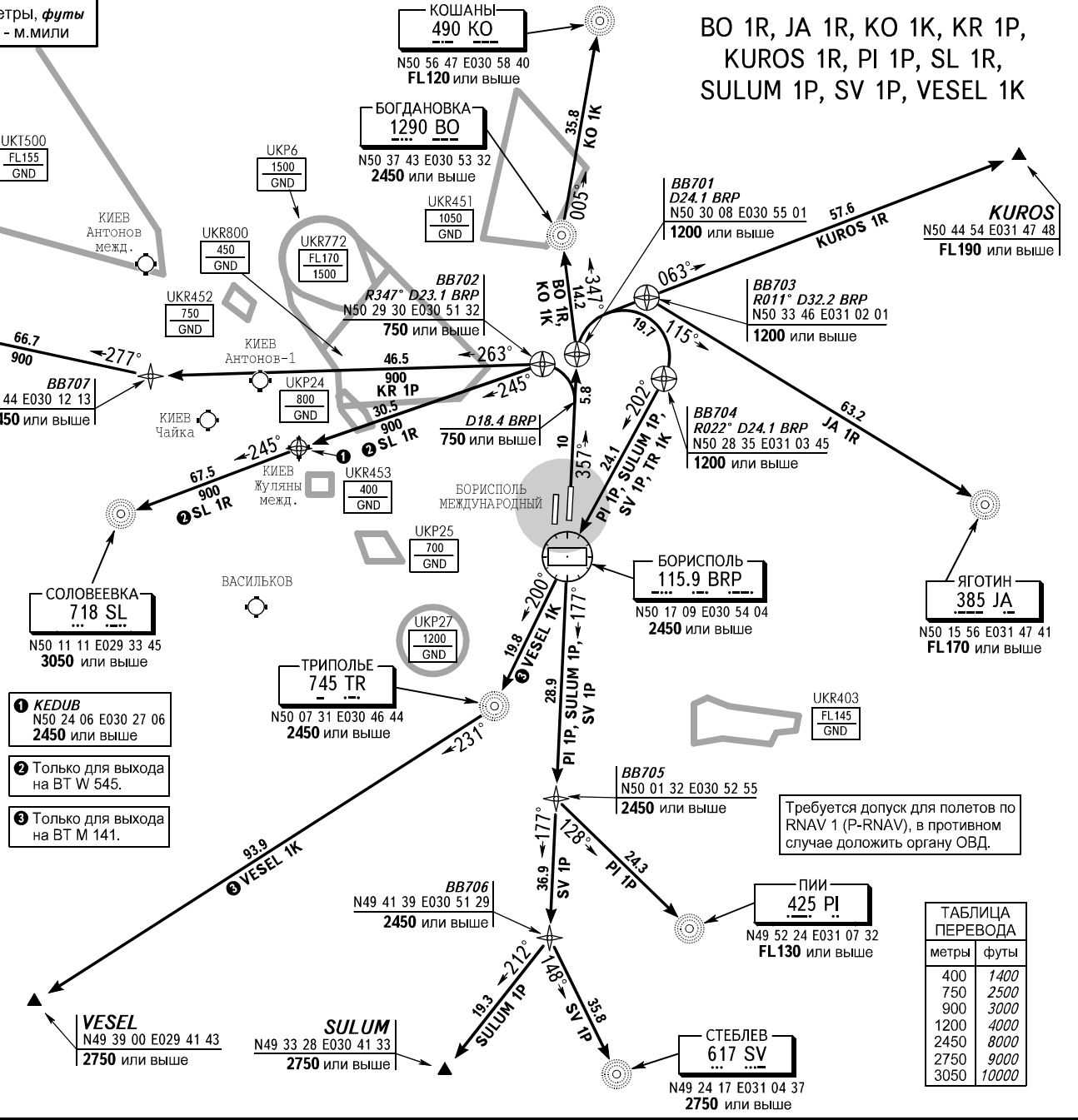
Высоты - метры, *футы*
 Расстояния - м.мили

BO 1R, JA 1R, KO 1R, KUROS 1R, PI 1R, SULUM 1R, SV 1R, VESEL 1K -
 - градиент набора 7.0% до 1200.
KR 1P SL 1R - градиент набора 7.0% до 750.

1. Летно-технические характеристики ВС являются определяющими для выполнения процедуры вылета.
2. Если невозможно выполнить стандартные процедуры выхода по приборам, сообщить об этом органу ОВД.
3. При пролете **400** - установить связь с КИЕВ Радар.
4. До запроса диспетчерского разрешения ОВД прослушать ATIS.
5. Маршруты KR 1P, SL1R при одновременном использовании для вылета двух ВПП не разрешены.



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BO 1R	С МПУ 357° до ВВ701, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 347° на ОНРС ВО.	ВВ701 1200 или выше, ОНРС ВО 2450 или выше.
JA 1R	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063° на ВВ703 (МНР 243° SL), ПРАВЫЙ разворот МПУ 115° на ОНРС JA.	ВВ701 1200 или выше, ВВ703 1200 или выше, ОНРС JA FL170 или выше.
KO 1K	С МПУ 357° до ВВ701, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 347° на ОНРС ВО, ПРАВЫЙ разворот МПУ 005° на ОНРС КО.	ВВ701 1200 или выше, ОНРС ВО 2450 или выше, ОНРС КО FL120 или выше.
KR 1P	С МПУ 357° до D18.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на ВВ702, МПУ 263° на ВВ707, ПРАВЫЙ разворот МПУ 277° на ОНРС KR.	D18.4 BRP, ВВ702 750 или выше, ВВ707 2450 или выше, ОНРС KR FL180 или выше.
KUROS 1R	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063° через ВВ703 (МНР 243° SL), на KUROS.	ВВ701, ВВ703 1200 или выше, KUROS FL190 или выше.
PI 1P	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° через ВВ704 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° на ВВ705, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 128° на ОНРС PI.	ВВ701, ВВ704 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ВВ705, ВВ706 2450 или выше, ОНРС PI FL130 или выше.
SL 1R ②	С МПУ 357° до D18.4 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 245° через ВВ702 на KEDUB, МПУ 245° на ОНРС SL.	D18.4 BRP, ВВ702 750 или выше, KEDUB 2450 или выше, ОНРС SL 3050 или выше.
SULUM 1P	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° через ВВ704 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° через ВВ705 на ВВ706, ПРАВЫЙ разворот МПУ 212° на SULUM.	ВВ701, ВВ704 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ВВ705, ВВ706 2450 или выше, SULUM 2750 или выше.
SV 1P	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° через ВВ704 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 177° через ВВ705 на ВВ706, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° на ОНРС SV.	ВВ701, ВВ704 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ВВ705, ВВ706 2450 или выше, ОНРС SV 2750 или выше.
VESEL 1K ③	С МПУ 357° до ВВ701, ПРАВЫЙ разворот МПУ 202° через ВВ704 на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 201° на ОНРС TR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 231° на VESEL.	ВВ701, ВВ704 1200 или выше, VORDME BRP 2450 или выше, ОНРС TR 2450 или выше, VESEL 2750 или выше.



- ① KEDUB N50 24 06 E030 27 06 2450 или выше
- ② Только для выхода на VT W 545.
- ③ Только для выхода на VT M 141.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
400	1400
750	2500
900	3000
1200	4000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

Летнее местное время: UTC + 3 часа.

Зимнее местное время: UTC + 2 часа.

1. ОБЩЕЕ

В утренние часы до восхода солнца и в течение часа после восхода происходит перелет птиц с северо-запада на юго-восток с пересечением искусственной RWY 18R/36L на высоте (H) 20-100 м. В вечерние часы после захода солнца и до наступления темноты - с юго-востока на северо-запад.

2. КООРДИНАЦИЯ ВРЕМЕННЫХ ОКОН АЭРОПОРТА

Эксплуатанты ВС должны координировать временные окна аэропорта для полетов в международный аэропорт БОРИСПОЛЬ с администрацией аэропорта БОРИСПОЛЬ. Координация временных окон аэропорта должна осуществляться в соответствии с разделом 6 документа IATA - "Руководство по стандартным расписаниям".

По меньшей мере, за 30 мин до расчетного времени прибытия экипажи ВС должны обеспечить оператора радиосвязи (Boryspil Transit) на частоте 131,775 МГц информацией о фактическом количестве пассажиров на борту, багажа и другими соответствующими данными.

3. АЭРОДРОМНЫЕ ПРАВИЛА

1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачами. Руление и буксировка по установленной маркировке. На стоянках перрона разрешено выполнять поочередный запуск и опробование двигателей в режиме малого газа - по разрешению диспетчера "Boryspil Ground" с учетом дополнительных мер безопасности.

2. Режим работы двигателей ВС категории С и D при рулении по перронам не должен превышать режим малого газа. Выруливание ВС категории С и D с мест стоянок осуществляется на режиме двигателей не более 0.42 номинала. В случае невозможности страгивания с места на этом режиме, вызывается буксир для буксировки ВС к месту запуска.

4. РУЛЕНИЕ НА/С МЕСТ СТОЯНОК

1. Прибывающие ВС встречаются машинами сопровождения, за которыми следуют до указанной стоянки. Передвижение (руление, буксировка) ВС по аэродрому производится только по разрешению диспетчера "Boryspil Ground", полученному на частоте 118,050 МГц. Без разрешения диспетчера "Boryspil Ground" руление и буксировка - ЗАПРЕЩЕНЫ.

2. Перед запуском двигателей экипаж должен прослушать информацию ATIS на частоте 126,700 МГц, установить связь с диспетчером "Boryspil Delivery" на частоте 130.275 МГц для получения диспетчерского разрешения. Когда диспетчер "Boryspil Delivery" не работает, диспетчерское разрешение выдает диспетчер "Boryspil Ground" на частоте 118,050 МГц.

3. При видимости 400 м и менее, по требованию командира ВС или по указанию руководителя полетов в ночное время, ВС с мест стоянок следуют за машиной сопровождения до магистральной RWY 2 или RWY C, RWY B.

4. При рулении в зимних условиях, ось руления может быть не видна из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера "Boryspil Ground".

5. Противообледенительная обработка ВС осуществляется в установленных местах на стоянках, на перроне после буксировки ВС. Координацию осуществляет "Boryspil Transit" на частоте 131,775 МГц.

▶ 6. При неисправной АРУ у ВС на местах стоянок терминалов В и D разрешается запуск одного двигателя непосредственно перед началом буксировки к месту запуска двигателей. Буксировка ВС с запущенным двигателем (запуск во время буксировки) на заснеженном, покрытом льдом (скользком) перроне, запрещается.

5. РАБОТА ОТВЕТЧИКА В РЕЖИМЕ "S" ПРИ НАХОЖДЕНИИ ВС НА ЗЕМЛЕ

1. В аэропорту БОРИСПОЛЬ внедрена и работает усовершенствованная система управления наземным движением и контроля за ним A-SMGCS, с использованием многоканального режима "S".

2. Эксплуатанты ВС, прибывающие в аэропорт БОРИСПОЛЬ должны обеспечить работу ответчика в режиме "S" при нахождении ВС на земле.

3. Экипаж ВС должен выбрать установку ответчика на режим XPNDR или другой аналогичный режим в соответствии с установленным оборудованием, AUTO, если он есть, но не OFF или STDBY, и назначенный код режима "A":

- при запросе разрешения на буксировку или руление, в зависимости что раньше,
- после посадки непрерывно, пока ВС не будет полностью установлено на МС.

4. Экипаж ВС оборудованного ответчиком с режимом "S" обязан включать ответчик для опознавания ВС. Экипаж должен ввести позывной ВС, который указан в поле 7 плана полета (например: BAW123, AFR456, SAS945).

5. Самолетный ответчик должен быть включен в режим "S" от запроса на буксировку или руление, в зависимости что раньше, через FMS или панель управления ответчиком.

6. При занятии МС экипаж должен установить режим "A" ответчика, код "0000" и затем установить режим "S" ответчика в положение "OFF".

6. ПРОЦЕДУРЫ В УСЛОВИЯХ ОГРАНИЧЕННОЙ ВИДИМОСТИ (LVP) ПРИ ПОЛЕТАХ ПО КАТЕГОРИЯМ II И ICAO**1. Критерии применения LVP**

Процедуры применяются при значениях RVR менее 600 м. О начале действия процедур пилоты будут извещены по ATIS или диспетчером службы движения. Для полетов по категории II и IIIA используется RWY 36R (метеоминимум категории IIIA: ВПП менее 30 м или без ВПП, RVR менее 350 м, но не менее 200 м).

2. Освобождение ВПП

После посадки по категории II или IIIA пилотов просят сообщить об освобождении RWY 36R и критической зоны ILS. Освобождение критической зоны ILS пилоты определяют по изменению свечения осевых огней RWY с чередующихся: ЖЕЛТЫЙ, ЗЕЛЕНый на все ЗЕЛЕНые. Прибывающие ВС на TWY C или на пересечении TWY B с TWY C1, C2, C4-C6 встречает машина сопровождения, в сопровождении которой ВС выполняет руление до указанного ею места стоянки. При неработающем радиолокаторе обзора летного поля машина сопровождения встречает ВС на TWY B. Для ВС после посадки установлен стандартный маршрут руления: RWY 36R - TWY A1 (A2, A3) - TWY B - TWY C (C1, C2, C4-C6) - стоянка.

3. Запуск двигателей, руление, ожидание

Экипаж запрашивает разрешение на запуск двигателей, указывая номер стоянки. Разрешение на буксировку или выруливание со стоянки запрашивается при готовности ВС выполнить это незамедлительно. По завершении буксировки и запуска двигателей пилот сообщает диспетчеру руления о готовности выруливать. Руление ВС выполняет на минимальной тяге двигателей за машиной сопровождения на RWY 36R/18L до TWY C (B), далее без машины сопровождения, следуя по ЗЕЛЕНым огням осевой линии TWY до предварительного старта. При неработающем р/л обзора летного поля за машиной сопровождения до линии исполнительного старта. Для ВС на вылет установлен стандартный маршрут руления: Стоянка - TWY C (C1, C2, C4-C6) - TWY B - TWY A6 - RWY 36R.

4. Места ожидания

Экипажи докладывают с места ожидания для категории II и IIIA или с других пунктов передачи сообщений о местоположении, предписанных диспетчером ОВД. Пересекать линию предварительного старта, обозначенную парой однонаправленных боковых, ЖЕЛТЫХ мигающих огней и управляемыми огнями линии "Stop Bars" - линия КРАСНЫХ ненаправленных углубленных огней, а также

дневной маркировкой на TWY А6. Пересекать (занимать) RWY, TWY при выруливании и при буксировке без разрешения диспетчера службы ОВД – ЗАПРЕЩЕНО.

7. ПРИБЫТИЕ

1. Заход на посадку с непрерывным снижением (CDO)

Полёты в режиме непрерывного снижения (CDO) выполняются в периоды низкой интенсивности движения по усмотрению диспетчера.

8. НЕЗАВИСИМЫЕ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ ЗАХОДЫ

1. При применении процедур независимых параллельных заходов ВС, следующим на параллельных треках LOC, разрешено выполнять независимые заходы на параллельные RWY при следующих условиях:

а) имеются функционирующие средства связи, средства наблюдения и средства обеспечения захода по ILS;

б) пилоты ознакомлены с используемыми процедурами. Данная информация может включаться в вещание ATIS. Вещание ATIS должно включать следующую информацию: "Независимые параллельные заходы производятся на RWY 18L/R (36L/R)";

в) ВС обеспечиваются радиолокационным наведением для захвата луча LOC под углом не более чем 30°;

г) минимальное вертикальное эшелонирование в 300 м (1000') или соответствующее продольное эшелонирование по радиолокатору обеспечивается как минимум до момента стабилизации ВС на линии посадочного курса LOC в пределах зоны нормальных полетов и до удаления 18 км (10 миль) от порога RWY;

д) в случае отклонения ВС в процессе захода от линии пути конечного этапа захода на посадку и вхождения ВС в промежуточную защитную зону, оба ВС - отклонившееся и то, которое подверглось опасности, - получают указания по выполнению маневра уклонения: немедленно выполнить разворот на заданный курс и/или набирать/снижаться до указанной высоты;

е) на каждом конечном участке захода каждой RWY радиолокационный мониторинг осуществляется отдельным диспетчером ATS;

ж) в случае возникновения технических проблем с оборудованием, необходимым для данной процедуры, возобновляется выполнение заходов по обычным правилам эшелонирования.

2. Предотвращение непреднамеренного пересечения линии пути конечного этапа захода на посадку в случае временной невозможности установить связь.

В случае получения указания выдерживать курс, который приводит к пересечению курса LOC под углом 70° или менее, пилот должен выполнить доворот на посадочную прямую заранее объявленной RWY (выйти на посадочный курс LOC) и продолжать снижение до последней заданной высоты, кроме случаев, когда пилот получает информацию от диспетчера о том, что вторение производится с пересечением посадочного курса LOC.

3. Маневры уклонения.

При выполнении параллельных заходов диспетчер ATS может дать указание выполнить маневр (отворот) выше абсолютной высоты 250 м (830') с целью уклонения от другого ВС, которое пересекло промежуточную защитную зону.

4. Использование TCAS при выполнении параллельных заходов.

Из-за уменьшенных боковых интервалов при выполнении параллельных заходов существует вероятность выдачи TCAS нежелательных рекомендаций по предотвращению столкновений (RA). В случае противоречий между диспетчерскими указаниями и RA TCAS, пилоту рекомендуется следовать RA TCAS.

5. RWY для посадки.

Пилотам следует проводить предварительную подготовку для посадки на каждую из рабочих RWY в случае, когда ATIS передает информацию о том, что обе RWY используются для посадки.

6. Ограничения при выполнении параллельных заходов на посадку.

Полеты по VFR. Полеты по VFR в пределах CTR КИЕВ (Борисполь межд.) при выполнении параллельных заходов на посадку не разрешаются, за исключением:

- полетов с целью поиска и спасания;
- аварийные и непредвиденные случаи в полете;
- полеты, которые не влияют на выполнение заходов по ILS (не пересекают посадочный курс).

ATIS Departure **125.950** eng **119.425** rus
 Arrival **126.700** eng **134.250** rus

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ Tower **119.650** (18R/36L)

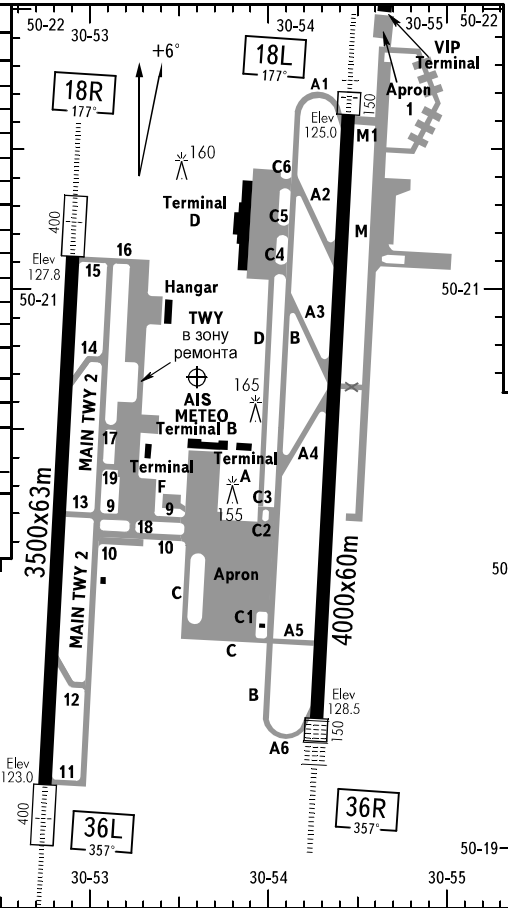
БОРИСПОЛЬ БОРІСПІЛЬ **БОРИСПІЛЬ** МЕЖДУНАРОДНИЙ
 Airport **130.0**

БОРИСПОЛЬ Gnd **118.050** (18L/36R)

APR: **N50 20 41 E030 53 36**

БОРИСПОЛЬ Delivery **131.775**
 By ATIS **130.275**

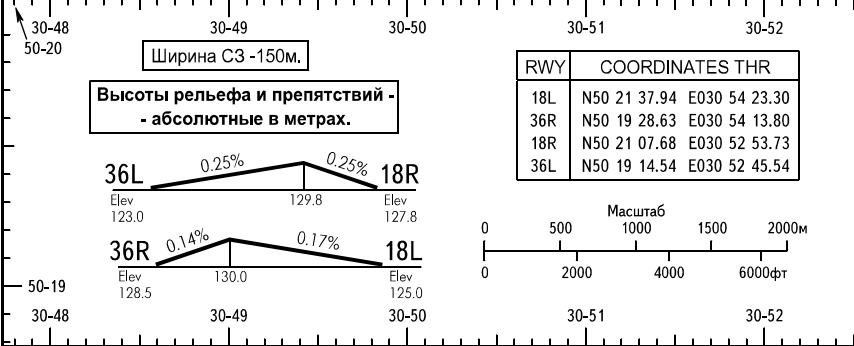
Балотри - метры

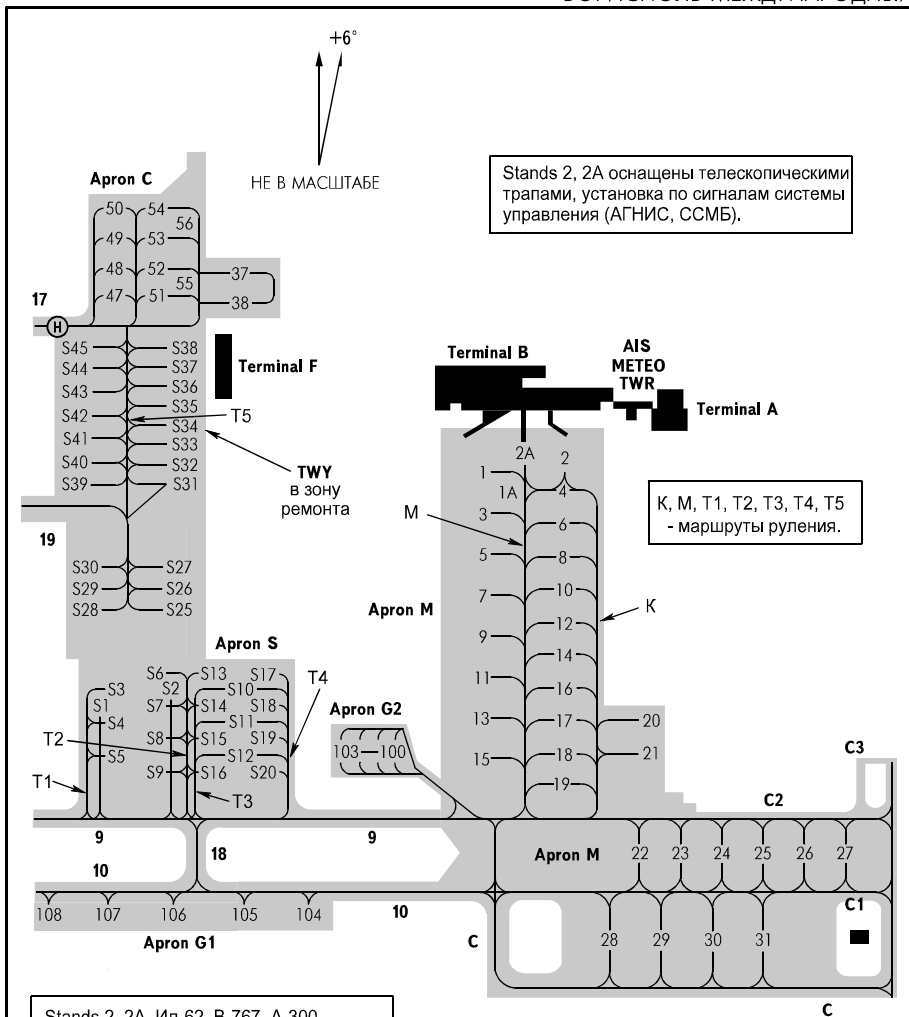


RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
18L	HIRL (60m) CL (15m) HIALS PAPI-L (3°00')	4000	4150	4000	4000
from TWY A2		2900	3050	2900	
from TWY A3		2000	2150	2000	
36R	HIRL (60m) CL (15m) HIALS-II SFL TDZ PAPI (3°00')	4000	4150	4000	4000
from TWY A4		2000	2150	2000	
from TWY A5		3050	3200	3050	
18R	HIRL (50m) HIALS PAPI-L (3°00')	3250	3650	3250	3500
from TWY 13		1700	2100	1700	
from TWY 14		2550	2950	2550	
36L	HIRL (50m) HIALS PAPI-L (3°00')	3250	3650	3250	3500
from TWY 12		2550	2950	2550	
from TWY 13		1700	2100	1700	

RWY 18R и RWY 36L первые 250м для взлета не используются.

TAKE-OFF MINIMA						
ACFT CAT	RWY 18L/36R			RWY 18L/R, 36L/R		
	LVP in operation			RL	RCLM	NIL
	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL	RL	day	day
A, B	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C						
D	200m	250m	300m			



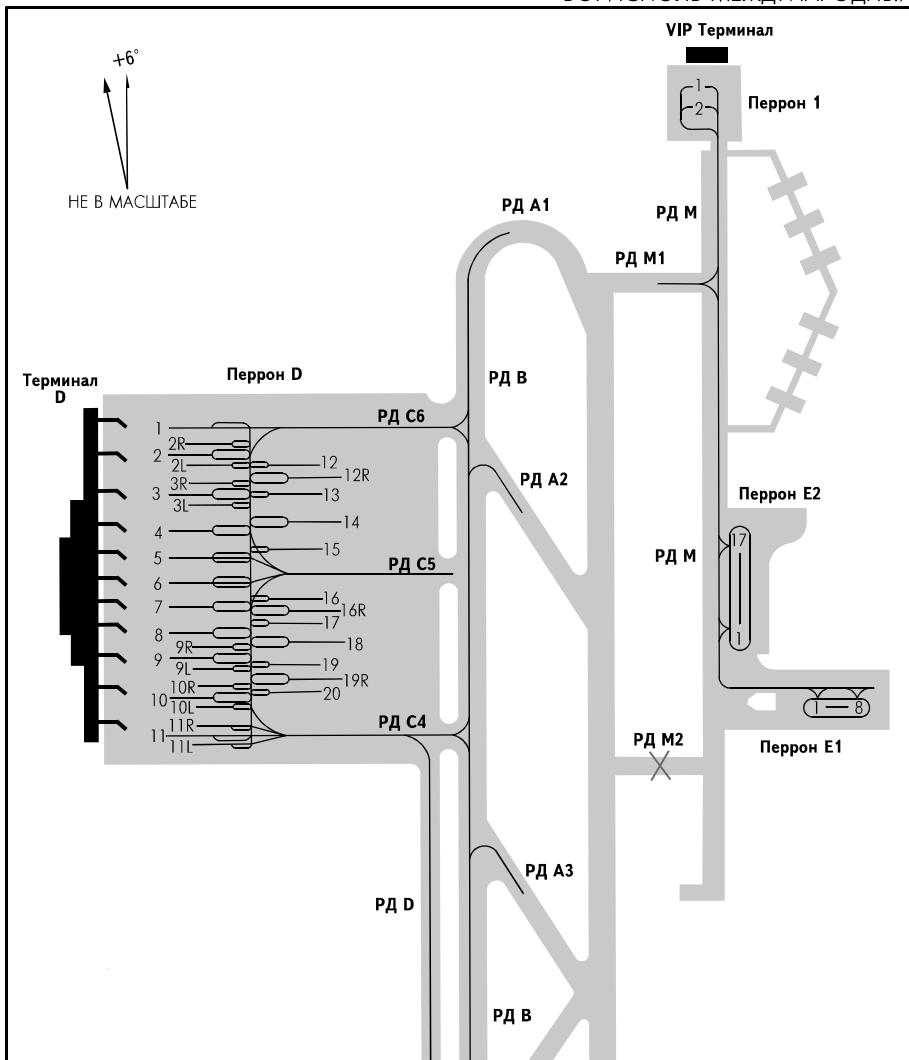


Stands 2, 2A оснащены телескопическими трапами, установка по сигналам системы управления (АГНИС, ССМБ).

K, M, T1, T2, T3, T4, T5 - маршруты руления.

- Stands 2, 2A Ил-62, В-767, А-300
- Stands 4-18 В-737-400, Ту-134
- Stands 3-13 Ил-86, Ил-62, А-300
- Stand 1 Ил-62, Ту-134
- Stand 1А В-747
- Stands 15, 19 G-1, G-4, Л-410
- Stands 20, 21 Ту-154
- Stands 22-27 В-737-900
- Stands 28-31 В-767-400
- Stands 37, 38 АН-12
- Stands 47-54 АН-24, Як-40
- Stands 55, 56 Ил-76, Ил-86 (АН-124)
- Stands S7-S9, S13-S20, S39 АН-24, АН-26
- Stands 100-103 DA-10, Л-410
- Stands 104-108 В-767
- Stands S1, S2 В-747-400
- Stands S3-S5, S10-S12 В-737-900
- Stands S6 Як-40
- Stands S25-S38 А-320
- Stands S40-S45 А-321

APRON	STRENGTH
M	PCN 62 / R / C / W / U
M (Stands 22-31)	PCN 80 / R / B / X / T
C	PCN 41 / R / C / X / T
C (Stands C37, C38)	PCN 31 / R / C / X / T
G1	PCN 80 / R / B / X / T
G2	PCN 11 / R / C / X / T
S (Stands S1-S9)	PCN 73 / R / C / W / T
S (Stands S10-S20)	PCN 43 / R / C / W / U
S (Stands S25-S30)	PCN 80 / R / B / X / T
S (Stands S31-S45)	PCN 83 / R / C / W / T



Установка ВС на стоянки 1-11, оснащенные телескопическими трапами, и стоянки 12-20 должна выполняться по VDGS (Visual Docking Guidance System).

Перрон	Грузонапряженность	МС	Тип ВС
D	PCN 78 / R / C / W / T	1, 2, 3, 9, 10, 11	B-777-300, B-747-400, B-767-400, A-330, A-340
		12R, 14, 16R, 18, 19R	B-767-300, B-752, A-310
		1L, 2L, 2R, 3L, 3R, 4, 5, 6, 7, 8, 9L, 9R, 10L, 10R, 11L, 11R, 12, 13, 15, 16, 17, 19, 20	B-739, A-320, A-321
1	PCN 80 / R / C / W / T	1, 2	B-747
E1	PCN 29 / R / C / X / U	1-8	
E2	PCN 28 / R / C / X / U	1-17	

СТОЯНКИ

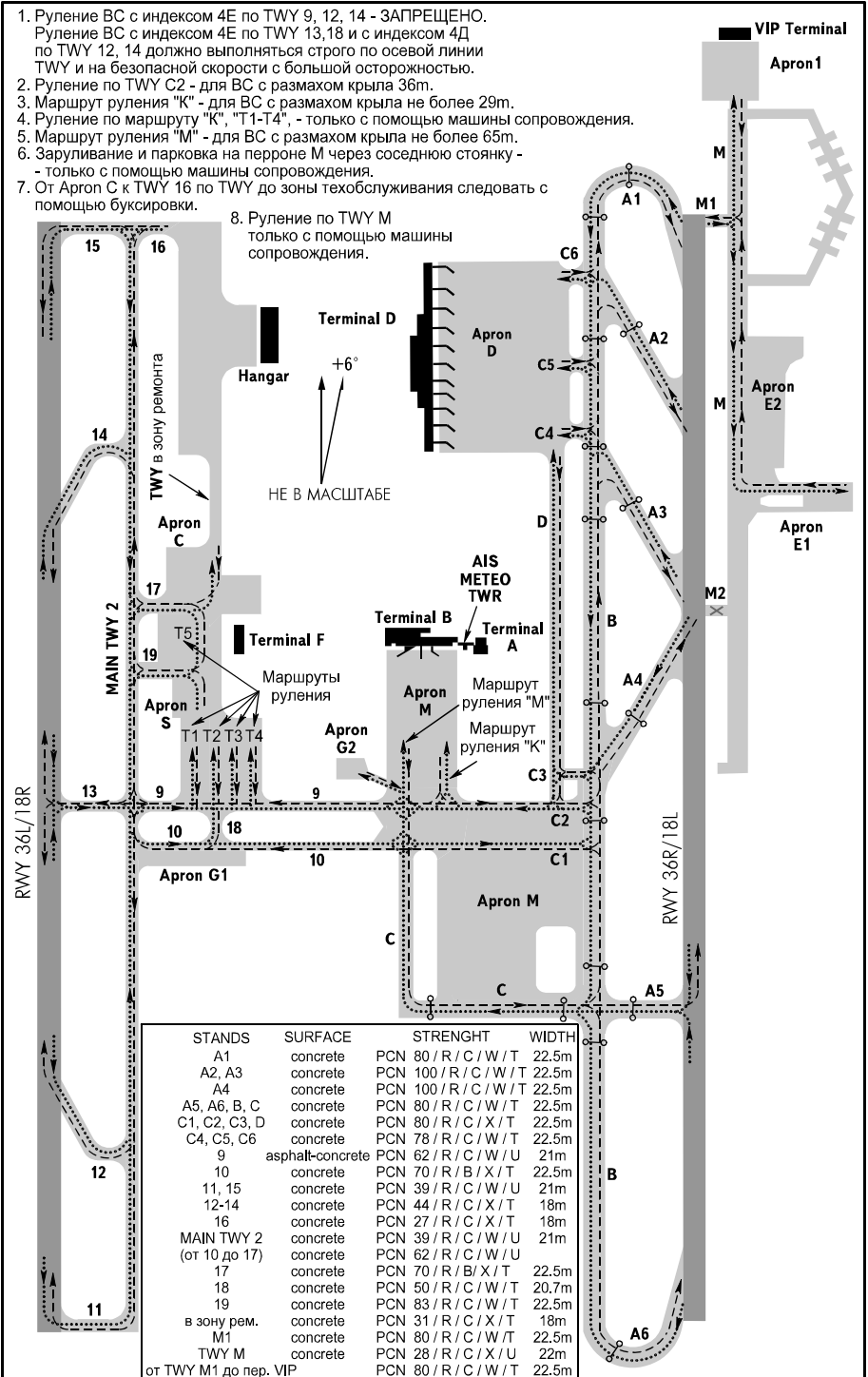
КИЕВ, УКРАИНА
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

МС	Координаты		МС	Координаты		МС	Координаты	
Перрон М			Перрон S			Перрон D		
1	N50 20 23.41	E030 53 39.77	S1	N50 20 15.19	E030 53 09.01	1	N50 21 16.95	E030 53 55.42
1A	N50 20 22.48	E030 53 39.70	S2	N50 20 15.08	E030 53 12.66	2	N50 21 14.61	E030 53 55.25
2	N50 20 24.30	E030 53 41.83	S3	N50 20 15.30	E030 53 11.07	2R	N50 21 15.32	E030 53 55.18
2A	N50 20 24.21	E030 53 44.46	S4	N50 20 13.90	E030 53 10.97	2L	N50 21 14.01	E030 53 56.11
3	N50 20 21.62	E030 53 39.64	S5	N50 20 12.50	E030 53 10.87	3	N50 21 11.49	E030 53 55.02
4	N50 20 21.65	E030 53 43.64	S6	N50 20 12.32	E030 53 11.24	3R	N50 21 11.90	E030 53 54.94
5	N50 20 19.83	E030 53 39.51	S7	N50 20 14.60	E030 53 11.40	3L	N50 21 10.60	E030 53 55.76
6	N50 20 20.49	E030 53 43.54	S8	N50 20 13.46	E030 53 11.32	4	N50 21 09.27	E030 53 55.65
7	N50 20 17.90	E030 53 39.37	S9	N50 20 15.67	E030 53 11.48	5	N50 21 08.01	E030 53 55.30
8	N50 20 19.33	E030 53 43.46	S10	N50 20 15.16	E030 53 15.95	6	N50 21 06.73	E030 53 55.25
9	N50 20 16.10	E030 53 39.24	S11	N50 20 13.76	E030 53 15.85	7	N50 21 05.46	E030 53 55.20
10	N50 20 18.04	E030 53 43.38	S12	N50 20 12.35	E030 53 15.75	8	N50 21 04.18	E030 53 55.16
11	N50 20 14.30	E030 53 39.11	S13	N50 20 15.60	E030 53 16.05	9	N50 21 02.19	E030 53 54.34
12	N50 20 16.87	E030 53 43.28	S14	N50 20 14.46	E030 53 15.96	9R	N50 21 02.58	E030 53 54.28
13	N50 20 12.48	E030 53 38.97	S15	N50 20 13.33	E030 53 15.88	9L	N50 21 01.28	E030 53 55.03
14	N50 20 15.71	E030 53 43.19	S16	N50 20 12.19	E030 53 15.80	10	N50 20 58.89	E030 53 54.07
15	N50 20 11.20	E030 53 37.12	S17	N50 20 15.58	E030 53 16.91	10R	N50 20 59.50	E030 53 53.96
16	N50 20 14.55	E030 53 43.10	S18	N50 20 14.44	E030 53 16.83	10L	N50 20 58.18	E030 53 54.99
17	N50 20 13.38	E030 53 43.03	S19	N50 20 13.30	E030 53 16.75	11	N50 20 56.40	E030 53 53.92
18	N50 20 12.22	E030 53 42.94	S20	N50 20 12.16	E030 53 16.66	11R	N50 20 56.93	E030 53 53.81
19	N50 20 11.19	E030 53 42.86	S25	N50 20 17.03	E030 53 14.20	11L	N50 20 55.63	E030 53 54.80
20	N50 20 14.00	E030 53 47.00	S26	N50 20 18.37	E030 53 14.30	12	N50 21 13.49	E030 54 06.10
21	N50 20 13.00	E030 53 47.00	S27	N50 20 19.72	E030 53 14.39	12R	N50 21 13.12	E030 54 05.98
Перрон G2-G1			S28	N50 20 17.07	E030 53 07.57	13	N50 21 12.18	E030 54 05.10
100	N50 20 12.07	E030 53 29.61	S29	N50 20 18.42	E030 53 07.66	14	N50 21 10.88	E030 54 05.82
101	N50 20 12.11	E030 53 28.61	S30	N50 20 19.76	E030 53 07.76	15	N50 21 09.56	E030 54 05.81
102	N50 20 12.15	E030 53 27.60	S31	N50 20 21.87	E030 53 14.55	16	N50 21 04.16	E030 54 05.41
103	N50 20 12.41	E030 53 26.60	S32	N50 20 23.21	E030 53 14.65	16R	N50 21 03.47	E030 54 05.28
104	N50 20 03.62	E030 53 17.63	S33	N50 20 24.55	E030 53 14.75	17	N50 21 02.85	E030 54 05.31
105	N50 20 03.71	E030 53 14.64	S34	N50 20 25.90	E030 53 14.84	18	N50 21 01.54	E030 54 05.14
106	N50 20 03.80	E030 53 11.63	S35	N50 20 27.24	E030 53 14.94	19	N50 21 00.23	E030 54 05.12
107	N50 20 03.89	E030 53 08.63	S36	N50 20 28.58	E030 53 15.04	19R	N50 20 59.62	E030 54 04.99
108	N50 20 03.98	E030 53 05.64	S37	N50 20 29.93	E030 53 15.13	20	N50 20 58.92	E030 54 05.02
Перрон С			S38	N50 20 31.27	E030 53 15.23			
37	N50 20 36.32	E030 53 17.31	S39	N50 20 23.30	E030 53 06.73			
38	N50 20 34.81	E030 53 17.28	S40	N50 20 24.56	E030 53 06.82			
47	N50 20 35.05	E030 53 10.51	S41	N50 20 25.90	E030 53 06.92			
48	N50 20 36.22	E030 53 10.59	S42	N50 20 27.25	E030 53 07.01			
49	N50 20 37.38	E030 53 10.69	S43	N50 20 28.59	E030 53 07.10			
50	N50 20 38.55	E030 53 10.78	S44	N50 20 29.94	E030 53 07.21			
51	N50 20 34.99	E030 53 12.57	S45	N50 20 31.28	E030 53 07.30			
52	N50 20 36.15	E030 53 12.66						
53	N50 20 37.32	E030 53 12.75						
54	N50 20 38.49	E030 53 12.83						
55	N50 20 35.57	E030 53 10.79						
56	N50 20 37.49	E030 53 10.93						

TAXIING

КИЕВ, УКРАИНА
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

1. Руление ВС с индексом 4Е по TWY 9, 12, 14 - ЗАПРЕЩЕНО.
Руление ВС с индексом 4Е по TWY 13,18 и с индексом 4Д по TWY 12, 14 должно выполняться строго по осевой линии TWY и на безопасной скорости с большой осторожностью.
2. Руление по TWY C2 - для ВС с размахом крыла 36м.
3. Маршрут руления "К" - для ВС с размахом крыла не более 29м.
4. Руление по маршруту "К", "Т1-Т4", - только с помощью машины сопровождения.
5. Маршрут руления "М" - для ВС с размахом крыла не более 65м.
6. Заруливание и парковка на перроне М через соседнюю стойку - только с помощью машины сопровождения.
7. От Apron С к TWY 16 по TWY до зоны техобслуживания следовать с помощью буксировки.
8. Руление по TWY М только с помощью машины сопровождения.

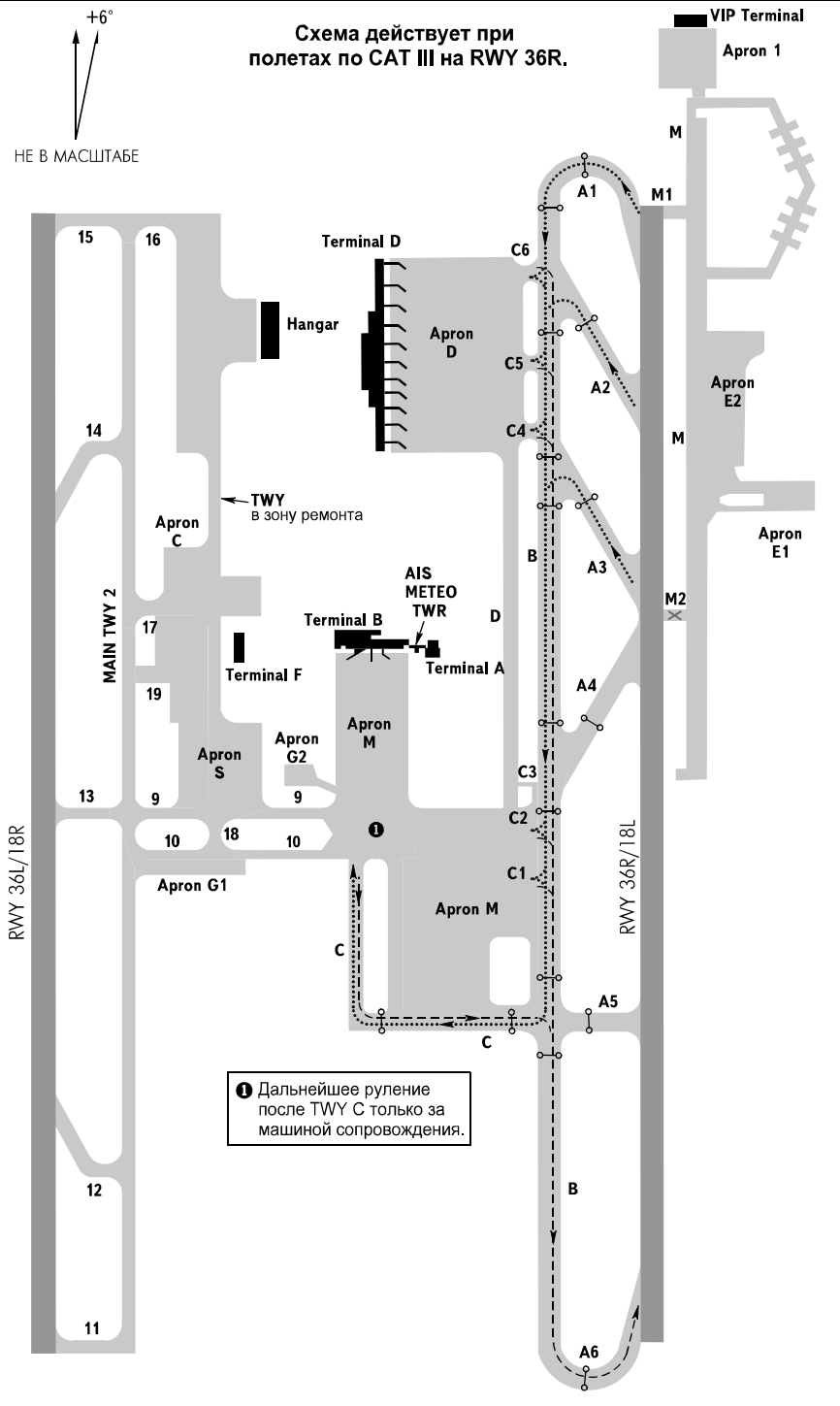
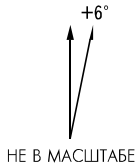


STANDS	SURFACE	STRENGHT	WIDTH
A1	concrete	PCN 80 / R / C / W / T	22.5m
A2, A3	concrete	PCN 100 / R / C / W / T	22.5m
A4	concrete	PCN 100 / R / C / W / T	22.5m
A5, A6, B, C	concrete	PCN 80 / R / C / W / T	22.5m
C1, C2, C3, D	concrete	PCN 80 / R / C / X / T	22.5m
C4, C5, C6	concrete	PCN 78 / R / C / W / T	22.5m
9	asphalt-concrete	PCN 62 / R / C / W / U	21m
10	concrete	PCN 70 / R / B / X / T	22.5m
11, 15	concrete	PCN 39 / R / C / W / U	21m
12-14	concrete	PCN 44 / R / C / X / T	18m
16	concrete	PCN 27 / R / C / X / T	18m
MAIN TWY 2	concrete	PCN 39 / R / C / W / U	21m
(от 10 до 17)	concrete	PCN 62 / R / C / W / U	21m
17	concrete	PCN 70 / R / B / X / T	22.5m
18	concrete	PCN 50 / R / C / W / T	20.7m
19	concrete	PCN 83 / R / C / W / T	22.5m
в зону рем.	concrete	PCN 31 / R / C / X / T	18m
M1	concrete	PCN 80 / R / C / W / T	22.5m
TWY M	concrete	PCN 28 / R / C / X / U	22m
от TWY M1 до пер. VIP	concrete	PCN 80 / R / C / W / T	22.5m

TAXIING

КИЕВ, УКРАИНА
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Схема действует при
полетах по CAT III на RWY 36R.



1 Дальнейшее руление
после TWY C только за
машиной сопровождения.

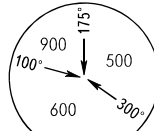
БОРИСПОЛЬ Twr **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

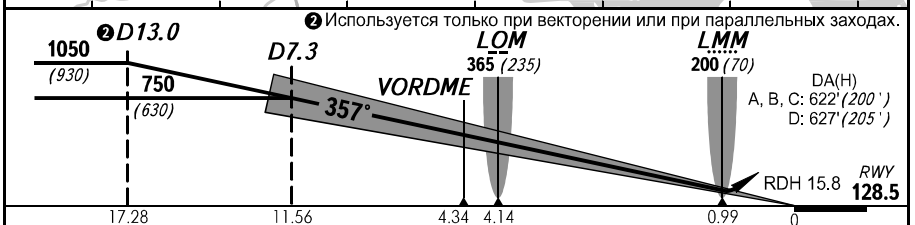
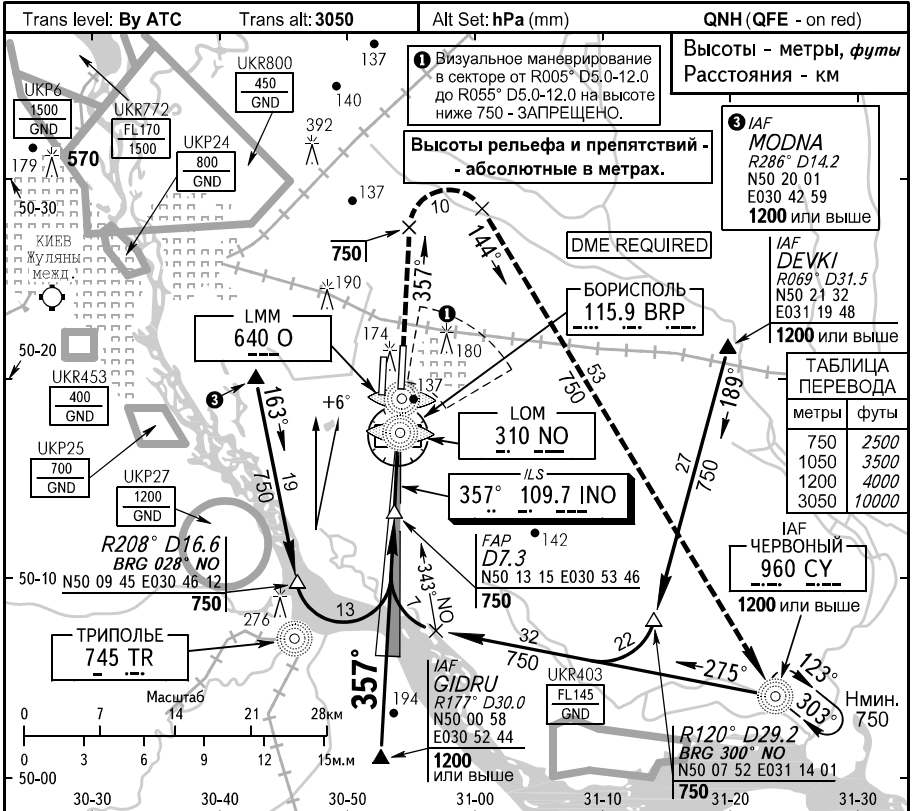
ILS RWY 36R

LOC **109.7 INO**



MSA VORDME

Apt elev **130.0** RWY **128.5**



уход на второй круг: Набор 750 с МПУ 357°, далее по указанию органа ОВД.
 визуальный заход: Нпол не менее 750 до D8.0 BRP. Для одновременных заходов разрешена FAP 1050. MAX 220 КТ (407км/ч) крен 20°.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36R			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 750 с МПУ 357°. ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° на NDB CY с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200, далее по схеме захода.
	DH	FULL	ALS out	MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A				140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D	65m			210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
W km/h				150	200	250	300			
ILS GS 3°00'				2.2	2.9	3.6	4.4			

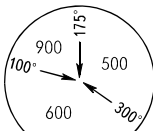
БОРИСПОЛЬ Twr **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

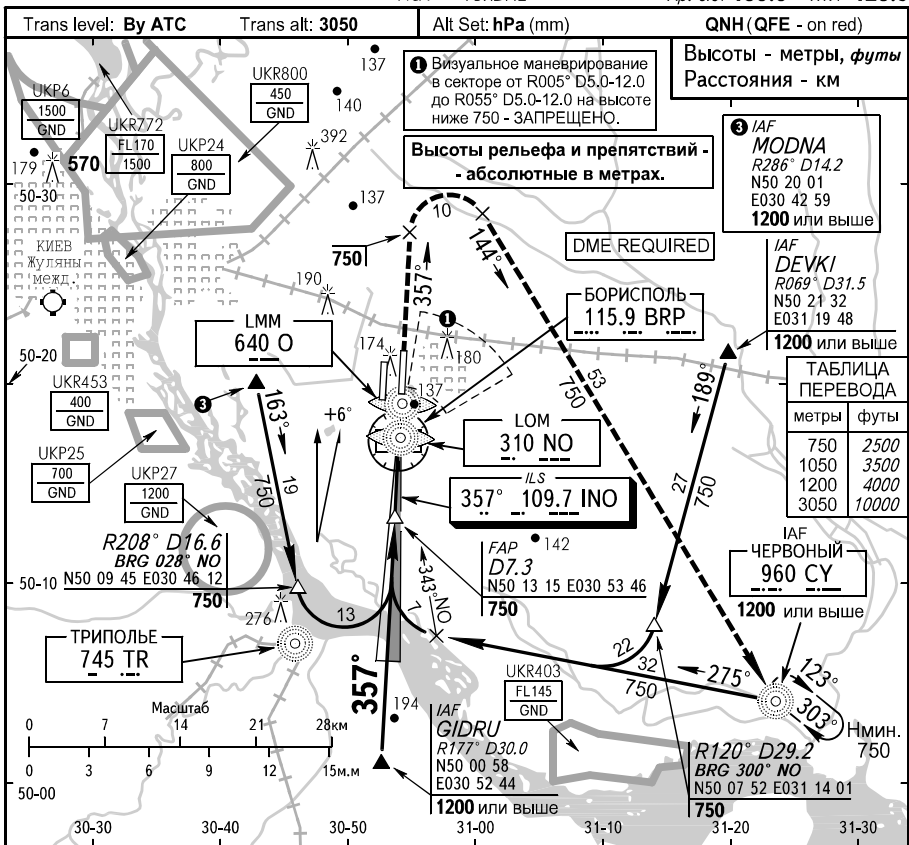
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
CAT III/II ILS RWY 36R

LOC **109.7 INO**

Apt elev **130.0** RWY **128.5**



MSA VORDME



Высоты - метры, футы
 Расстояния - км

Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.

⑤ IAF MODNA R286° D14.2 N50 20 01 E030 42 59 1200 или выше

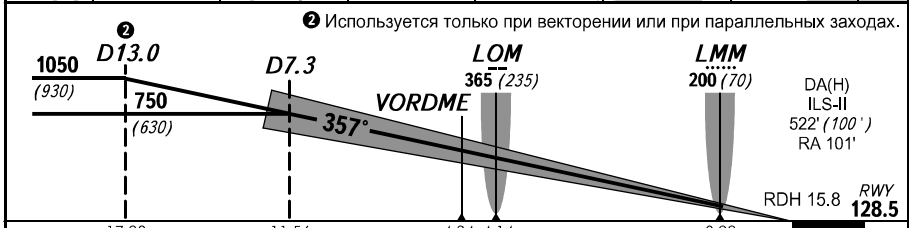
IAF DEVKI R069° D31.5 N50 21 32 E031 19 48 1200 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1050	3500
1200	4000
3050	10000

IAF ЧЕРВОНЫЙ 960 СУ 1200 или выше

R120° D29.2 BRG 300° NO N50 07 52 E031 14 01 Н.мин. 750



② Используется только при векторении или при параллельных заходах.

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 с МПУ 357°, далее по указанию органа ОВД.

ACFT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36R			
	ILS - IIIA		ILS - II	
CAT	RA	DH	RA	
A, B				RVR 300m
C	15m	RVR 200m	30m	31m
D				RVR 350m (RVR 300m with Auto land)
W km/h	150	200	250	300
GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4

ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ:
 Набор 750 с МПУ 357°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° на NDB СУ с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200, далее по схеме захода.

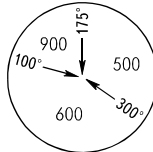
БОРИСПОЛЬ Twr **119.650**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

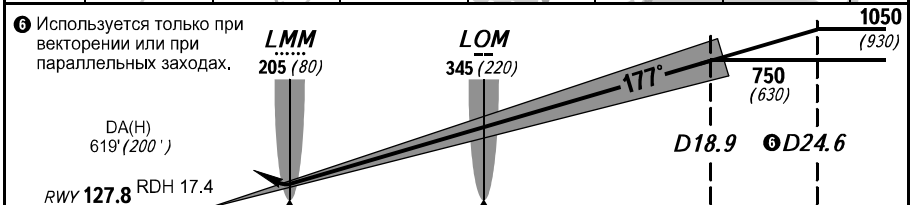
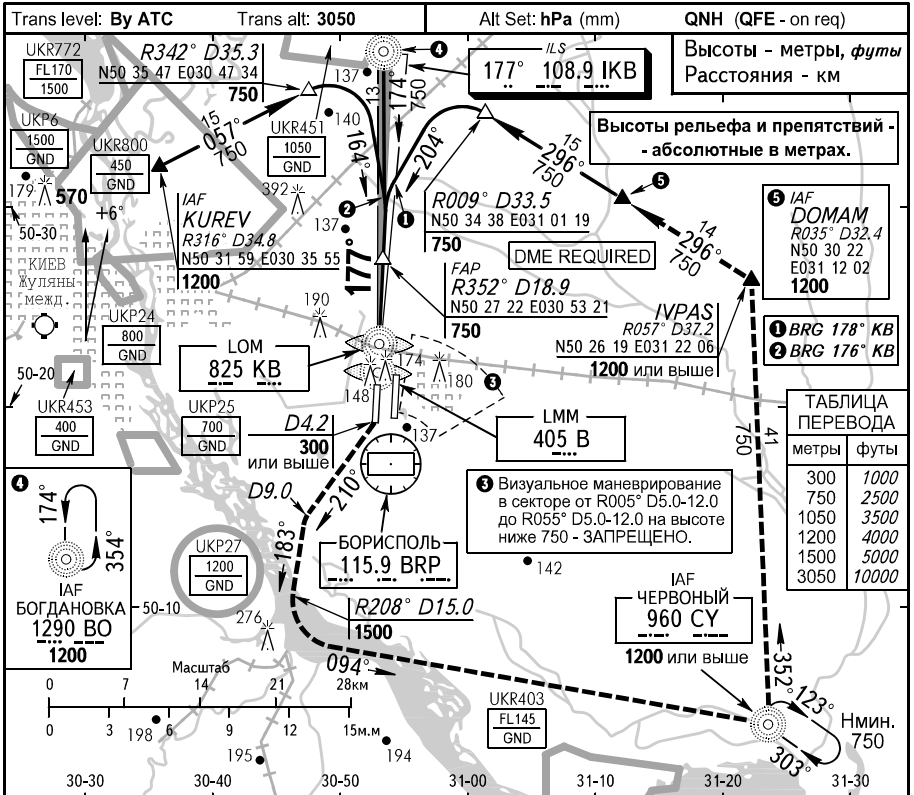
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ILS RWY 18R

LOC **108.9 ИКВ**

Apt elev **130.0 RWY 127.8**



MSA VORDME



уход на второй круг: Набор 300 или выше с МПУ 177° до D4.2 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° с набором 750, далее по указанию органа ОВД.
визуальный заход: Нпол не менее 750 до D17.0 BRP. Для одновременных заходов разрешена FAP 1050.

ACFT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 18R			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			
	DH	FULL	ALS out	MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D				210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
W km/h				150	200	250	300			
ILS GS 3°00'				2.2	2.9	3.6	4.4			

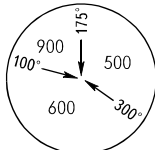
БОРИСПОЛЬ Twr **119.650**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ILS RWY 36L

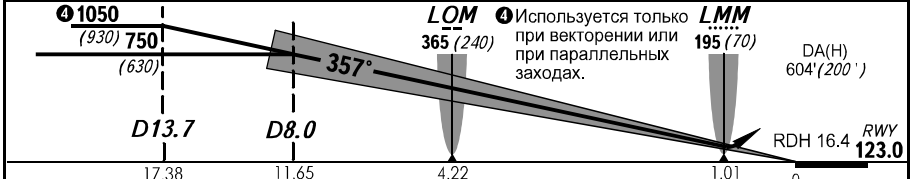
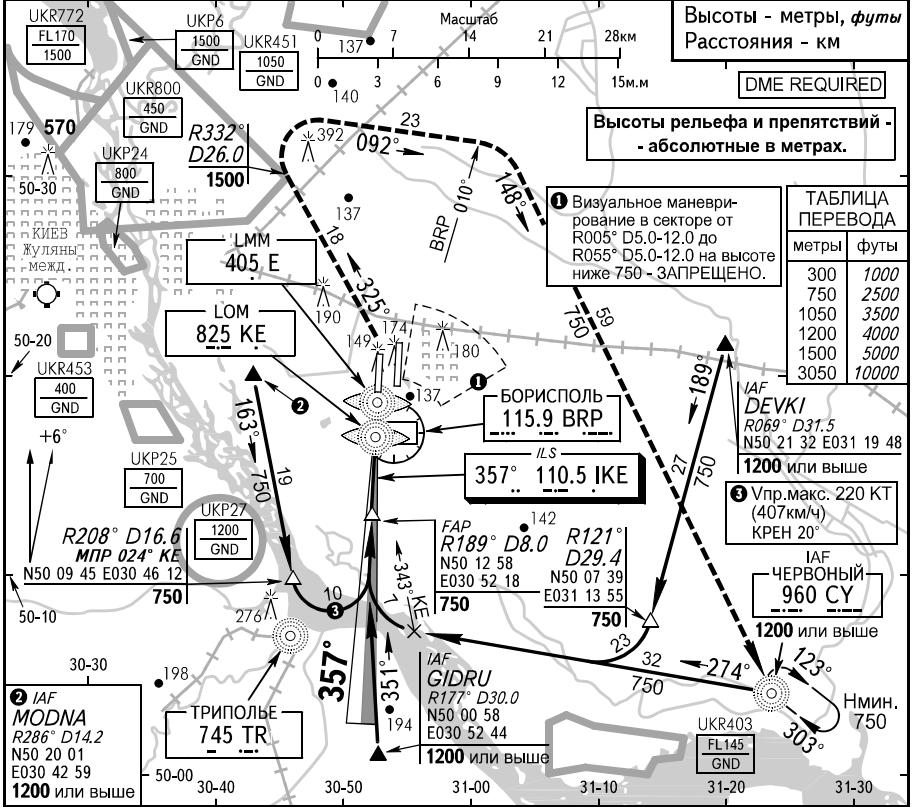
LOC **110.5 IKE**

Apt elev **130.0 RWY 123.0**



MSA VORDME

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: **hPa (mm)** QNH (QFE - on req)



уход на второй круг: Набор 300 или выше до D7.5 BRP с МПУ 357°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° с набором 750, далее по указанию органа ОВД. визуальный заход: Нпол не менее 750 до D8.0 BRP. Для одновременных заходов разрешена FAP 1050. MAX 220 КТ(407км/ч) крен 20°.

ACFT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36L			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND		
	DH	FULL	ALS out	MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m
D				210m	310m	3600m	620m	720m	5000m
W km/h		150	200	250	300				
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4				

ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ:
 Набор 300 или выше с МПУ 357° до D7.5 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° с набором 1500 до R332° D26.0 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 092° до R010° BRP, ПРАВЫЙ разворот на NDB CY, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1500, далее по схеме захода.

БОРИСПОЛЬ Twr 119.300

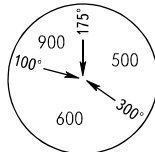
БОРИСПОЛЬ Rad 120.900

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS RWY 18L

LOC 111.3 IBI



MSA VORDME

Apt elev 130.0 RWY 125.0

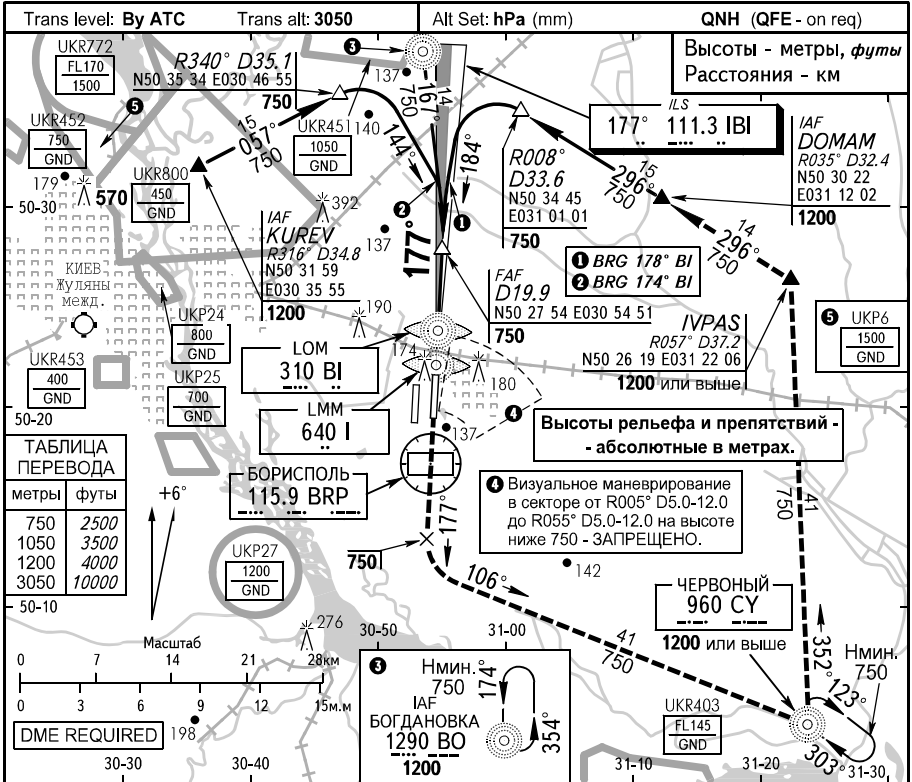
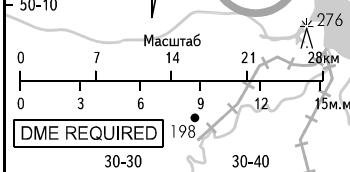
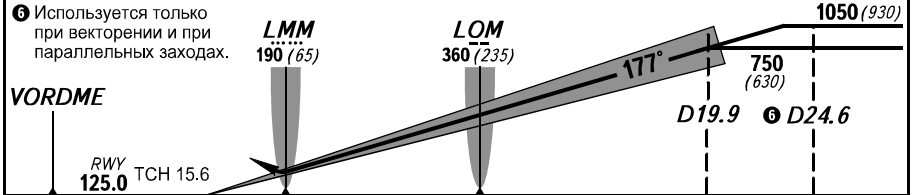


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1050	3500
1200	4000
3050	10000



DME BRP	12.0	14.0	16.0	18.0	20.0	22.0	24.0
ВЫСОТА	333 (208)	438 (313)	543 (418)	648 (523)	752 (627)	857 (732)	962 (837)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 с МПУ 177°, далее по указанию органа ОВД. визуальный заход: Нпол не менее 750 до D17.0 BRP. Для одновременных заходов разрешена FAP 1050.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 18L ILS			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND		
	DH	FULL	ALS out	MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m
D				210m	310m	3600m	620m	720m	5000m
W km/h			150	200	250	300			
ILS GS 3°00'			2.2	2.9	3.6	4.4			

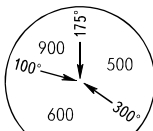
ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 750 с МПУ 177°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 106° на NDB CY с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200. МПУ 352° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на ДОМАМ, далее по схеме захода.

БОРИСПОЛЬ Twr **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

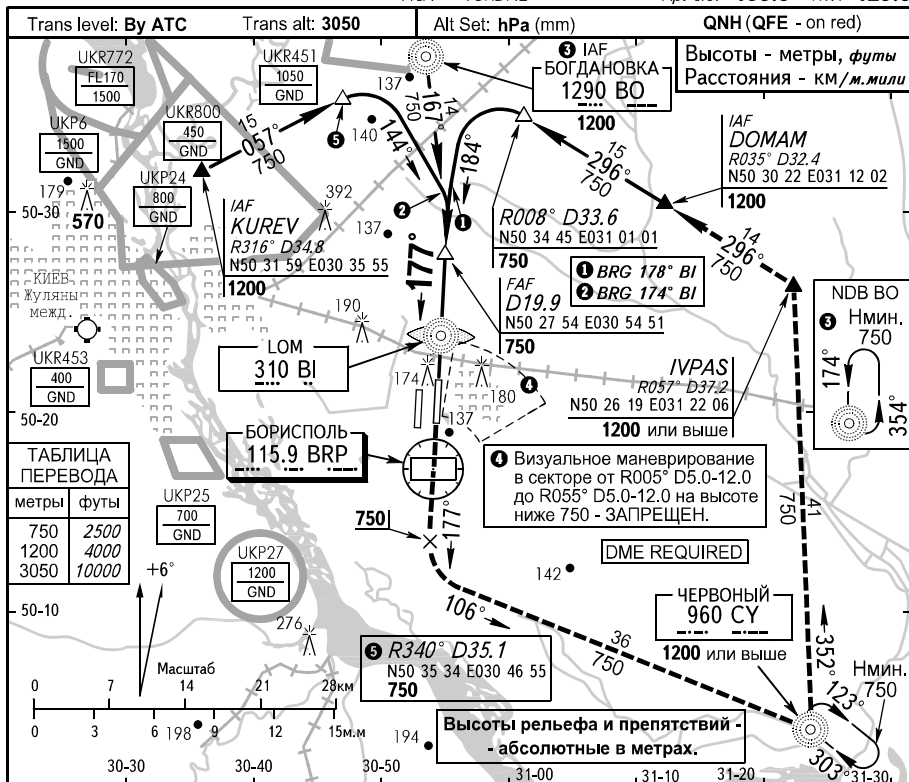
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VORDME RWY 18L

VOR **115.9 BRP**

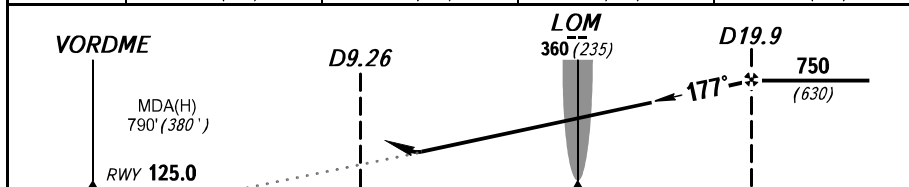


MSA VORDME

Apt elev **130.0** RWY **125.0**



DME BRP	12.0	14.0	16.0	18.0
ВЫСОТА	332 (207)	436 (311)	541 (416)	645 (520)



уход на второй круг: Набор 750 с МПУ 177°, далее по указанию органа ОВД. визуальный заход: Нпол не менее 750 до D17.0 BRP.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 18L VORDME			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			
	MDH	ALS out		MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A	120m	RVR 1100m VIS 1600m	R 1500m V 2200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C		R 1400m V 1800m	RVR 1800m	190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D				210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
W km/h		150	200	250	300					
Descent Angle / grad		3°00' / 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4				
MAPt at D9.26										

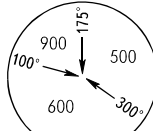
ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ:
 Набор 750 с МПУ 177°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 106° на NDB CY с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200. МПУ 352° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на DOMAM, далее по схеме захода.

БОРИСПОЛЬ Twr **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

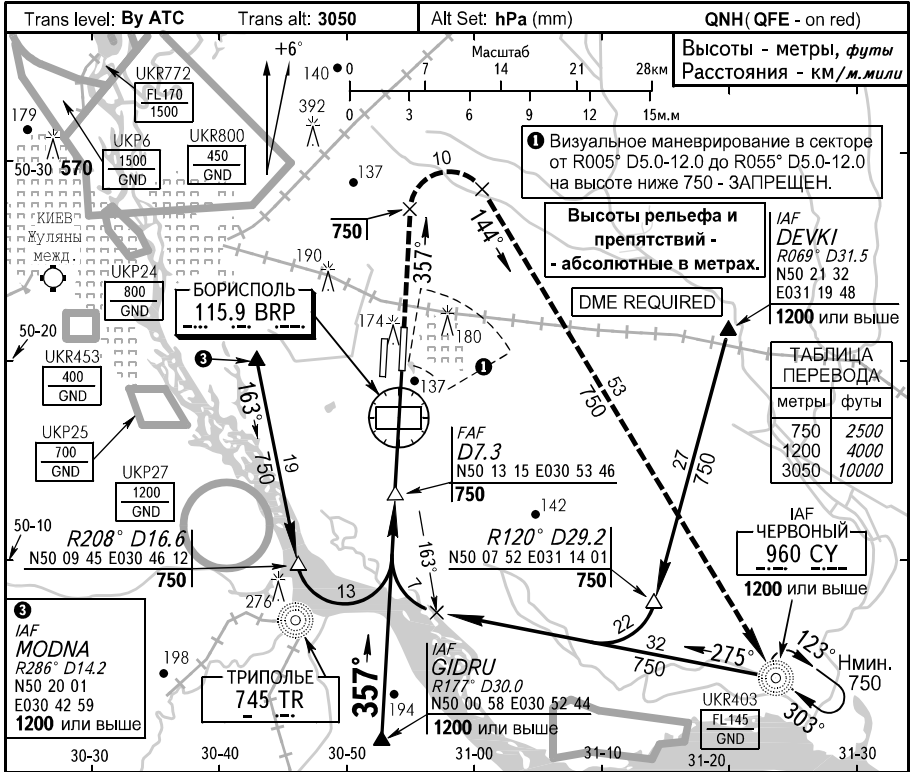
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VORDME RWY 36R

VOR **115.9 BRP**



MSA VORDME

Apt elev **130.0 RWY 128.5**



1 Визуальное маневрирование в секторе от R005° D5.0-12.0 до R055° D5.0-12.0 на высоте ниже 750 - ЗАПРЕЩЕН.

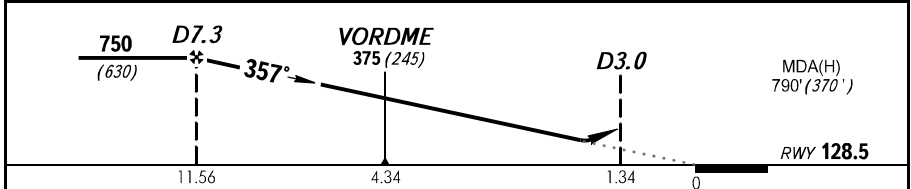
Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.

DME REQUIRED

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1200	4000
3050	10000

DME BRP	4.0	2.0	0	2.0
ВЫСОТА	576 (448)	476 (347)	375 (245)	267 (138)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 с МПУ 357°, далее по указанию органа ОВД.
ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД: Нпол не менее 750 до D8.0 BRP. МАХ 220КТ (407км/ч) крен 20°.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36R			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 750 с МПУ 357°. ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° на NDB СУ с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200, далее по схеме захода.	
	VORDME			MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS		
A	115m	RVR 1100m VIS 1400m	R 1500m V 2000m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m		
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m		
C			RVR 1700m VIS 2200m	190m	290m	2400m	620m	720m	4800m		
D				R 1400m V 1600m	210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
W km/h			150	200	250	300					
Descent Angle / grad			3°00' / 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4				
MAPt at D3.0											

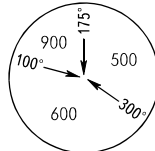
БОРИСПОЛЬ Twr **119.650**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

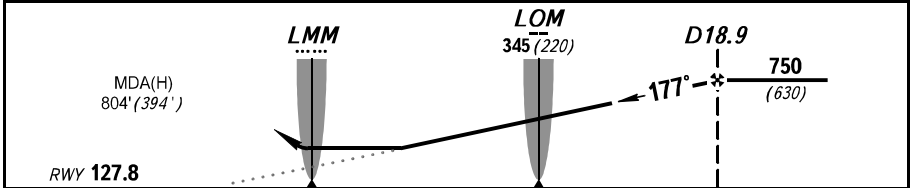
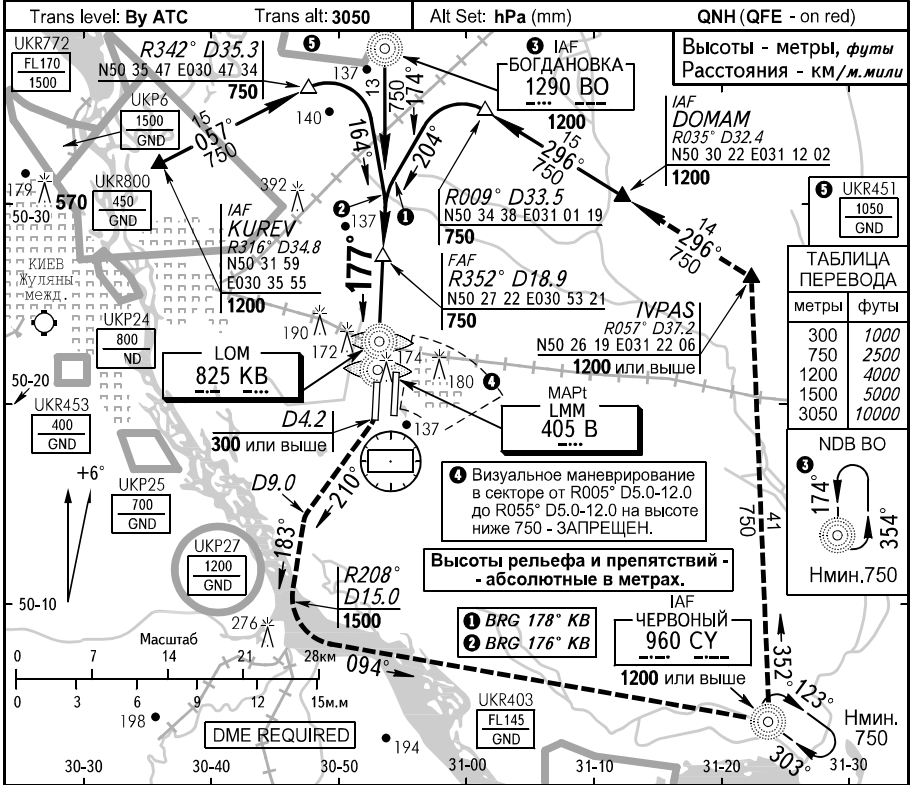
NDB RWY 18R

LOM **825 KB**



MSA VORDME

Apt elev **130.0** RWY **127.8**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 300 или выше с МПУ 177° до D4.2 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° с набором 750, далее по указанию органа ОВД.
ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД: Нпол не менее 750 до D17.0 BRN.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 18R				CIRCLE-TO-LAND			CIRCLE-TO-LAND		
	NDB				West of AD			CIRCLE-TO-LAND		
	MDH		ALS out	MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A	120m	RVR 1100m VIS 1600m	R 1500m √ 2200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D				210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
				W km/h	150	200	250	300		
				Descent Angle/grad	3°00'/5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4	
				MAPt at LMM						

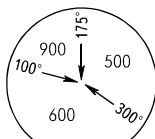
ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ:
 Набор 300 или выше с МПУ 177° до D4.2 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° с набором 1500 до D9.0 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 183° до R208° D15.0 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на NDB CY, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1500. МПУ 352° на IVPAS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на DOMAM, далее по схеме захода.

БОРИСПОЛЬ Twr **119.650**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

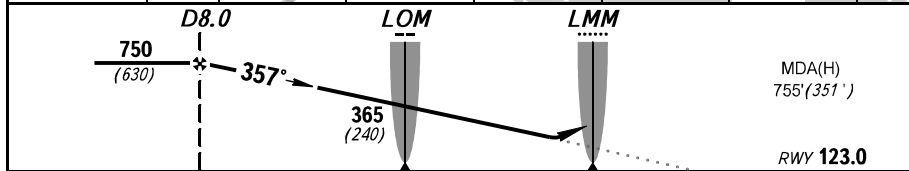
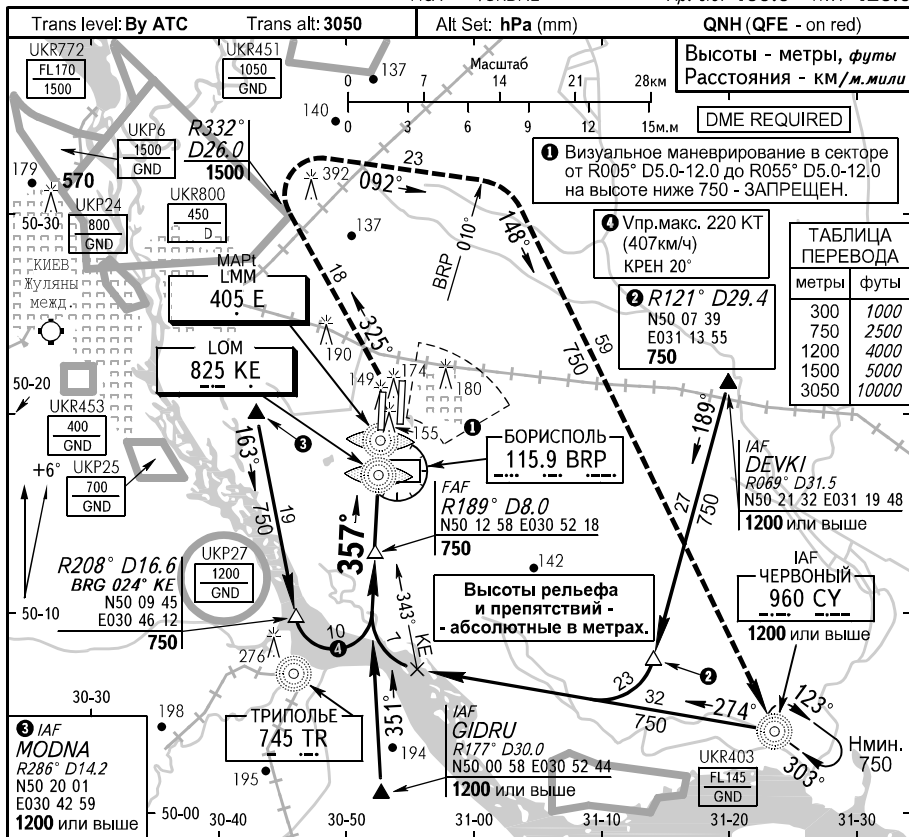
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
NDB RWY 36L

LOM **825 KE**



MSA VORDME

Apt elev **130.0 RWY 123.0**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 300 или выше до D7.5 BRP с МПУ 357°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° с набором 750, далее по указанию органа ОВД.
ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД: Нпол не менее 750 до D8.0 BRP. МАХ 220КТ (407км/ч) крен 20°.

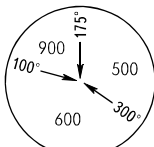
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36L		CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 300 или выше с МПУ 357° до D7.5 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 325° с набором 1500 до R332° D26.0 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 092° до R101° BRP, ПРАВЫЙ разворот на NDB CY, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1500, далее по схеме захода.	
	NDB		MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS		
A	110m	RVR 1000m VIS 1200m	ALS out	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D				R 1400m √ 1600m	R 1600m √ 2200m	210m	310m	3600m	620m	720m	5000m
W km/h		150	200	250	300					
Descent Angle / grad		3°00' / 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4				
MAPt at LMM										

БОРИСПОЛЬ Twr **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
NDB RWY 18L

LOM **310 BI**



MSA VORDME

Apt elev **130.0** RWY **125.0**

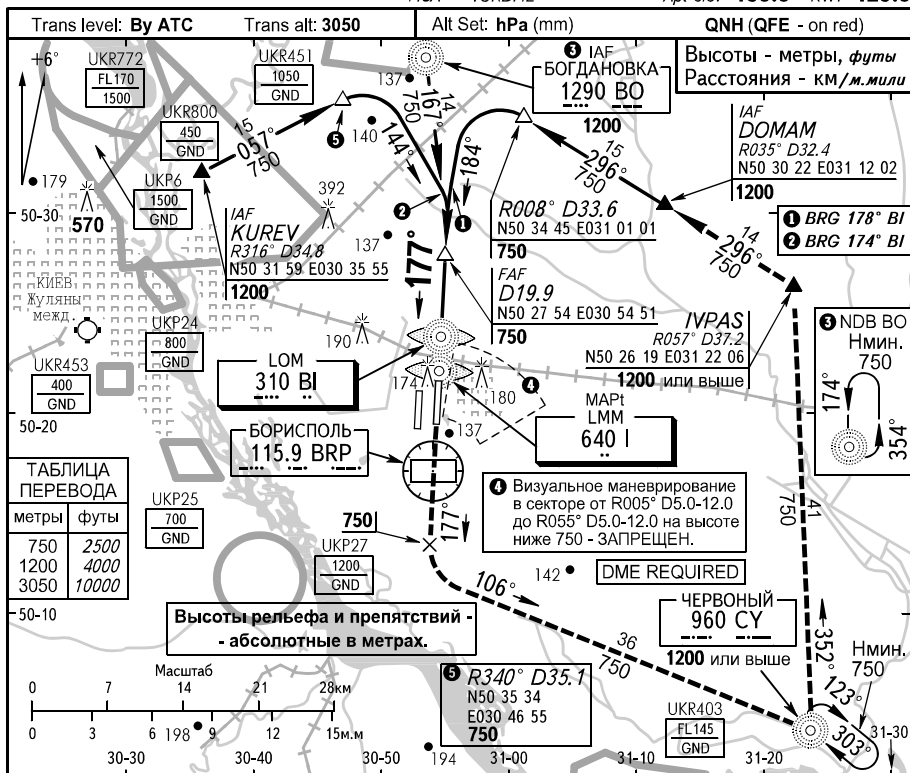
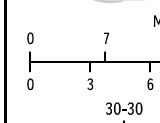


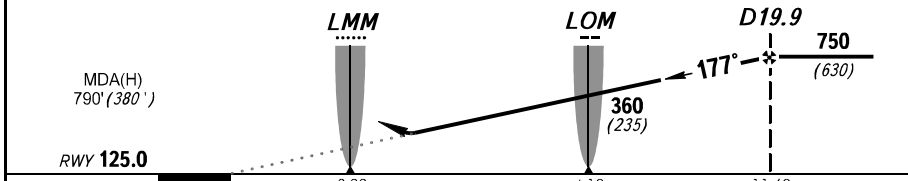
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1200	4000
3050	10000

Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.



DME BRP	12.0	14.0	16.0	18.0	20.0	22.0	24.0
ВЫСОТА	333 (208)	438 (313)	543 (418)	648 (523)	752 (627)	857 (732)	962 (837)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 с МПУ 177°, далее по указанию органа ОВД.
ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД: Нпол не менее 750 до D17.0 BRP.

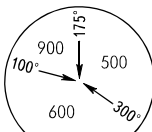
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 18L			CIRCLE-TO-LAND West of AD			CIRCLE-TO-LAND			
	NDB			MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A	120m	RVR 1100m VIS 1600m	R 1500m ∇ 2200m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m	
B				150m	200m	1600m	620m	670m	3600m	
C				190m	290m	2400m	620m	720m	4800m	
D		RVR 1800m VIS 2400m		210m	310m	3600m	620m	720m	5000m	
W km/h				150	200	250	300			
Descent Angle/grad 3°00'/5.2%				2.2	2.9	3.6	4.4			
MAPt at LMM										

БОРИСПОЛЬ Trw **119.300**
 БОРИСПОЛЬ Rad **120.900**

КИЕВ, УКРАИНА

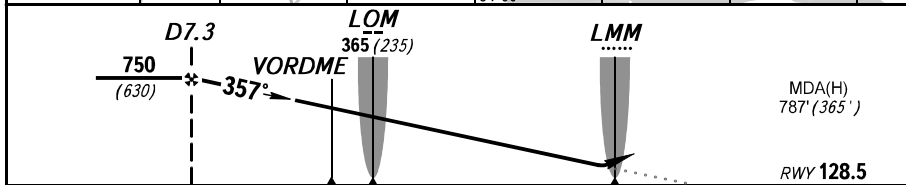
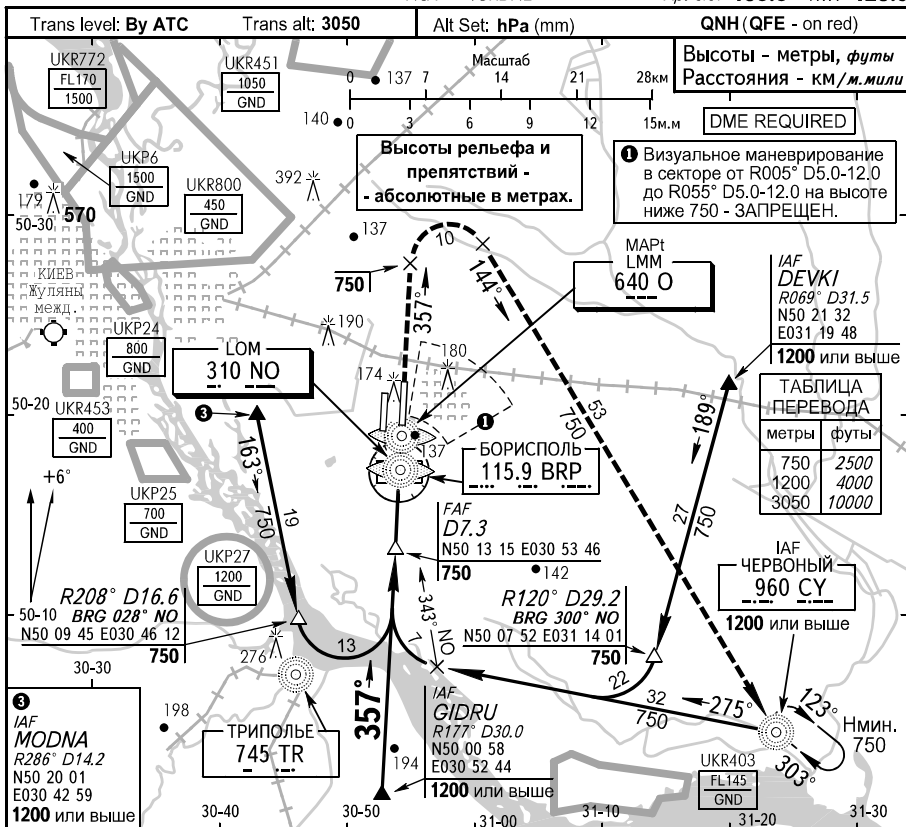
БОРИСПОЛЬ МЕЖДУНАРОДНЫЙ
NDB RWY 36R

LOM **310 NO**



MSA VORDME

Apt elev **130.0** RWY **128.5**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 с МПУ 357°, далее по указанию органа ОВД.
ВИЗУАЛЬНЫЙ ЗАХОД: Нпол не менее 750 до D8.0 BRP. MAX 220КТ (407км/ч) крен 20°.

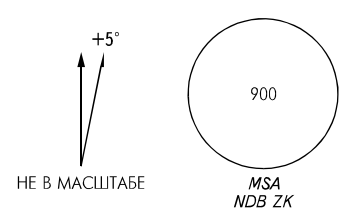
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 36R			CIRCLE-TO-LAND			CIRCLE-TO-LAND			ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 750 с МПУ 357°. ПРАВЫЙ разворот МПУ 144° на NDB СУ с набором 1200, полет в зоне ожидания в течение 5мин на 1200, далее по схеме захода.
	NDB			West of AD						
	MDH	ALS out		MDH	CEIL	VIS	MDH	CEIL	VIS	
A	115m	R 1500m V 2000m	140m	190m	1600m	620m	670m	2400m		
B			150m	200m	1600m	620m	670m	3600m		
C			190m	290m	2400m	620m	720m	4800m		
D			210m	310m	3600m	620m	720m	5000m		
		R 1400m V 1600m								
	W km/h	150	200	250	300					
	Descent Angle / grad	3°00' / 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4				
	MAPt at LMM									

СУ 2S, СУ 6А, JA 6С, JA 2S,
КО 6А, NANIR 6S, SL 6Е

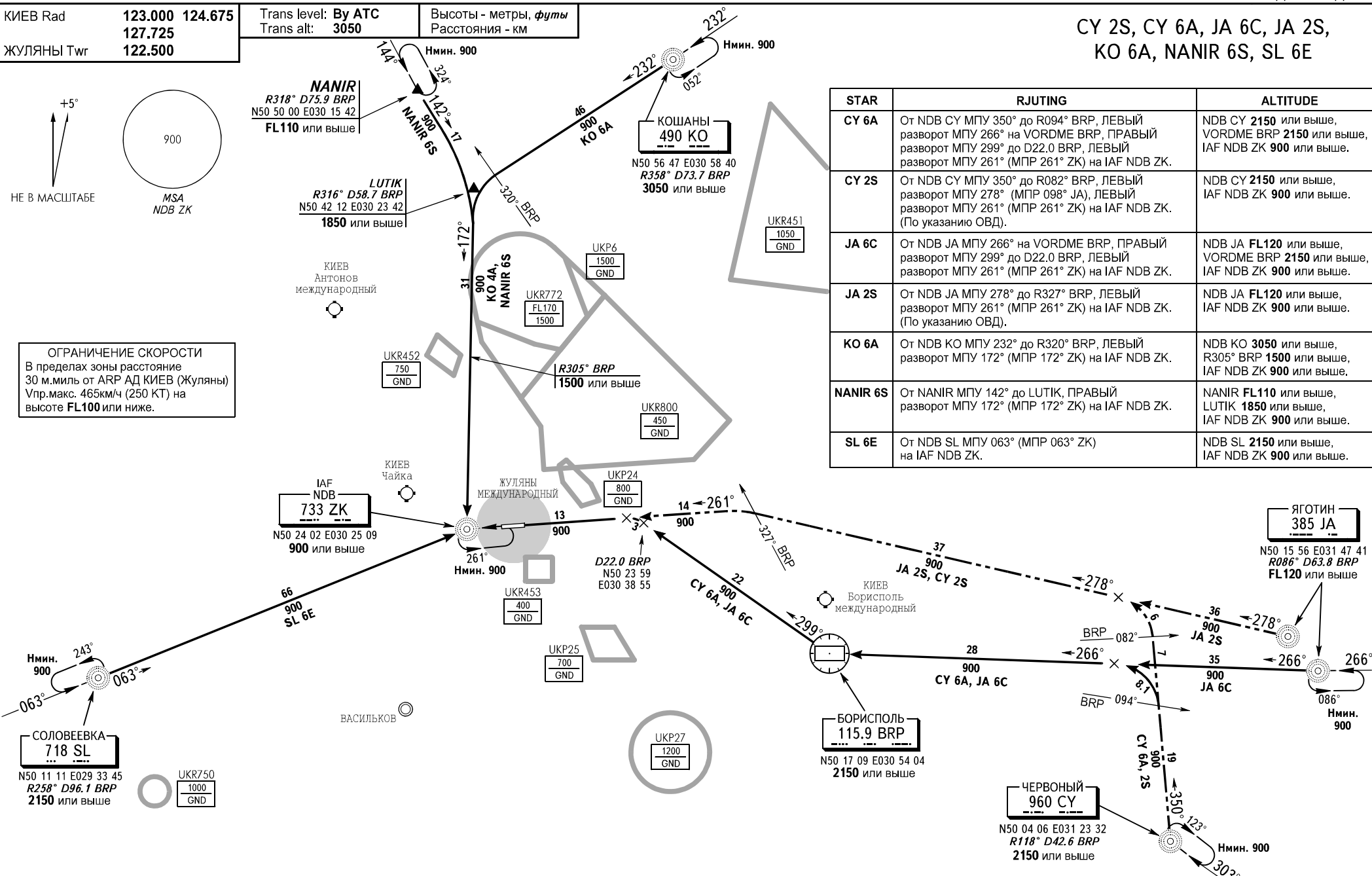
КИЕВ Rad **123.000 124.675**
127.725
ЖУЛЯНЫ Twr **122.500**

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

STAR	RJUTING	ALTITUDE
СУ 6А	От NDB СУ МПУ 350° до R094° BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 266° на VORDME BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 299° до D22.0 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 261° (МПР 261° ZK) на IAF NDB ZK.	NDB СУ 2150 или выше, VORDME BRP 2150 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
СУ 2S	От NDB СУ МПУ 350° до R082° BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 278° (МПР 098° JA), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 261° (МПР 261° ZK) на IAF NDB ZK. (По указанию ОВД).	NDB СУ 2150 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
JA 6С	От NDB JA МПУ 266° на VORDME BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 299° до D22.0 BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 261° (МПР 261° ZK) на IAF NDB ZK.	NDB JA FL120 или выше, VORDME BRP 2150 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
JA 2S	От NDB JA МПУ 278° до R327° BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 261° (МПР 261° ZK) на IAF NDB ZK. (По указанию ОВД).	NDB JA FL120 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
КО 6А	От NDB КО МПУ 232° до R320° BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 172° (МПР 172° ZK) на IAF NDB ZK.	NDB КО 3050 или выше, R305° BRP 1500 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
NANIR 6S	От NANIR МПУ 142° до LUTIK, ПРАВЫЙ разворот МПУ 172° (МПР 172° ZK) на IAF NDB ZK.	NANIR FL110 или выше, LUTIK 1850 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.
SL 6Е	От NDB SL МПУ 063° (МПР 063° ZK) на IAF NDB ZK.	NDB SL 2150 или выше, IAF NDB ZK 900 или выше.



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
В пределах зоны расстояние 30 м.миль от ARP АД КИЕВ (Жуляны) Vпр.макс. 465км/ч (250 КТ) на высоте **FL100** или ниже.



RWY: 08

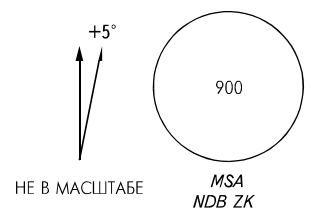
КИЕВ, УКРАИНА
ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

КИЕВ Rad **123.000 124.675**
 127.725
 ЖУЛЯНЫ Twr **122.500**

Trans level: **By ATC**
 Trans alt: **3050**

Высоты - метры, футы
 Расстояния - км

СУ 6М, GAMLA 6М, JA 6М,
 КО 6М, NANIR 6М, SL 6М



RNAV 1 (P-RNAV)
 требуется разрешение
 или сообщить органу ОВД.

NANIR
R318° D75.9 BRP
 N50 50 00 E030 15 42
 FL110 или выше

КОШАНЫ
490 КО
 N50 56 47 E030 58 40
 3050 или выше

KK804
 N50 40 30 E030 20 00
 1500 или выше

KK803
 N50 28 26 E030 11 09
 900 или выше

KK802
 N50 23 26 E030 11 42
 700 или выше

KK801
 N50 23 43 E030 17 57
 700 или выше

KK805
 N50 18 25 E030 12 15
 900 или выше

СОЛОВЬЕВКА
718 SL
 N50 11 11 E029 33 45
 2150 или выше

GAMLA
R192° D118.0 BRP
 N49 16 12 E030 25 22
 2150 или выше

ПРИМЕЧАНИЯ:
 1. Процедуры перехода используются только, когда они разрешены органом ОВД.
 2. Ограничение скорости (расстояние 30 м.миль от ARP АД КИЕВ Жуляны)
 Vпр. макс. 465км/ч (250 КТ) FL100 или ниже.
 3. На маршруте перехода ограничения скорости всегда обязательны, если только органы ОВД их не отменяют.
 4. Высоты назначают органы ОВД.
 5. Ограничение скорости для КК802, КК803 и КК805 Vпр. макс. 407км/ч (220 КТ) или менее

KK801
 N50 23 43 E030 17 57
 700

KK805
 N50 18 25 E030 12 15
 900 или выше

KK802
 N50 23 26 E030 11 42
 700 или выше

KK806
 N50 18 42 E030 52 43
 1500 или выше

KK803
 N50 28 26 E030 11 09
 900 или выше

KK807
 N50 14 15 E031 22 09
 1500 или выше

KK804
 N50 40 30 E030 20 00
 1500 или выше

KK808
 N49 46 24 E030 19 00
 2150 или выше

ЯГОТИН
385 JA
 N50 15 56 E031 47 41
 FL120 или выше

KK806
 N50 18 42 E030 52 43
 1500 или выше

KK807
 N50 14 15 E031 22 09
 1500 или выше

ЧЕРВОНЬИЙ
960 СУ
 N50 04 06 E031 23 32
 2150 или выше

RWY: 26

КИЕВ, УКРАИНА
ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

КИЕВ Rad 123.000 124.675
ЖУЛЯНЫ Twr 122.500

Trans level: By ATC
Trans alt: 3050

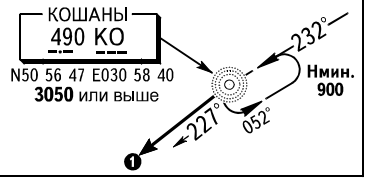
Высоты - метры, футы
Расстояния - км

СУ 6N, GAMLA 6N, JA 6N,
КО 6N, NANIR 6N, SL 6N

NANIR
R318° D75.9 BRV
N50 50 00 E030 15 42
FL110 или выше

KK605
N50 41 00 E030 34 20
2150 или выше

KK606
N50 46 30 E030 38 00
2150 или выше



KK601
N50 24 29 E030 36 07
700

KK605
N50 41 00 E030 34 20
2150 или выше

KK602
N50 24 45 E030 42 22
700 или выше

KK606
N50 46 30 E030 38 00
2150 или выше

KK603
N50 29 45 E030 41 49
900 или выше

KK607
N50 19 44 E030 42 55
900 или выше

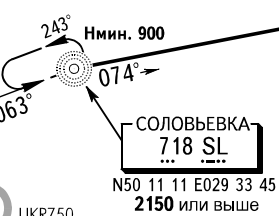
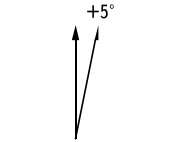
KK604
N50 35 30 E030 38 00
1500 или выше

KK608
N50 11 14 E030 34 10
1500 или выше

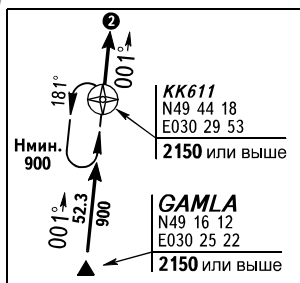
KK609
N50 18 42 E030 52 43
900 или выше

RNAV 1 (P-RNAV)
Требуется разрешение
или сообщить органу ОВД.

- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Процедуры перехода используются только, когда они разрешены органом ОВД.
 2. Ограничение скорости (расстояние 30 м.миль от ARP АД КИЕВ Жуляны)
Vпр. макс. 465км/ч (250 КТ) FL100 или ниже.
 3. На маршруте перехода ограничения скорости всегда обязательны, если только органы ОВД их не отменяют.
 4. Высоты назначают органы ОВД.
 5. Ограничение скорости для КК602, КК603 и КК607 Vпр. макс. 407км/ч (220 КТ) или менее.

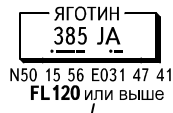


KK608
N50 11 11 E029 33 45
2150 или выше



ЧЕРВОНЫЙ 960 СУ
N50 04 06 E031 23 32
2150 или выше

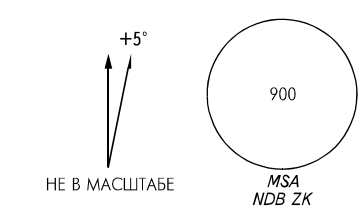
KK610
N50 14 15 E031 22 09
1500 или выше



BASOR 1R, JA 2H, JA 3E,
KR 3G, KUROS 2F, KUROS 3E,
LASDA 6A, PI 3R, PI 2S,
SL 6A, SV 2R, SULUM 2R

КИЕВ Rad	123.000	124.675
ЖУЛЯНЫ Twr	127.725	122.500

Эшелон перех: **By ATC**
Высота перех: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



КРАБОР 600 KR
N50 36 25 E029 16 50
R282° D120.1 BRP
3050 или выше

СОЛОВЕЕВКА 718 SL
N50 11 11 E029 33 45
R258° D95.8 BRP
3050 или выше

733 ZK
N50 24 01.5 E030 25 09.2

ПИИ 425 PI
N49 52 24 E031 07 32
R155° D48.6 BRP
2750 или выше

СТЕБЛЕВ 617 SV
N49 24 17 E031 04 37
R167° D98.7 BRP
2750 или выше

SULUM
R185° D82.4 BRP
N49 33 28 E030 41 33
2750 или выше

PI 2S
N50 03 38 E030 32 24

PI 2S, SULUM 2R, SV 2R
N50 03 38 E030 32 24

LASDA
R335° D139.9 BRP
N51 28 35 E030 15 42
2450 или выше

UKR772
FL170
1500

UKP6
1500
GND

UKR800
450
GND

UKP24
800
GND

UKR453
400
GND

UKP25
700
GND

UKP27
1200
GND

UKR451
1050
GND

БОРИСПОЛЬ 115.9 BRP
N50 17 09 E030 54 04
2150 или выше

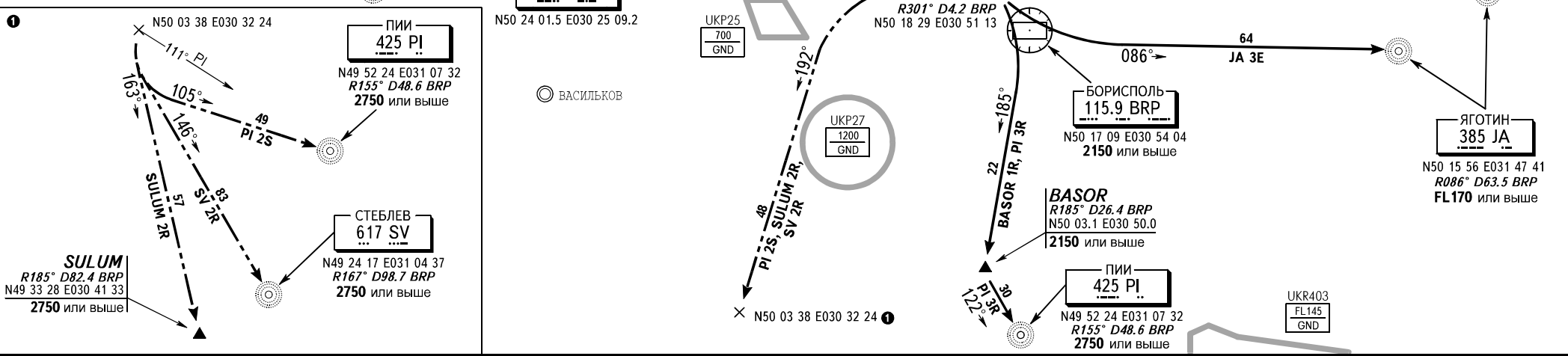
BASOR
R185° D26.4 BRP
N50 03.1 E030 50.0
2150 или выше

ПИИ 425 PI
N49 52 24 E031 07 32
R155° D48.6 BRP
2750 или выше

UKR403
FL145
GND

KUROS
R045° D81.8 BRP
N50 44 54 E031 47 48
FL190 или выше

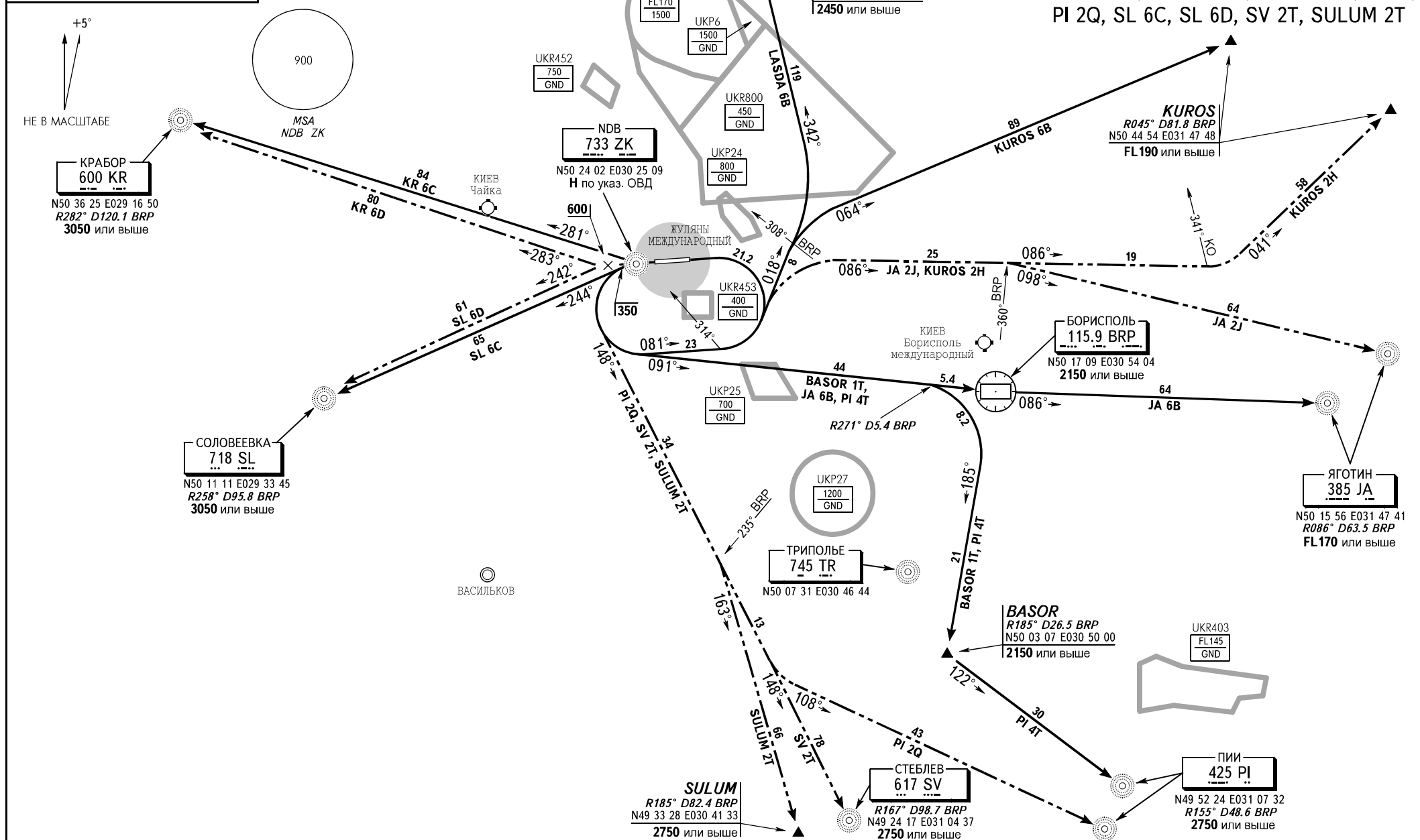
ЯГОТИН 385 JA
N50 15 56 E031 47 41
R086° D63.5 BRP
FL170 или выше



КИЕВ Rad	123.000	124.675
ЖУЛЯНЫ Twr	127.725	122.500

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

BASOR 1T, JA 6B, JA 2J, KR 6C, KR 6D,
KUROС 6B, KUROС 2H, LASDA 6B, PI 4T,
PI 2Q, SL 6C, SL 6D, SV 2T, SULUM 2T



ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

ВПП 08

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BASOR 1R	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 121° до R301° D4.2 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 185° на BASOR.	BASOR 2150 или выше.
JA 2H	Набор 900 на МПУ 081° ПРАВЫЙ разворот МПУ 085° (МПР 265° ZK) до R360° BRP, ПРАВЫЙ разворот на МПР 098° на ОПРС JA.	ОПРС JA FL170 или выше.
JA 3E	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 121° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПР 086° на ОПРС JA.	VORDME BRP 2150 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KR 3G	Набор 900 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 300° на ОПРС ZK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 281° на ОПРС KR.	ОПРС ZK 2150 или выше, ОПРС KR 3050 или выше.
KUROS 2F	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 085° (МПР 265° ZK) до МПР 341° КО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 041° (МПР 221° TR) на KUROS. (По указанию органа ОВД).	KUROS FL190 или выше.
KUROS 3E	Набор 900 на МПУ 081°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 042° до R332° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 063° (МПР 243° ZK) на KUROS.	KUROS FL190 или выше.
LASDA 6A	Набор 900 на МПУ 081°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 342° (МПР 162° TR) на LASDA.	LASDA 2450 или выше.
PI 3R	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 121° до R301° D4.2 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 185° (МПР 185° BRP) на BASOR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 122° на ОПРС PI.	BASOR 2150 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
PI 2S	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 192° (МПР 012° КО) до МПР 111° PI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 105° на ОПРС PI. (По указанию органа ОВД).	ОПРС PI 2750 или выше.
SL 6A	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 300° на ОПРС ZK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° на ОПРС SL.	ОПРС ZK 2150 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SV 2R	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 192° (МПР 012° КО) до МПР 111° PI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 146° на ОПРС SV. (По указанию органа ОВД).	ОПРС SV 2750 или выше.
SULUM 2R	Набор 900 на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 192° (МПР 012° КО) до МПР 111° PI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 163° (МПР 343° ZK) на SULUM. (По указанию органа ОВД).	SULUM 2750 или выше.

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

ВПП 26

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BASOR 1T	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° до R271° D5.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 185° до (R185° BRP) на BASOR.	BASOR 2150 или выше.
JA 6B	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° на VORDME BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 086° на ОПРС JA.	VORDME BRP 2150 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
JA 2J	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081°, МПР 314° ЗК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 018° (МПР 018° КО) до R289° BRP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 086° (МПР 266° ЗК) до R360° BRP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 098° на ОПРС JA. (По указанию органа ОВД).	ОПРС JA FL170 или выше.
KR 6C	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081° до МПР 314° ОПРС ЗК, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 261° на ОПРС ЗК, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 281° на ОПРС KR.	ОПРС ЗК по указ. органа ОВД, ОПРС KR 3050 или выше.
KR 6D	Набор 600 на МПУ 261°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 283° на ОПРС KR. (По указанию органа ОВД).	ОПРС KR 3050 или выше.
KUROS 6B	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081° до МПР 314° ОПРС ЗК, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 018° (МПР 018° ОПРС КО) до R308° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 064° (МПР 244° ОПРС ЗК) на KUROS.	KUROS FL190 или выше.
KUROS 2H	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081° до МПР 314° ОПРС ЗК, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 018° (МПР 018° ОПРС КО) до R289° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 086° (МПР 266° ОПРС ЗК) до МПР 341° ОПРС КО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 041° (МПР 221° ОПРС TR) на KUROS.	KUROS FL190 или выше.
LASDA 6B	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081° до МПР 314° ЗК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 018° (МПР 018° КО) до R308° BRV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 342° (МПР 162° TR) на LASDA.	LASDA 2450 или выше.
PI 4T	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° до R271° D5.4 BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 185° до BASOR (R185° BRP), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 122° через на ОПРС PI.	BASOR 2150 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
PI 2Q	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° (МПР 148° SV) до R214° BRP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 108° на ОПРС PI. (По указанию органа ОВД).	ОПРС PI 2750 или выше.
SL 6C	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 081° до МПР 314° ЗК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° на ОПРС SL.	ОПРС ЗК по указ. органа ОВД, ОПРС SL 3050 или выше.
SL 6D	Набор 600 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 242° на ОПРС SL. (По указанию органа ОВД).	ОПРС SL 3050 или выше.
SV 2T	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° (МПР 148° SV) на ОПРС SV. (По указанию органа ОВД).	ОПРС SV 2750 или выше.
SULUM 2T	Набор 350 на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 148° до R215° BRP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 163° (МПР 343° ЗК) на SULUM. (По указанию органа ОВД).	SULUM 2750 или выше.

RWY: 08

КИЕВ, УКРАИНА
ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

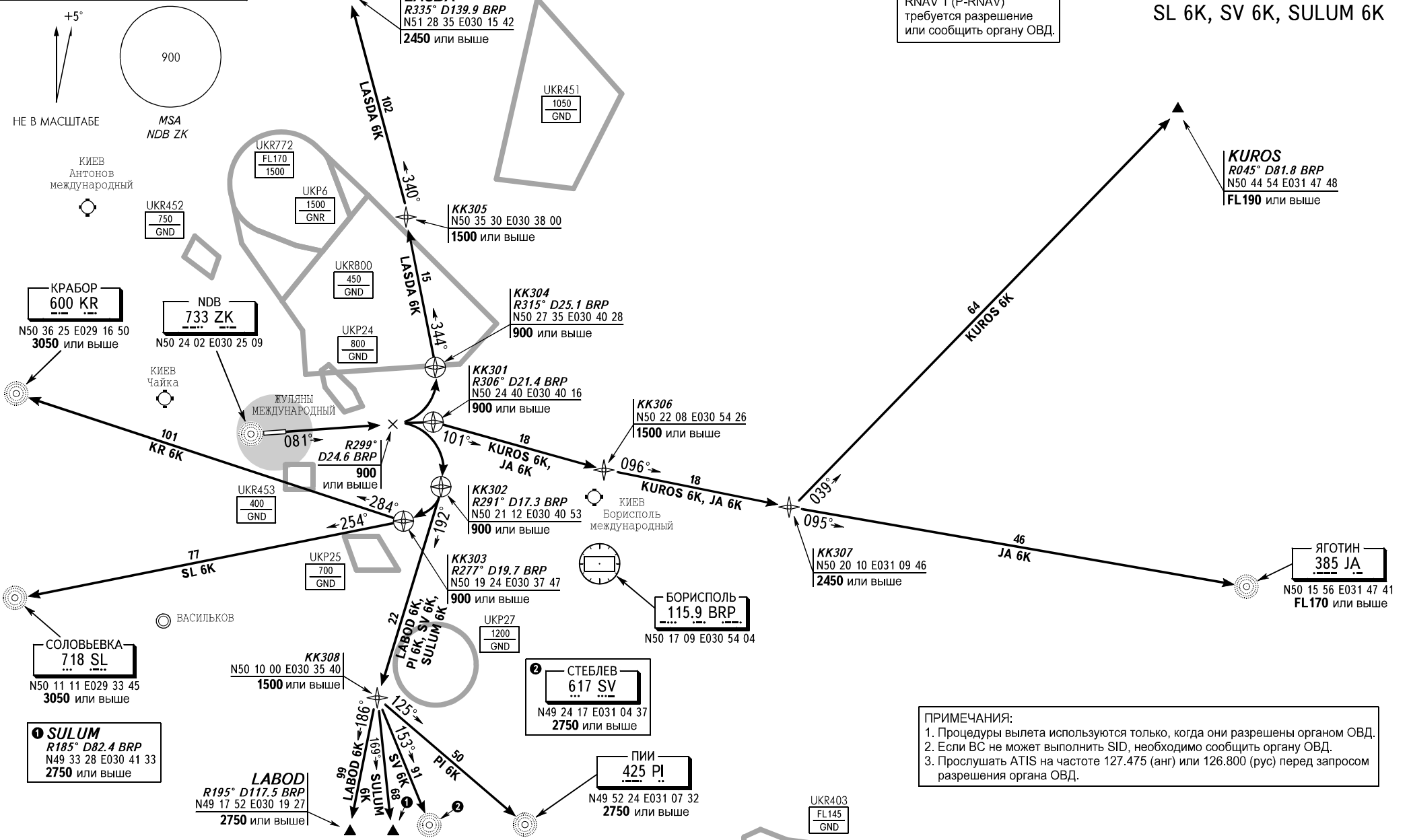
JA 6K, KR 6K, KUROS 6K,
LABOD 6K, LASDA 6K, PI 6K,
SL 6K, SV 6K, SULUM 6K

КИЕВ Rad **123.000 124.675**
ЖУЛЯНЫ Twr **122.500**

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

RNAV 1 (P-RNAV)
требуется разрешение
или сообщить органу ОВД.

KUROS
R045° D81.8 BRP
N50 44 54 E031 47 48
FL190 или выше



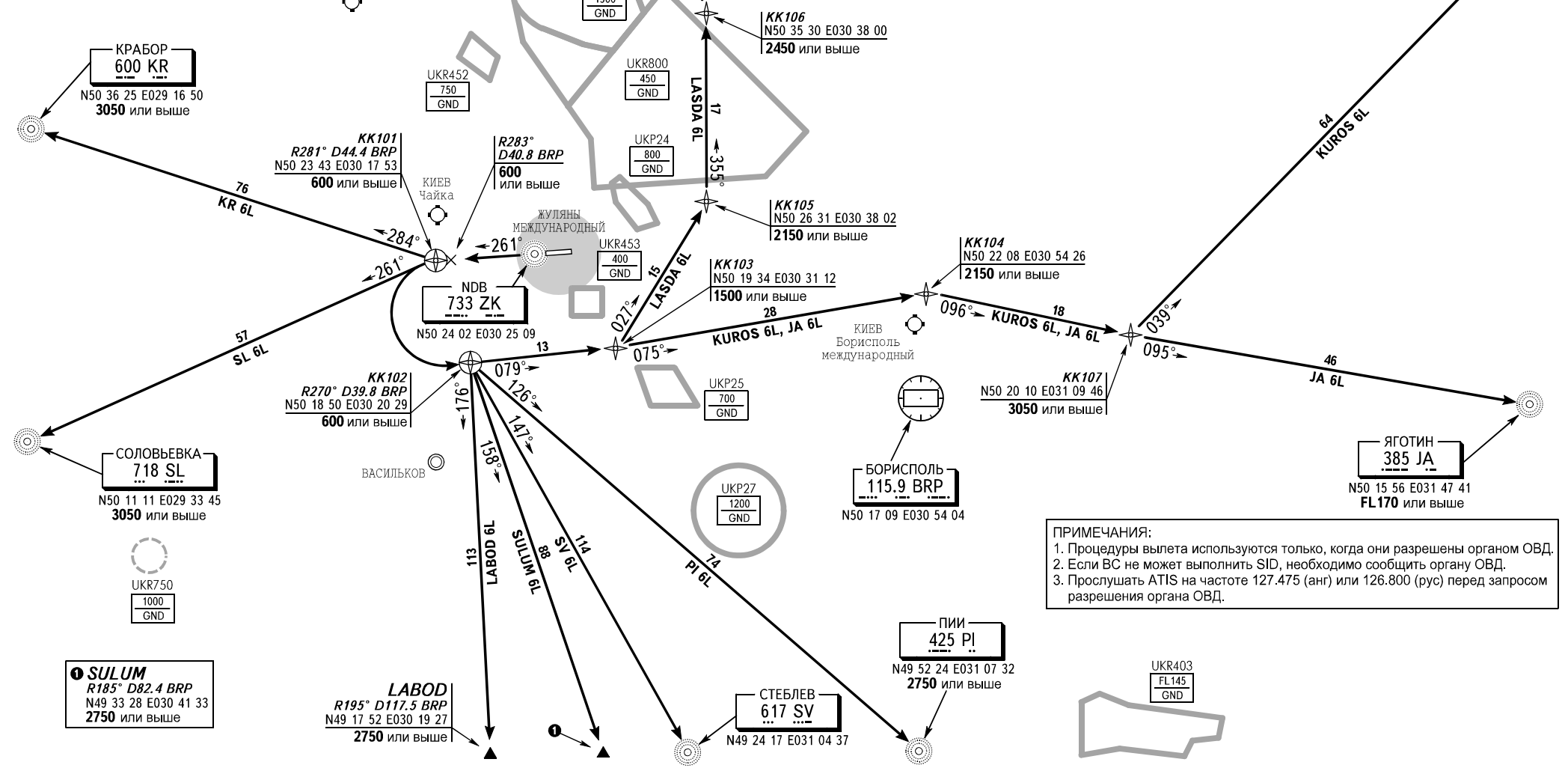
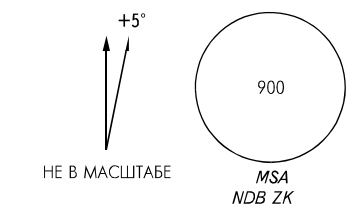
- ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Процедуры вылета используются только, когда они разрешены органом ОВД.
 2. Если ВС не может выполнить SID, необходимо сообщить органу ОВД.
 3. Прослушать ATIS на частоте 127.475 (анг) или 126.800 (рус) перед запросом разрешения органа ОВД.

RWY: 26

КИЕВ, УКРАИНА
ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

КИЕВ Rad	123.000	124.675
ЖУЛЯНЫ Twr	127.725	122.500

Trans level: By ATC	Высоты - метры, футы
Trans alt: 3050	Расстояния - км



RNAV 1 (P-RNAV)
требуется разрешение
или сообщить органу ОВД.

JA 6L, KR 6L, KUROS 6L,
LABOD 6L, LASDA 6L, PI 6L,
SL 6L, SV 6L, SULUM 6L

KUROS
R045° D81.8 BRP
N50 44 54 E031 47 48
FL190 или выше

ПРИМЕЧАНИЯ:
1. Процедуры вылета используются только, когда они разрешены органом ОВД.
2. Если ВС не может выполнить SID, необходимо сообщить органу ОВД.
3. Прослушать ATIS на частоте 127.475 (анг) или 126.800 (рус) перед запросом разрешения органа ОВД.

SULUM
R185° D82.4 BRP
N49 33 28 E030 41 33
2750 или выше

LABOD
R195° D117.5 BRP
N49 17 52 E030 19 27
2750 или выше

СТЕБЛЕВ
617 SV
N49 24 17 E031 04 37

ПИИ
425 PI
N49 52 24 E031 07 32
2750 или выше

ЯГОТИН
385 JA
N50 15 56 E031 47 41
FL170 или выше

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

ВПП 08

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
JA 6K	Набор 900 на МПУ 081° до КК301, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101° до КК306, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 096° на КК307, МПУ 095° на ОПРС JA. (Мин. градиент набора 7.0% до 1200).	КК301 900 или выше, КК306 1500 или выше, КК307 2450 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KR 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК303, МПУ 284° на ОПРС KR. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК303 900 или выше, ОПРС KR 3050 или выше.
KUROS 6K	Набор 900 на МПУ 081° до КК301, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101° до КК306, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 096° на КК307, МПУ 039° на KUROS. (Мин. градиент набора 7.0% до 1200).	КК301 900 или выше, КК306 1500 или выше, КК307 2450 или выше, KUROS FL190 или выше.
LABOD 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК302, МПУ 192° на КК308, МПУ 186° на LABOD. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК302 900 или выше, КК308 1500 или выше, LABOD 2750 или выше.
LASDA 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК304, МПУ 344° на КК305, МПУ 340° на LASDA. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК304 900 или выше, КК305 1500 или выше, LASDA 2450 или выше.
PI 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК302, МПУ 192° на КК308, МПУ 125° на ОПРС PI. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК302 900 или выше, КК308 1500 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК303, МПУ 254° на ОПРС SL. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК303 900 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SV 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК302, МПУ 192° на КК308, МПУ 153° на ОПРС SV. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК302 900 или выше, КК308 1500 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
SULUM 6K	Набор 900 на МПУ 081° до R299° D24.6 BRP, ПРАВЫЙ разворот на КК302, МПУ 192° на КК308, МПУ 169° на SULUM. (Мин. градиент набора 7.0% до 900).	КК302 900 или выше, КК308 1500 или выше, SULUM 2750 или выше.

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

ВПП 26

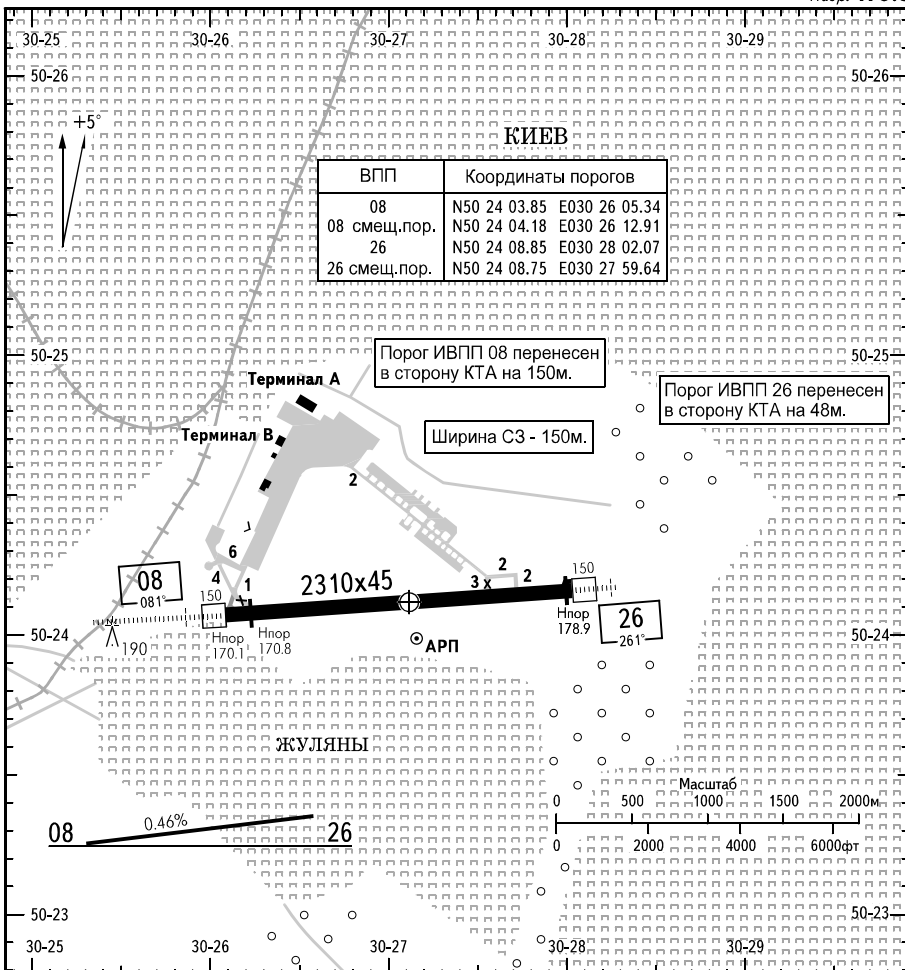
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
JA 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, МПУ 079° до КК103, МПУ 075° на КК104, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 096° на КК107, МПУ 095° на ОПРС JA. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, КК103 1500 или выше, КК104 2150 или выше, КК107 3050 или выше, ОПРС JA FL170 или выше.
KR 6L	Набор 600 на МПУ 261° до КК101, ПРАВЫЙ разворот МПУ 284° на ОПРС KR. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК101 600 или выше, ОПРС KR 3050 или выше.
KUROS 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, МПУ 079° на КК103, МПУ 075° на КК104, ПРАВЫЙ разворот МПУ 096° на КК107, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 039° на KUROS. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, КК103 1500 или выше, КК104 2150 или выше, КК107 3050 или выше, KUROS FL190 или выше.
LABOD 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 176° на LABOD. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, LABOD 2750 или выше.
LASDA 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, МПУ 079° на КК103, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 027° на КК105, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 355° на КК106, МПУ 340° на LASDA. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, КК103 1500 или выше, КК105 2150 или выше, КК106 2450 или выше, LASDA 2450 или выше.
PI 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, ПРАВЫЙ разворот МПУ 126° на ОПРС PI. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, ОПРС PI 2750 или выше.
SL 6L	Набор 600 на МПУ 261° до КК101, ПРАВЫЙ разворот МПУ 284° на ОПРС SL. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК101 600 или выше, ОПРС SL 3050 или выше.
SV 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, ПРАВЫЙ разворот МПУ 147° на ОПРС SV. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, ОПРС SV 2750 или выше.
SULUM 6L	Набор 600 на МПУ 261° до R283° D40.8 BRP, ЛЕВЫЙ разворот на КК102, ПРАВЫЙ разворот МПУ 158° на SULUM. (Мин. градиент набора 7.0% до 600).	КК102 600 или выше, SULUM 2750 или выше.

ATIS **126.800** рус **127.475** англ
 ЖУЛЯНЫ Вышка **122.500**
 ЖУЛЯНЫ Руление **119.000**

КИЕВ, УКРАИНА

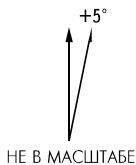
ЖУЛЯНЫ

КТА: N50 24 07 E030 27 07 МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 Назр. **179.0**



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
08	ОВИ-1, огни приближения 900м, PAPI-L (3°00')	2310	2460	2310	2160
26	ОВИ-1, огни приближения 300м, PAPI-L (3°00')	2160	2310	2310	2262
от РД 2	ОВИ-1, огни приближения 300м, PAPI-L (3°00')	1800	1950	1950	

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА			
ВПП 08/26			
Кат. ВС	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости		
	С огнями ВПП	С огнями ВПП	Без огней ВПП день
A, B			400
C	250	400	
D	300		700

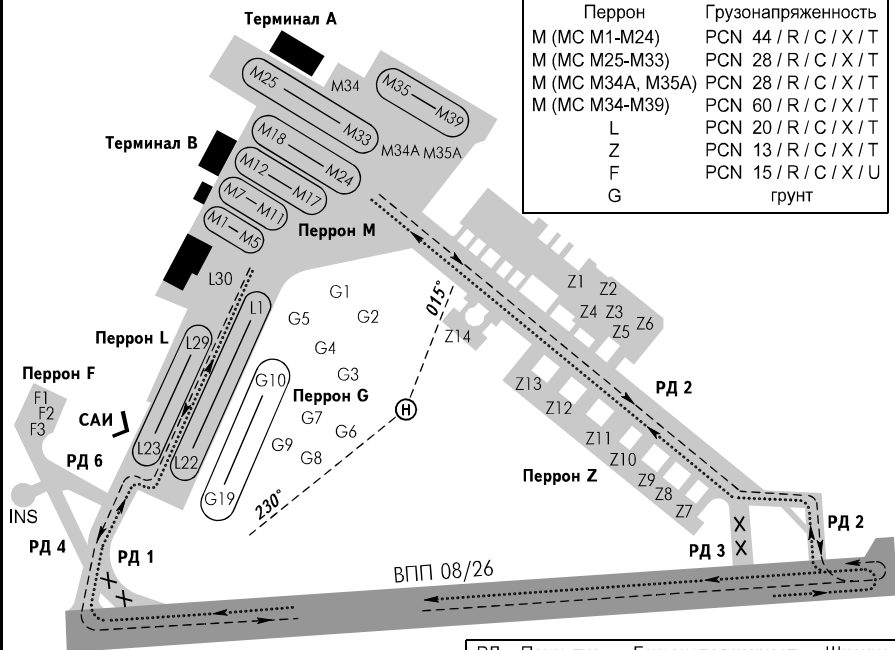


1. Буксировка (руление) ВС выполняется по разрешению диспетчера руления согласно маркировке в соответствии с установленной схемой при непрерывной связи с диспетчером руления.
2. Руление по РД 1 и РД 2 с машиной сопровождения выполняется при видимости менее 400 метров и по запросу экипажа. Руление по перрону М и L только с машиной сопровождения.
3. РД 4 и РД 6 используются только для буксировки.
4. ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
При заходе на посадку на ВПП 08 не перепутайте ярко освещенную дорогу с огнями подхода.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

1. Стоянки M2, M4, M8, M10 используются, если прилегающие MC не заняты.
 2. РД 4 ЗАКРЫТА для руления ВС. Разрешается только буксировка.
 3. Руление ВС типа Як-40, А-320, В-737 производится только по РД 1, РД 2.
- ПРИМЕЧАНИЕ: Постановка ВС на MC / руление на / с MC осуществляется только с использованием машины сопровождения.
MC Z2-Z11 в данный момент не используются. На РД 4, 6 отсутствуют огни.

Перрон	Грузонапряженность
M (MC M1-M24)	PCN 44 / R / C / X / T
M (MC M25-M33)	PCN 28 / R / C / X / T
M (MC M34A, M35A)	PCN 28 / R / C / X / T
M (MC M34-M39)	PCN 60 / R / C / X / T
L	PCN 20 / R / C / X / T
Z	PCN 13 / R / C / X / T
F	PCN 15 / R / C / X / U
G	грунт



РД	Покрывтие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 44 / R / C / X / T	21м
2	асф.бетон	PCN 44 / R / C / X / T	21м
4	бетон	PCN 10 / R / C / X / T	14м
6	асф.бетон	PCN 6 / R / C / X / T	12м

M1, M3, M5, M7, M9, M11	Ан-24, GLF-5	L1-L22	Як-40
M2, M4, M8, M10	Як-42, В-737-800, А-320	L23, L25-L28	Ан-24, Як-40
M12	PRM1	L24, L29, L30	L-410
M13-M17	SAAB-2000	Z1, Z7-Z11	Ан-24, Як-40
M18-M24	Як-40	Z2-Z6	Як-40
M25-M30, M33, M34A	АТR-72, Ан-140, AVRO RJ-100	Z12-Z14	BELL-430, вертолеты 3 класса
M31, M32	Lear JET 55	F1, F2	Ми-8
M35A	Falcon-900	F3	Ан-74
M34-M39	Як-42, В-737-800	G1-G9	BELL-430, вертолеты 3 класс
		G10-G19	Ан-32, Як-40

ЖУЛЯНЫ Радар 123.000

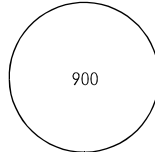
ЖУЛЯНЫ Вышка 122.500

КИЕВ, УКРАИНА

ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

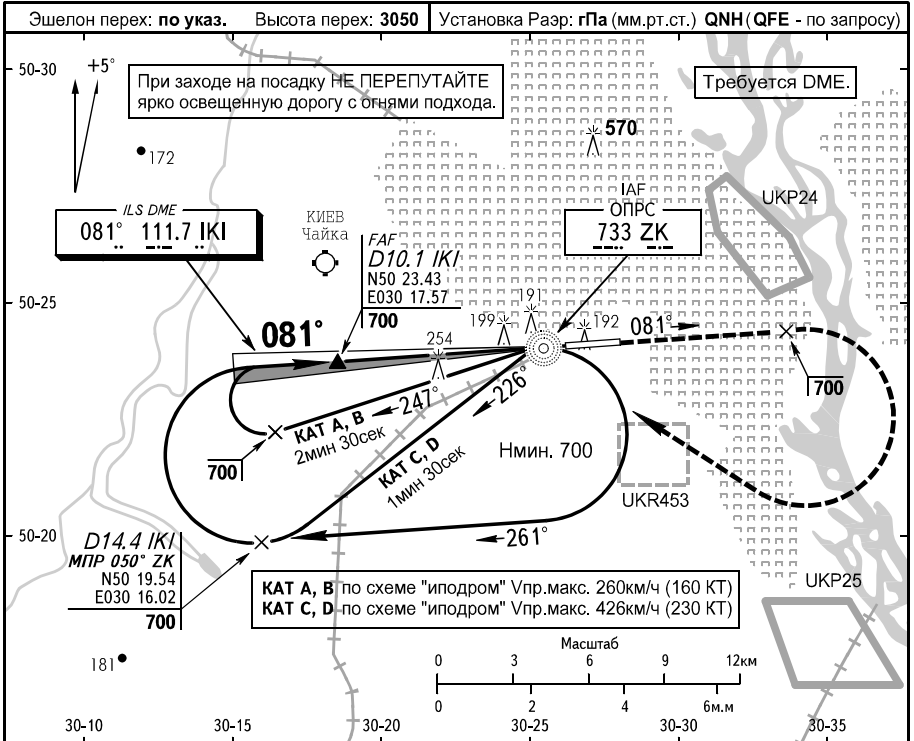
ILS or LOC ВПП 08

КРМ 111.7 IKI

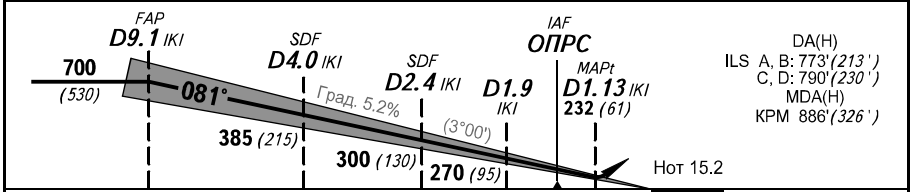


МБВ ОПРС ЗК

Наэр. 179.0 Нпор. 170.8



DME IKI, км	10.0	8.0	6.0	4.0
S от торца, км	9.74	7.74	5.74	3.74
ВЫСОТА, м	696 (526)	592 (421)	487 (316)	382 (211)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 700 (530) на МПУ 081, далее по указанию органа ОВД.
 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРИ РАДИОСВЯЗИ: Набор 700 (530), ПРАВЫЙ разворот с набором 900 (730) на ОПРС ЗК, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08	
	ILS	КРМ
А, В	65x800	100x1200
С	70x800	
Д		

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.1	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	5.0

ЖУЛЯНЫ Радар **123.000**

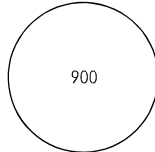
ЖУЛЯНЫ Вышка **122.500**

КИЕВ, УКРАИНА

ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

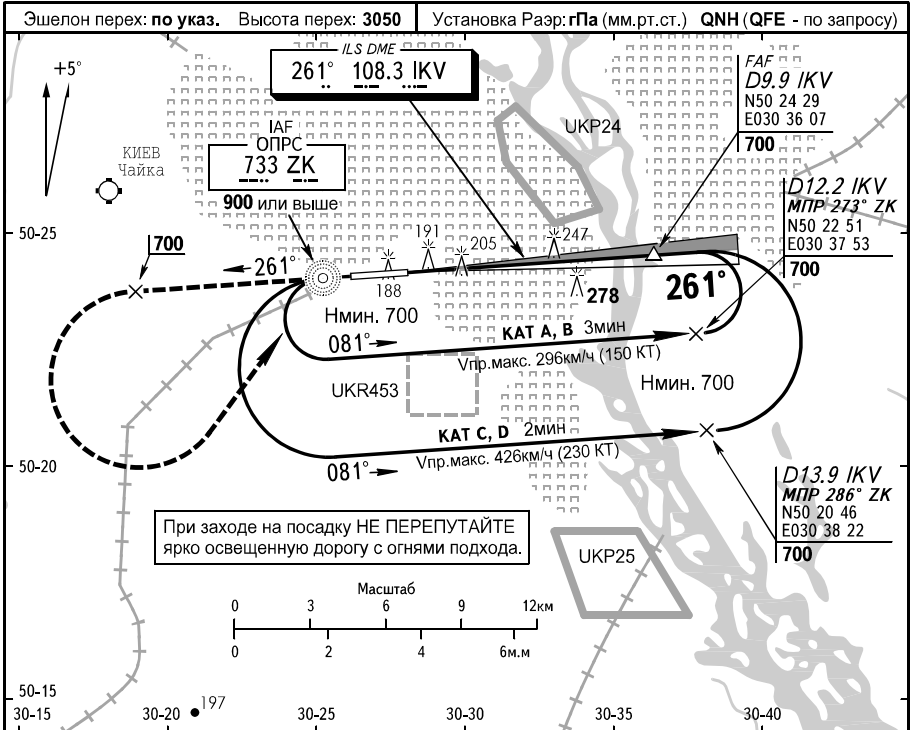
ILS or LOC ВПП 26

KPM **108.3 IKV**

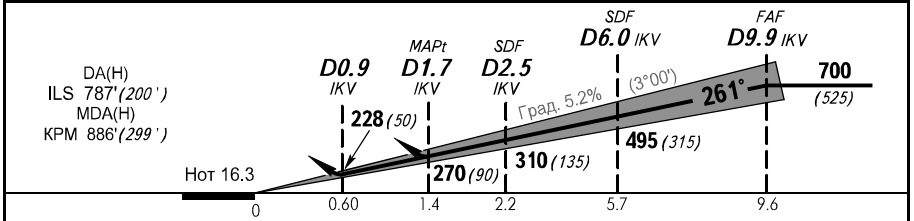


МБВ ОПРС ЗК

Наэр. **179.0** Нпор. **178.9**



DME IKV, км	9.0	7.0	5.0	3.0
S от торца, км	8.69	6.69	4.69	2.69
ВЫСОТА, м	651 (472)	546 (367)	441 (262)	336 (157)



уход на второй круг: Набор 700 (530) на МПУ 261°, далее по указанию органа ОВД.
 уход на второй круг при потере радиосвязи: Набор 700 (530) на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС ЗК с набором 900 (730), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 26		ПРИМЕЧАНИЕ Визуальный заход - НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ.
	ILS	KPM	
A, B			
C	60x1000		
D	95x1500		

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЖУЛЯНЫ Радар **123.000**

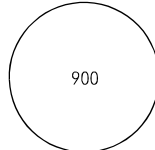
ЖУЛЯНЫ Вышка **122.500**

КИЕВ, УКРАИНА

ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОПРС ВПП 08

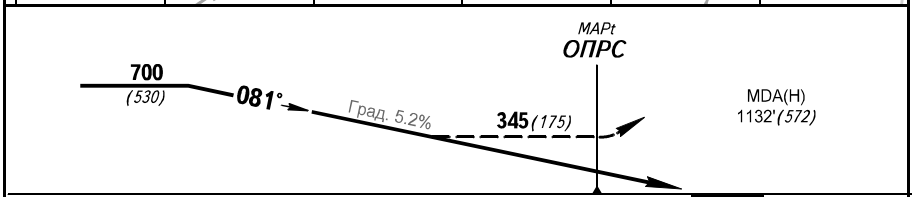
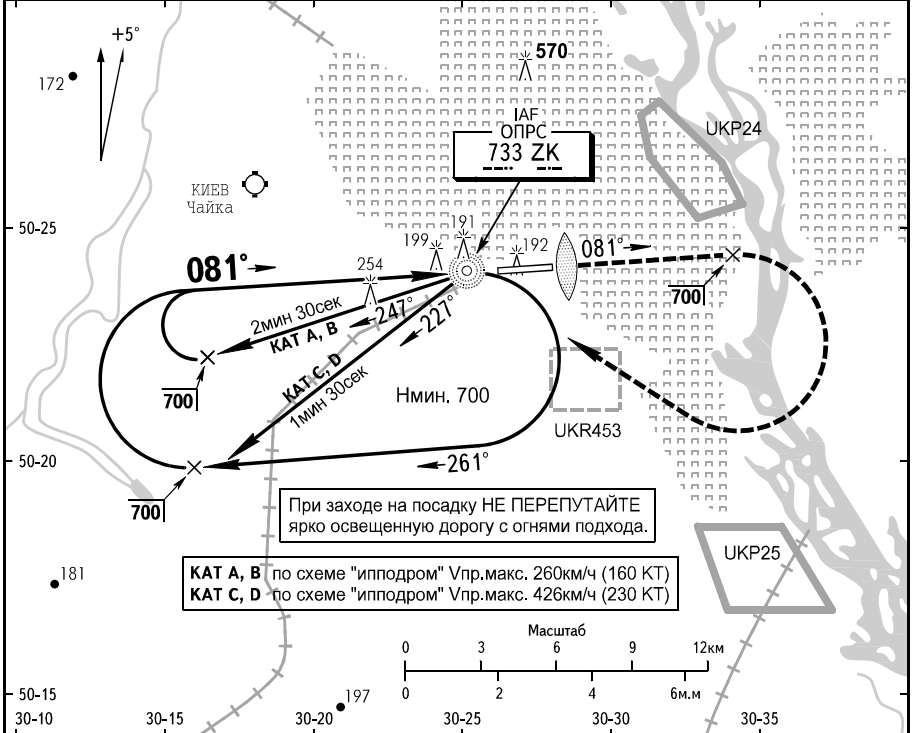
ОПРС **733 ZK**



МБВ ОПРС ZK

Наэр. **179.0** Нпор. **170.8**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH(QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 700 (530) на МПУ 081°, далее по указанию органа ОВД.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРИ РАДИОСВЯЗИ: Набор 700 (530) на МПУ 081°, ПРАВЫЙ разворотна ОПРС ZK с набором 900 (730), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08						
	ОПРС						
A	175x1600						
B	175x1600						
C	175x2400						
D	175x2600						

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ЖУЛЯНЫ Радар **123.000**

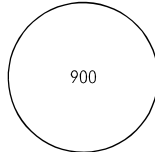
ЖУЛЯНЫ Вышка **122.500**

КИЕВ, УКРАИНА

ЖУЛЯНЫ МЕЖДУНАРОДНЫЙ

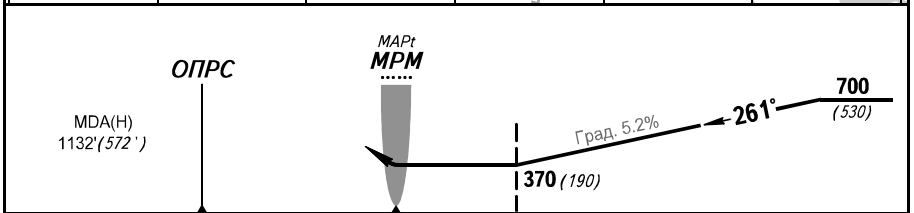
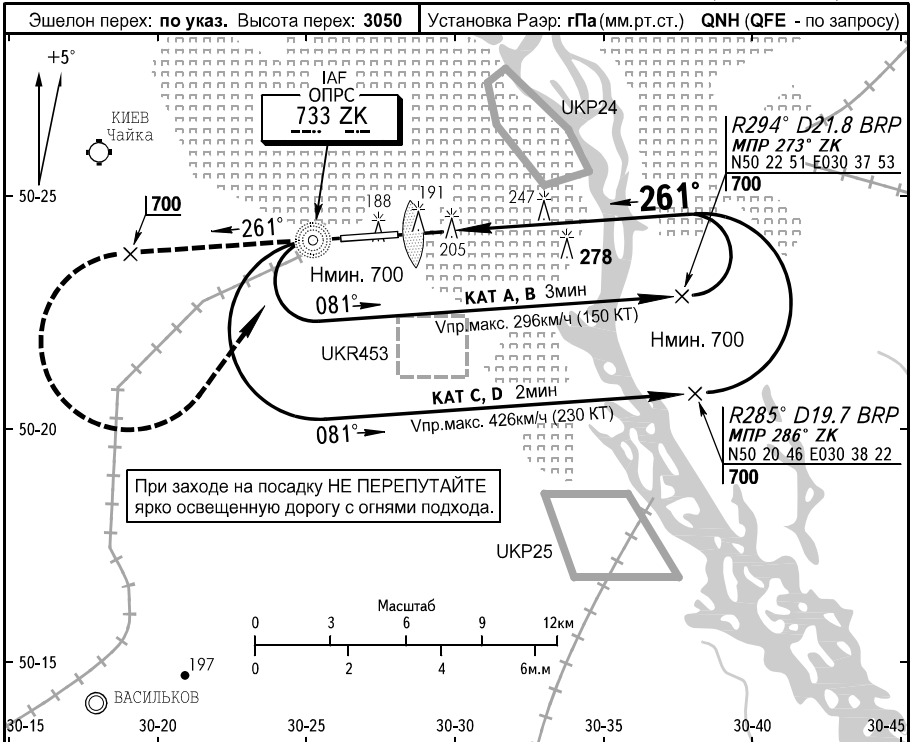
ОПРС ВПП 26

ОПРС **733 ЗК**



МБВ ОПРС ЗК

Наэр. **179.0** Нпор. **178.9**

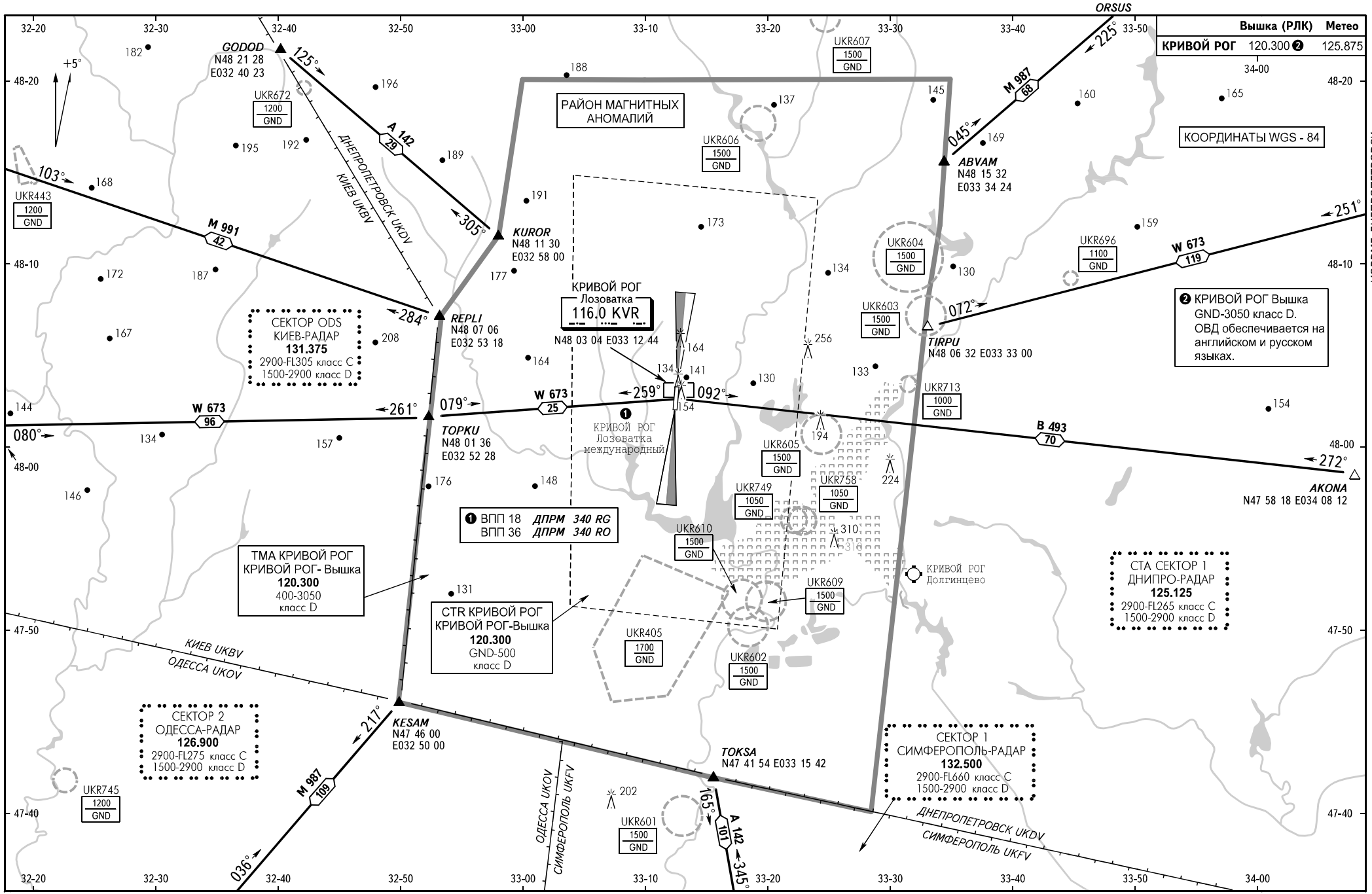


уход на второй круг: Набор 700 (530) на МПУ 261°, далее по указанию органа ОВД.
уход на второй круг при потере радиосвязи: Набор 700 (530) на МПУ 261°, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС ЗК с набором 900 (730), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08						
	ОПРС						
	A	195x2000					
	B	195x2800					
	C	195x2800					
D	195x3000						

ПРИМЕЧАНИЕ
 Визуальный заход - НЕ РАЗРЕШАЕТСЯ.

Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения	, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

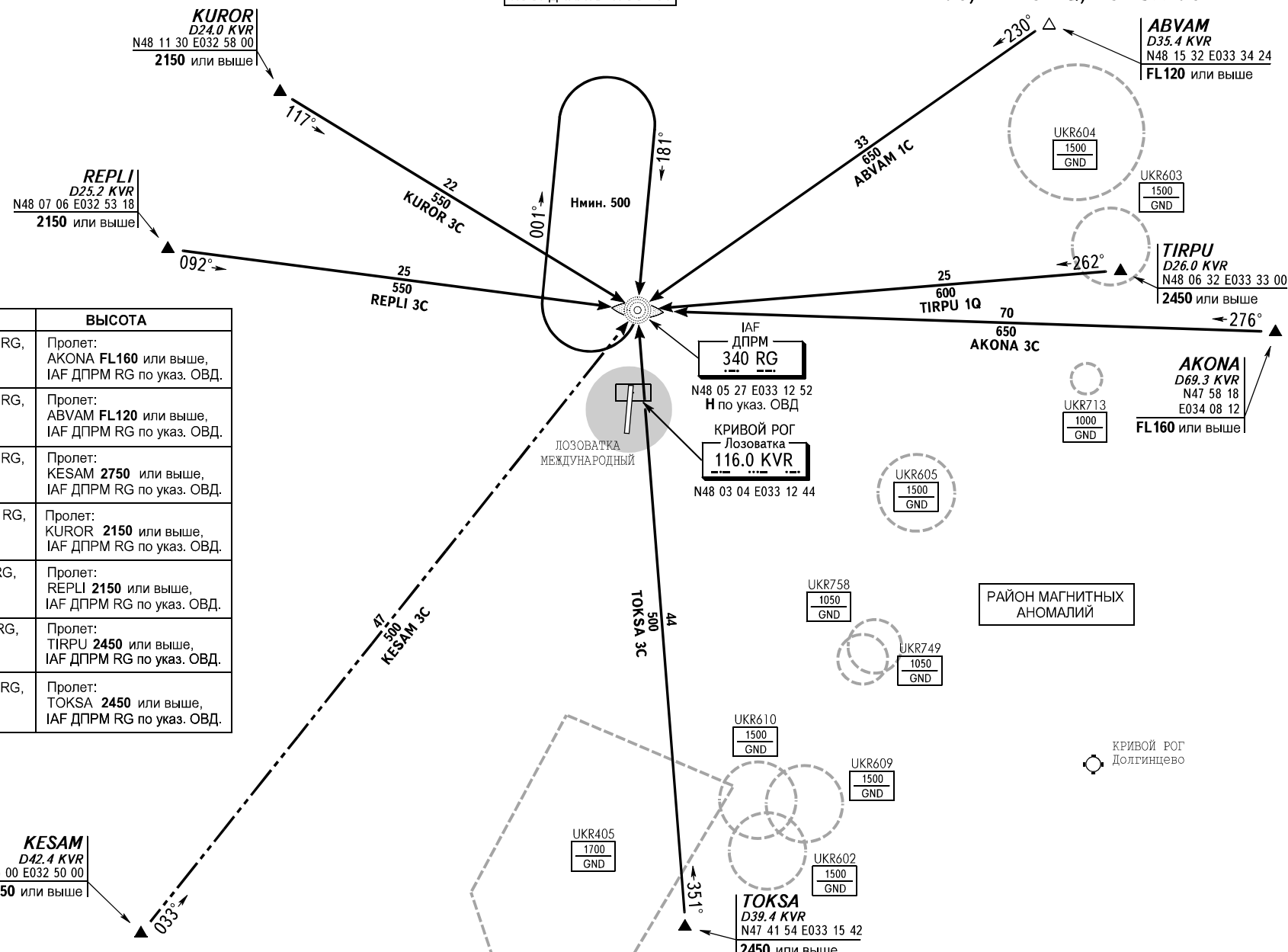
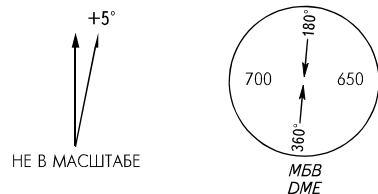


КРИВОЙ РОГ Вышка (РЛК) 120.300

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050

ABVAM 1C, AKONA 3C, KESAM 3C, KUROR 3C,
REPLI 3C, TIRPU 1Q, TOKSA 3C

КОординаты WGS - 84



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AKONA 3C	От AKONA МПУ 276° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: AKONA FL160 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
ABVAM 1C	От ABVAM МПУ 230° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: ABVAM FL120 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
KESAM 3C	От KESAM МПУ 033° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: KESAM 2750 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
KUROR 3C	От KUROR МПУ 117° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: KUROR 2150 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
REPLI 3C	От REPLI МПУ 092° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: REPLI 2150 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
TIRPU 1Q	От TIRPU МПУ 262° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: TIRPU 2450 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.
TOKSA 3C	От TOKSA МПУ 351° до IAF ДПРМ RG, далее по схеме захода.	Пролет: TOKSA 2450 или выше, IAF ДПРМ RG по указ. ОВД.

KESAM
D42.4 KVR
N47 46 00 E032 50 00
2750 или выше

TOKSA
D39.4 KVR
N47 41 54 E033 15 42
2450 или выше

КРИВОЙ РОГ Вышка (РЛК) 120.300

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050

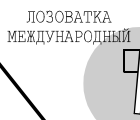
+5°
НЕ В МАСШТАБЕ

KUROR
D24.0 KVR
N48 11 30
E032 58 00
2150 или выше

REPLI
D25.2 KVR
N48 07 06 E032 53 18
2150 или выше

РАЙОН МАГНИТНЫХ АНОМАЛИЙ

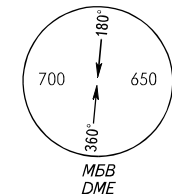
КРИВОЙ РОГ
Лозоватка
116.0 KVR
N48 03 04 E033 12 44



ЛОЗОВАТКА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ABVAM
D35.4 KVR
N48 15 32 E033 34 24
FL 120 или выше

ABVAM 1D, AKONA 3D, KESAM 3D,
KUROR 3D, REPLI 3D,
TIRPU 1P, TOKSA 3D



КООРДИНАТЫ WGS - 84

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AKONA 3D	От AKONA МПУ 267° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: AKONA FL160 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.
ABVAM 1D	От ABVAM МПУ 218° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: ABVAM FL120 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.
KESAM 3D	От KESAM МПУ 043° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: KESAM 2750 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.

KESAM
D42.4 KVR
N47 46 00 E032 50 00
2750 или выше

IAF ДПРМ RO
340 RO
N47 59 36 E033 12 04
H по указ. ОВД

Нмин. 500

UKR610
1500
GND

UKR758
1050
GND

UKR749
1050
GND

UKR609
1500
GND

UKR602
1500
GND

UKR405
1700
GND

TOKSA
D39.4 KVR
N47 41 54 E033 15 42
2450 или выше

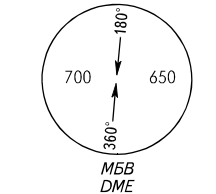
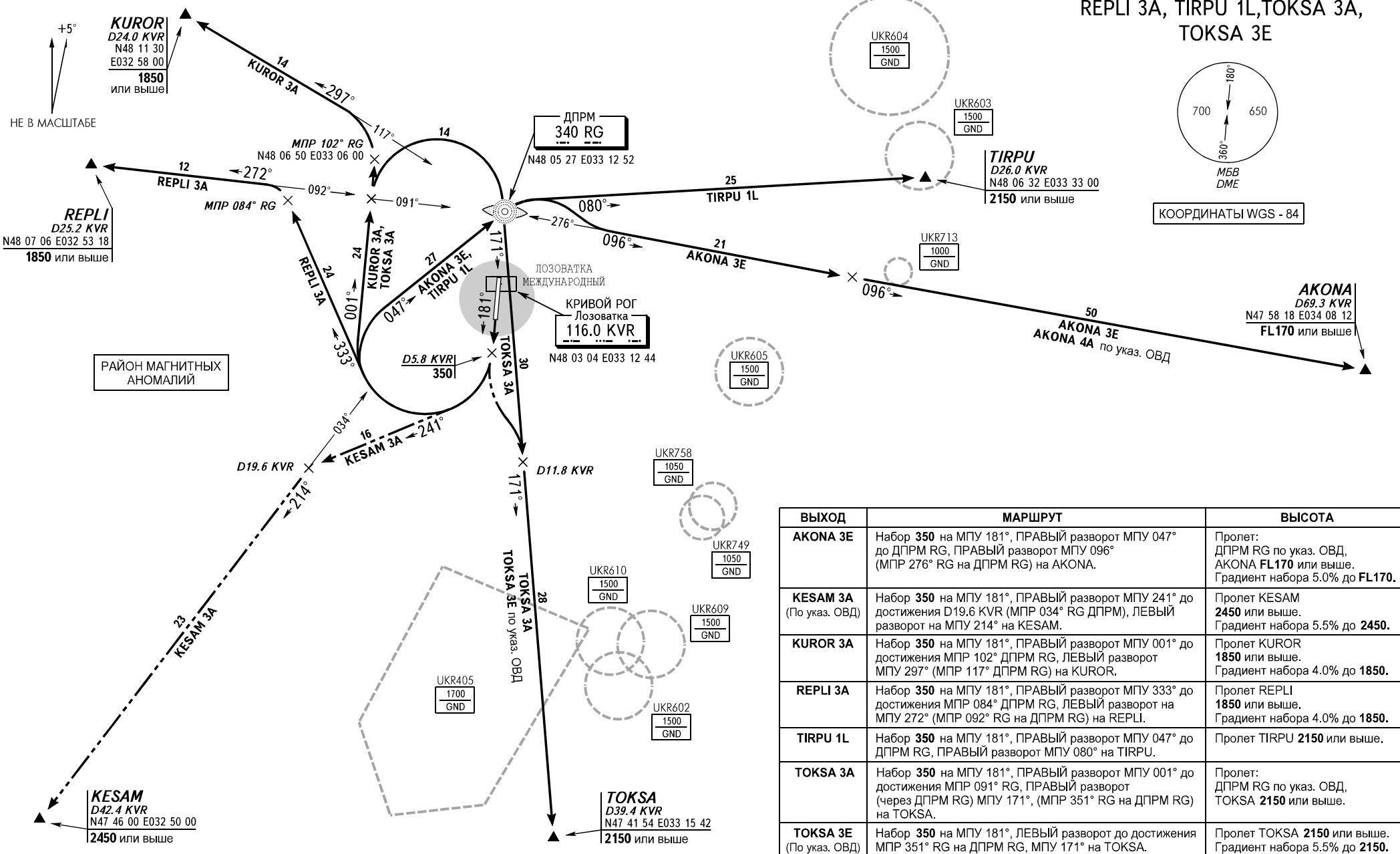
КРИВОЙ РОГ
Долгинцево

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KUROR 3D	От KUROR МПУ 137° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: KUROR 2150 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.
REPLI 3D	От REPLI МПУ 116° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: REPLI 2150 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.
TIRPU 1P	От TIRPU МПУ 240° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: TIRPU 2450 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.
TOKSA 3D	От TOKSA МПУ 347° до IAF ДПРМ RO, далее по схеме захода.	Пролет: TOKSA 2450 или выше, IAF ДПРМ RO по указ. ОВД.

КРИВОЙ РОГ Вышка (РЛК) 120.300

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050

AKONA 3E, KESAM 3A, KUROR 3A,
REPLI 3A, TIRPU 1L, TOKSA 3A,
TOKSA 3E



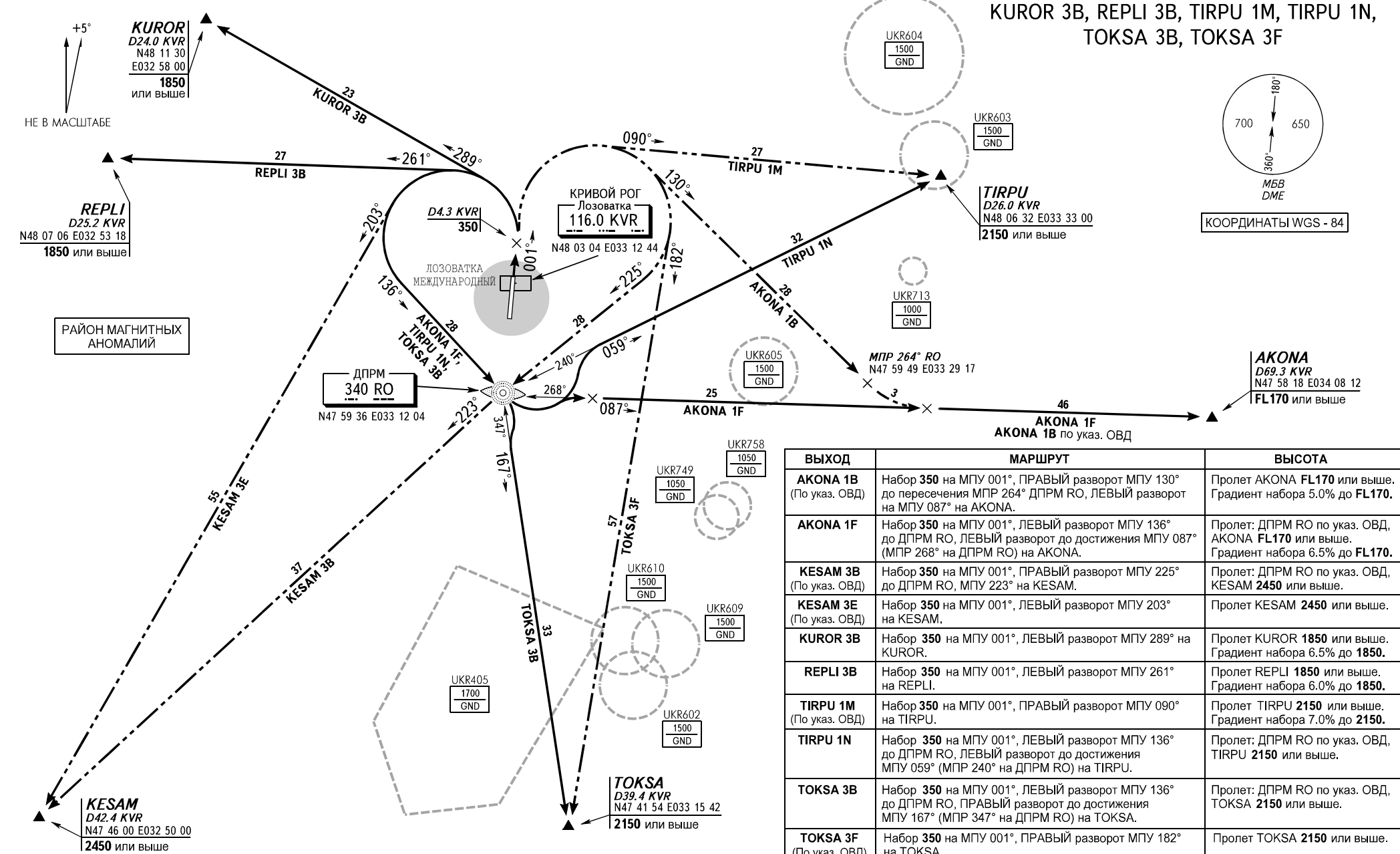
КООРДИНАТЫ WGS - 84

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AKONA 3E	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 047° до ДПРМ RG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 096° (МПР 276° RG на ДПРМ RG) на AKONA.	Пролет: ДПРМ RG по указ. ОВД, AKONA FL170 или выше. Градиент набора 5.0% до FL170.
KESAM 3A (По указ. ОВД)	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 241° до достижения D19.6 KVR (МПР 034° RG ДПРМ), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 214° на KESAM.	Пролет KESAM 2450 или выше. Градиент набора 5.5% до 2450.
KUROR 3A	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 001° до достижения МПР 102° ДПРМ RG, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 297° (МПР 117° ДПРМ RG) на KUROR.	Пролет KUROR 1850 или выше. Градиент набора 4.0% до 1850.
REPLI 3A	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 333° до достижения МПР 084° ДПРМ RG, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 272° (МПР 092° RG на ДПРМ RG) на REPLI.	Пролет REPLI 1850 или выше. Градиент набора 4.0% до 1850.
TIRPU 1L	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 047° до ДПРМ RG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 080° на TIRPU.	Пролет TIRPU 2150 или выше.
TOKSA 3A	Набор 350 на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 001° до достижения МПР 091° RG, ПРАВЫЙ разворот (через ДПРМ RG) МПУ 171°, (МПР 351° RG на ДПРМ RG) на TOKSA.	Пролет: ДПРМ RG по указ. ОВД, TOKSA 2150 или выше.
TOKSA 3E (По указ. ОВД)	Набор 350 на МПУ 181°, ЛЕВЫЙ разворот до достижения МПР 351° RG на ДПРМ RG, МПУ 171° на TOKSA.	Пролет TOKSA 2150 или выше. Градиент набора 5.5% до 2150.

КРИВОЙ РОГ Вышка (РЛК) 120.300

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050

AKONA 1B, AKONA 1F, KESAM 3B, KESAM 3E,
KUROR 3B, REPLI 3B, TIRPU 1M, TIRPU 1N,
TOKSA 3B, TOKSA 3F



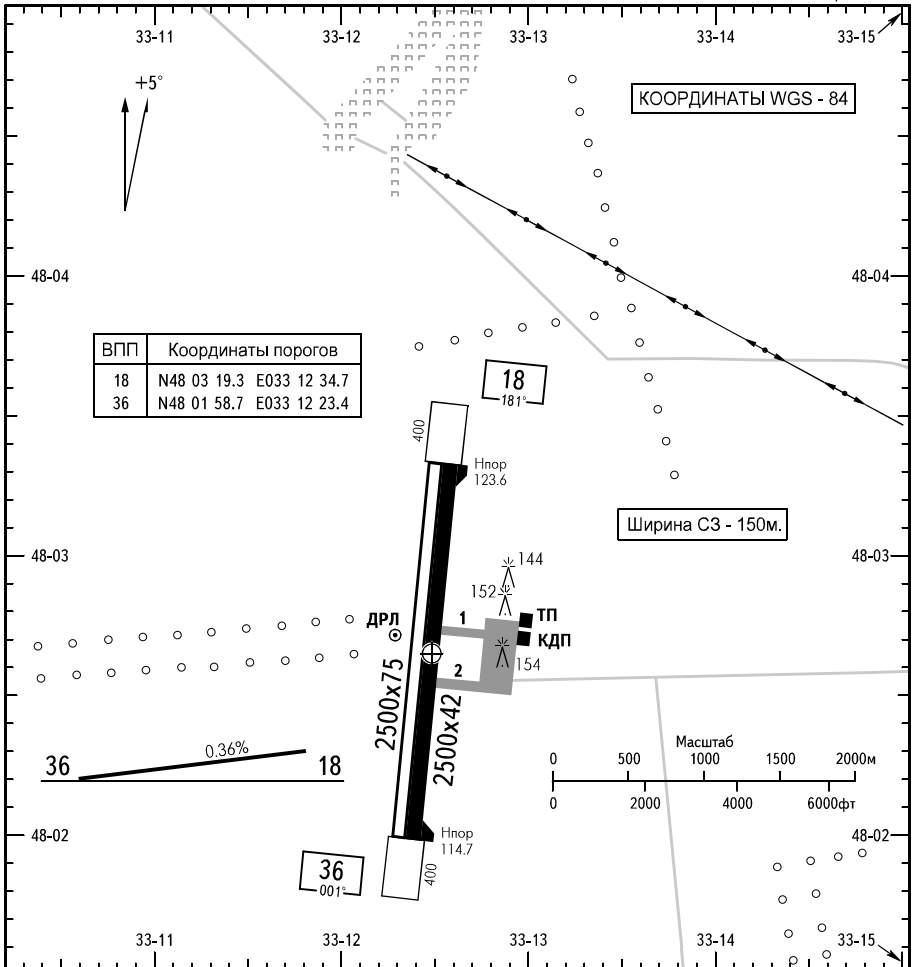
КРИВОЙ РОГ Вышка 120.300

КРИВОЙ РОГ, УКРАИНА

КТА: N48 02 39 E033 12 29

ЛОЗОВАТКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Назр. 123.6



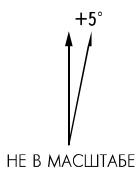
ВПП	Координаты порогов
18	N48 03 19.3 E033 12 34.7
36	N48 01 58.7 E033 12 23.4



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
18	РАР1 (3°00')	2500	2900	2500	2500
36					
18	ГВП				
36					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА					
---------------------	--	--	--	--	--

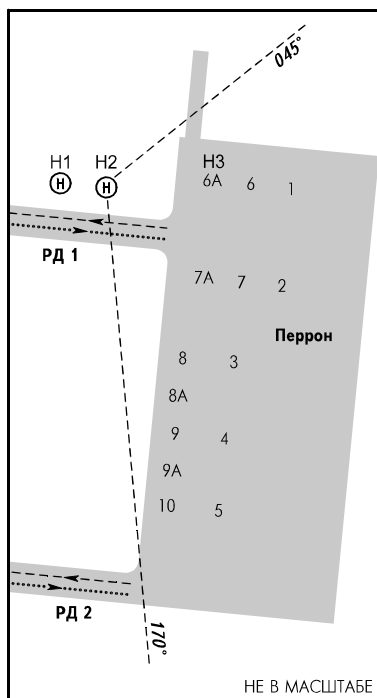
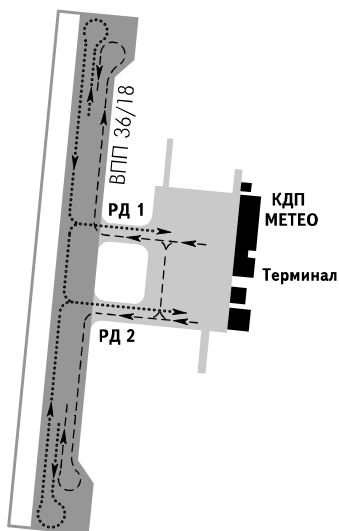
Кат. ВС	ВПП 18			ВПП 36		
	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
		день	ночь		день	ночь
A		300	300		300	300
B						
C		500	700		500	700
D						



Постановка Ил-76, Ил-62 производится по одному на два МС 6-6А, 7-7А.

МС 1, 6, 6А Ил-76, Ил-62, Ту-154, Ил-18, Ту-134, Як-42
МС 2 Ил-76, Ту-154
МС 3-5 Ту-134, Як-42
МС 7, 7А Ил-76, Ил-62, Ту-134, Як-42
МС 8, 9, 10 Ан-24, Як-40
МС 8А, 9А Як-40, Л-410
Н1, Н2 для вертолетов
Н3 для вертолетов (VIP)

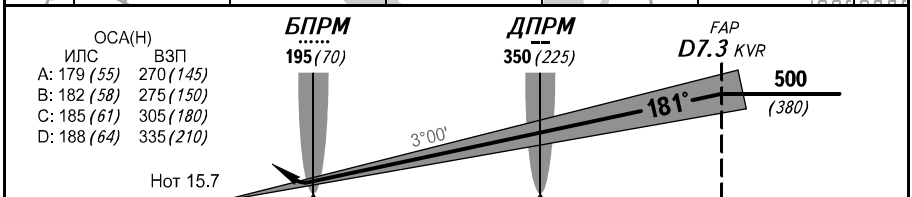
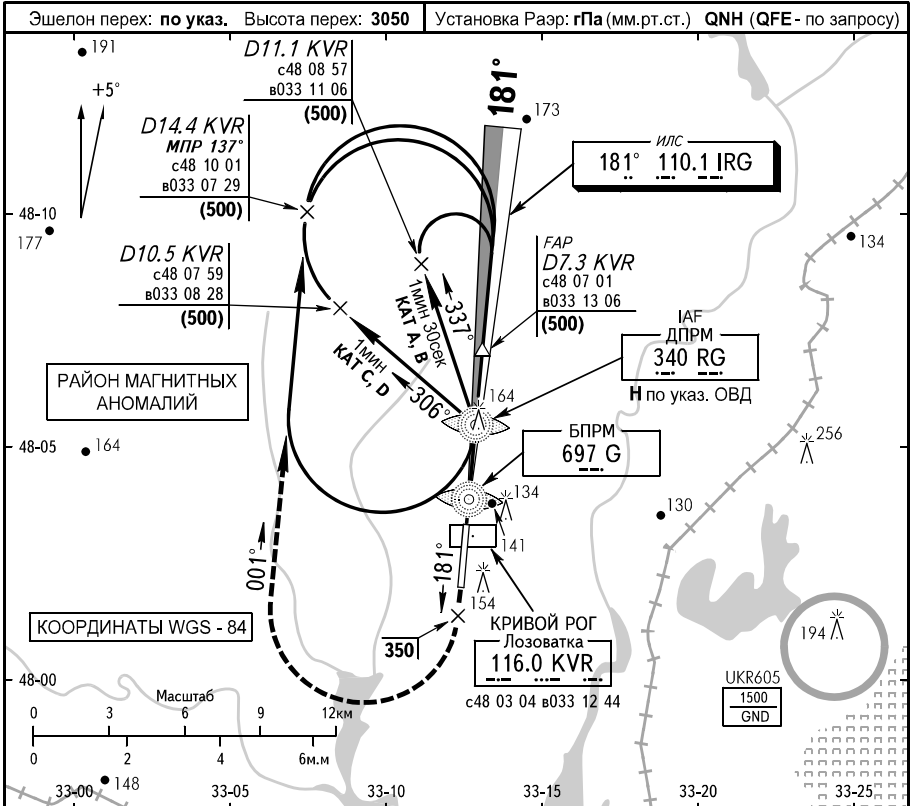
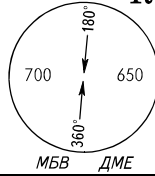
Сектор 045°-170° закрыт для взлета и посадки вертолетов.



МС	Грузонапряженность
1, 6, 6А	PCN 52 / R / C / W / T
8, 8А	PCN 14 / R / C / W / T
9, 9А, 10	PCN 13 / R / A / X / T
3-5	PCN 17 / R / B / W / T
2	PCN 27 / R / B / X / T
7, 7А	PCN 32 / R / C / W / T

Грузонапряженность перрона
PCN 52 / R / C / W / T

РД	Покрывтие	Грузонапряженность	Ширина
1	арм.бетон	PCN 37 / R / B / W / T	18м
2	бетон	PCN 18 / R / A / X / T	18м



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 350 (230), ПРАВЫЙ разворот с набором 500 (380) на МПУ 001°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 18							ВЗП		
	ИЛС							Нмс	Ннго	Двид
A	60x1200							145	150	1600
B								150	150	1600
C								180	180	2400
D	65x1200							210	210	3600

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAP - порог 6880, мин/сек	2.45	2.18	1.58	1.43	1.32	1.23	1.15	1.09
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

КРИВОЙ РОГ Вышка 120.300

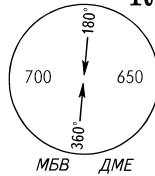
КРИВОЙ РОГ, УКРАИНА

ЛОЗОВАТКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

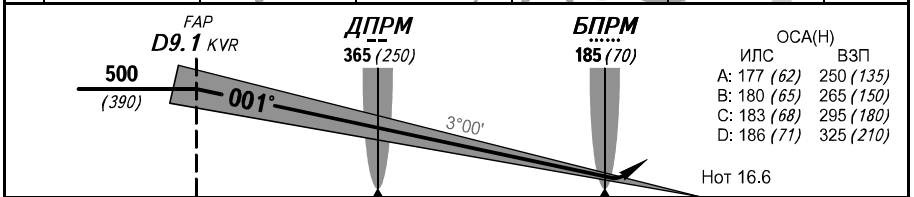
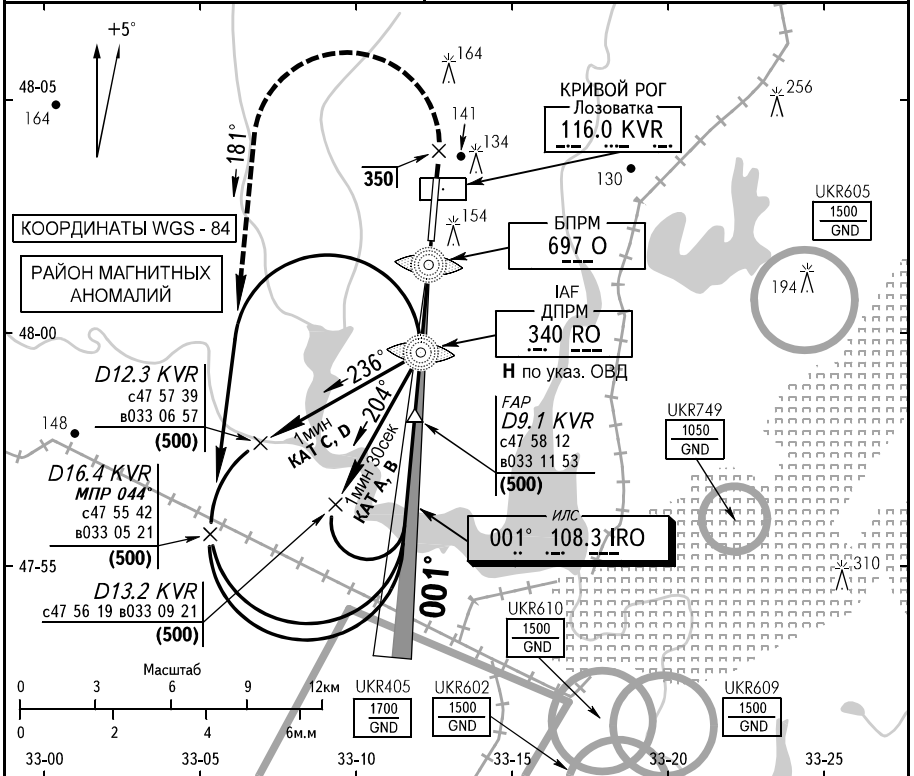
ИЛС ВПП 36

КРМ 108.3 IRO

Наэр. 123.6 Нпор. 114.7



Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Раэр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 350 (240), ЛЕВЫЙ разворот с набором 500 (390) на МПУ 181°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 36						ВЗП		
	ИЛС						Нмс	Ннго	Двид
A	65x1200						150	200	1600
B							150	200	1600
C	70x1300						180	280	2400
D	75x1300						210	310	3600

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
FAР - пороз 7033, мин/сек	2.49	2.21	2.01	1.45	1.34	1.24	1.17	1.10
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

КРИВОЙ РОГ Вышка 120.300

КРИВОЙ РОГ, УКРАИНА

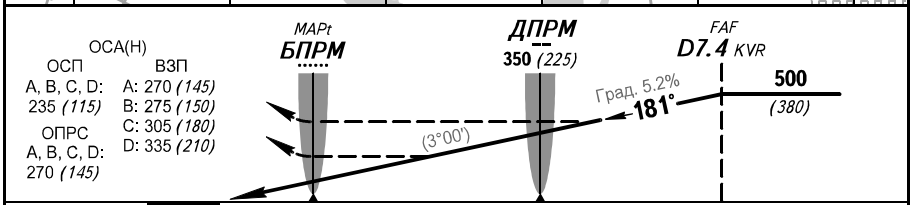
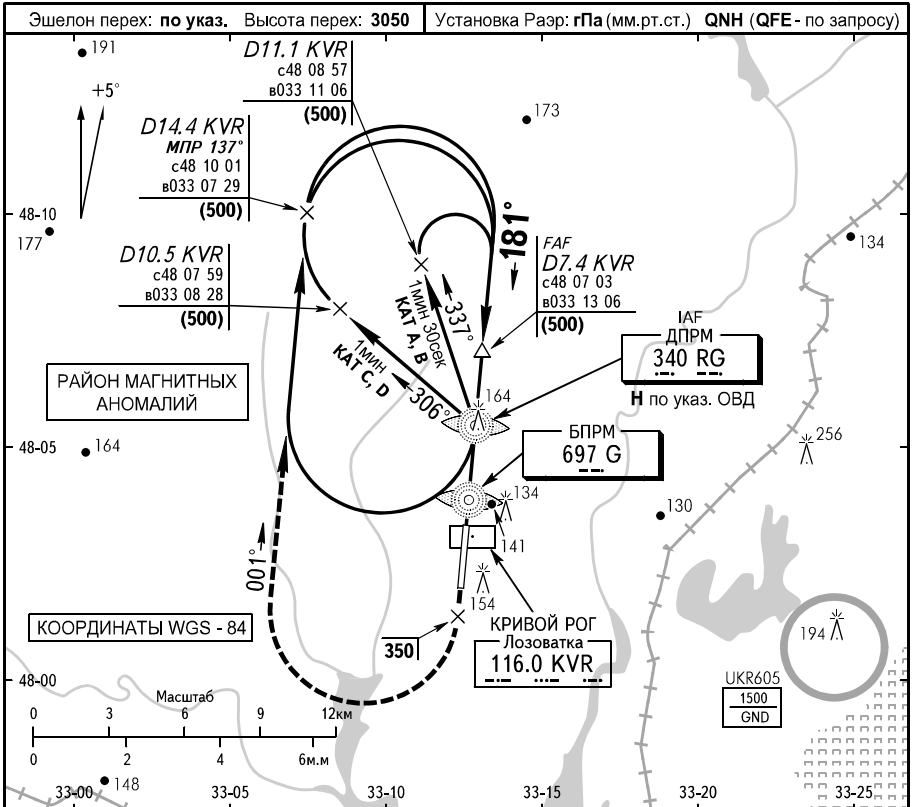
ЛОЗОВАТКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 18

ДПРМ 340 RG

Наэр. 123.6 Нпор. 123.6

МБВ ДМЕ



уход на второй круг: Набор 350 (230), ПРАВЫЙ разворот с набором 500 (380) на МПУ 001°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 18								ВЗП		
	ОСП				ОПРС				Нмс	Ннго	Двид
A	115x2000				145x2400				150	200	1600
B											
C	115x2200				150x3000				180	280	2400
D									210	310	3600
Путевая скорость, км/ч											
	150	180	210	240	270	300	330	360			
FAF-МАРt 5947, мин/сек											
	2.23	1.59	1.42	1.29	1.19	1.11	1.05	0.59			
Вертикальная скорость снижения, м/сек											
	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2			

КРИВОЙ РОГ Вышка 120.300

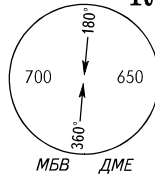
КРИВОЙ РОГ, УКРАИНА

ЛОЗОВАТКА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

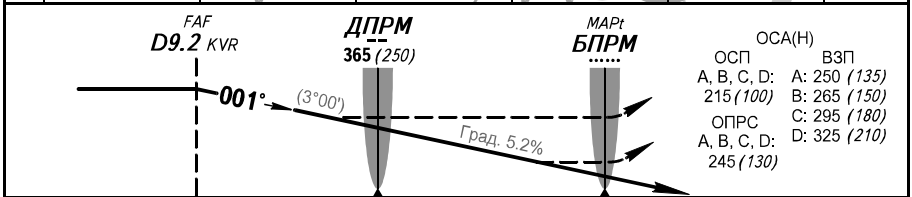
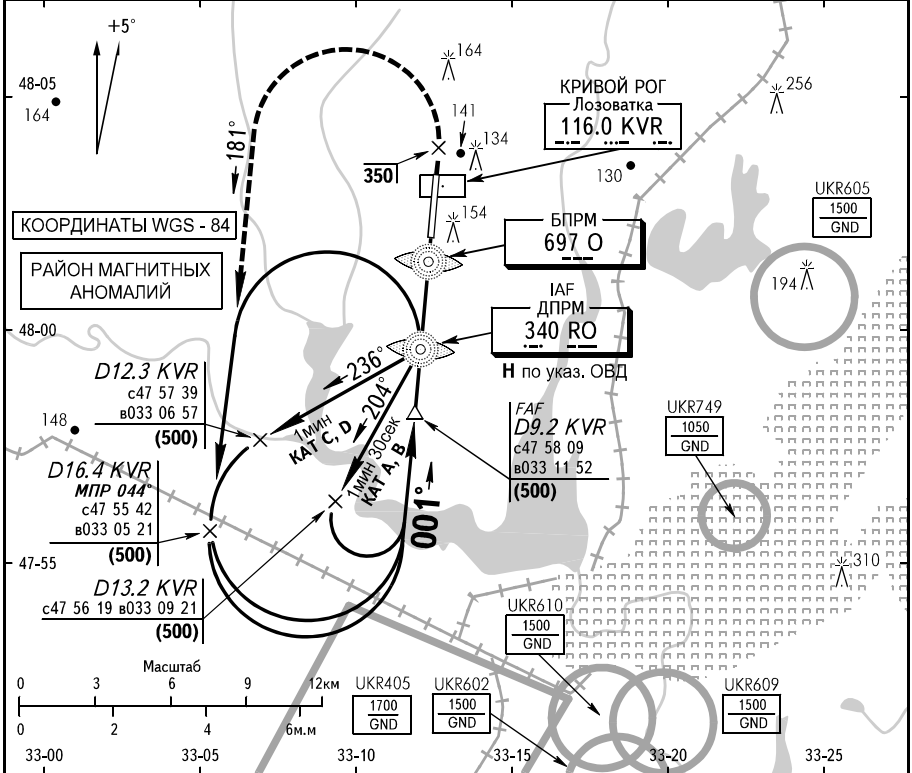
ОСП ВПП 36

ДПРМ 340 RO

Наэр. 123.6 Нпор. 114.7



Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разэр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



ОСА(Н) ВЗП
 А, В, С, D: А: 250 (135)
 215 (100) В: 265 (150)
 ОПРС С: 295 (180)
 А, В, С, D: D: 325 (210)
 245 (130)

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 350 (240), ЛЕВЫЙ разворот с набором 500 (390) на МПУ 181°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 36								ВЗП		
	ОСП				ОПРС				Нмс	Ннго	Двид
A	100x1800				130x2400				150	200	1600
B											
C	100x2000				150x3000				180	280	2400
D									210	310	3600
Путевая скорость , км/ч											
	150	180	210	240	270	300	330	360			
FAF-МАРt 6177 , мин:сек											
	2.28	2.04	1.46	1.33	1.22	1.14	1.07	1.02			
Вертикальная скорость снижения , м/сек											
	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2			

Высоты - футы
 Расстояния - М,мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

ОПС Али

LAGAS

LOBIN
 N42 10 54
 E043 06 26

A 910
 65

OGEVI

ТМА Сектор 1
 FL115
 3000' AMSL класс C

ТМА Сектор 3
 FL115
 5000' AMSL класс C

2 ТМА Сектор 2
 FL115
 2500' AMSL класс C

СТР КУТАИСИ
 КУТАИСИ-Вышка
 125.500
 1500' AMSL класс C

КУТАИСИ
 Копитнари
 113.6 KTS
 N42 10 33 E042 29 05

1 ВПП 08/26

ТМА Сектор 4
 FL115
 3000' AMSL класс C

БАТУМИ
 430 LU
 N41 36 05 E041 36 51

ТМА КУТАИСИ
 КУТАИСИ-Подход
 127.100

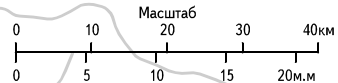
ТМА Сектор 5
 FL115
 1500' AMSL класс C

ALIKA
 N42 15 09
 E041 32 05

IBERI
 N42 09 39
 E041 43 18

NEDEK
 N42 00 08 E041 35 34

AKAKI
 N41 45 28
 E041 22 17



+6°

САИГА

Изм. Бремя работы Твр.

СОСЕД

КУТАИСИ

App 2

Tvr

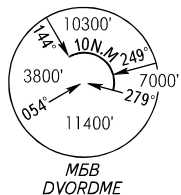
© САИ 1998-2012 ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ

КУТАЙСИ Arr **127.100**
КУТАЙСИ TWR **125.500**

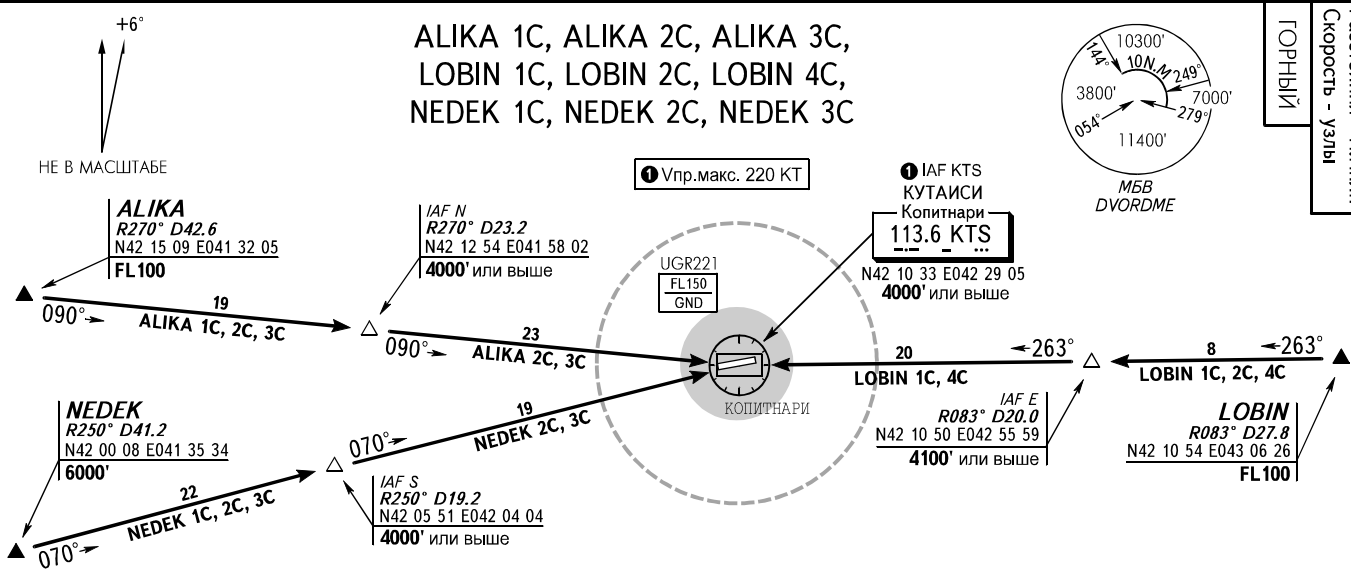
Эшелон перех: **FL090**
Высота перех: **7000'**

Высоты - футы
Расстояния - М.мили
Скорость - узлы

ГОРЬНИ



ALIKA 1C, ALIKA 2C, ALIKA 3C,
LOBIN 1C, LOBIN 2C, LOBIN 4C,
NEDEK 1C, NEDEK 2C, NEDEK 3C



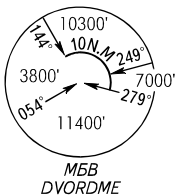
ВПП 07			ВПП 25		
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА	ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ALIKA 1C	От ALIKA МПУ 090° (R270° KTS) на IAF N (R270° D23.2 KTS), далее по схемам ILS или LOC Z ВПП 07; VOR Z ВПП 07.	IAF N 4000' или выше.	ALIKA 2C	От ALIKA МПУ 090° (R270° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 25; VOR Y ВПП 25.	IAF KTS 4000' или выше.
ALIKA 3C	От ALIKA МПУ 090° (R270° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 07; VOR Y ВПП 07.	IAF KTS 4000' или выше.	NEDEK 2C	От NEDEK МПУ 070° (R250° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 25; VOR Y ВПП 25.	IAF KTS 4000' или выше.
NEDEK 1C	От NEDEK МПУ 070° (R250° KTS) на IAF S (R250° D19.2 KTS), далее по схемам ILS или LOC Z ВПП 07; VOR Z ВПП 07.	IAF S 4000' или выше.	LOBIN 2C	От LOBIN МПУ 263° (R083° KTS) на IAF E (R083° D20.0 KTS), далее по схемам ILS или LOC Z ВПП 25; VOR Z ВПП 25.	IAF E 4100' или выше.
NEDEK 3C	От NEDEK МПУ 070° (R250° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 07; VOR Y ВПП 07.	IAF KTS 4000' или выше.	LOBIN 4C	От LOBIN МПУ 263° (R083° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 25; VOR Y ВПП 25.	IAF KTS 4000' или выше.
LOBIN 1C	От LOBIN МПУ 263° (R083° KTS) на IAF KTS, далее по схемам ILS или LOC Y ВПП 07; VOR Y ВПП 07.	IAF KTS 4000' или выше.			

КУТАИСИ TWR 125.500
КУТАИСИ App 127.100

Эшелон перех: FL090
Высота перех: 7000'

Высоты - футы
Расстояние - мили
Скорость - узлы

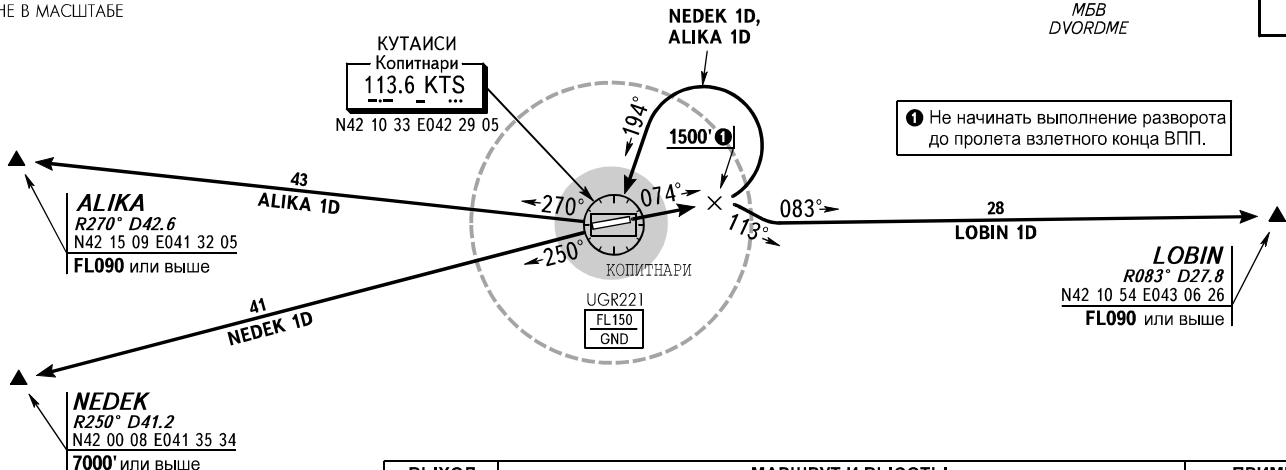
ГОРЬБИ



ALIKA 1D, LOBIN 1D, NEDEK 1D

+6°
НЕ В МАСШТАБЕ

1 Не начинать выполнение разворота до пролета взлетного конца ВПП.



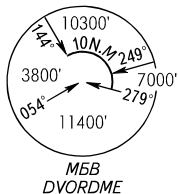
ВЫХОД	МАРШРУТ И ВЫСОТЫ	ПРИМЕЧАНИЯ
ALIKA 1D	С МПУ 074° набор 1500', ЛЕВЫЙ разворот с набором на МПУ 194° (R014° KTS) на DVORDME KTS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 270° (R270° KTS) на ALIKA с набором FL090 или выше.	Впр. макс. на разворотах 250 КТ.
LOBIN 1D	С МПУ 074° набор 1500', ПРАВЫЙ разворот с набором на МПУ 113° до захвата R083° KTS (МПУ 083°) на LOBIN с набором FL090 или выше.	Впр. макс. на разворотах 250 КТ. Требуемый градиент набора 5.3% до FL090.
NEDEK 1D	С МПУ 074° набор 1500', ЛЕВЫЙ разворот с набором на МПУ 194° (R014° KTS) на DVORDME KTS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 250° (R250° KTS) на NEDEK с набором 7000' или выше.	Впр. макс. на разворотах 250 КТ.

КУТАЙСИ TWR 125.500
КУТАЙСИ App 127.100

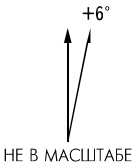
Эшелон перех. FL090
Высота перех: 7000'

Высоты - футы
Расстояние - М.МИЛИ
Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

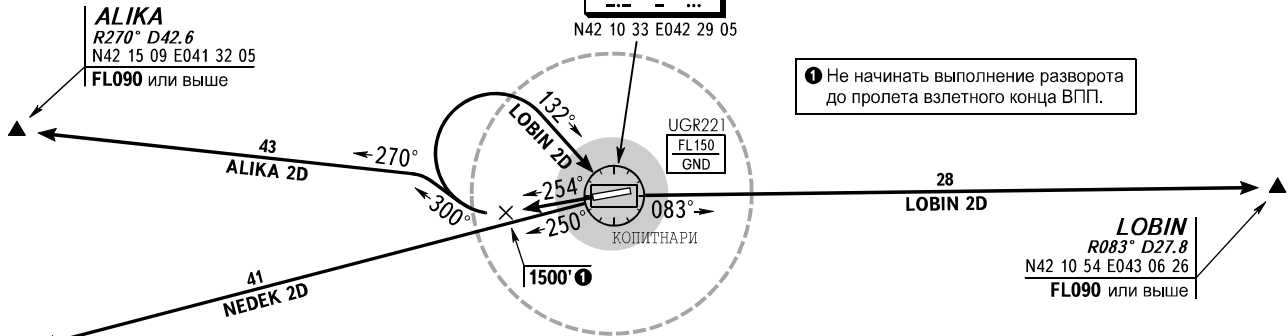


ALIKA 2D, LOBIN 2D, NEDEK 2D



КУТАЙСИ
Копитнари
113.6 KTS
N42 10 33 E042 29 05

1 Не начинать выполнение разворота до пролета взлетного конца ВПП.



ALIKA
R270° D42.6
N42 15 09 E041 32 05
FL090 или выше

LOBIN
R083° D27.8
N42 10 54 E043 06 26
FL090 или выше

NEDEK
R250° D41.2
N42 00 08 E041 35 34
7000' или выше

ВЫХОД	МАРШРУТ И ВЫСОТЫ	ПРИМЕЧАНИЯ
ALIKA 2D	С МПУ 254° набор 1500', ПРАВЫЙ разворот с набором на МПУ 300° до захвата R270° KTS (МПУ 270°) на ALIKA с набором FL090 или выше.	Впр.макс. на разворотах 250 КТ. Требуемый градиент набора 4.0% до 4000'.
LOBIN 2D	С МПУ 254° набор 1500', ПРАВЫЙ разворот с набором на МПУ 132° (R312° KTS) на DVORDME KTS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 083° (R083° KTS) на LOBIN с набором FL090 или выше.	Впр.макс. на разворотах 250 КТ.
NEDEK 2D	Следовать на R250° KTS (МПУ 250°) на NEDEK с набором 7000' или выше.	Впр.макс. на разворотах 250 КТ.

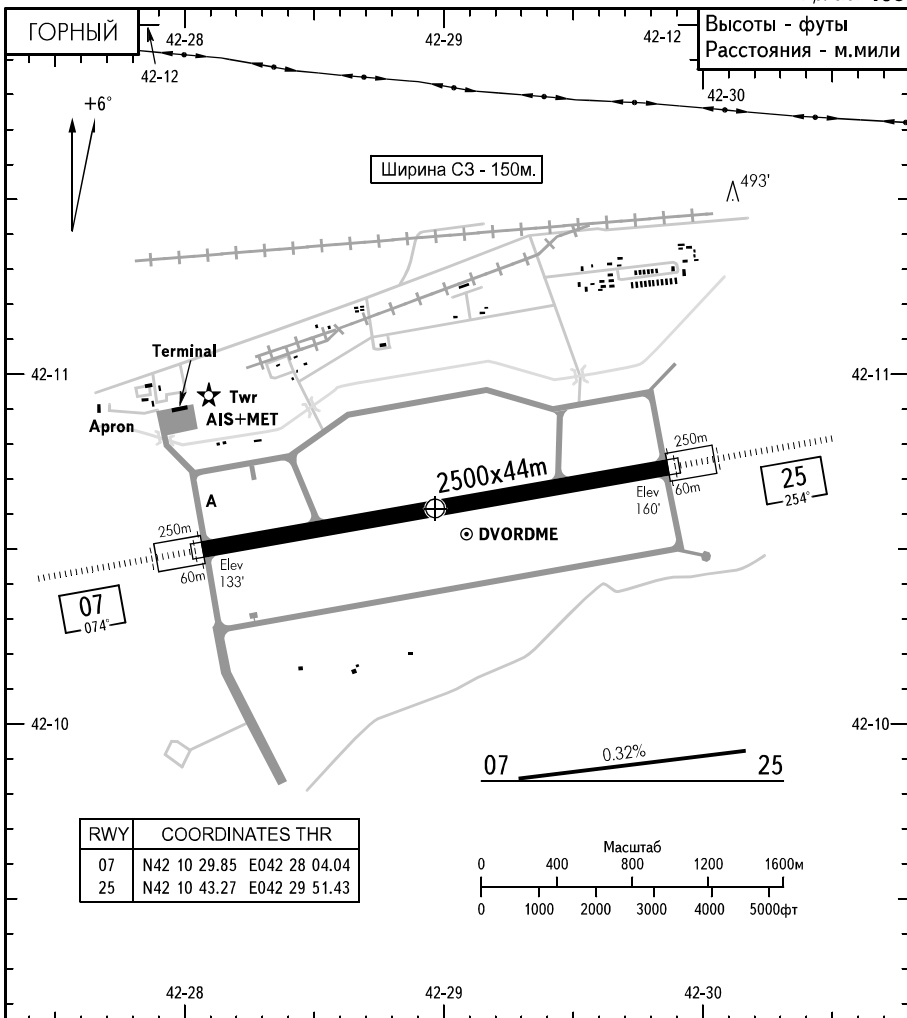
KUTAISI Twr 125.500

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

ARP: N42 10 37 E042 28 58

КОПИТНАРИ

Apt elev 160'



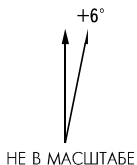
RWY	COORDINATES THR
07	N42 10 29.85 E042 28 04.04
25	N42 10 43.27 E042 29 51.43



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
07	HIRL (60m) CL (30m) HIALS PAPI-L (3°00')	2500m	2750m	2560m	2500m
25	HIRL (60m) CL (30m) HIALS PAPI-L (3°00')	2500m	2750m	2560m	2500m

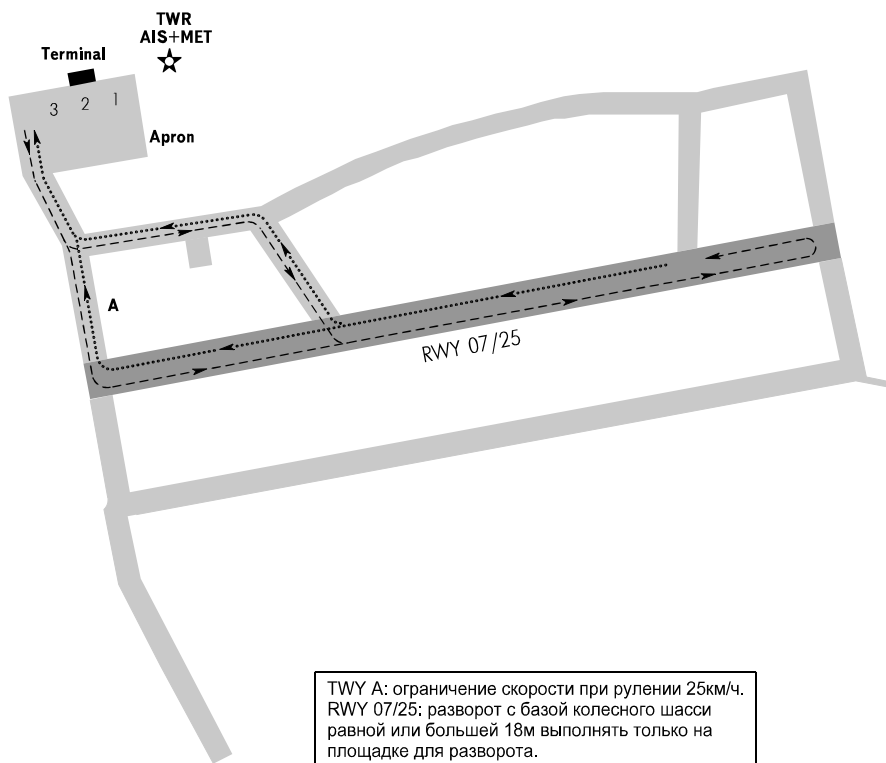
TAKE-OFF MINIMA

ACFT CAT	RWY 07/25					
	LVP in operation			RL	RCLM day	NIL day
	CL+RL	RL	RCLM day			
A, B	200m	250m	250m	400m	400m	500m
C						
D	250m	300m	300m			



TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A	asphalt-concrete	PCN 65 / F / C / X / T	23m
Apron	concrete	PCN 65 / F / C / X / T	

STANDS	COORDINATES
1	N42 10 53 E042 27 59
2	N42 10 53 E042 27 57
3	N42 10 52 E042 27 55



TWY A: ограничение скорости при рулении 25км/ч.
RWY 07/25: разворот с базой колесного шасси
равной или большей 18м выполнять только на
площадке для разворота.

KUTAISI App **127.100**

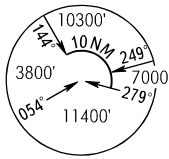
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

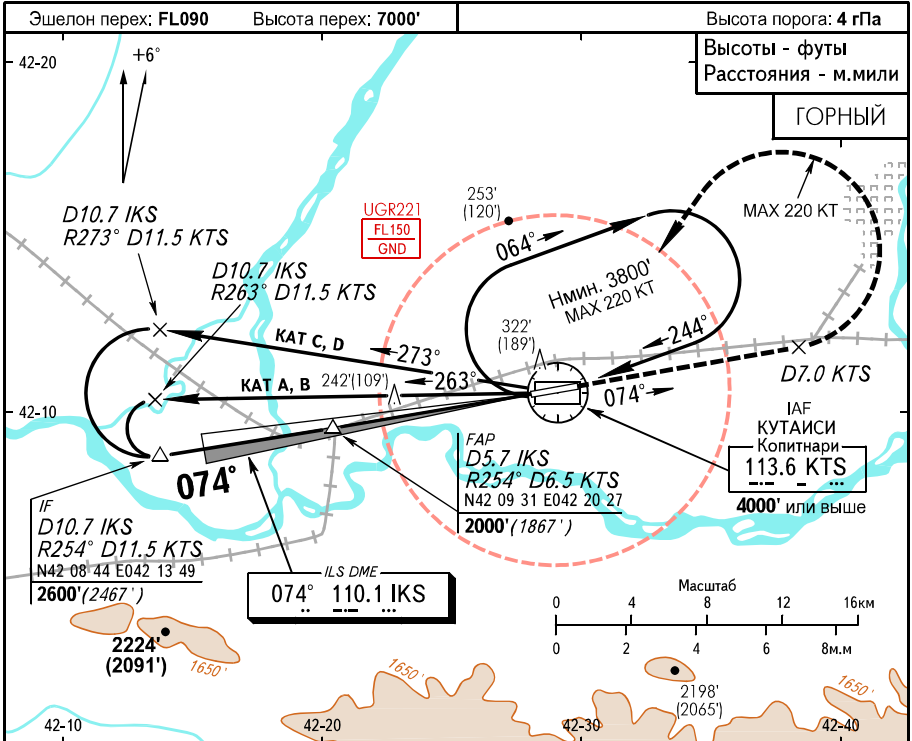
ILS DME Y ВПП 07

KPM **110.1 IKS**

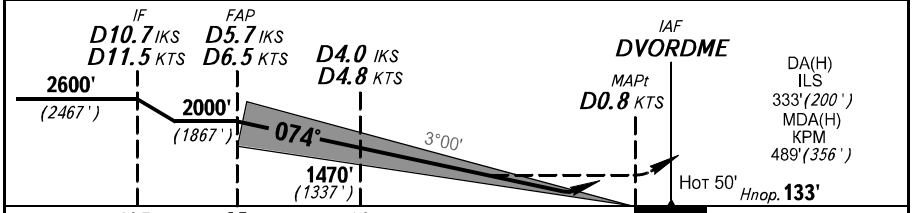


МБВ DVORDME

Наэр. **160'** Нпор. **133'**



DME KTS, м.мили	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0
ВЫСОТА	1850'(1717')	1530'(1397')	1210'(1077')	890'(757')	570'(437')



уход на второй круг: Набор с МПУ 074° 3800'(3667'), на D7.0 KTS ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Упр. макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 07	
	ILS	KPM
A	60x800м	110x1600м
B		
C		
D		

Путевая скорость , kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.7 NM, min:sec	4.53	4.01	3.25	2.58	2.38	2.22	2.08	1.51
Вертикальная скорость снижения , ft/min	372	452	531	611	690	770	850	982

KUTAISI App **127.100**

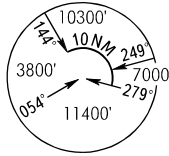
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

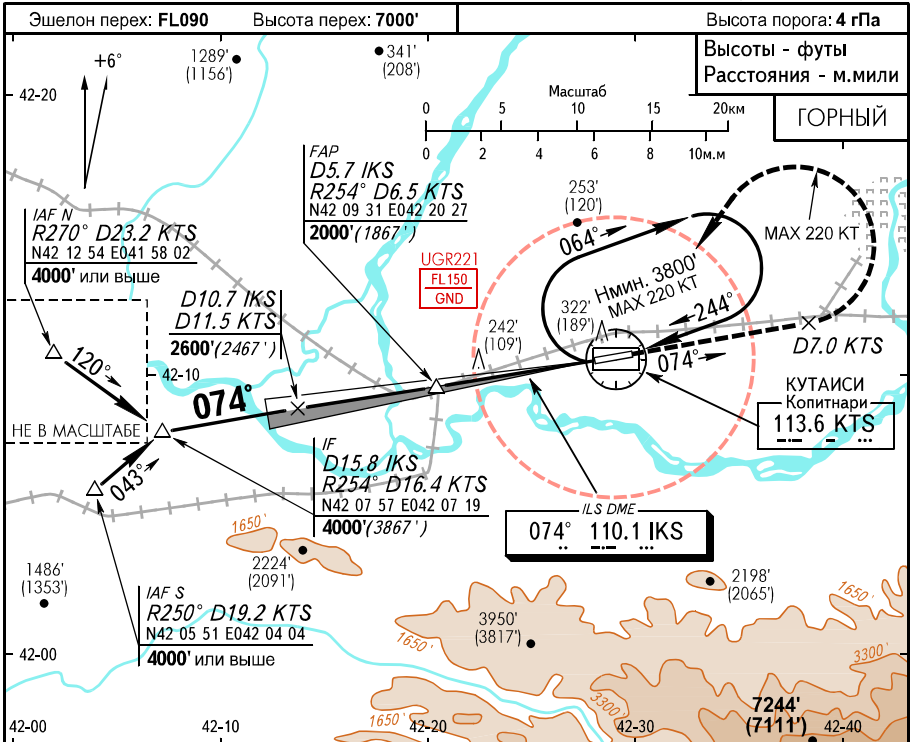
ILS DME Z ВПП 07

КРМ **110.1 IKS**

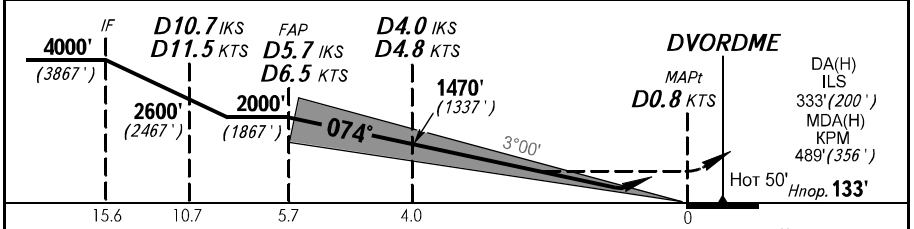


МБВ DVORDME

Наэр. **160'** Нпор. **133'**



DME KTS, м.мили	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0
ВЫСОТА	1850'(1717')	1530'(1397')	1210'(1077')	890'(757')	570'(437')



уход на второй круг: Набор с МПУ 074° 3800'(3667'), на D7.0 KTS ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Упр. макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 07	
	ILS	КРМ
A	60x800м	110x1600м
B		
C		
D		

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.7 NM, min:sec	4.53	4.01	3.25	2.58	2.38	2.22	2.08	1.51
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	982

KUTAISI App **127.100**

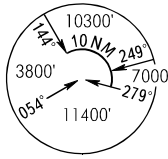
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

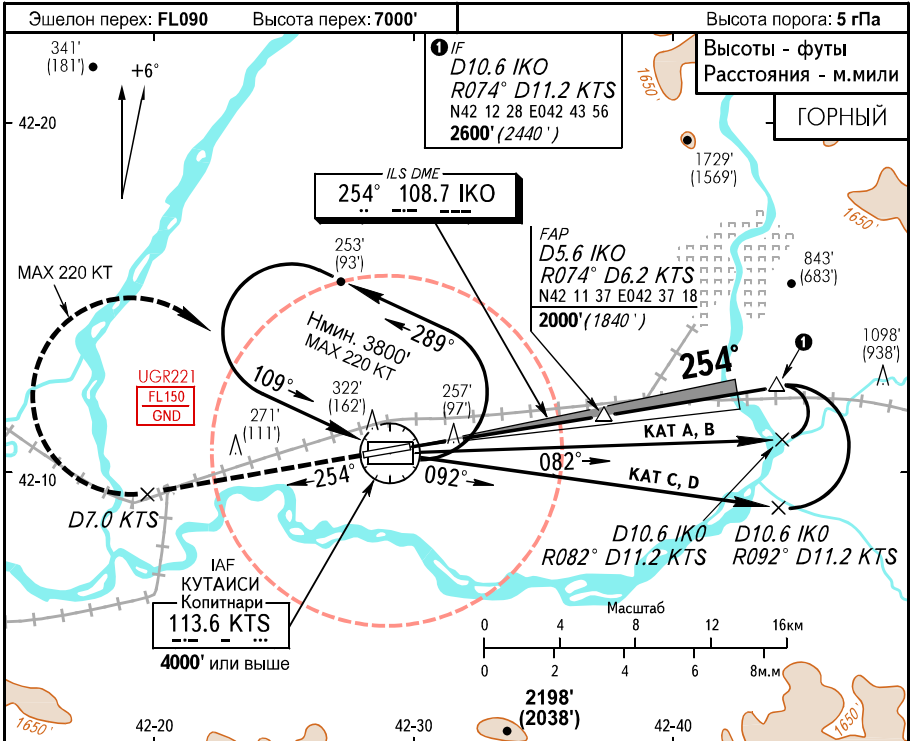
ILS DME У ВПП 25

КРМ **108.7 ИКО**

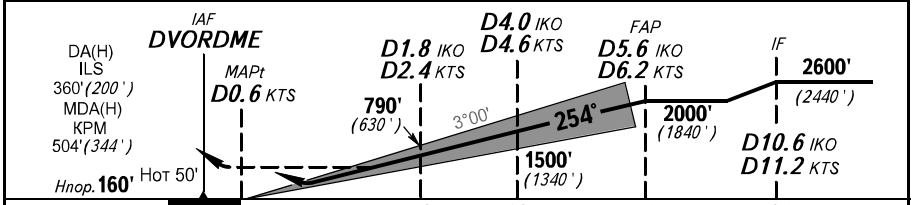


МБВ DVORDME

Наэр. **160'** Нпор. **160'**



DME KTS, м.мили	1.0	2.0	2.4	3.0	4.0	5.0	6.0
ВЫСОТА	340'(180')	660'(500')	790'(630')	980'(820')	1300'(1140')	1610'(1450')	1930'(1770')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ 254° 3800'(3640'), на D7.0 KTS ПРАВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Упр.макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 25	
	ILS	КРМ
A	60x800м	105x1600м
B		
C		
D		

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.6 NM, min:sec	4.48	3.58	3.22	2.55	2.35	2.19	2.06	1.49
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	981

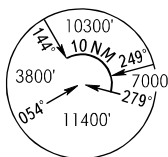
KUTAISI App **127.100**
 KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

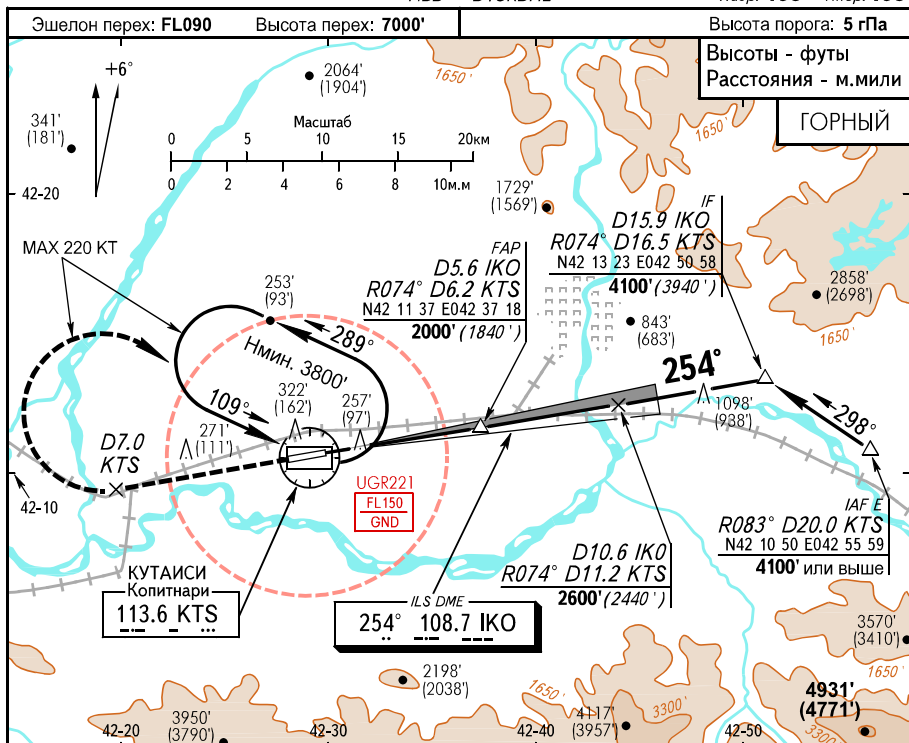
ILS DME Z ВПП 25

КРМ **108.7 ИКО**

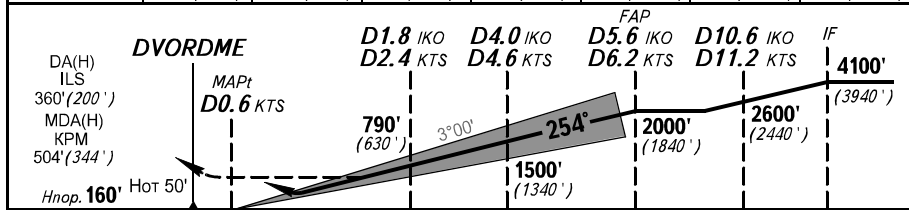


МБВ DVORDME

Назр. **160'** Нпор. **160'**



DME KTS, м.мили	1.0	2.0	2.4	3.0	4.0	5.0	6.0
ВЫСОТА	340'(180')	660'(500')	790'(630')	980'(820')	1300'(1140')	1610'(1450')	1930'(1770')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор с МПУ **254° 3800'(3640')**, на **D7.0 KTS** ПРАВЫЙ разворот на **DVORDME KTS**, далее по указанию. Упр. макс. **220 КТ**.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 25	
	ILS	КРМ
A		
B	60x800м	105x1600м
C		
D		

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.6 NM, min:sec	4.48	3.58	3.22	2.55	2.35	2.19	2.06	1.49
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	981

KUTAISI App **127.100**

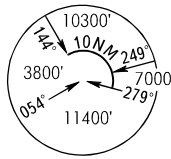
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

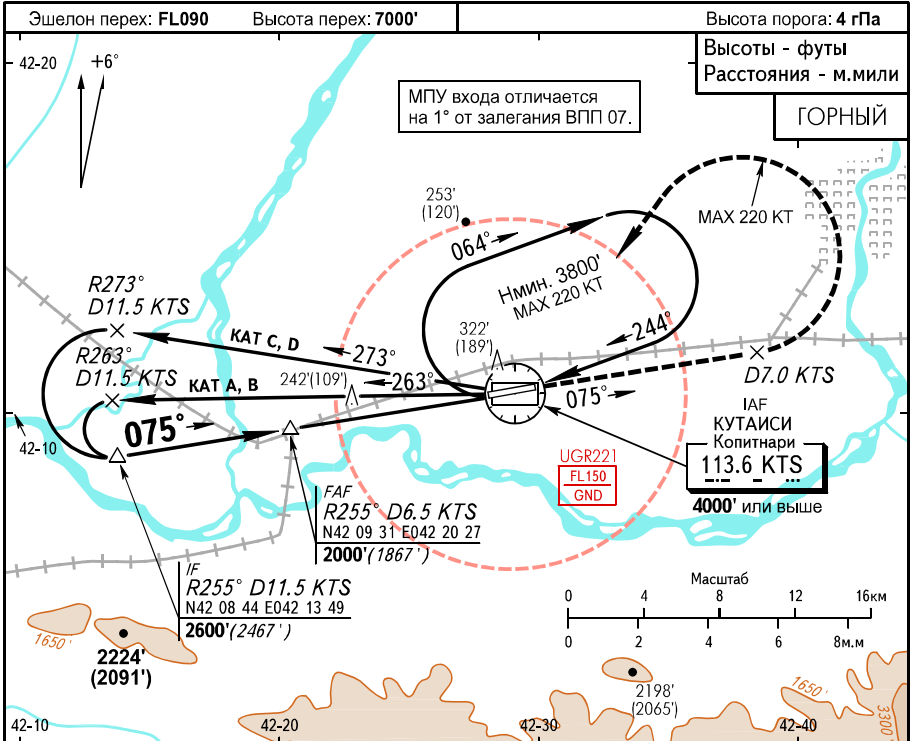
DVORDME У ВПП 07

DVORDME **113.6 KTS**

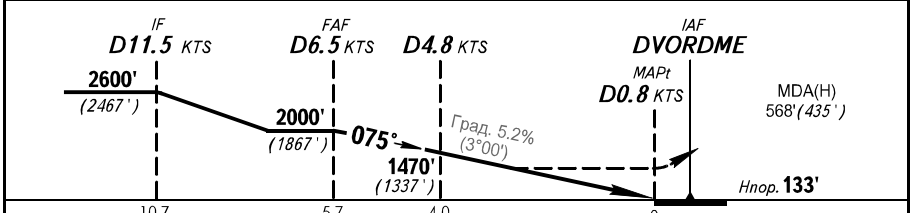


МББ DVORDME

Наэр. **160'** Нпор. **133'**



DME KTS, м.мили	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0
ВЫСОТА	1850'(1717')	1530'(1397')	1210'(1077')	890'(757')	570'(437')



уход на второй круг: Набор с МПУ 075° (R075° KTS) 3800'(3667'), на D7.0 KTS ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Упр.макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 07
	VORDME
	A 135x1600м
	B 135x1800м

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.7 NM, min:sec	4.53	4.01	3.25	2.58	2.38	2.22	2.08	1.51
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	982

KUTAISI App **127.100**

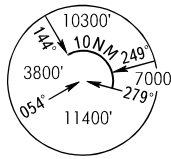
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

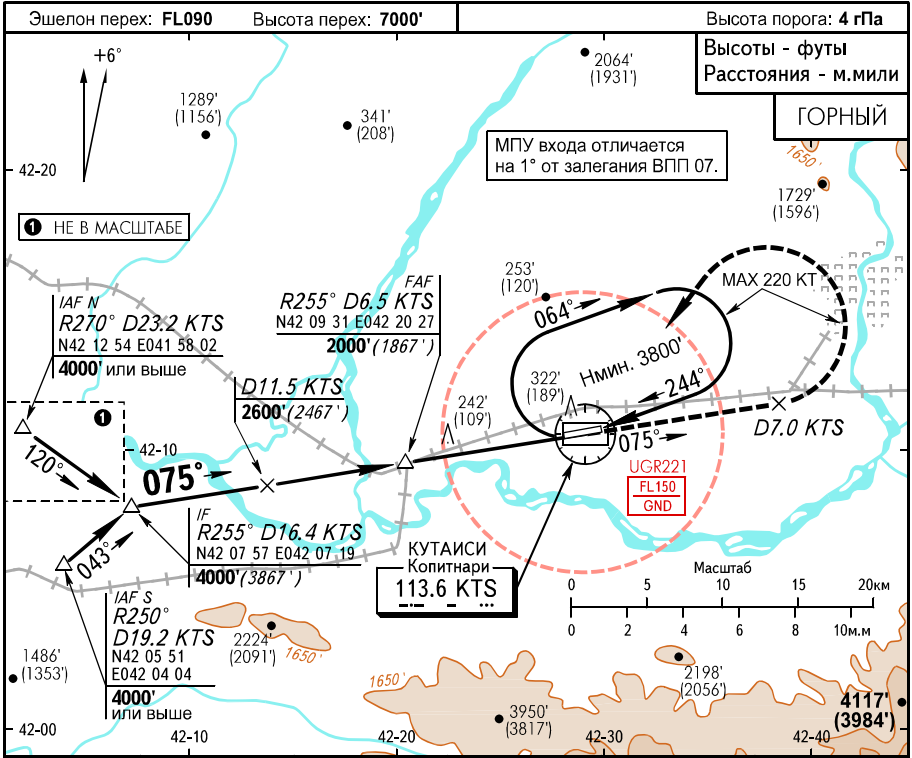
DVORDME Z ВПП 07

DVORDME **113.6 KTS**

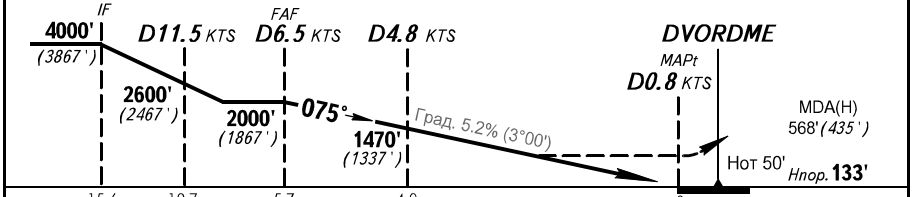


МББ DVORDME

Назр. **160'** Нпор. **133'**



DME KTS, м.мили	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0
ВЫСОТА	1850' (1717')	1530' (1397')	1210' (1077')	890' (757')	570' (437')



уход на второй круг: Набор с МПУ 075° (R075° KTS) 3800'(3667'), на D7.0 KTS ЛЕВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Впр.макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 07	
	VORDME	
	A	135x1600м
	B	135x1800м

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.7 NM, min:sec	4.53	4.01	3.25	2.58	2.38	2.22	2.08	1.51
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	982

KUTAISI App **127.100**

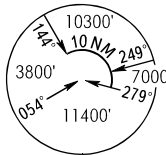
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

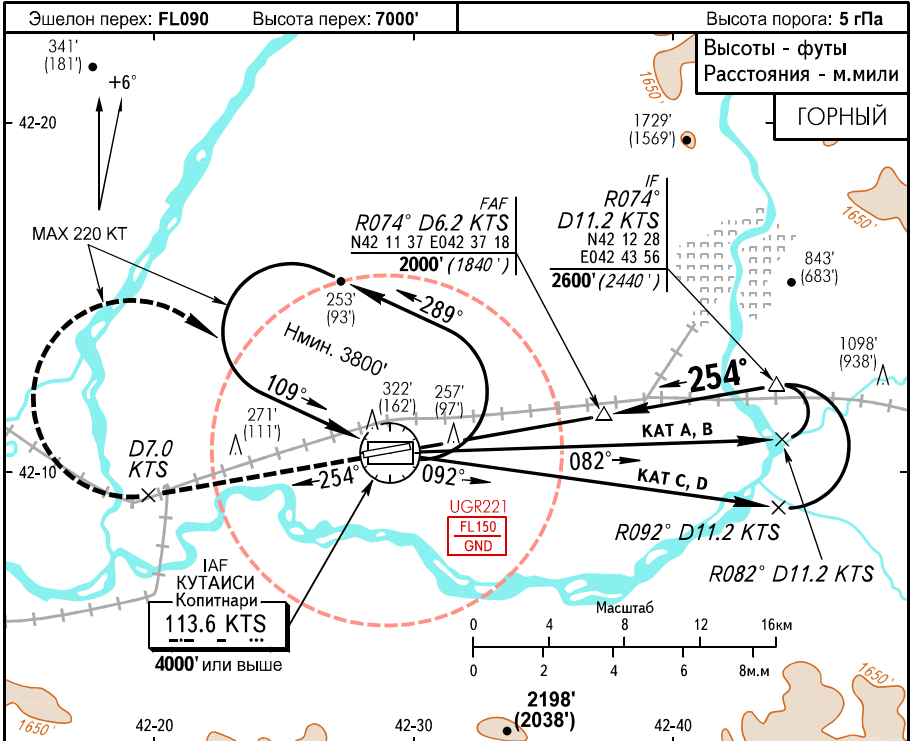
DVORDME Y ВПП 25

DVORDME **113.6 KTS**

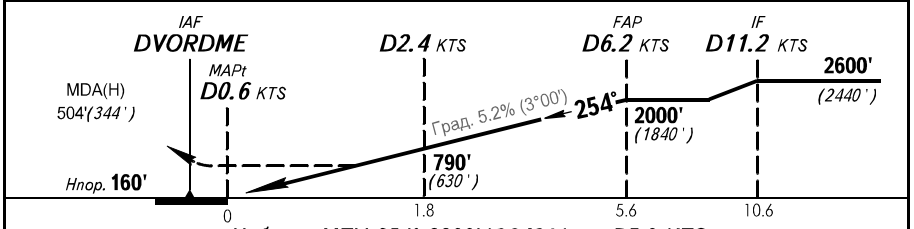


МБВ DVORDME

Наэр. **160'** Нпор. **160'**



DME KTS, м.мили	2.0	2.4	3.0	4.0	5.0	6.0
ВЫСОТА	660'(500')	790'(630')	980'(820')	1300'(1140')	1610'(1450')	1930'(1770')



уход на второй круг: Набор с МПУ 254° 3800'(3640'), на D7.0 KTS
ПРАВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Vпр.макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 25		105x1600м
	DVORDME		
	A		
	B		
C			
D			

Путевая скорость	, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt	5.6 NM, min:sec	4.48	3.58	3.22	2.55	2.35	2.19	2.06	1.49
Вертикальная скорость снижения	, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	981

KUTAISI App **127.100**

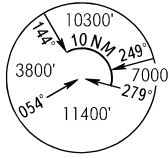
KUTAISI Twr **125.500**

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

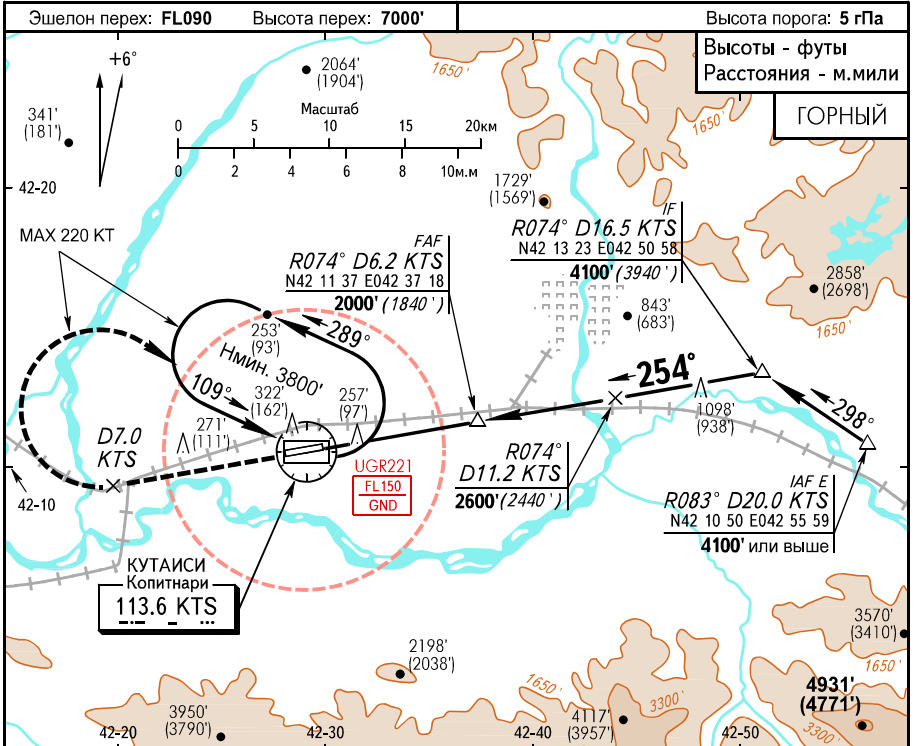
DVORDME Z ВПП 25

DVORDME **113.6 KTS**

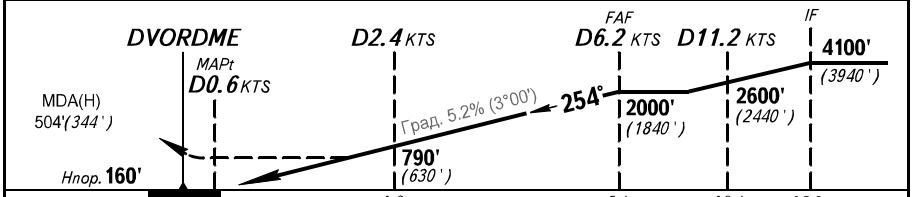


МББ DVORDME

Назр. **160'** Нпор. **160'**



DME KTS, м.мили	2.0	2.4	3.0	4.0	5.0	6.0
ВЫСОТА	660'(500')	790'(630')	980'(820')	1300'(1140')	1610'(1450')	1930'(1770')



уход на второй круг: Набор с МПУ 254° 3800'(3640'), на D7.0 KTS ПРАВЫЙ разворот на DVORDME KTS, далее по указанию. Vпр.макс. 220 КТ.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 25		105x1600м
	DVORDME		
	A		
	B		
C			
D			

Путевая скорость, kt	70	85	100	115	130	145	160	185
FAF - MAPt 5.6 NM, min:sec	4.48	3.58	3.22	2.55	2.35	2.19	2.06	1.49
Вертикальная скорость снижения, ft/min	372	452	531	611	690	770	850	981

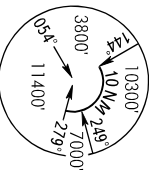
КУТАИСИ Твр 125.500

КУТАИСИ, ГРУЗИЯ

КОПИТНАРИ

VISUAL RWY 07/25

App elev 160' RWY 133' / 160'



M54 ДВОРЦМЕ

Trans level: FL090

Trans alti: 7000'

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

ГОРЬБИ

KUTAISSI TMA
SECTOR 1
FL115
3000' AMSL

KUTAISSI TMA
SECTOR 2
FL115
2500' AMSL

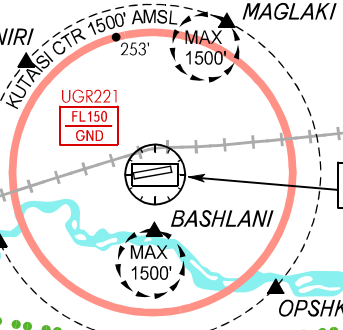
KUTAISSI TMA
SECTOR 5
FL115
1500' AMSL

KUTAISSI TMA
SECTOR 3
FL115
5000' AMSL

KUTAISSI TMA
SECTOR 4
FL115
3000' AMSL

BASHLANI	N42 08 30 E042 29 00
DABLAGO	N42 08 10 E042 21 35
GANIRI	N42 14 34 E042 22 54
MAGLAKI	N42 15 58 E042 32 27
OPSHKVI	N42 06 30 E042 34 50

КУТАИСИ
Копитнари
113.6 KTS



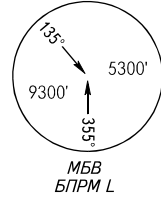
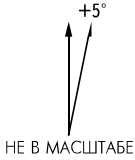
LENKORAN Twr **126.400** **119.000**
 BAKU ACC Sector EAST **133.100**
131.100 резв

Эшелон перех: **FL040**
 Высота перех: **2000'**

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

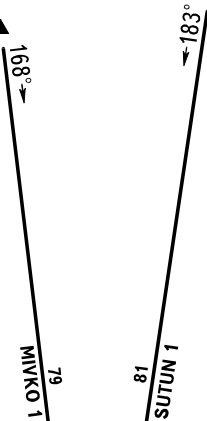
MIVKO 1, SUTUN 1

ГОРНЫЙ



MIVKO
 N40 02 36 E048 37 06

SUTUN
 N40 04 18 E049 04 30



DME ILS
109.9 ILM
 N38 44 52 E048 48 45

ЛЕНКОРАНЬ
 Минн. 2000'

IAF
 БПРМ
740 L
 N38 44 20 E048 49 13

ПОДХОД	МАРШРУТ
MIVKO 1	От MIVKO МПУ 168° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.
SUTUN 1	От SUTUN МПУ 183° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.

ЛЕНКОРАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН
ЛЕНКОРАНЬ

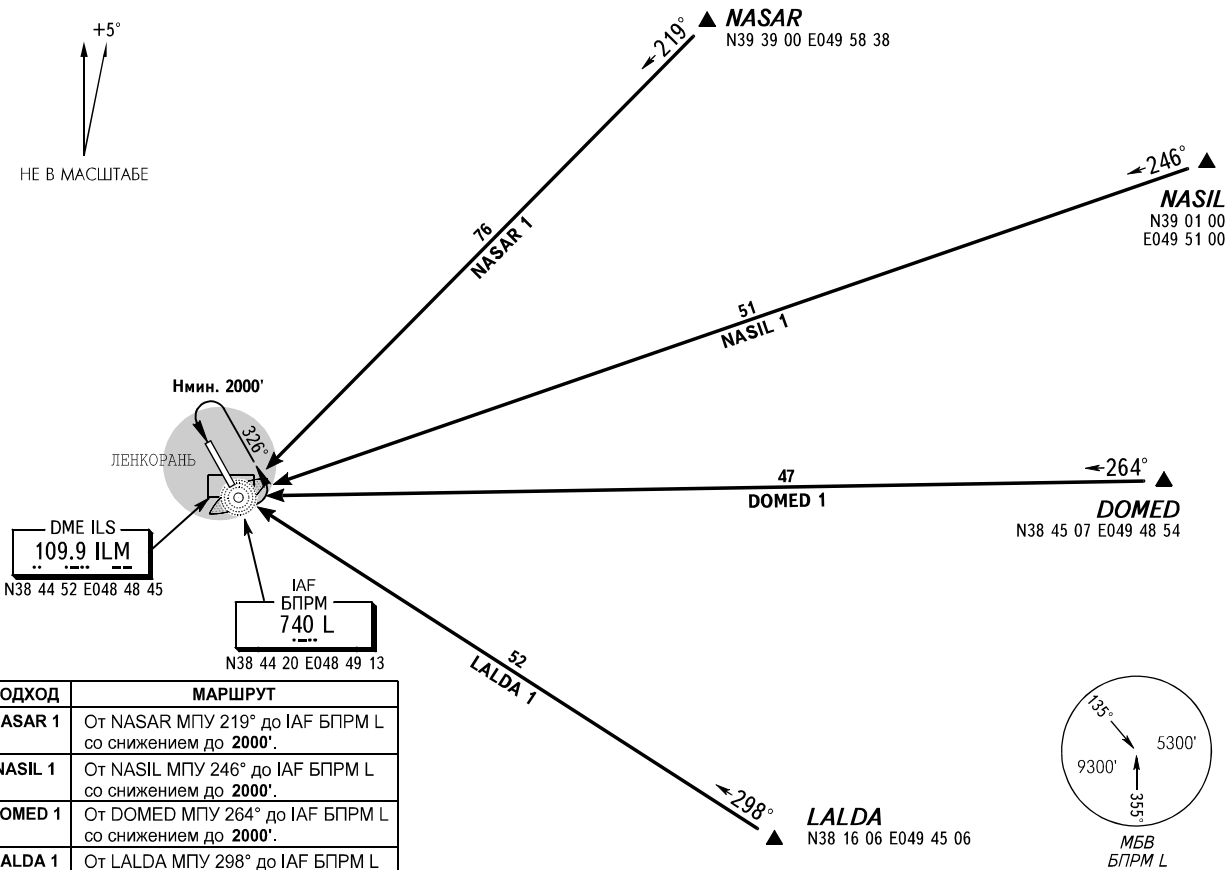
LENKORAN TWR
BAKU ACC Sector EAST
126,400 119,000
133,100
131,100 разв

Эшелон перех: F1040
Высота перех: 2000'

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

NASAR 1, NASIL 1, DOMED 1, LALDA 1

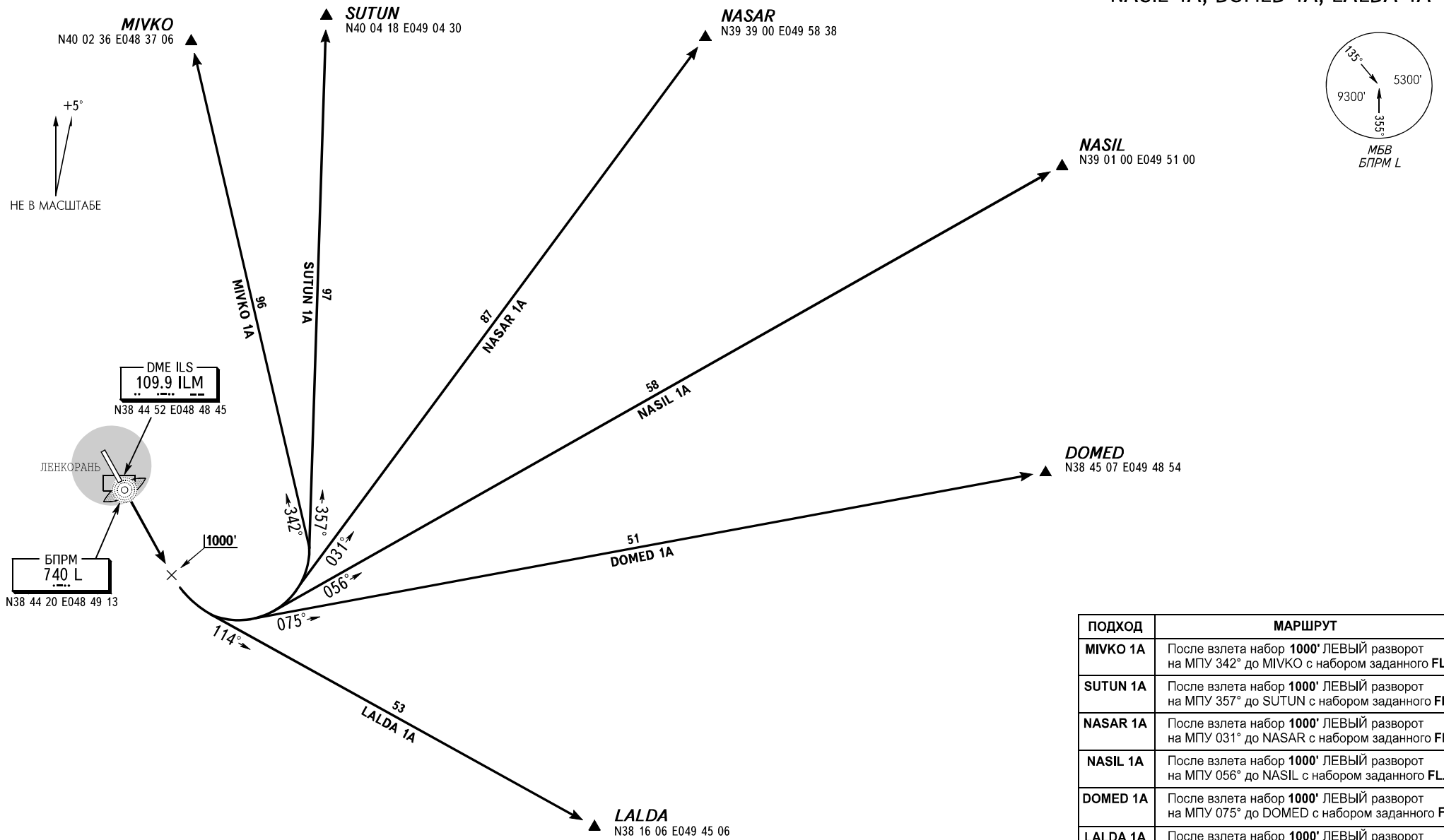
ГОРЬИЙ



ПОДХОД	МАРШРУТ
NASAR 1	От NASAR МПУ 219° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.
NASIL 1	От NASIL МПУ 246° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.
DOMED 1	От DOMED МПУ 264° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.
LALDA 1	От LALDA МПУ 298° до IAF БПРМ L со снижением до 2000'.

LENKORAN Twr	126.400	119.000	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
BAKU ACC Sector EAST	133.100			
	131.100	резв		

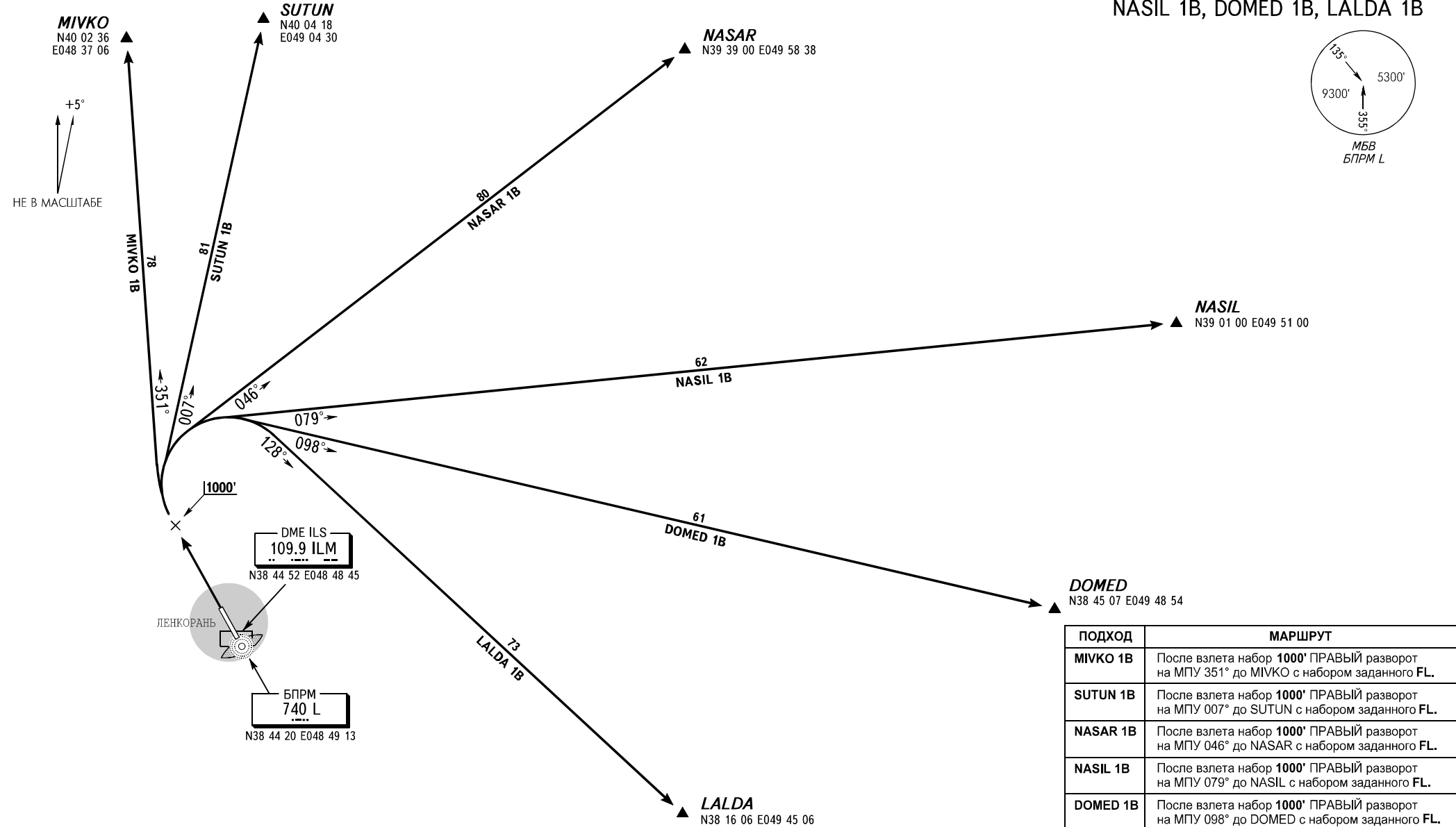
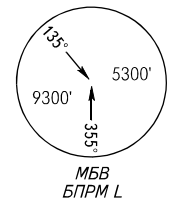
MIVKO 1A, SUTUN 1A, NASAR 1A,
NASIL 1A, DOMED 1A, LALDA 1A



ПОДХОД	МАРШРУТ
MIVKO 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 342° до MIVKO с набором заданного FL.
SUTUN 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 357° до SUTUN с набором заданного FL.
NASAR 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 031° до NASAR с набором заданного FL.
NASIL 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 056° до NASIL с набором заданного FL.
DOMED 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 075° до DOMED с набором заданного FL.
LALDA 1A	После взлета набор 1000' ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 114° до LALDA с набором заданного FL.

LENKORAN Twr BAKU ACC Sector EAST	126.400 119.000 133.100 131.100 резв	Эшелон перех: FL040 Высота перех: 2000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
--------------------------------------	---	--	--------------------------------------

MIVKO 1B, SUTUN 1B, NASAR 1B,
NASIL 1B, DOMED 1B, LALDA 1B



DME ILS
109.9 ILM
N38 44 52 E048 48 45

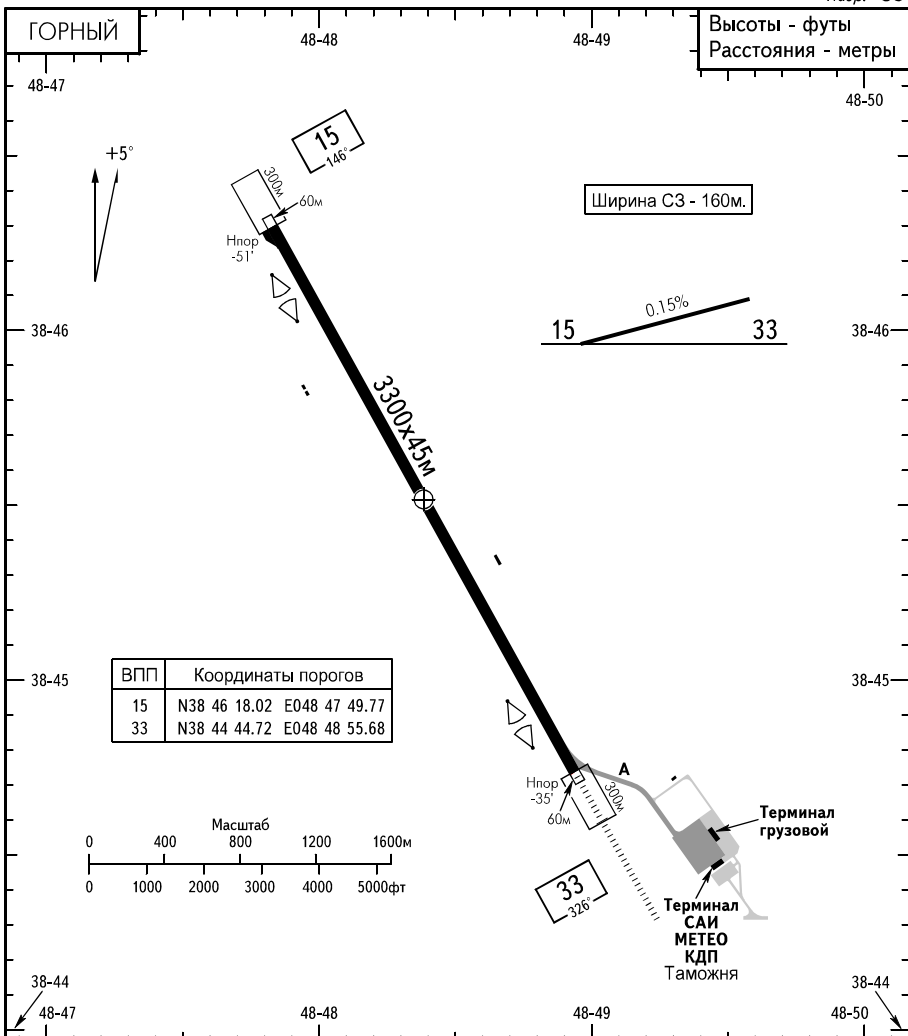
БПРМ
740 L
N38 44 20 E048 49 13

ПОДХОД	МАРШРУТ
MIVKO 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 351° до MIVKO с набором заданного FL.
SUTUN 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 007° до SUTUN с набором заданного FL.
NASAR 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 046° до NASAR с набором заданного FL.
NASIL 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 079° до NASIL с набором заданного FL.
DOMED 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 098° до DOMED с набором заданного FL.
LALDA 1B	После взлета набор 1000' ПРАВЫЙ разворот на МПУ 128° до LALDA с набором заданного FL.

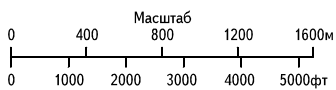
ATIS 128.200
LENKORAN Twr 126.400 119.000

ЛЕНКОРАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

КТА: E048 48 23
ЛЕНКОРАНЬ
Наэр. -35'



ВПП	Координаты порогов
15	N38 46 18.02 E048 47 49.77
33	N38 44 44.72 E048 48 55.68



ВПП	СВЕТОБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
15					
33	ОВИ "СИМЕНС" с огнями приближения 900м, ПАПИ	3300м	3600м	3360м	3300м

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА						
Кат. ВС	ВПП 15			ВПП 33		
	Н н.г.о.	Без огней оси ВПП день	ночь	Н н.г.о.	Без огней оси ВПП день	ночь
A		300м	300м		300м	300м
B						
C		300м	400м		300м	400м
D						

+5°



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
А	асф.бетон	PCN 150 / F / A / W / T	23м

МС 1-3 для ВС КАТ D и классом ниже.

ВПП 15/33

ВНИМАНИЕ!
Не перелутать дорогу
для наземного транспорта
с рулежной дорожкой.

РД А

Терминал
грузовой

Стоянка
для
автомобилей

МС	Координаты	
1	N38 44 32.81	E048 49 23.27
2	N38 44 34.11	E048 49 21.91
3	N38 44 35.56	E048 49 20.38

Терминал
САИ
КДП
МЕТЕО
Таможня

Стоянка
для
автомобилей

LENKORAN Twr 126.400 119.000

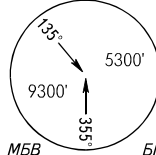
ЛЕНКОРАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

ЛЕНКОРАНЬ

ILS DME ВПП 33

КРМ 109.9 ILM

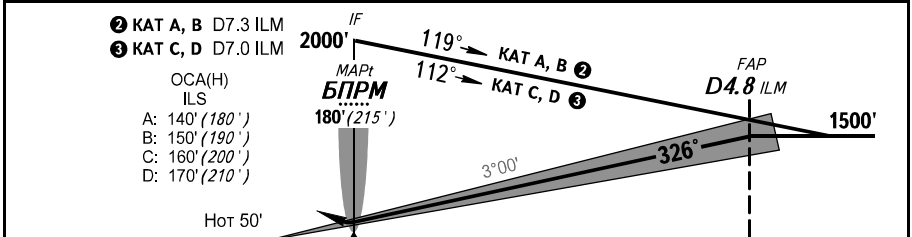
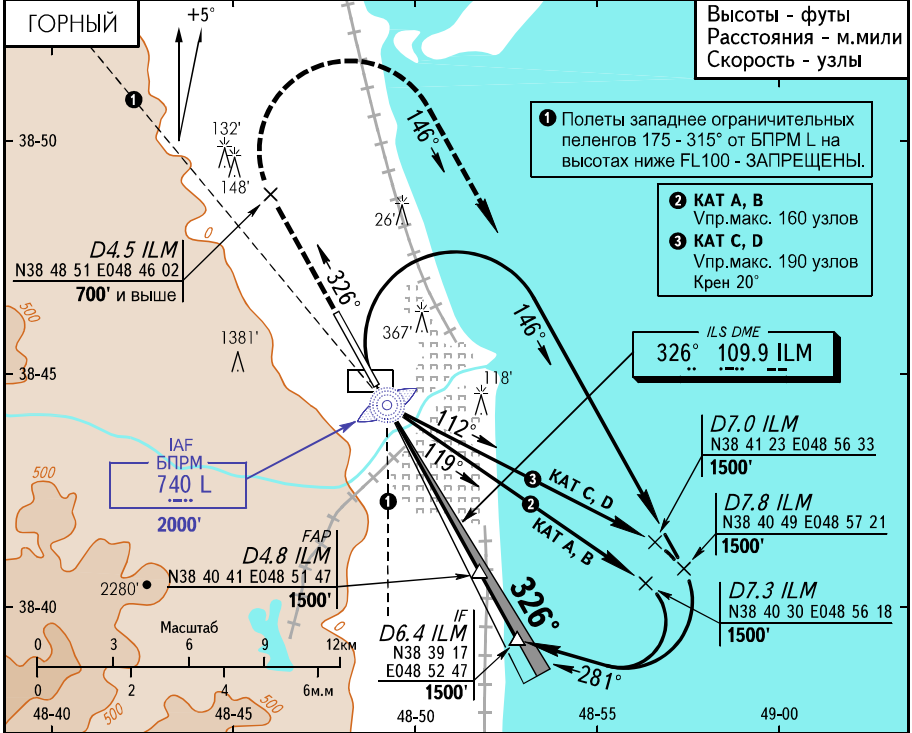
Наэр. -35' Нпор. -35'



МБВ

БПРМ L

Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000' Установка Разр: гПа Высота порога: -1.3 гПа



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на курсе 326° до высоты 700' или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 146° с набором 1500' далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 33		ВЗП			Визуальное маневрирование западнее ВПП 33 - ЗАПРЕЩЕНО.
	ILS		Нмс	Ннго	Двид	
A	60x800м		220м	270м	3000м	
B			530м	580м	6000м	
C			650м	750м	6000м	
D	65x800м					

Путевая скорость, узлы	70	90	100	120	140	160
Вертик. скорость снижения, фт/мин	370	480	530	640	740	850

LENKORAN Twr 126.400 119.000

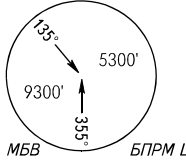
ЛЕНКОРАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

ЛЕНКОРАНЬ

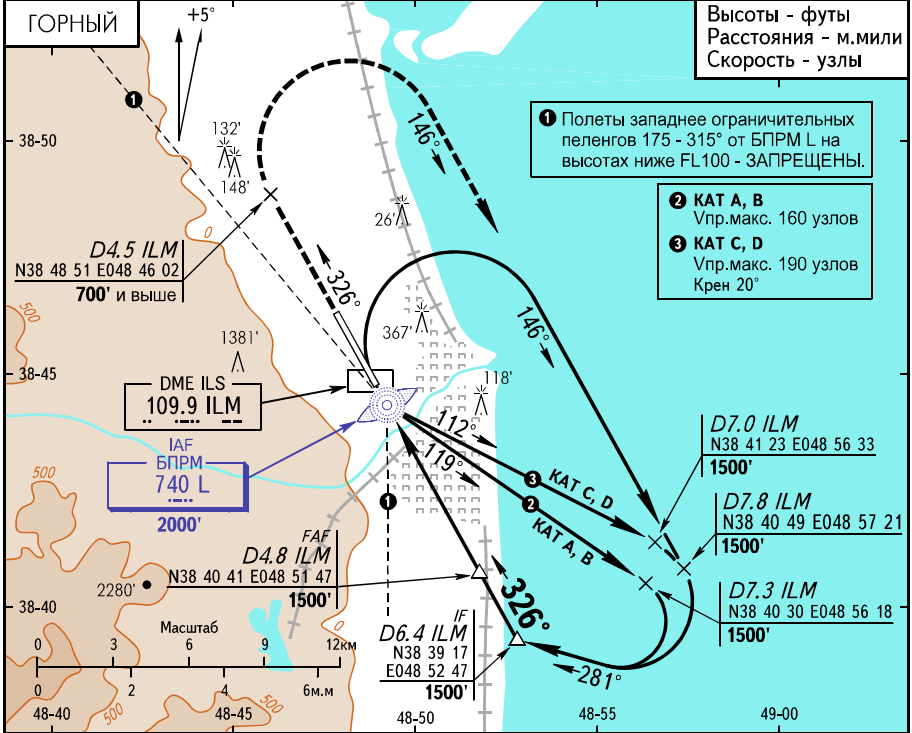
ОПРС ВПП 33

БПРМ 740 L

Наэр. -35' Нпор. -35'



Эшелон перех: FL40 Высота перех: 2000' Установка Разр: гПа Высота порога: -1.3 гПа

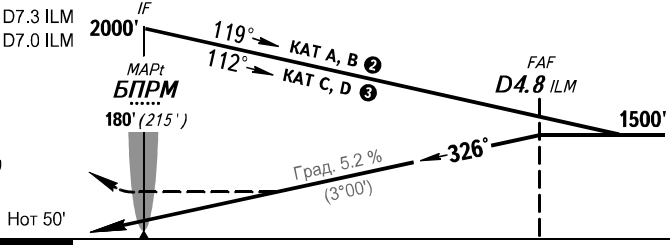


1 Полеты западнее ограничительных пеленгов 175 - 315° от БПРМ Л на высотах ниже FL100 - ЗАПРЕЩЕНЫ.

- 2 КАТ А, В
Vпр. макс. 160 узлов
- 3 КАТ С, D
Vпр. макс. 190 узлов
Крен 20°

- 2 КАТ А, В D7.3 ILM
- 3 КАТ С, D D7.0 ILM

ОСА(Н)
ОПРС
А, В, С, D
1060' (1090')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на курсе 326° до высоты 700' или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 146° с набором 1500' далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 33		ВЗП		
	ОПРС		Нмс	Ннго	Двид
A	335x3000м		220м	270м	3000м
B			530м	580м	6000м
C			650м	750м	6000м
D			650м	750м	6000м

Визуальное маневрирование западнее ВПП 33 - ЗАПРЕЩЕНО.

Путевая скорость, узлы	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, фт/мин	370	480	530	640	740	850

LENKORAN Twr 126.400 119.000

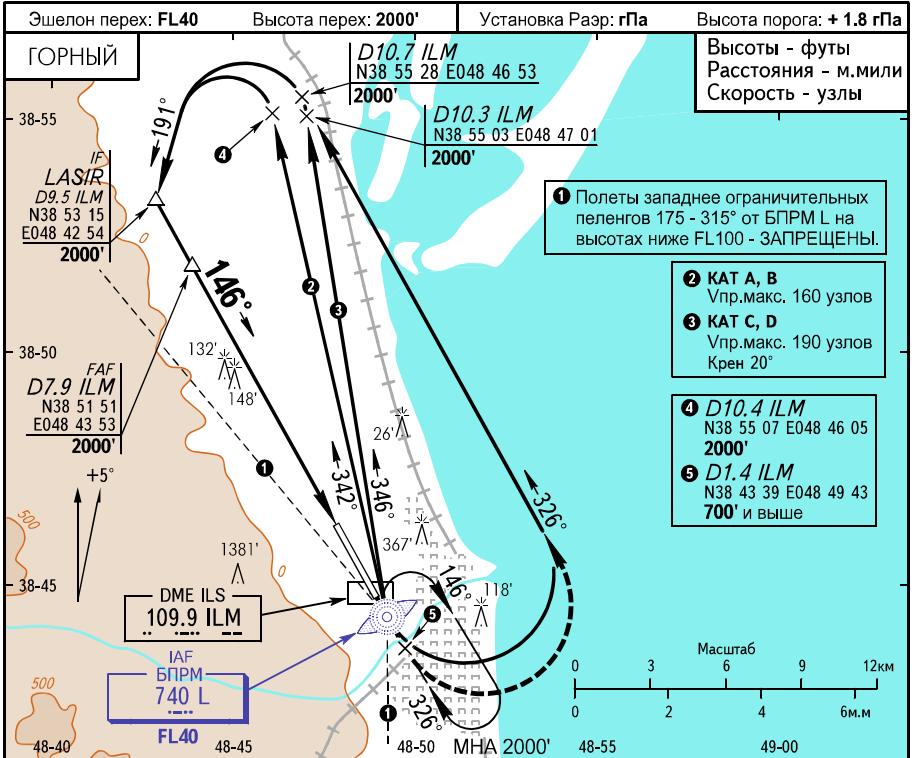
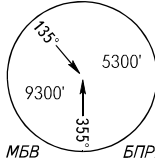
ЛЕНКОРАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

ЛЕНКОРАНЬ

РТС обр.старта DME ВПП 15

БПРМ 740 L

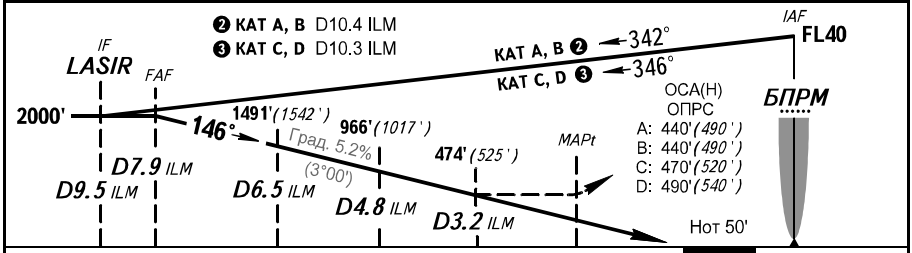
Наэр. -35' Нпор. -51'



1 Полеты западнее ограничительных пеленгов 175 - 315° от БПРМ L на высотах ниже FL100 - ЗАПРЕЩЕНЫ.

2 КАТ А, В
Впр.макс. 160 узлов
3 КАТ С, D
Впр.макс. 190 узлов
Крен 20°

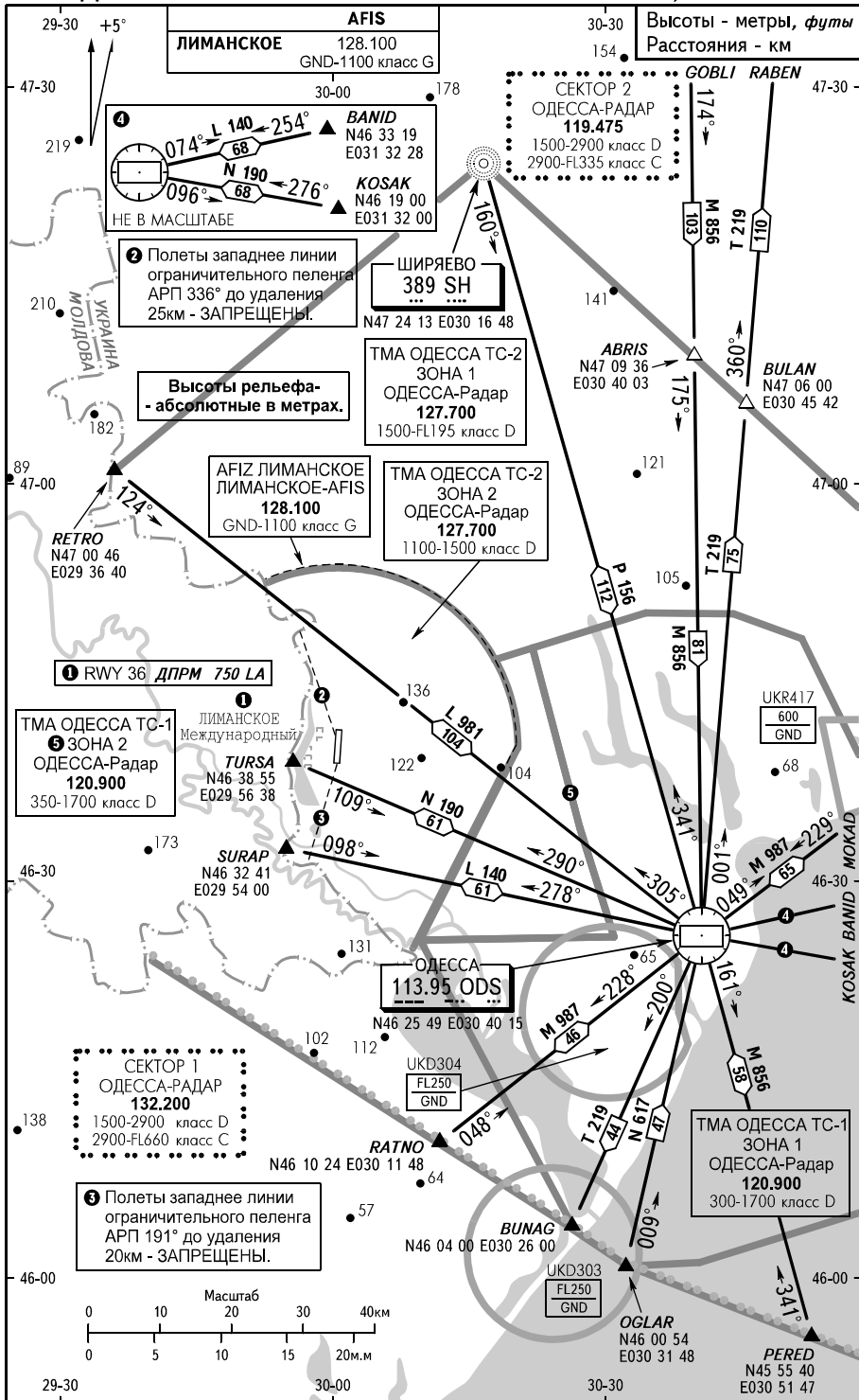
4 D10.4 ILM
N38 55 07 E048 46 05
2000'
5 D1.4 ILM
N38 43 39 E048 49 43
700' и выше



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 700' или выше до D1.4 ILM, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 326° с набором 2000', далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15			ВЗП			Визуальное маневрирование западнее ВПП 15 - ЗАПРЕЩЕНО.
	ОПРС			Нмс	Ннго	Двид	
A	150x2400м			220м	270м	3000м	
B				530м	580м	6000м	
C	160x2800м			650м	750м	6000м	
D	165x3400м						

Путевая скорость, узлы	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, фт/мин	370	480	530	640	740	850



ЛИМАНСКОЕ AFIS

128.100

GND-1100 класс G

Эшелон перех: **по указ.**Высота перех: **3050**

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ

+5°



НЕ В МАСШТАБЕ

650

МБВ
ДПРМ LA

ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

ВПП 18

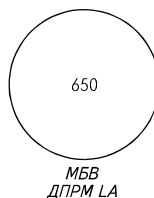
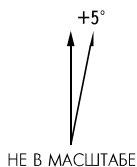
С точки (SH, ODS, SUPAR, TURSA) следовать на IAF БПРМ А,
далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF БПРМ А **1100** или выше.

ВПП 36

С точки (SH, ODS, SUPAR, TURSA) следовать на IAF ДПРМ LA,
далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF ДПРМ LA **1100** или выше.

ЛИМАНСКОЕ AFIS **128.100**
GND-1100 класс GЭшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

ВПП 18

Набор с МПУ 179° до **700**, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ LA с набором **1100** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 7.0%. Если невозможно выполнить, сообщите органу ОВД.

ВПП 36

Набор с МПУ 359° до **600**, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ LA с набором **1100** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5.0%. Если невозможно выполнить, сообщите органу ОВД.

ЛИМАНСКОЕ AFIS 128.100 п/з
GND-1100 класс G

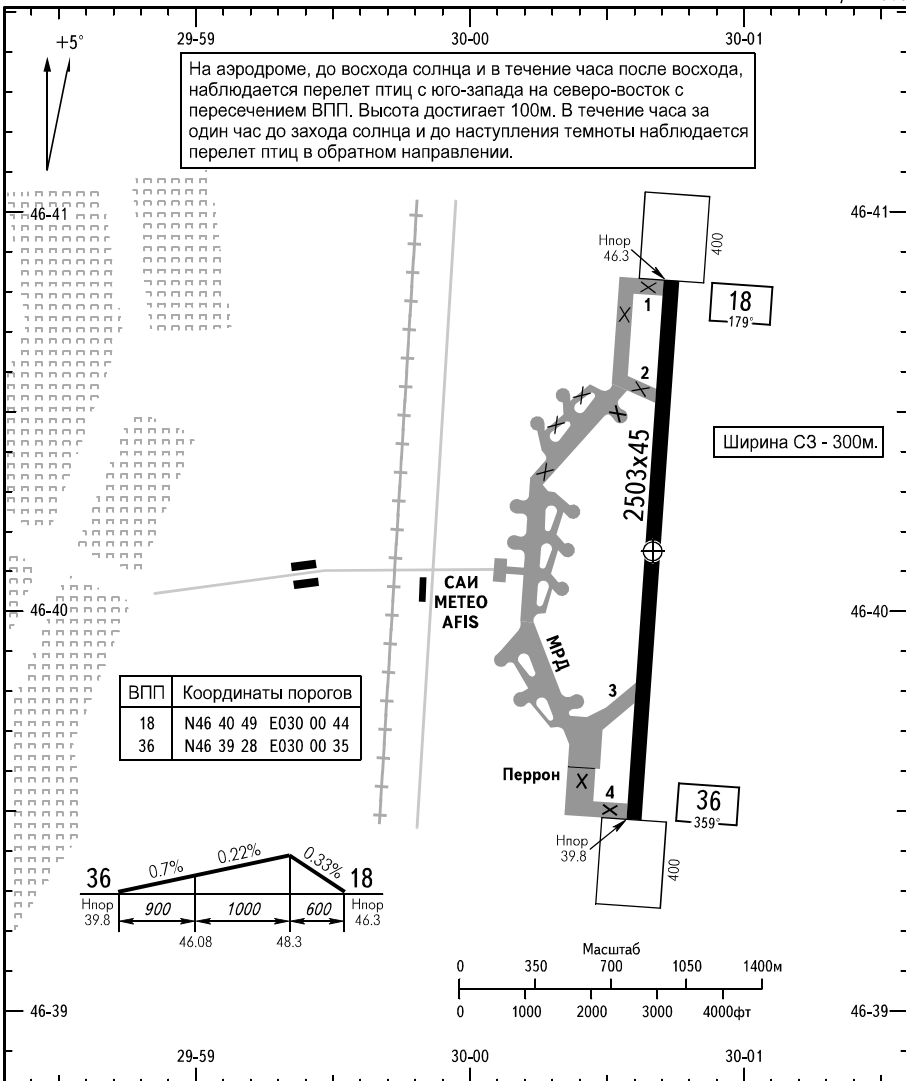
ЛИМАНСКОЕ, УКРАИНА

КТА:
N46 40 09 E030 00 40

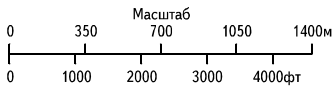
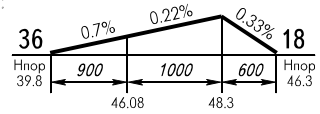
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Назр. 48.0

На аэродроме, до восхода солнца и в течение часа после восхода, наблюдается перелет птиц с юго-запада на северо-восток с пересечением ВПП. Высота достигает 100м. В течение часа за один час до захода солнца и до наступления темноты наблюдается перелет птиц в обратном направлении.

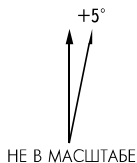


ВПП	Координаты порогов
18	N46 40 49 E030 00 44
36	N46 39 28 E030 00 35



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
18		2503	2903	2503	2503
36					

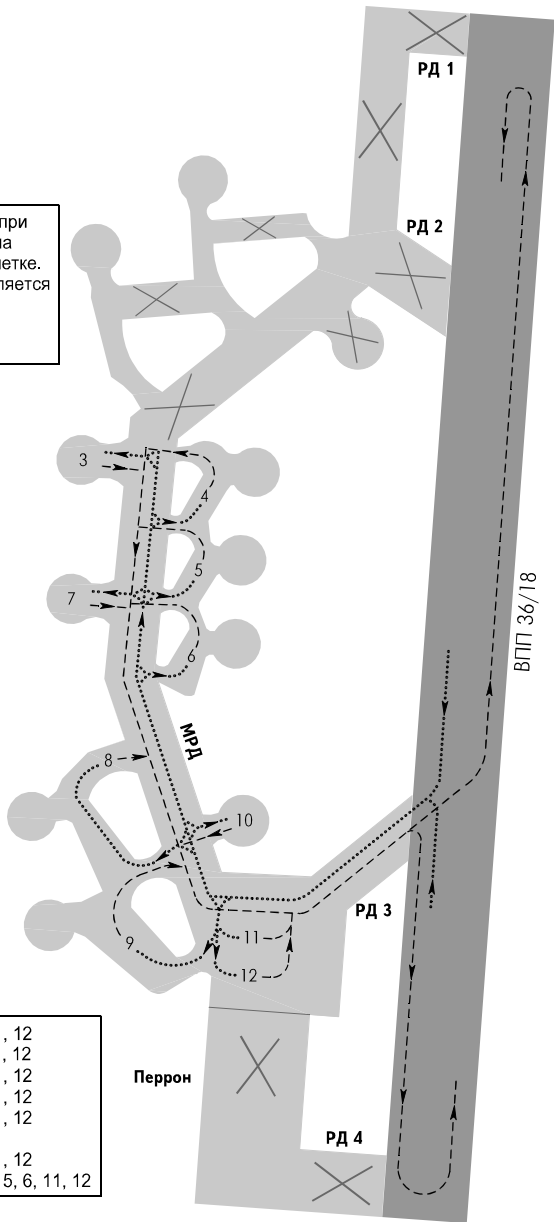
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 18				ВПП 36			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
			день	ночь			день	ночь
A			300				300	
B								
C			500				500	
D								



Руление ВС по РД осуществляется при повышенном ВНИМАНИИ экипажа на безопасной скорости строго по разметке. Руление ВС Ан-12, Ил-76 осуществляется на тяге внутренних двигателей. Размещение ВС на МС 3, 7, 10-12 производится буксировкой.

САИ
МЕТЕО
AFIS

Терминал



Ту-204	МС 11, 12
Ил-76	МС 11, 12
С-130	МС 11, 12
Ту-134, Ту-154, Як-42	МС 11, 12
Як-40, Ан-2, Ан-24, Ан-26,	МС 11, 12
Ан-30, Ан-32, Ан-72, Л-410	
Ан-12	МС 11, 12
Вертолеты	МС 4, 5, 6, 11, 12

Перрон

РД	Покрывтие	Грузонапряженность	Ширина
2	бетон	PCN 22 / R / B / X / T	18м
3	бетон	PCN 22 / R / B / X / T	18м
4	бетон	PCN 19 / R / B / X / T	18м
МРД	бетон	PCN 19 / R / B / X / T	18м
Перрон МС 11, 12	бетон	PCN 36 / R / B / X / T	
МС 3-10	бетон	PCN 14 / R / B / X / T	

ЛИМАНСКОЕ AFIS **128.100**

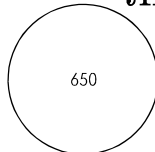
GND-1100 класс G

ЛИМАНСКОЕ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

РТС обр.старта ВПП 18

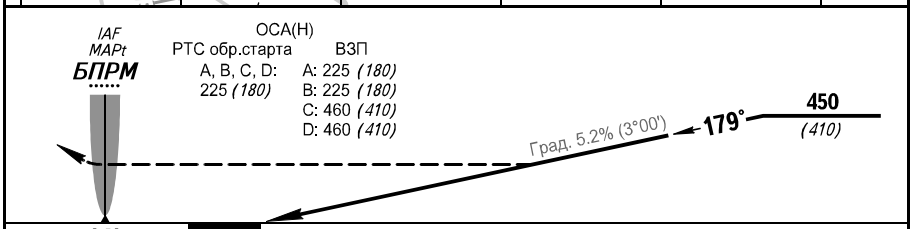
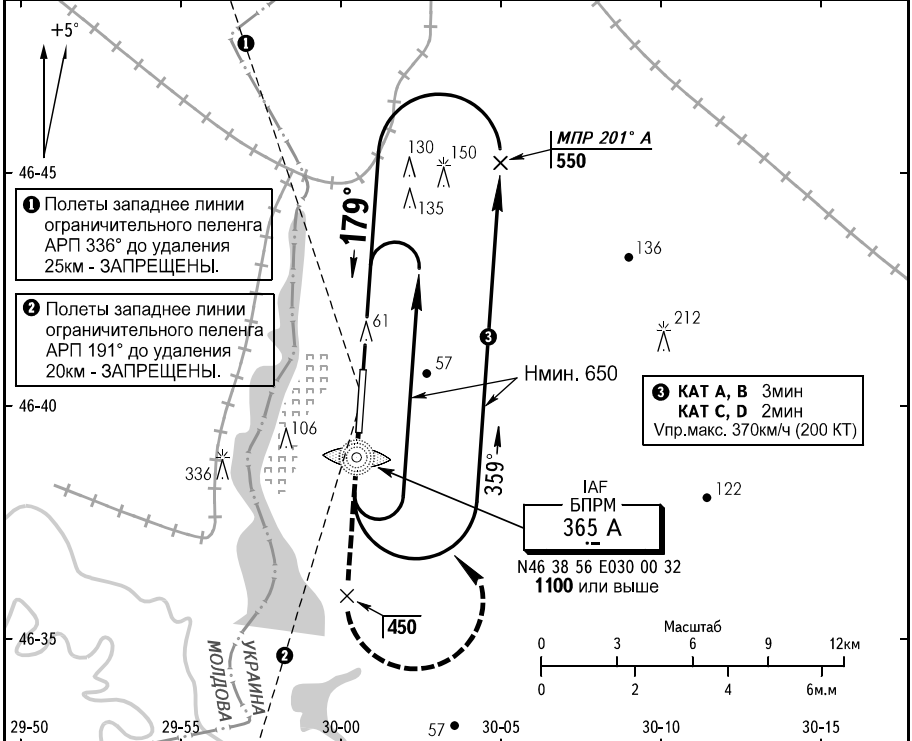
БРРМ **365 A**



МБВ ДПР LA

Наэр. **48.0** Нпор. **46.3**

Эшелон переход: **по указ.** Высота переход: **3050** Уст. Разр: **гПа** (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



уход на второй круг: Набор 450 (410), ЛЕВЫЙ разворот с набором 650 (610) на БРРМ А, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 18 РТС обр.старта	ВЗП		
		Нмс	Ннго	Двнд
A	200x3000	180	230	3000
B		180	230	3000
C	300x5000	410	510	5000
D		410	510	5000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ГАР - БРРМ	14900	14900	14900	14900	14900	14900	14900	14900
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ЛИМАНСКОЕ АFIS 128.100

GND-1100 класс G

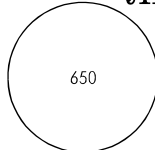
ЛИМАНСКОЕ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

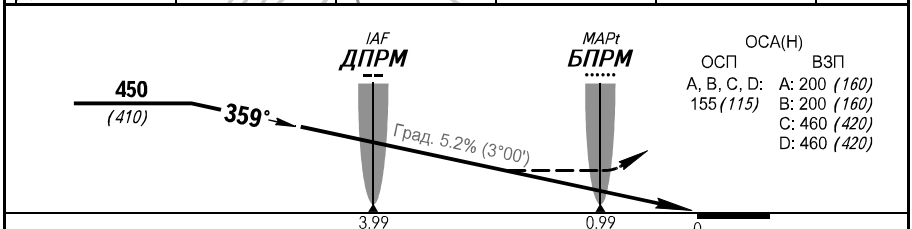
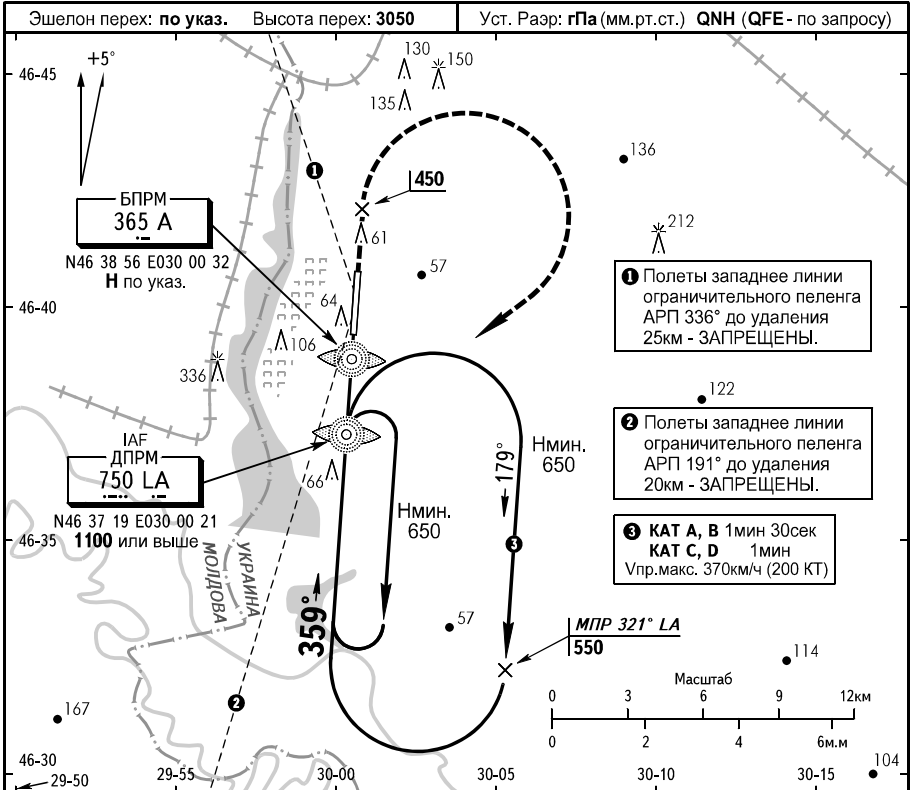
ОСП ВПП 36

ДПРМ 750 LA

Наэр. 48.0 Нпор. 39.8



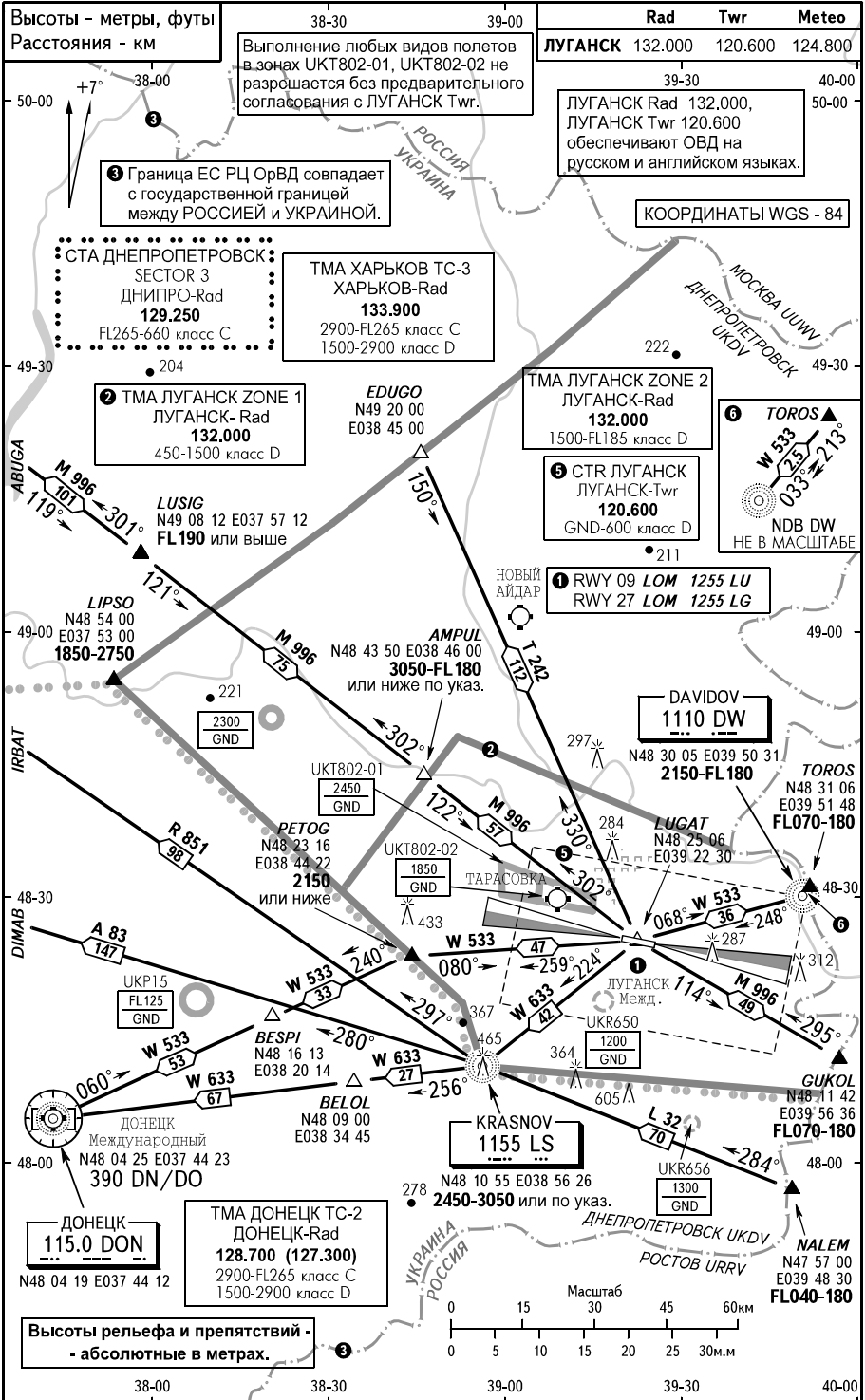
МБВ ДПРМ LA

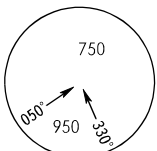


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 450 (410), ПРАВЫЙ разворот с набором 650 (610) на ДПРМ LA, далее по схеме захода.

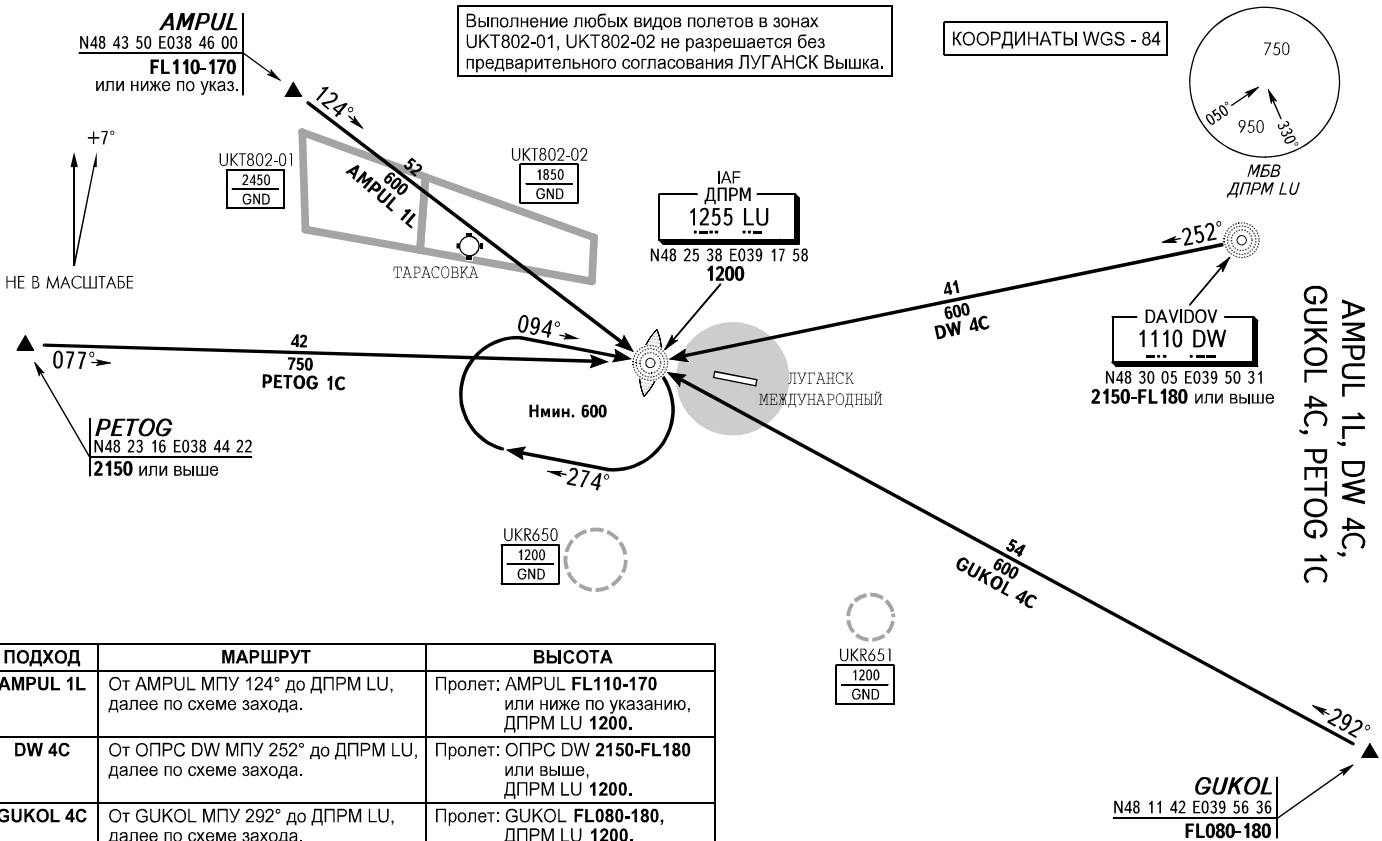
Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 36		ВЗП							
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид					
A	115x2700		160	210	1600					
B			160	210	2500					
C			420	520	5000					
D			420	520	5000					
Путевая скорость, км/ч			150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРт 3004, мин/сек			1.12	1.00	0.51	0.45	0.40	0.36	0.33	0.30
Вертикальная скорость снижения, м/сек			2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ЛУГАНСК, УКРАИНА



ЛУГАНСК Вышка **120.600**
ЛУГАНСК Радар **132.000**Эшелон перех.: по указ.
Высота перех.: **3050**МБВ
ДПРМ LU

КОординАТЫ WGS - 84

Выполнение любых видов полетов в зонах
УКТ802-01, УКТ802-02 не разрешается без
предварительного согласования ЛУГАНСК Вышка.

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMPUL 1L	От AMPUL МПУ 124° до ДПРМ LU, далее по схеме захода.	Пролет: AMPUL FL110-170 или ниже по указанию, ДПРМ LU 1200 .
DW 4C	От ОПРС DW МПУ 252° до ДПРМ LU, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС DW 2150-FL180 или выше, ДПРМ LU 1200 .
GUKOL 4C	От GUKOL МПУ 292° до ДПРМ LU, далее по схеме захода.	Пролет: GUKOL FL080-180 , ДПРМ LU 1200 .
PETOG 1C	От PETOG МПУ 077° до ДПРМ LU, далее по схеме захода.	Пролет: PETOG 2150 или выше, ДПРМ LU 1200 .

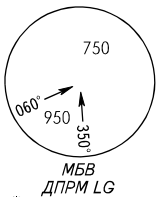
**AMPUL 1L, DW 4C,
GUKOL 4C, PETOG 1C**DAVIDOV
1110 DW
N48 30 05 E039 50 31
2150-FL180 или вышеIAF
ДПРМ
1255 LU
N48 25 38 E039 17 58
1200ЛУГАНСК
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Нмин. 600

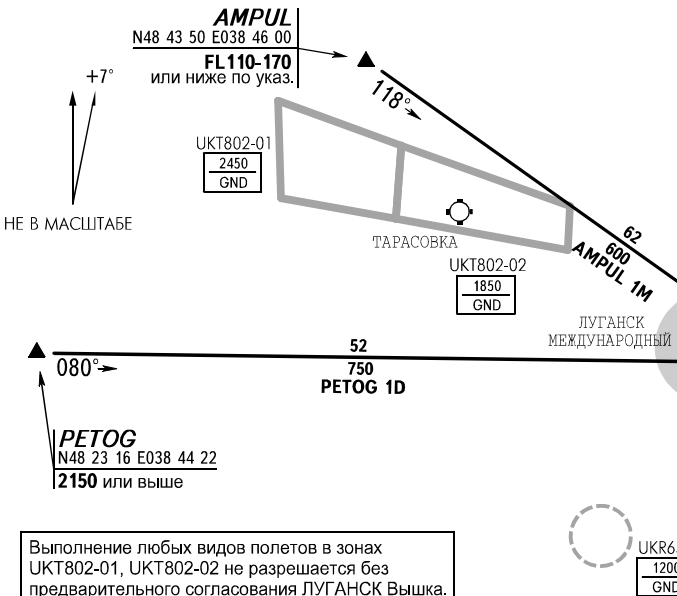
UKR650
1200
GNDUKR651
1200
GND**AMPUL**
N48 43 50 E038 46 00
FL110-170
или ниже по указ.УКТ802-01
2450
GNDУКТ802-02
1850
GNDAMPUL 1L
600

ТАРАСОВКА

+7°
НЕ В МАСШТАБЕ42
750
PETOG 1C**PETOG**
N48 23 16 E038 44 22
2150 или выше41
600
DW 4C54
600
GUKOL 4CGUKOL
N48 11 42 E039 56 36
FL080-180

ЛУГАНСК Вышка
ЛУГАНСК Радар120.600
132.000Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050АМПУЛ 1М, ДВ 4Д,
ГУКОЛ 4Д, РЕТОГ 1ДМБВ
ДПРМ LGDAVIDOV
1110 DWN48 30 05 E039 50 31
2150-FL 180 или выше

КОординАТЫ WGS - 84

IAF
ДПРМ
1255 LG
N48 24 33 E039 26 48
1200UKR651
1200
GNDUKR650
1200
GND

Выполнение любых видов полетов в зонах UKT802-01, UKT802-02 не разрешается без предварительного согласования ЛУГАНСК Вышка.

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АМПУЛ 1М	От АМПУЛ МПУ 118° до ДПРМ LG, далее по схеме захода.	Пролет: АМПУЛ FL110-170 или ниже по указанию, ДПРМ LG 1200.
ДВ 4Д	От ОПРС DW МПУ 244° до ДПРМ LG, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС DW 2150-FL180 или выше, ДПРМ LG 1200.
ГУКОЛ 4Д	От ГУКОЛ МПУ 296° до ДПРМ LG, далее по схеме захода.	Пролет: ГУКОЛ FL080-180, ДПРМ LG 1200.
РЕТОГ 1Д	От РЕТОГ МПУ 080° до ДПРМ LG, далее по схеме захода.	Пролет: РЕТОГ 2150 или выше, ДПРМ LG 1200.

АМПУЛ
N48 43 50 E038 46 00
FL 110-170
или ниже по указ.

UKT802-01
2450
GND

ТАРАСОВКА

UKT802-02
1850
GNDЛУГАНСК
МЕЖДУНАРОДНЫЙ52
750
РЕТОГ 1Д

РЕТОГ
N48 23 16 E038 44 22
2150 или выше

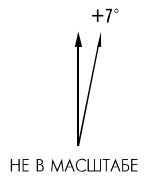
НЕ В МАСШТАБЕ

+7°

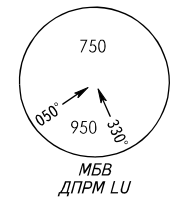
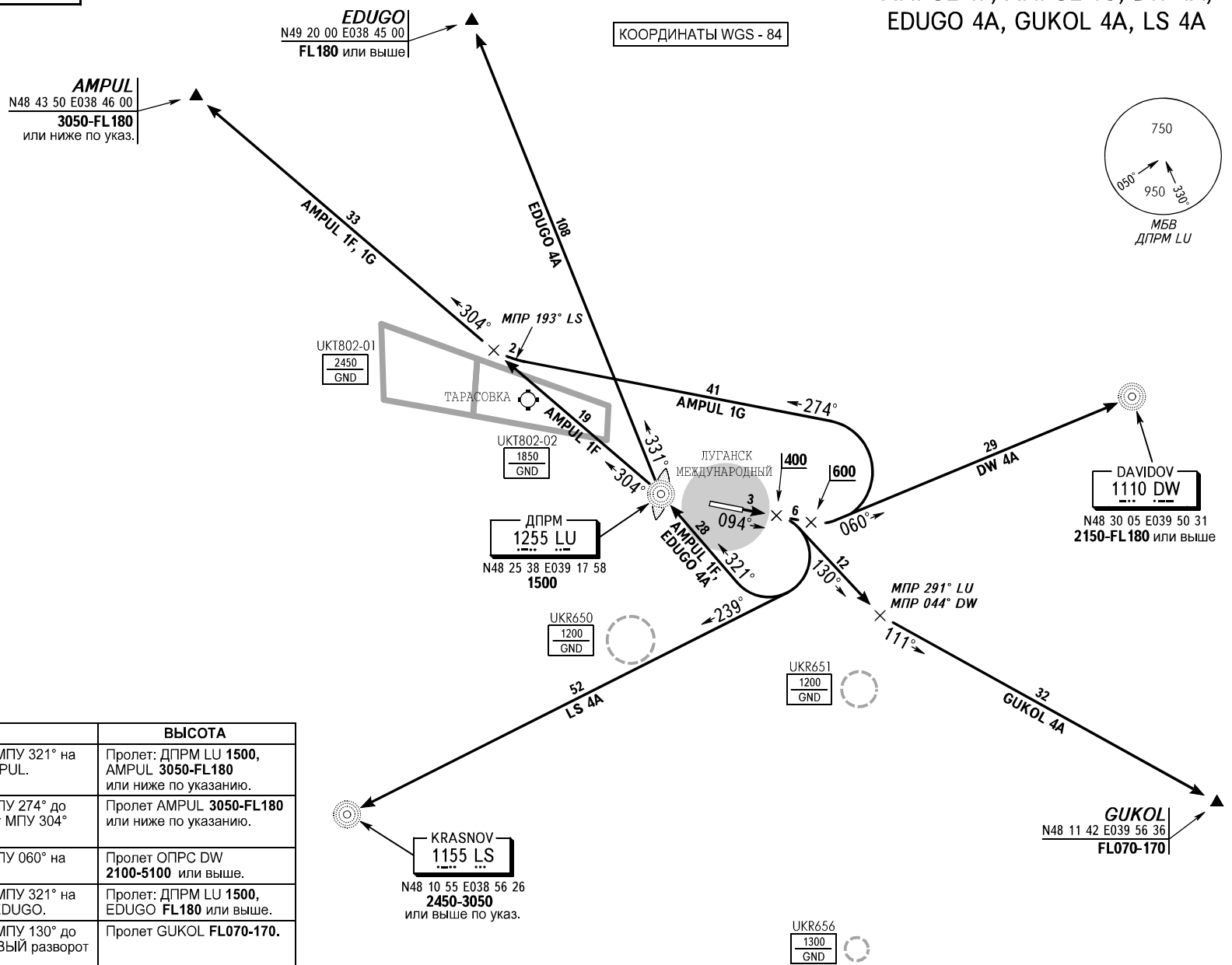
ЛУГАНСК Вышка **120.600**
 ЛУГАНСК Радар **132.000**
 Эшелон перех: **по указ.**
 Высота перех: **3050**

AMPUL 1F, AMPUL 1G, DW 4A,
 EDUGO 4A, GUKOL 4A, LS 4A

КОординАТЫ WGS - 84



Выполнение любых видов полетов в зонах УКТ802-01, УКТ802-02 не разрешается без предварительного согласования ЛУГАНСК Вышка.



DAVIDOV
 1110 DW
 N48 30 05 E039 50 31
 2150-FL180 или выше

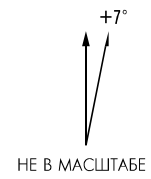
KRASNOV
 1155 LS
 N48 10 55 E038 56 26
 2450-3050
 или выше по указ.

GUKOL
 N48 11 42 E039 56 36
 FL070-170

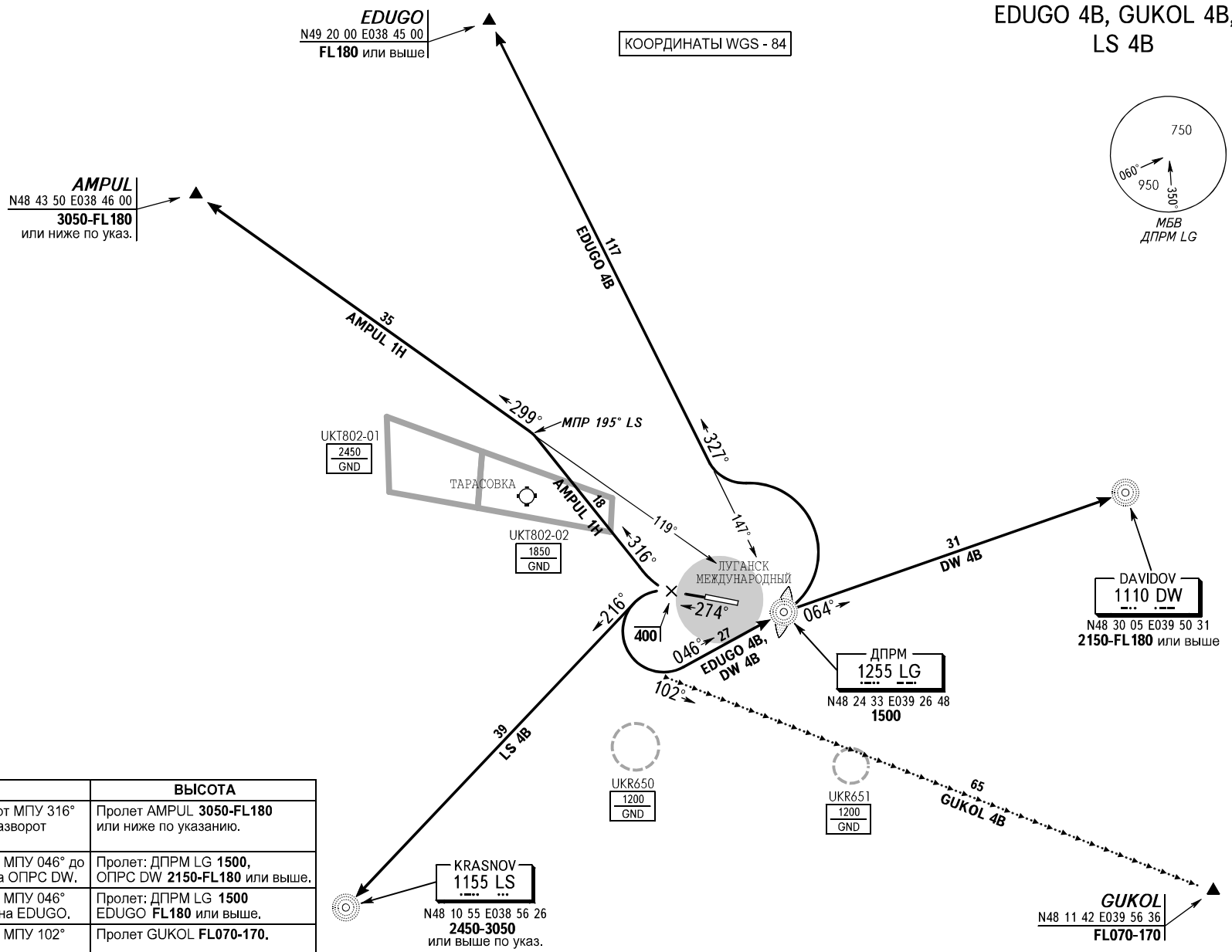
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMPUL 1F	Набор 400 на МПУ 094°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 321° на ДПРМ LU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 304° на AMPUL.	Пролет: ДПРМ LU 1500 , AMPUL 3050-FL180 или ниже по указанию.
AMPUL 1G	Набор 600 на МПУ 094°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 274° до достижения МПР 193° LS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 304° на AMPUL.	Пролет AMPUL 3050-FL180 или ниже по указанию.
DW 4A	Набор 600 на МПУ 094°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 060° на ОПРС DW.	Пролет ОПРС DW 2100-5100 или выше.
EDUGO 4A	Набор 400 на МПУ 094°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 321° на ДПРМ LU, ПРАВЫЙ разворот МПУ 331° на EDUGO.	Пролет: ДПРМ LU 1500 , EDUGO FL180 или выше.
GUKOL 4A	Набор 400 на МПУ 094°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 130° до достижения МПР 291° LU, МПР 044° DW, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 111° на GUKOL.	Пролет GUKOL FL070-170 .
LS 4A	Набор 400 на МПУ 094°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 239° на ОПРС LS.	Пролет ОПРС LS 2450-3050 или выше по указанию.

ЛУГАНСК Вышка **120.600**
ЛУГАНСК Радар **132.000**
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

AMPUL 1H, DW 4B,
EDUGO 4B, GUKOL 4B,
LS 4B



Выполнение любых видов полетов в зонах УКТ802-01, УКТ802-02 не разрешается без предварительного согласования ЛУГАНСК Вышка.

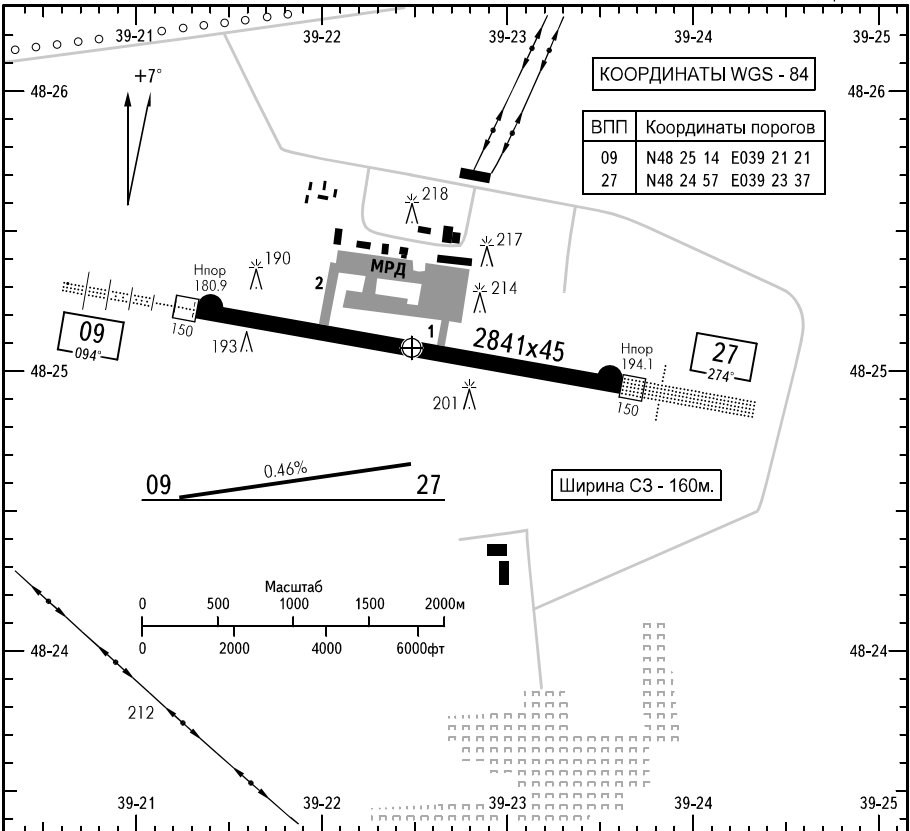


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMPUL 1H	Набор 400 на МПУ 274°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 316° до пересечения с МПР 195° LS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 299° на AMPUL.	Пролет AMPUL 3050-FL180 или ниже по указанию.
DW 4B	Набор 400 на МПУ 274°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 046° до ДПРМ LG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 064° на ОПРС DW.	Пролет: ДПРМ LG 1500 , ОПРС DW 2150-FL180 или выше.
EDUGO 4B	Набор 400 на МПУ 274°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 046° на ДПРМ LG, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 327° на EDUGO.	Пролет: ДПРМ LG 1500 EDUGO FL180 или выше.
GUKOL 4B	Набор 400 на МПУ 274°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 102° на GUKOL.	Пролет GUKOL FL070-170 .
LS 4B	Набор 400 на МПУ 274°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 216° на ОПРС LS.	Пролет ОПРС LS 2450-3050 или выше по указанию.

Процедуры в условиях низкой видимости (LVP для взлета)

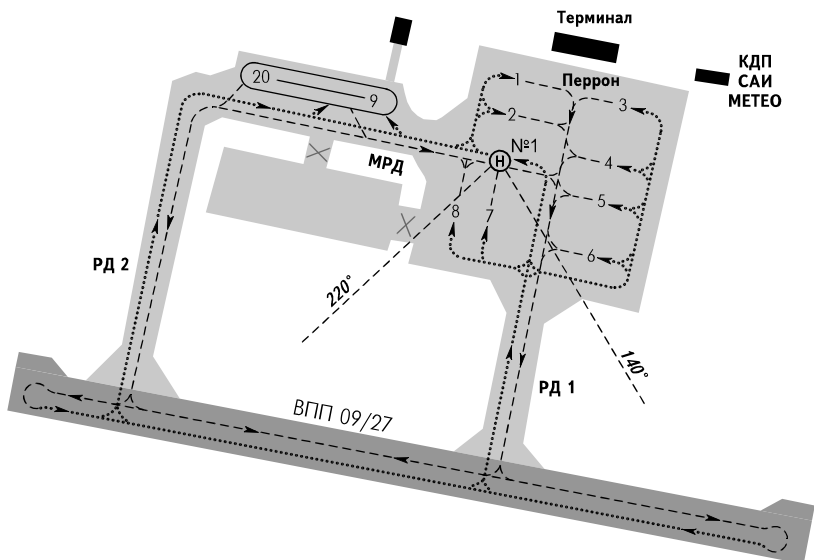
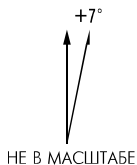
Критерии применения LVP:

- Процедуры применяются при дальности видимости на RWY (RWR) 400 м и менее;
- О начале применения процедур пилоты извещаются диспетчером ОВД;
- Движение АСФТ по рабочей площади аэродрома разрешается только за машиной сопровождения;
- На рабочей площади аэродрома разрешается движение не более одного АСФТ.



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
09	ОВИ-1Р, огни приближения 900м, РАРІ (3°00')	2841	2991	2841	2841
27	ОВИ-1РА, огни приближения 900м, РАРІ (3°00')				

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА			
ВПП 09/27			
Кат. ВС	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости		
	С огнями ВПП	С огнями ВПП	Без огней ВПП
А, В	250	400	400
С			700
Д			300



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 21 / R / В / X / T	22.5м
2, МРД	бетон	PCN 13 / R / В / X / T	18м

МС	Грузонапряженность
1, 2	PCN 15 / R / В / X / T
3, 4	PCN 22 / R / В / X / T
5-8	PCN 22 / F / C / Y / T
9-14	PCN 15 / R / В / X / T
15-20	PCN 20 / F / C / Y / T

Взлет и посадка вертолетов только с / на ВПП.
Взлет и посадка вертолетов Ми-8, AGUSTA-139 для VIP выполняется с / на стоянку Н N°1 в дневное время по ПВП.
Сектор 220°-140° ЗАКРЫТ для взлетов и посадок вертолетов.

МС 1-20	Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40
МС 1-8	Як-42, Ту-134А, А-319
МС 3-8	Ту-154, В-737, А-320, DC-9
МС 7, 8	Ил-76
МС Н N°1	Ми-8, AGUSTA-139 для VIP

Маркировка разворотов ВС на перроне на маршрутах руления на / с стоянок ВС выполнена с минимальным радиусом разворота с МС 1, 2 - 18м (для ВС Як-42), с МС 3-8 - 22м (для ВС Ту-154).

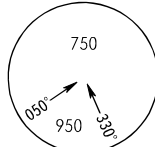
1. Руление ВС по РД, ИВПП выполнять на скорости, обеспечивающей минимальный радиус разворота, при повышенном ВНИМАНИИ.
2. Прочность покрытия МС 3, 4 допускает до 10, МС 5-8 до 5 самолетовылетов Ту-154 в сутки с максимальной взлетной массой.

ЛУГАНСК Вышка **120.600**
 ЛУГАНСК Радар **132.000**

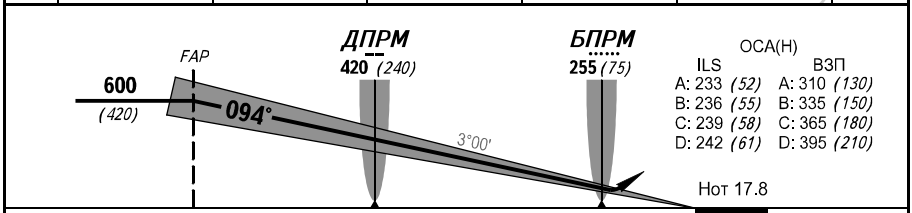
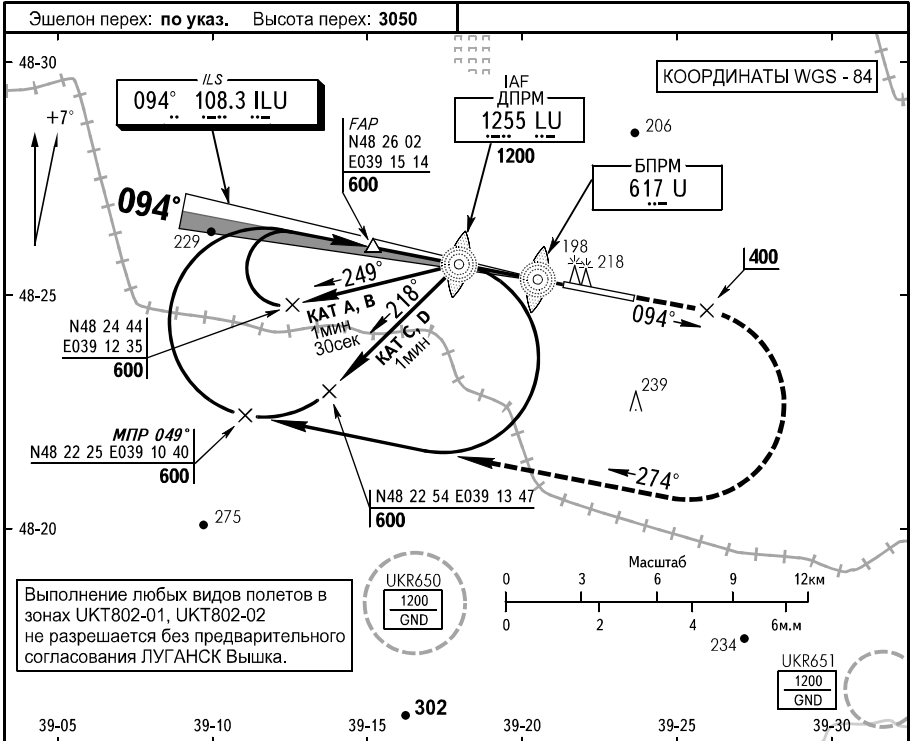
ЛУГАНСК, УКРАИНА
 МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ILS ВПП 09

КРМ **108.3 ILU**

Наэр. **194.2** Нпор. **180.9**



МБВ ДПРМ LU



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 400 (220), ПРАВЫЙ разворот с набором 600 (420) на МПУ 274°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 09		ВЗП							
	Кат. I		Нмс	Ннго	Двид					
A	60x800		130	180	1700					
B			150	200	2500					
C			180	280	3000					
D			210	310	4000					
Путевая скорость, км/ч			150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - порог 4230, мин.сек			1.42	1.25	1.13	1.03	0.56	0.51	0.46	0.42
Вертикальная скорость снижения, м/сек			2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

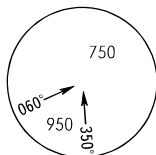
ЛУГАНСК Вышка **120.600**
 ЛУГАНСК Радар **132.000**

ЛУГАНСК, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

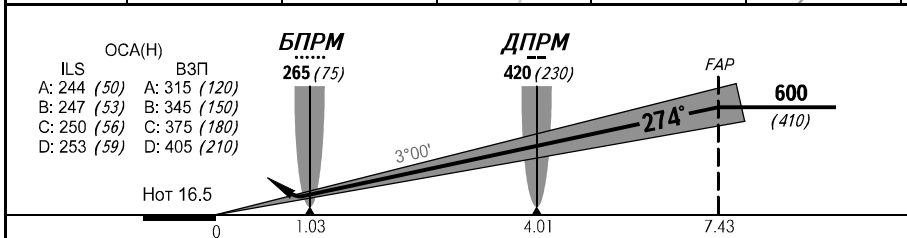
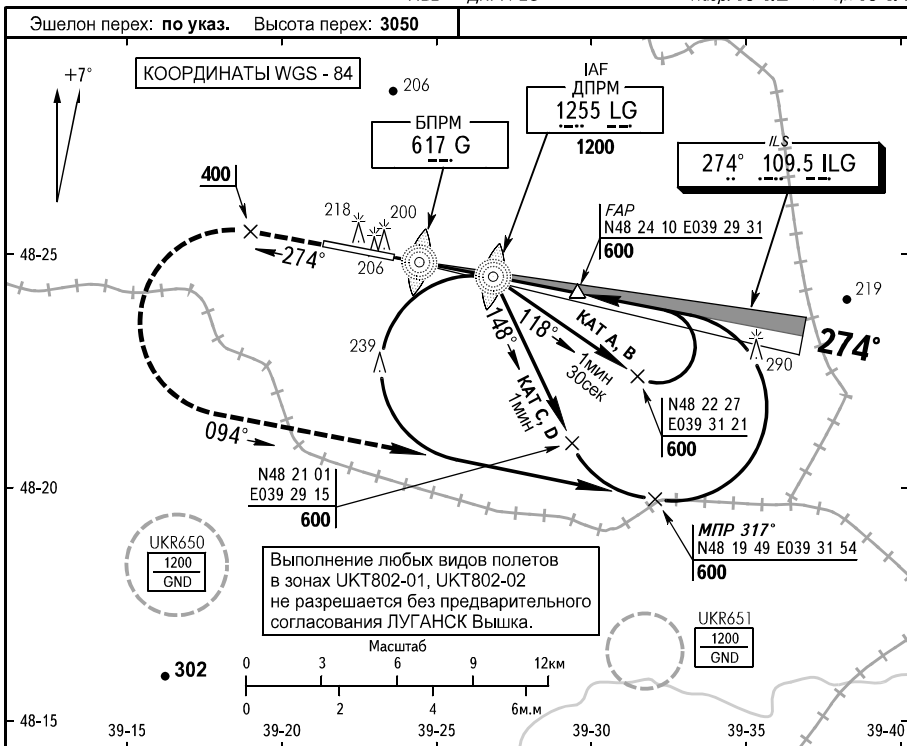
ILS ВПП 27

KPM **109.5 ILG**



МБВ ДПРМ LG

Наэр. **194.2** Нпор. **194.1**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 400 (210), ЛЕВЫЙ разворот с набором 600 (410) на МПУ 094°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 27				ВЗП				
	Кат. I				Нмс	Ннго	Двид		
A	60x800				120	180	1700		
B					150	200	2500		
C					180	280	3000		
D					210	310	4000		
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - порог 4007, мин:сек		1.36	1.20	1.09	1.00	0.53	0.48	0.44	0.40
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЛУГАНСК Вышка **120.600**
 ЛУГАНСК Радар **132.000**

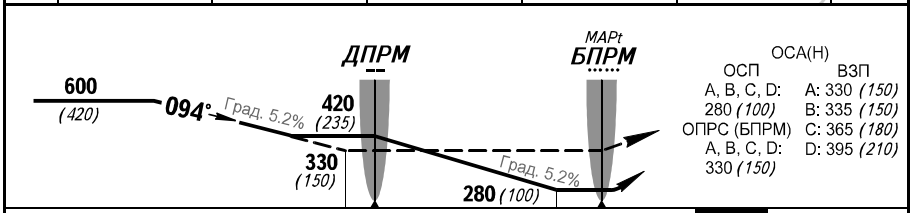
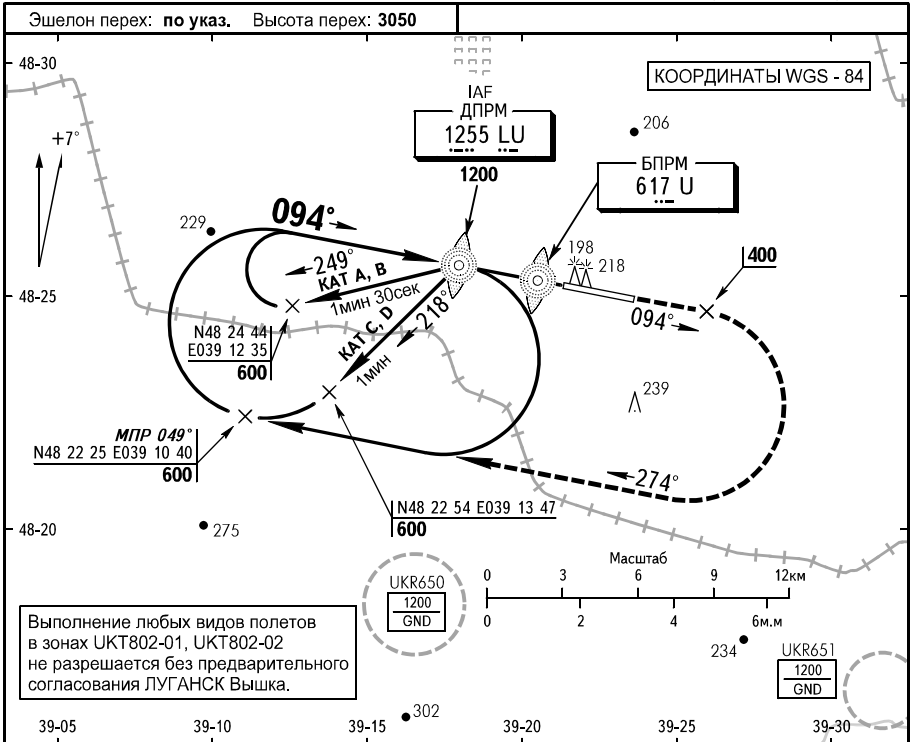
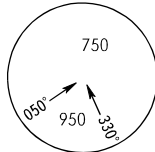
ЛУГАНСК, УКРАИНА

ЛУГАНСК

ОСП, ОПРС ВПП 09

БПРМ **617 U**

Назр. **194.2** Нпор. **180.9**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 400 (220), ПРАВЫЙ разворот с набором 600 (420) на МПУ 274°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 09			ВЗП					
	ОСП	ОПРС (БПРМ)		Нмс	Ннго	Двид			
A	100x1500	150x1800		130	180	1700			
B				150	200	2500			
C		150x2000		180	280	3000			
D				210	310	4000			
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 3180, мин:сек		1.16	1.04	0.55	0.48	0.42	0.38	0.35	0.32
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЛУГАНСК Вышка **120.600**
 ЛУГАНСК Радар **132.000**

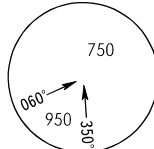
ЛУГАНСК, УКРАИНА

ЛУГАНСК

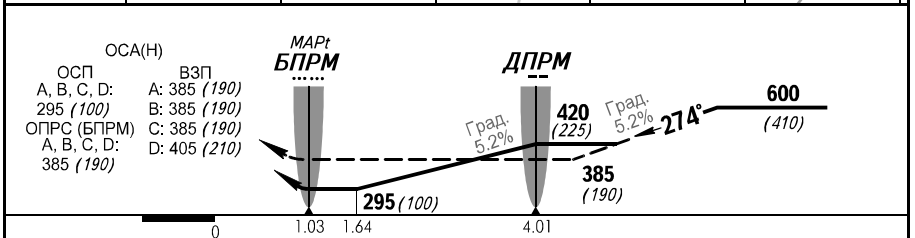
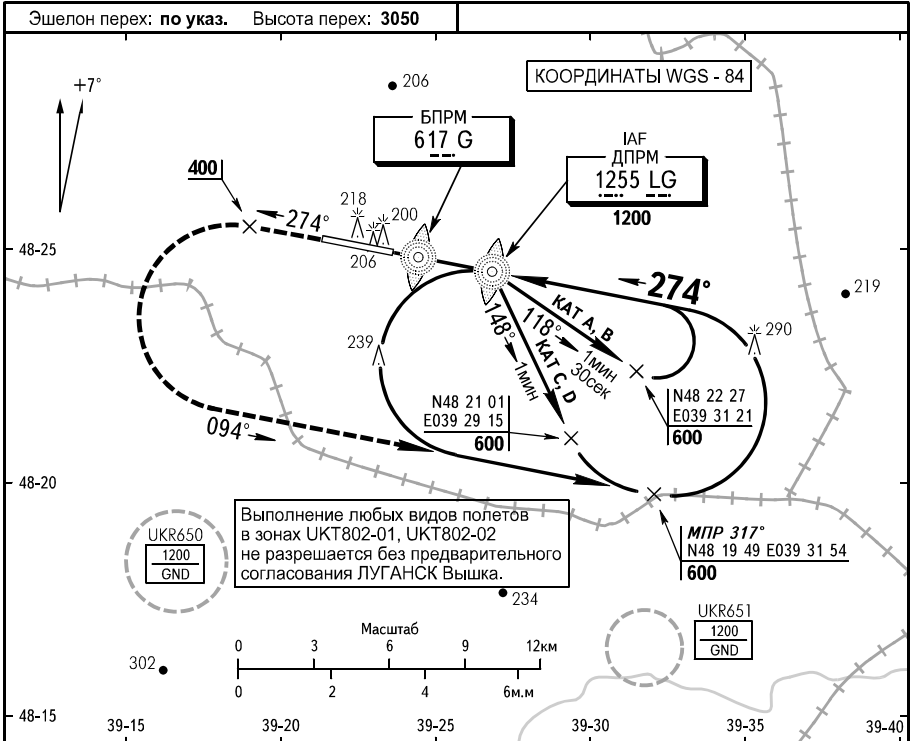
ОСП, ОПРС ВПП 27

БПРМ **617 G**

Наэр. **194.2** Нпор. **194.1**



МБВ ДПРМ LG



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 400 (210), ЛЕВЫЙ разворот с набором 600 (410) на МПУ 094°, далее в схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 27		ВЗП		
	ОСП	ОПРС (БПРМ)	Нмс	Ннго	Двид
A	100x1500	190x2000	190	240	3000
B			190	240	3000
C		190x2500	190	290	3000
D			210	310	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 2974, мин:сек	1.11	0.59	0.51	0.45	0.40	0.36	0.32	0.30
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

	ATIS	Rad	Twr	Twr
ЛьВОВ	124.700 rus	120.525	128.000	124.000
	128.700 eng	800-FL165 class D	GND-1050 class D	

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

СЕКТОР EAST
ЛьВОВ-Rad
④ **125.500**
1500-2900 class D
2900-FL325 class C

⑤ **CTR ЛЬВОВ**
ЛьВОВ-Twr
128.000
GND-1050 class D

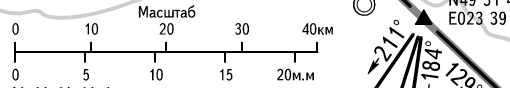
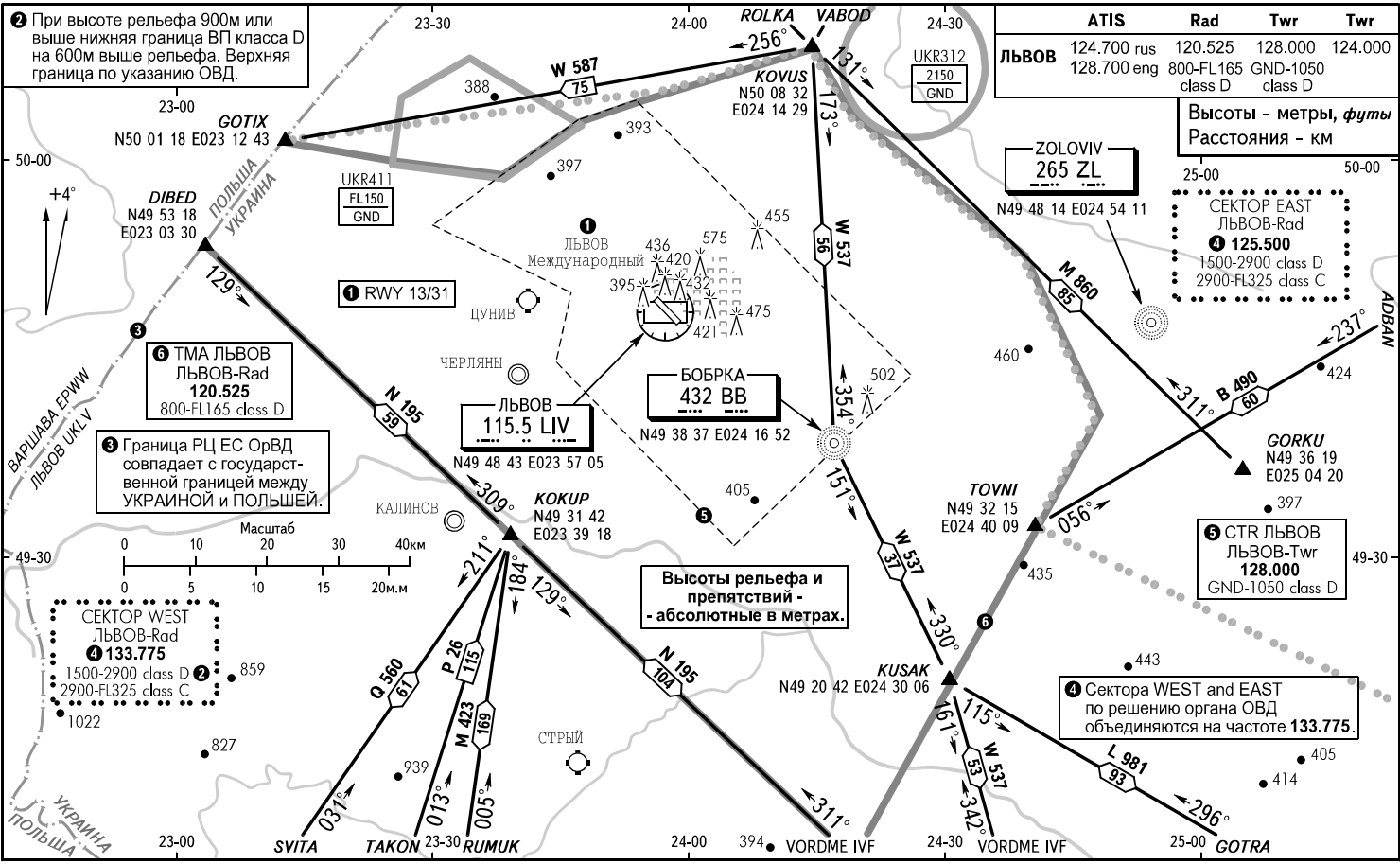
④ Сектора WEST and EAST
по решению органа ОВД
объединяются на частоте **133.775**.

② При высоте рельефа 900м или выше нижняя граница ВП класса D на 600м выше рельефа. Верхняя граница по указанию ОВД.

③ Граница РЦ ЕС ОрВД совпадает с государственной границей между УКРАИНОЙ и ПОЛЬШЕЙ.

⑥ **ТМА ЛЬВОВ**
ЛьВОВ-Rad
120.525
800-FL165 class D

Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.



© ЦАИЛ 1998-2013. ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ.

ЦАИЛ
ИМ: Редакция

	ATIS	Rad	Twr	Twr
Львов	124.700 rus	120.525	128.000	124.000
	128.700 eng	800-FL165 class D	GND-1050 class D	

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

СЕКТОР EAST
ЛьВОВ-Rad
③ 125.500
1500-2900 class D
2900-FL325 class C.

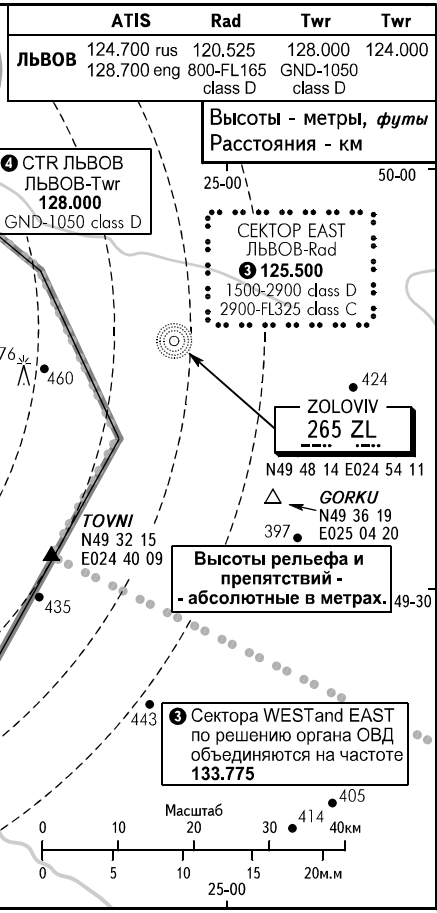
ЗОЛОВИВ
265 ZL
N49 48 14 E024 54 11

ГОРКУ
N49 36 19
E025 04 20

Высоты рельефа и препятствий - абсолютные в метрах.

③ Сектора WEST and EAST по решению органа ОВД объединяются на частоте 133.775

④ СТР ЛьВОВ
ЛьВОВ-Twr
128.000
GND-1050 class D



1. Схема используется только для контроля выдерживания абсолютных высот, заданных при р/л векторении, выделенных на схеме.
2. Показаны только основные препятствия и господствующие высоты.

ТМА ЛьВОВ
ЛьВОВ-Rad
120.525
800-FL165 class D

ЛьВОВ
115.5 LIV
N49 48 43 E023 57 05

БОБРКА
432 BB
N49 38 37 E024 16 52

КОКУР
N49 31 42 E023 39 18

ТОВНИ
N49 32 15
E024 40 09

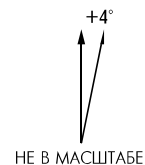
② Граница РЦ ЕС ОрВД совпадает с государственной границей между УКРАИНОЙ и ПОЛЬШЕЙ.

СЕКТОР WEST
ЛьВОВ-Rad
③ 133.775
1500-2900 class D
2900-FL325 class C

① При высоте рельефа 900м или выше нижняя граница ВП class D на 600м выше рельефа. Верхняя граница по указанию ОВД.

КАИТА
ИМ: ТМА ЛьВОВ
© КАИТ 1998-2013. ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ.

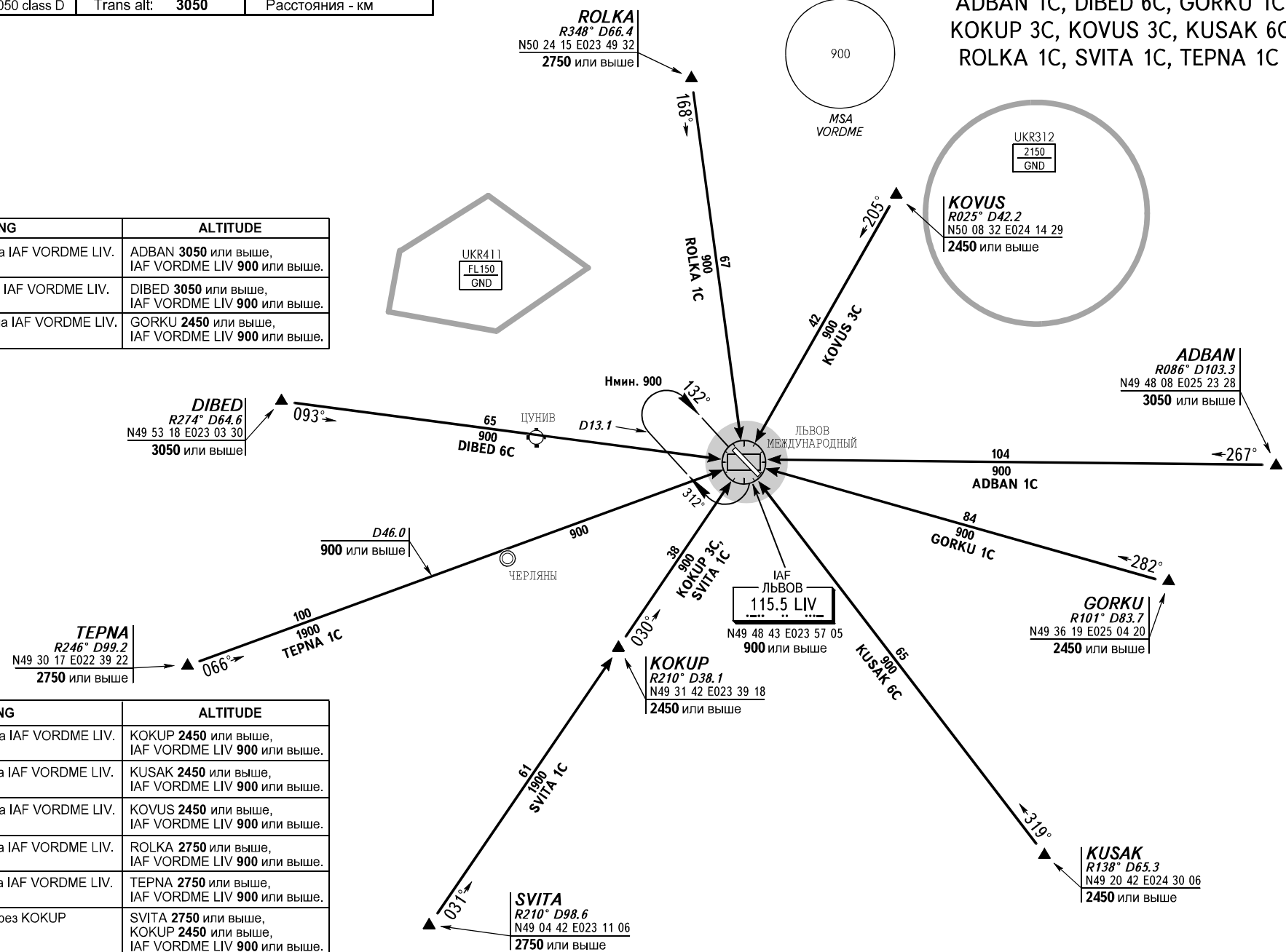
ЛьВОВ Rad ЛьВОВ Twr	120.525 800-FL165 class D 128.000 GND-1050 class D	Trans level: By ATC Trans alt: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - км
------------------------	---	--	--



ADBAN 1C, DIBED 6C, GORKU 1C,
KOKUP 3C, KOVUS 3C, KUSAK 6C,
ROLKA 1C, SVITA 1C, ТЕРНА 1C

STAR	ROUTING	ALTITUDE
ADBAN 1C	От ADBAN МПУ 267° на IAF VORDME LIV.	ADBAN 3050 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
DIBED 6C	От DIBED МПУ 093° на IAF VORDME LIV.	DIBED 3050 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
GORKU 1C	От GORKU МПУ 282° на IAF VORDME LIV.	GORKU 2450 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.

STAR	ROUTING	ALTITUDE
KOKUP 3C	От KOKUP МПУ 030° на IAF VORDME LIV.	KOKUP 2450 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
KUSAK 6C	От KUSAK МПУ 319° на IAF VORDME LIV.	KUSAK 2450 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
KOVUS 3C	От KOVUS МПУ 205° на IAF VORDME LIV.	KOVUS 2450 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
ROLKA 1C	От ROLKA МПУ 168° на IAF VORDME LIV.	ROLKA 2750 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
ТЕРНА 1C	От ТЕРНА МПУ 066° на IAF VORDME LIV.	ТЕРНА 2750 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.
SVITA 1C	От SVITA МПУ 031° через KOKUP на IAF VORDME LIV.	SVITA 2750 или выше, KOKUP 2450 или выше, IAF VORDME LIV 900 или выше.



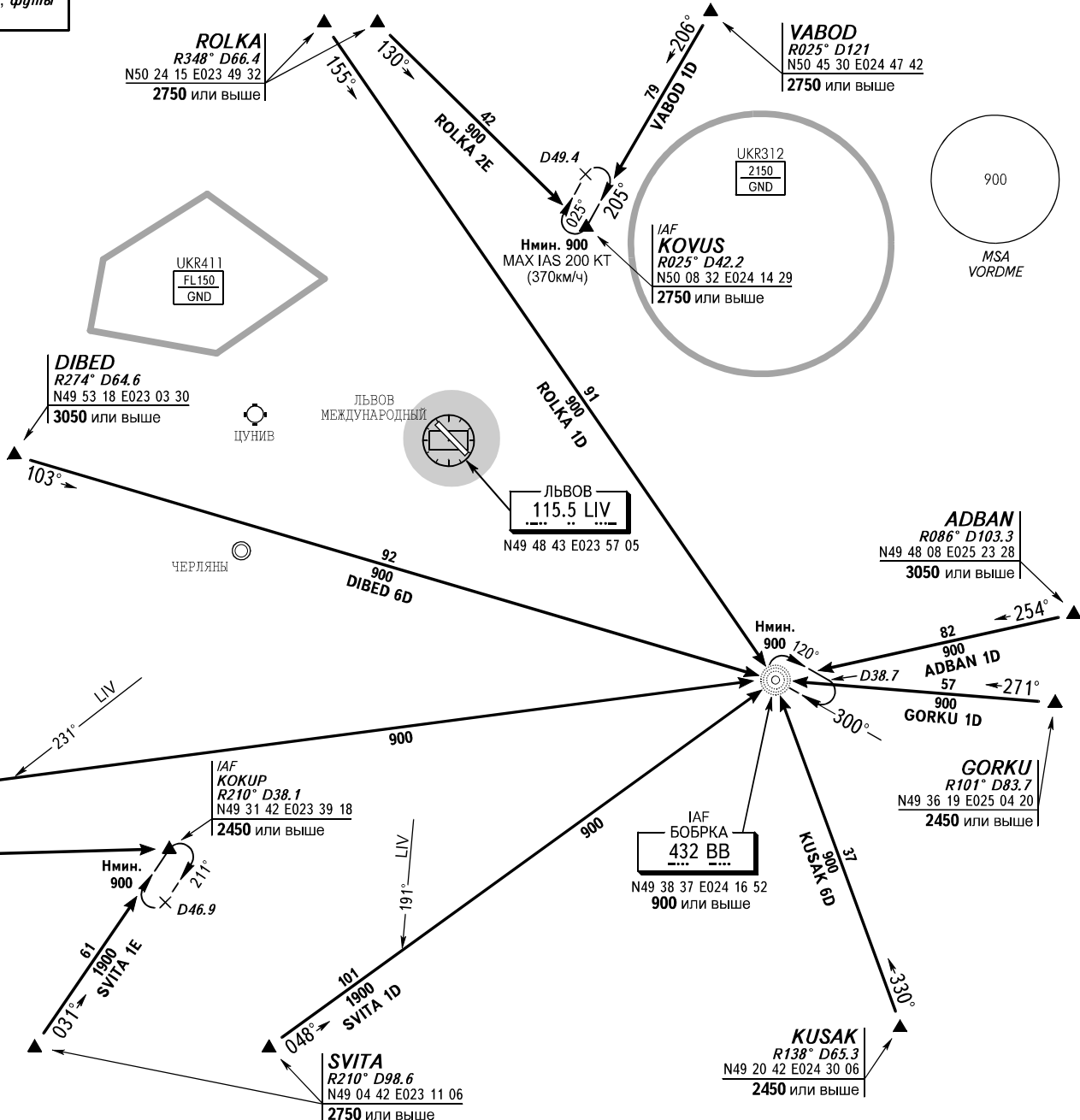
ЛьВОВ Rad ЛьВОВ Twr	120.525 800-FL165 class D 128.000 GND-1050 class D	Trans level: By ATC Trans alt: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - км
------------------------	---	--	--

ADBAN 1D, DIBED 6D, GORKU 1D,
KUSAK 6D, ROLKA 1D, ROLKA 2E,
TEPNA 1D, TEPNA 1E, SVITA 1D,
SVITA 1E, VABOD 1D

+4°

НЕ В МАСШТАБЕ

STAR	ROUTING	ALTITUDE
ADBAN 1D	От ADBAN МПУ 254° на IAF NDB BB.	ADBAN 3050 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
DIBED 6D	От DIBED МПУ 103° на IAF NDB BB.	DIBED 3050 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
GORKU 1D	От GORKU МПУ 271° на IAF NDB BB.	GORKU 2450 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
KUSAK 6D	От KUSAK МПУ 330° на IAF NDB BB.	KUSAK 2450 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
ROLKA 1D	От ROLKA МПУ 155° на IAF NDB BB.	ROLKA 2750 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
ROLKA 2E	От ROLKA МПУ 130° на IAF KOVUS.	ROLKA 2750 или выше, IAF KOVUS 2750 или выше.
TEPNA 1D	От TEPNA МПУ 079° на IAF NDB BB.	TEPNA 2750 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
TEPNA 1E	От TEPNA МПУ 085° на IAF KOKUP.	TEPNA 2750 или выше, IAF KOKUP 2450 или выше.
SVITA 1D	От SVITA МПУ 048° на IAF NDB BB.	SVITA 2750 или выше, IAF NDB BB 900 или выше.
SVITA 1E	От SVITA МПУ 031° на IAF KOKUP.	SVITA 2750 или выше, IAF KOKUP 2450 или выше.
VABOD 1D	От VABOD МПУ 206° на IAF KOVUS.	VABOD 2750 или выше, IAF KOVUS 2750 или выше.

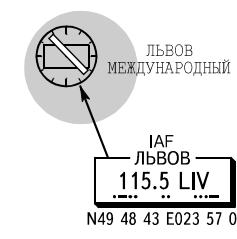
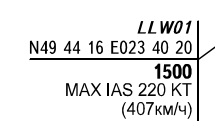
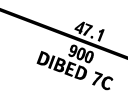
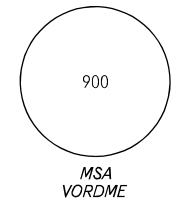
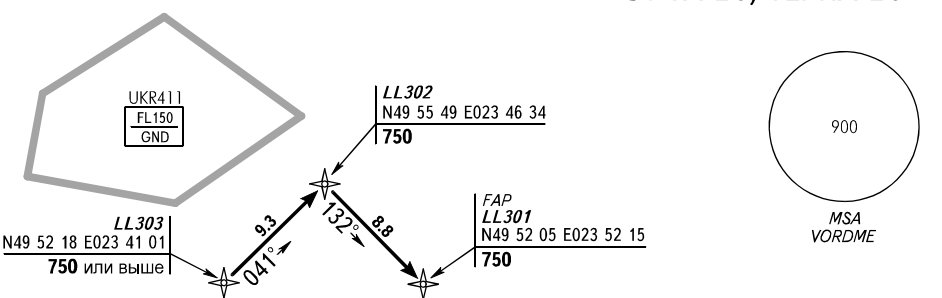


RWY: 13

ЛЬВОВ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

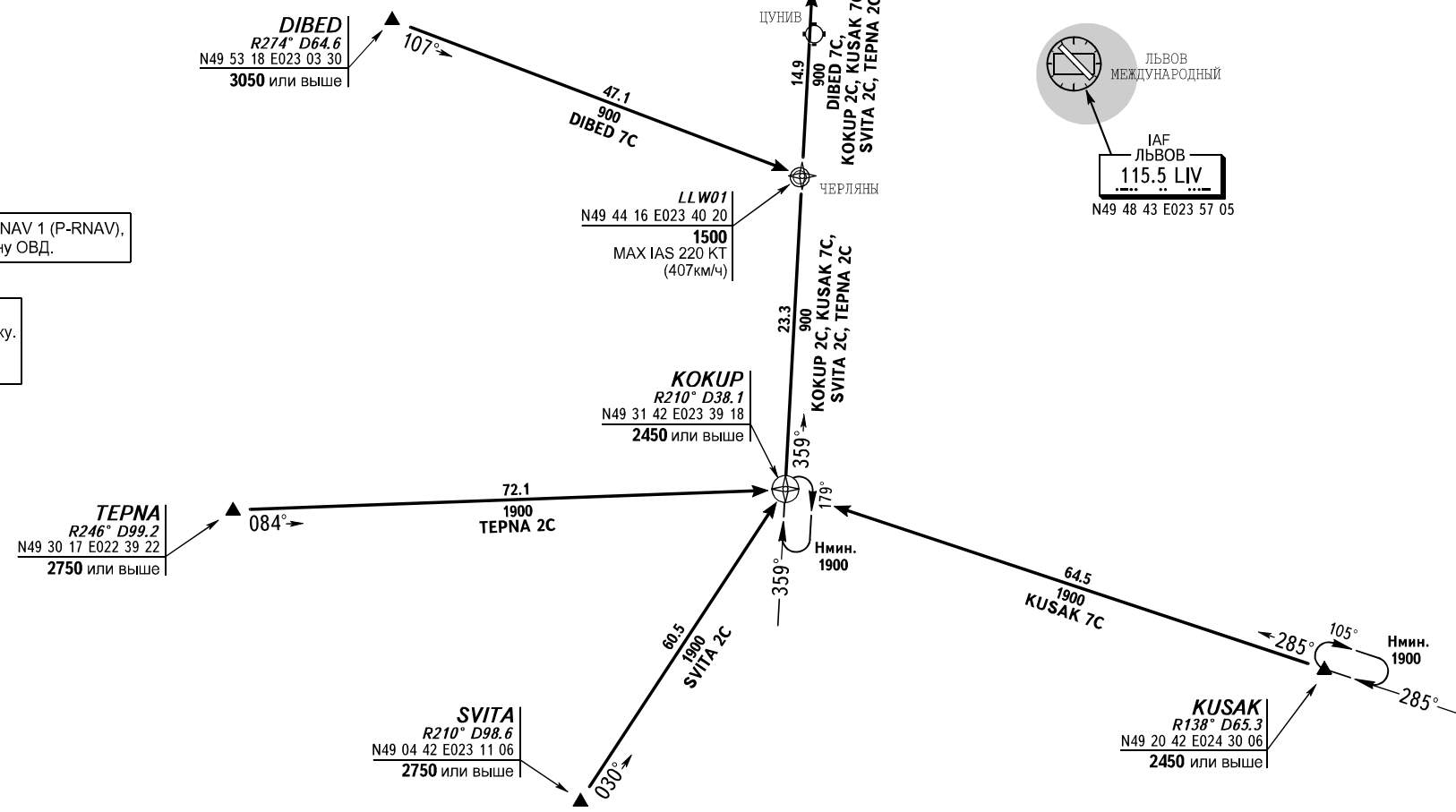
ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level:	By ATC	Высоты - метры, футы
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt:	3050	Расстояния - км

DIBED 7C, KOKUP 2C, KUSAK 7C,
SVITA 2C, TEPNA 2C



Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV),
в противном случае доложить органу ОВД.

1. Возможно Р/Л векторение для конечного этапа захода на посадку.
2. Точка KOKUP с пролетом только для зоны ожидания.

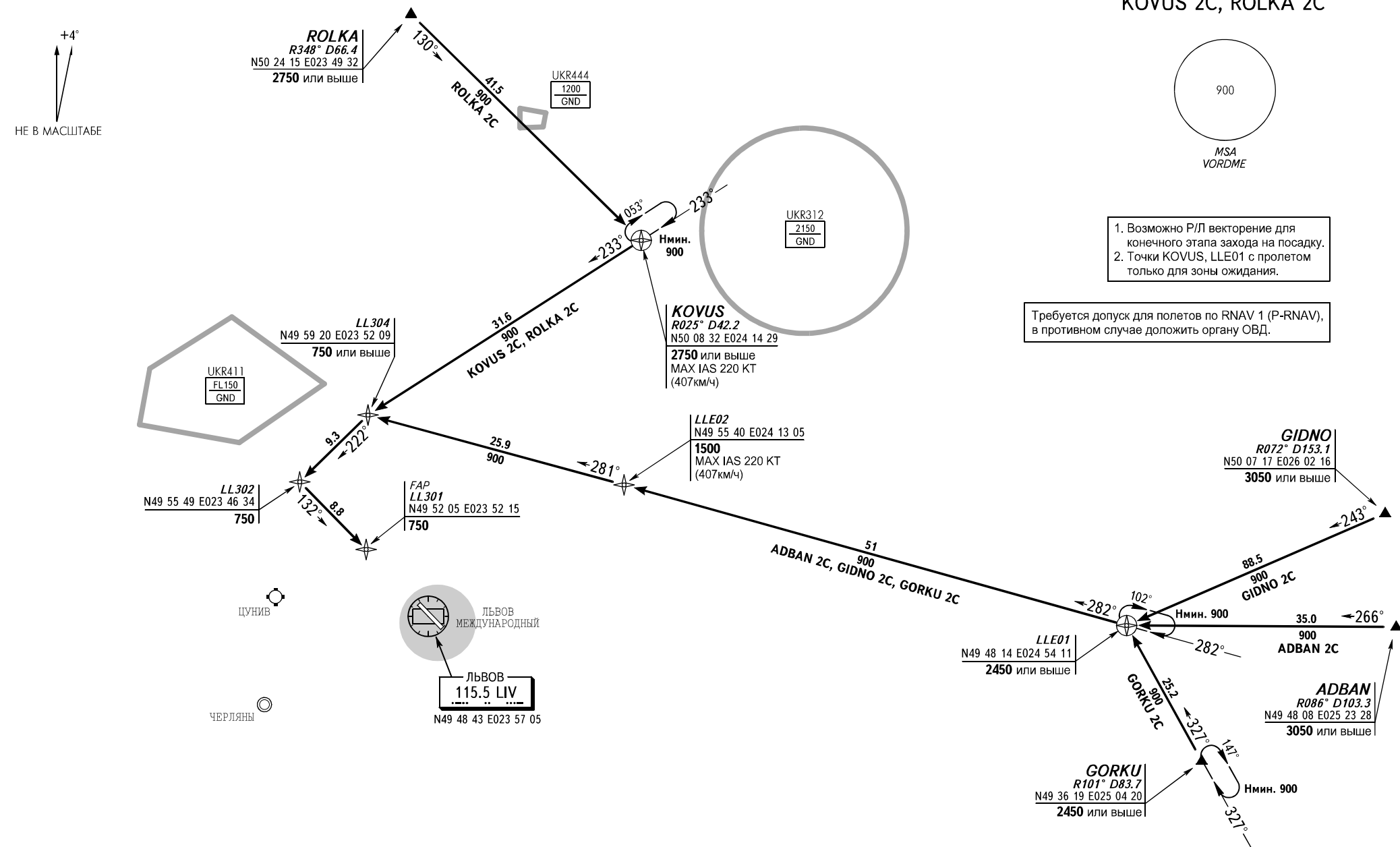


RWY: 13

ЛЬВОВ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level:	By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt:	3050	Расстояния - км

ADBAN 2C, GIDNO 2C, GORKU 2C,
KOVUS 2C, ROLKA 2C



ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt: 3050	Расстояния - км

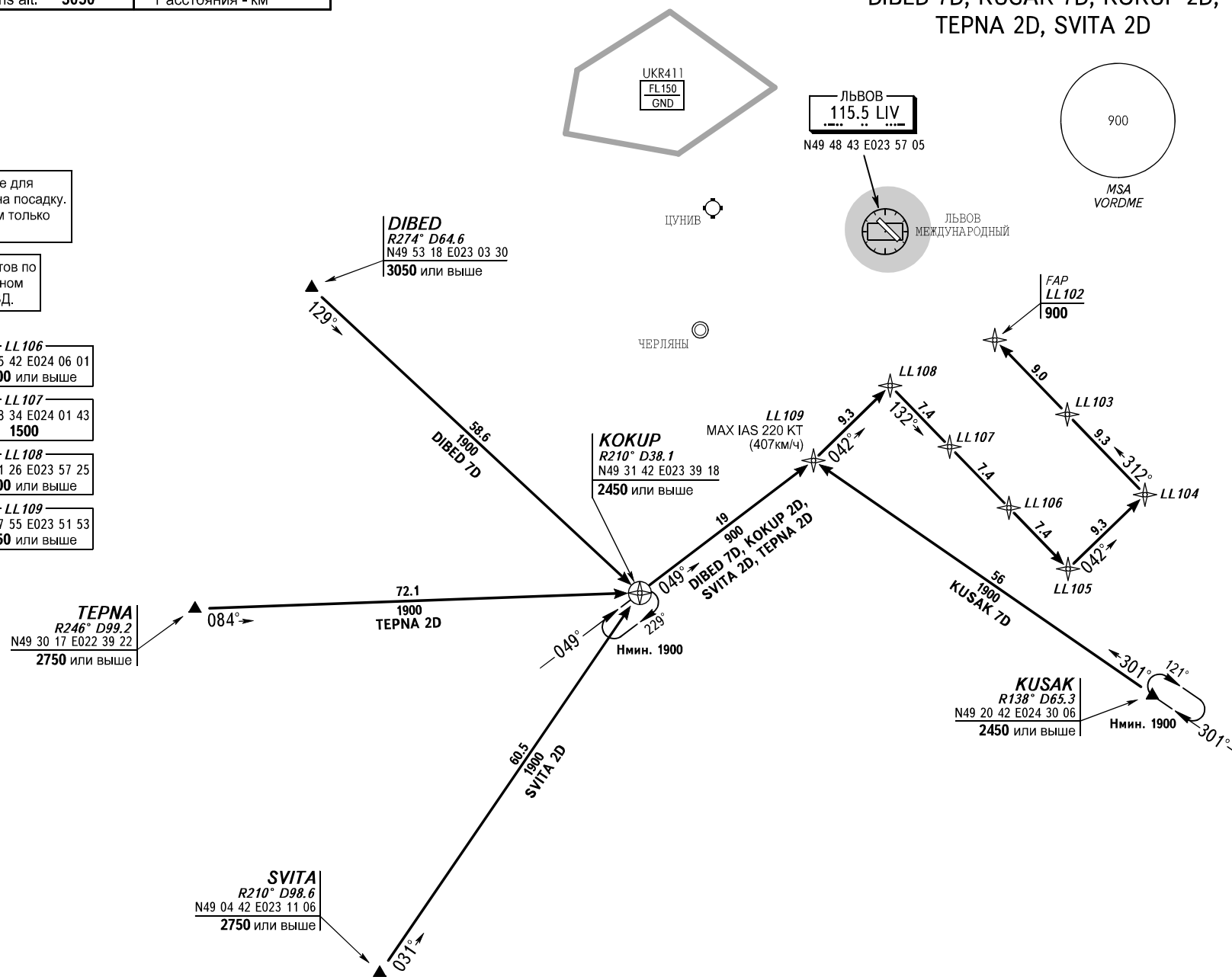
DIBED 7D, KUSAK 7D, KOKUP 2D,
TEPNA 2D, SVITA 2D



1. Возможно Р/Л векторение для конечного этапа захода на посадку.
2. Точка KOKUP с пролетом только для зоны ожидания.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

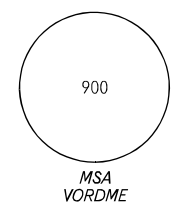
<i>FAP</i> LL102 N49 43 53 E024 04 33 900	LL106 N49 35 42 E024 06 01 900 или выше
LL103 N49 39 55 E024 10 28 900 или выше	LL107 N49 38 34 E024 01 43 1500
LL104 N49 36 19 E024 15 51 900 или выше	LL108 N49 41 26 E023 57 25 1500 или выше
LL105 N49 32 49 E024 10 18 900 или выше	LL109 N49 37 55 E023 51 53 2150 или выше



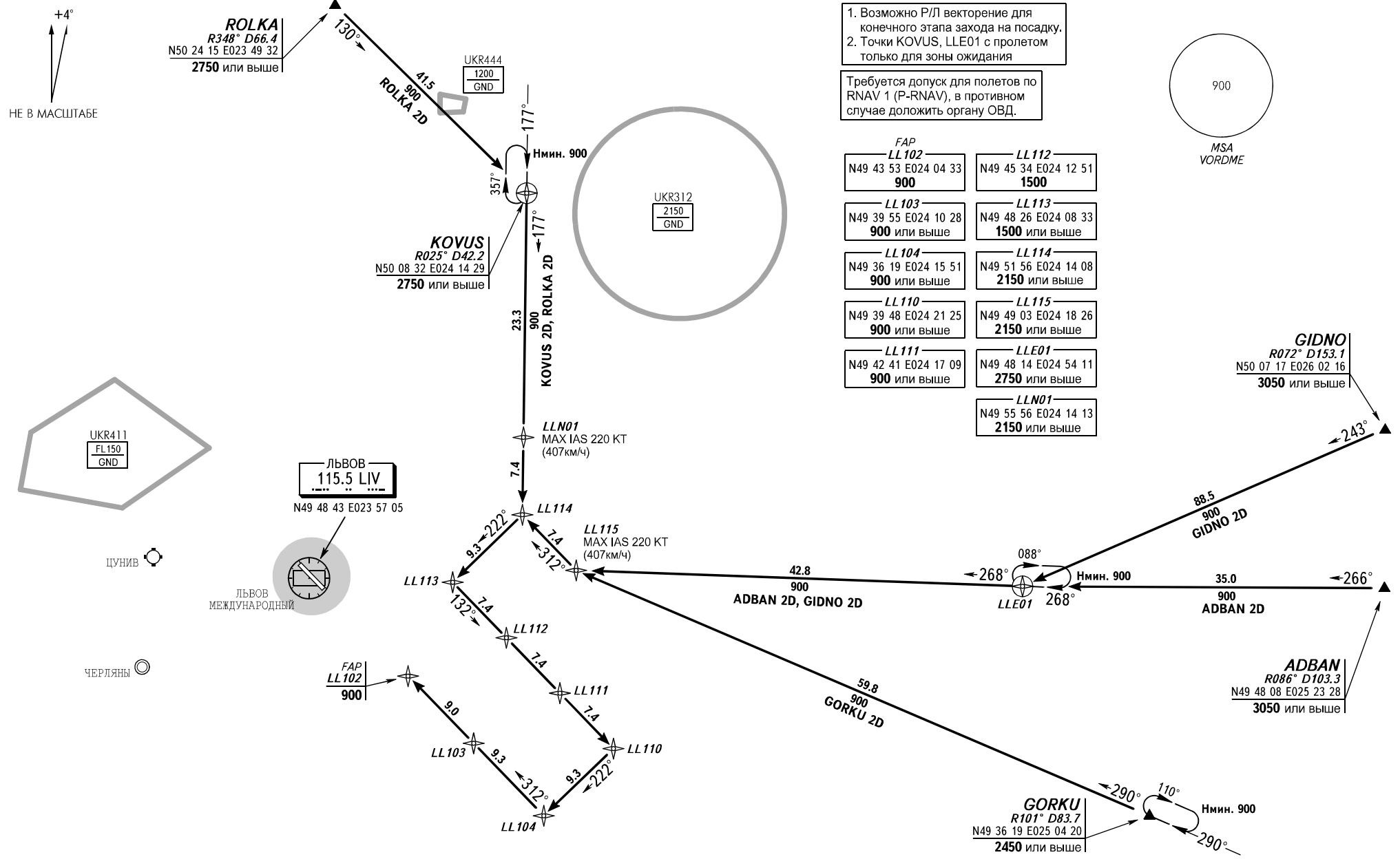
ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt: 3050	Расстояния - км

ADBAN 2D, GIDNO 2D, GORKU 2D,
KOVUS 2D, ROLKA 2D

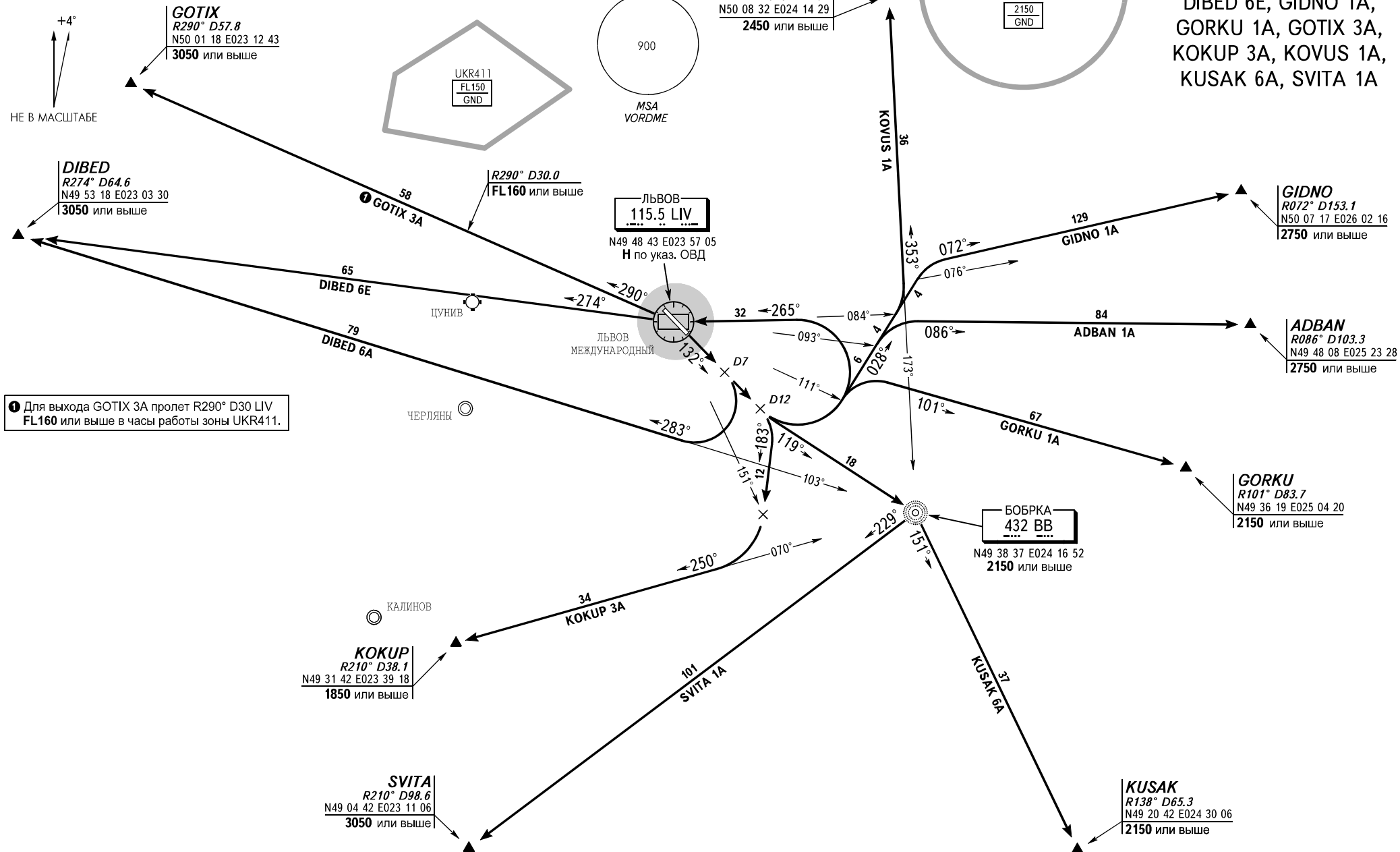
1. Возможно Р/Л векторение для конечного этапа захода на посадку.
 2. Точки KOVUS, LLE01 с пролетом только для зоны ожидания
- Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.



<i>FAP</i> LL102 N49 43 53 E024 04 33 900	LL112 N49 45 34 E024 12 51 1500
LL103 N49 39 55 E024 10 28 900 или выше	LL113 N49 48 26 E024 08 33 1500 или выше
LL104 N49 36 19 E024 15 51 900 или выше	LL114 N49 51 56 E024 14 08 2150 или выше
LL110 N49 39 48 E024 21 25 900 или выше	LL115 N49 49 03 E024 18 26 2150 или выше
LL111 N49 42 41 E024 17 09 900 или выше	LLE01 N49 48 14 E024 54 11 2750 или выше
	LLN01 N49 55 56 E024 14 13 2150 или выше



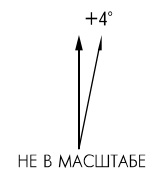
ЛьВОВ Rad ЛьВОВ Twr	120.525 800-FL165 class D 128.000 GND-1050 class D	Trans level: By ATC Trans alt: 3050	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - км
------------------------	---	--	--



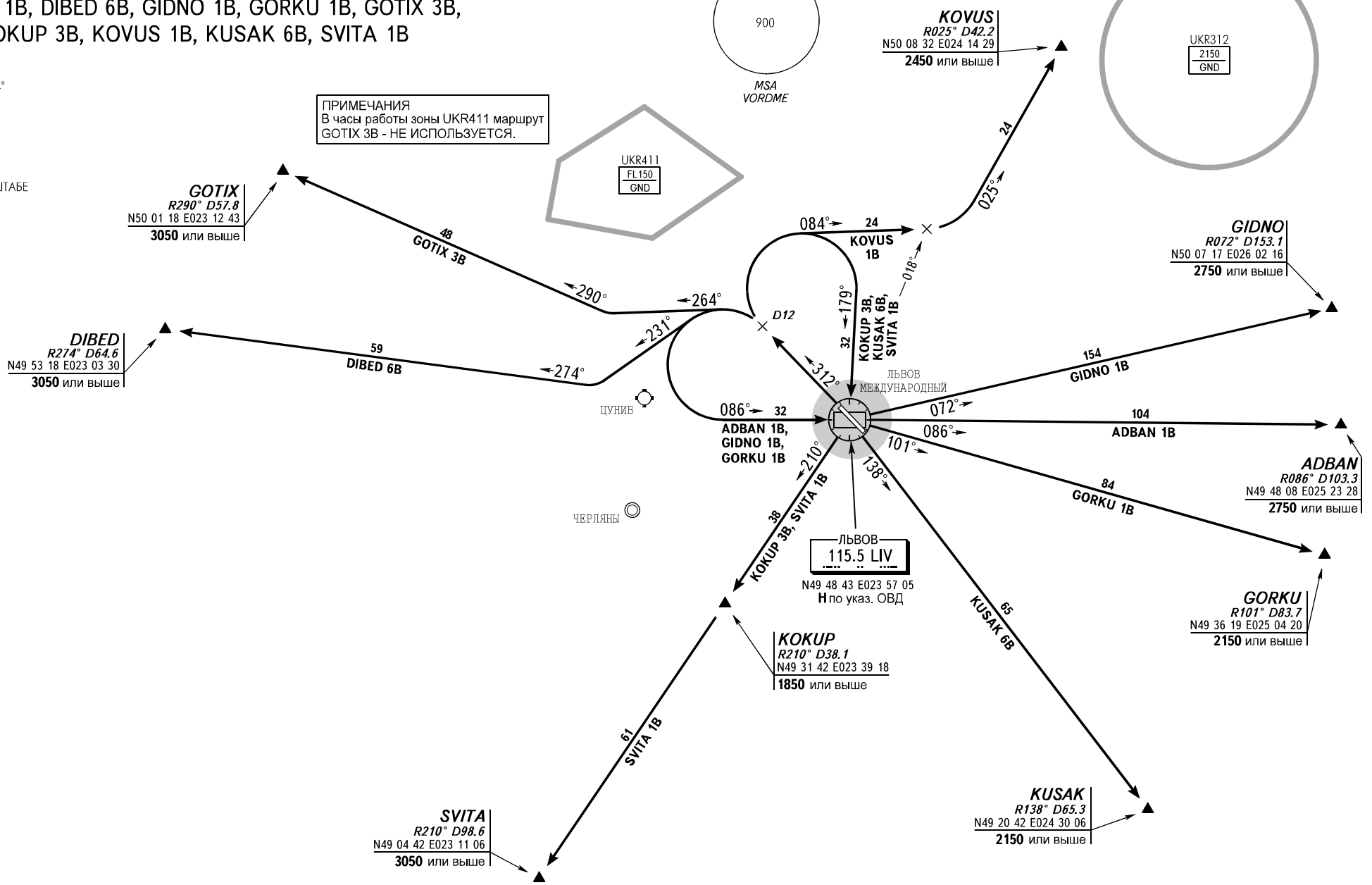
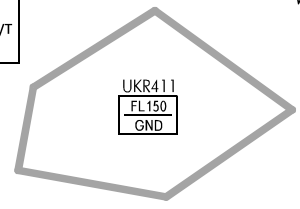
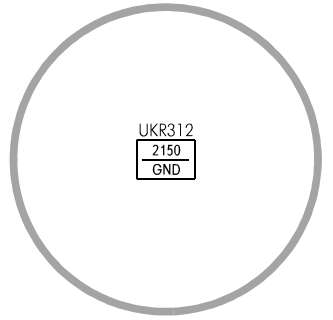
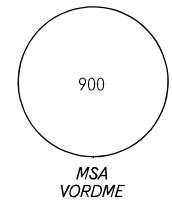
❶ Для выхода GOTIX 3A пролет R290° D30 LIV FL160 или выше в часы работы зоны UKR411.

ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt: 3050	Расстояния - км

ADBAN 1B, DIBED 6B, GIDNO 1B, GORKU 1B, GOTIX 3B,
KOKUP 3B, KOVUS 1B, KUSAK 6B, SVITA 1B



ПРИМЕЧАНИЯ
В часы работы зоны УКР411 маршрут
GOTIX 3B - НЕ ИСПОЛЬЗУЕТСЯ.



SID

UKLL

14 ноя 13

B-3

RWY: 13

ЛЬВОВ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

SID	ROUTING	ALTITUDE
ADBAN 1A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 028° до R093° LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 086° на ADBAN.	ADBAN на 2750 или выше.
DIBED 6A	Набор на МПУ 132° до D7 LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 283° (МПР 103° ВВ) на DIBED.	DIBED на 3050 или выше.
DIBED 6E	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 265° на VORDME LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 274° на DIBED.	VORDME LIV H по указ. ОВД, DIBED на 3050 или выше.
GIDNO 1A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 028° до R076° LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 072° на GIDNO.	GIDNO на 2750 или выше.
GORKU 1A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот, на R111° LIV ПРАВЫЙ разворот на МПУ 101° на GORKU.	GORKU на 2150 или выше.
① GOTIX 3A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 265° на VORDME LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 290° на GOTIX.	VORDME LIV H по указ. ОВД, GOTIX на 3050 или выше. ① Мин. градиент набора 7.0% до FL160 в часы работы зоны UKR411. При невозможности доложить органу ОВД.
KOKUP 3A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 183° до R151° LIV, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 250° (МПР 070° ВВ) на KOKUP.	KOKUP на 1850 или выше.
KOVUS 1A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 028° до R084° LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 353° (МПР 173° ВВ) на KOVUS.	KOVUS на 2450 или выше.
KUSAK 6A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 119° на NDB ВВ, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 151° (МПР 330° ВВ) на KUSAK.	NDB ВВ на 2150 или выше, KUSAK на 2150 или выше.
SVITA 1A	Набор на МПУ 132° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 119° на NDB ВВ, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 229° (МПР 049° ВВ) на SVITA.	NDB ВВ на 2150 или выше, SVITA на 3050 или выше.

SID

UKLL

14 ноя 13

B-4

RWY: 31

ЛЬВОВ, УКРАИНА

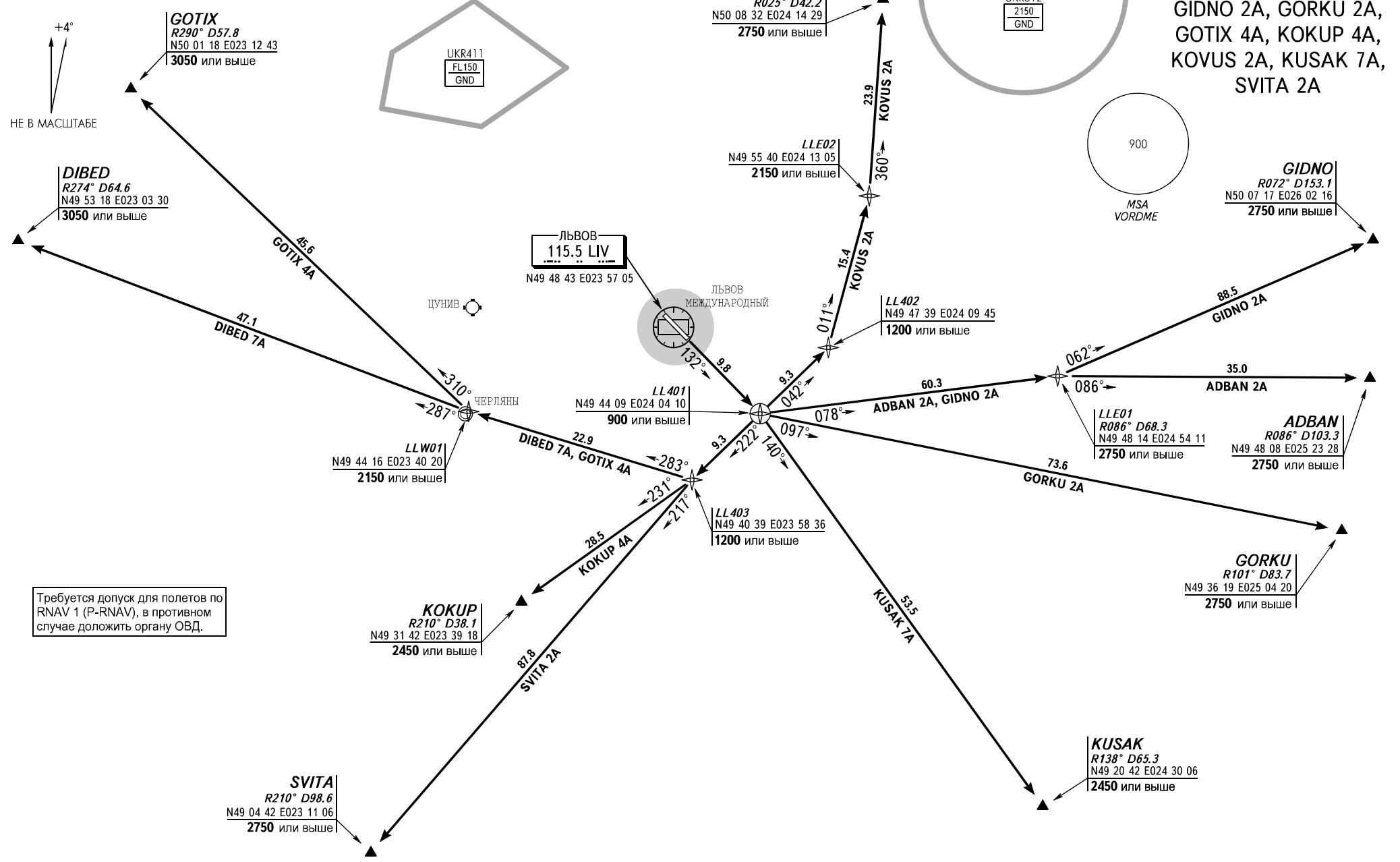
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

SID	ROUTING	ALTITUDE
ADBAN 1B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 086° на VORDME LIV, МПУ 086° на ADBAN.	ADBAN на 2750 или выше.
DIBED 6B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 231° до R274° LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 274° на DIBED.	DIBED на 3050 или выше.
GIDNO 1B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 086° на VORDME LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 072° на GIDNO.	VORDME LIV H по указ. ОВД, GIDNO на 2750 или выше.
GORKU 1B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 086° на VORDME LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101° на GORKU.	VORDME LIV H по указ. ОВД, GORKU на 2150 или выше.
① GOTIX 3B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 264° до R290° LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 290° на GOTIX.	GOTIX на 3050 или выше. ① Выход не используется в часы работы зоны UKR411.
KOKUP 3B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 179° на VORDME LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° на KOKUP.	VORDME LIV H по указ. ОВД, KOKUP на 1850 или выше.
KOVUS 1B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 084° до R018° LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 025° на KOVUS.	KOVUS на 2450 или выше.
KUSAK 6B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 179° на VORDME LIV, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 138° на KUSAK.	VORDME LIV H по указ. ОВД, KUSAK на 2150 или выше.
SVITA 1B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 179° на VORDME LIV, ПРАВЫЙ разворот МПУ 210° через KOKUP на SVITA.	VORDME LIV H по указ. ОВД, KOKUP на 1850 или выше. SVITA на 3050 или выше.

RWY: 13

ЛЬВОВ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЛьВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level: By ATC	Высоты - метры, футы
ЛьВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt: 3050	Расстояния - км

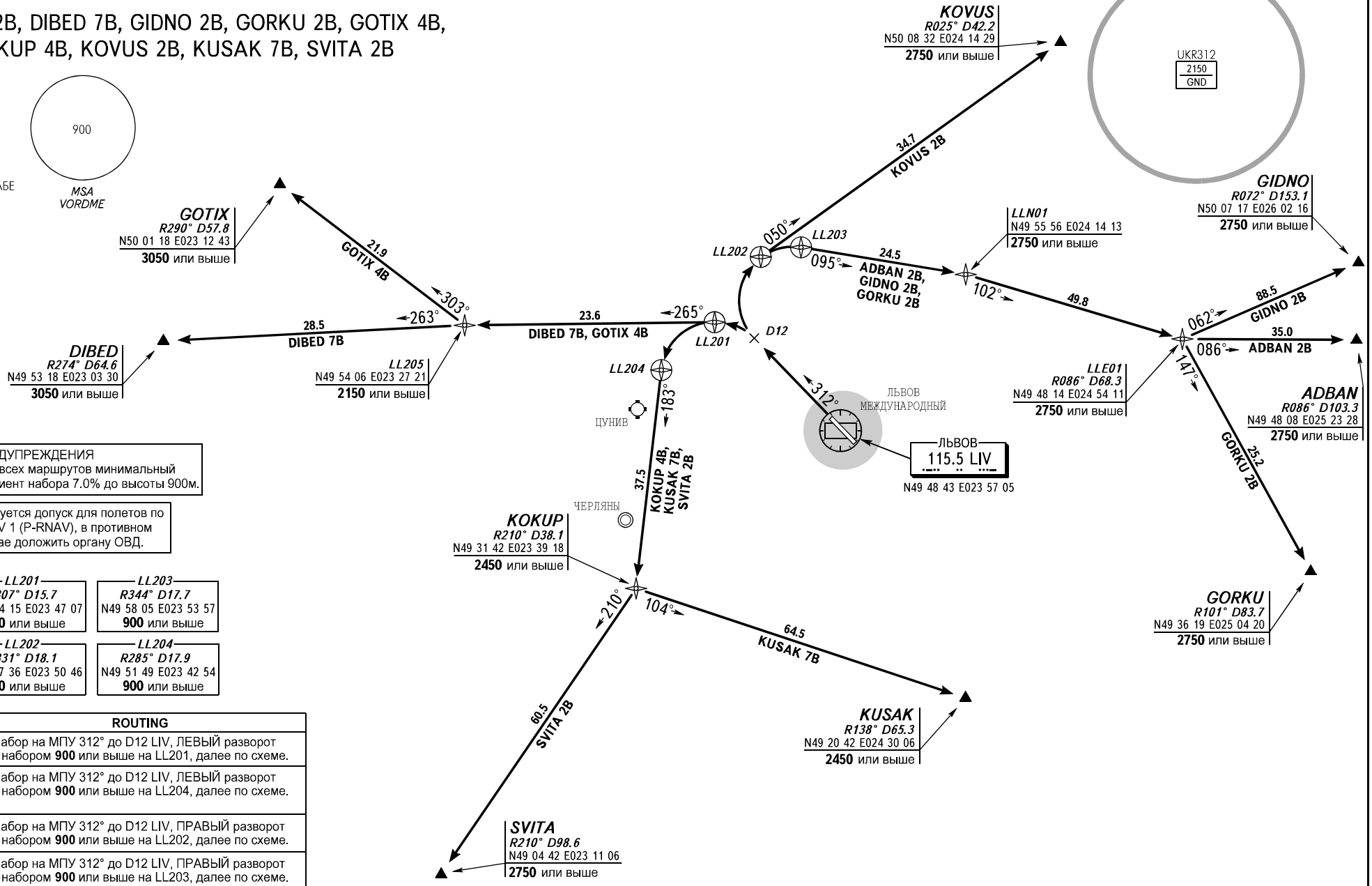
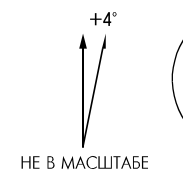


RWY: 31

ЛЬВОВ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ЛЬВОВ Rad	120.525	800-FL165 class D	Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
ЛЬВОВ Twr	128.000	GND-1050 class D	Trans alt: 3050	Расстояния - км

ADBAN 2B, DIBED 7B, GIDNO 2B, GORKU 2B, GOTIX 4B,
KOKUP 4B, KOVUS 2B, KUSAK 7B, SVITA 2B



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ
Для всех маршрутов минимальный градиент набора 7.0% до высоты 900м.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

LL201
R307° D15.7
N49 54 15 E023 47 07
900 или выше

LL203
R344° D17.7
N49 58 05 E023 53 57
900 или выше

LL202
R331° D18.1
N49 57 36 E023 50 46
900 или выше

LL204
R285° D17.9
N49 51 49 E023 42 54
900 или выше

SID	ROUTING
DIBED 7B, GOTIX 4B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот с набором 900 или выше на LL201, далее по схеме.
KOKUP 4B, KUSAK 7B, SVITA 2B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ЛЕВЫЙ разворот с набором 900 или выше на LL204, далее по схеме.
KOVUS 2B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот с набором 900 или выше на LL202, далее по схеме.
ADBAN 2B, GIDNO 2B, GORKU 2B	Набор на МПУ 312° до D12 LIV, ПРАВЫЙ разворот с набором 900 или выше на LL203, далее по схеме.

МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ

1. Движение ACFT по территории аэродрома осуществляется рулением или буксировкой только с разрешения диспетчера TWR "L'VIV Ground". Руление ACFT осуществляется за машиной сопровождения "Follow me".
2. TWY 1, 2, 6, 8 - для руления ACFT кодовой буквы "A, B, C".
TWY 3, 4, 5, 7 - для руления ACFT кодовой буквы "A, B, C, D".
Apron A:
 - Stands 1-5, 7-16 для ACFT кодовой буквы "A, B, C";
 - Stands 6, 17 для ACFT кодовой буквы "A, B".Apron B:
 - Stands 1-6, 8, 9 для ACFT кодовой буквы "C";
 - Stand 7 для ACFT кодовой буквы "D" или "C".
3. Apron B:
 - ACFT A-320, B-737 и классом ниже устанавливаются на Stand 9 при условии, что Stand 8 - свободна;
 - ACFT B-767-300ER устанавливается на Stand 7 при условии, что Stand 6 - свободна.
4. При видимости на аэродроме 400м и менее вводятся процедуры "Низкая видимость".
О начале применения процедур пилоты будут извещены диспетчером ОВД:
 - после посадки ACFT пилот должен сообщить об освобождении RWY;
 - движение и парковка ACFT только с машиной сопровождения "Follow me";
 - одновременно движение по TWY и перрону разрешено только одному ACFT.

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Взлет / посадка выполняются с учетом специальных процедур для снижения шумов.
2. Первый разворот после взлета выполняется на высоте 430м на удалении 7км при выходе на DIBED; при выходе на DIBED, GOTIX ЛЕВЫМ разворотом или 12км от DME в направлении схемы выхода.
3. Полеты над городом на высоте 900м AMSL - ЗАПРЕЩЕНЫ.

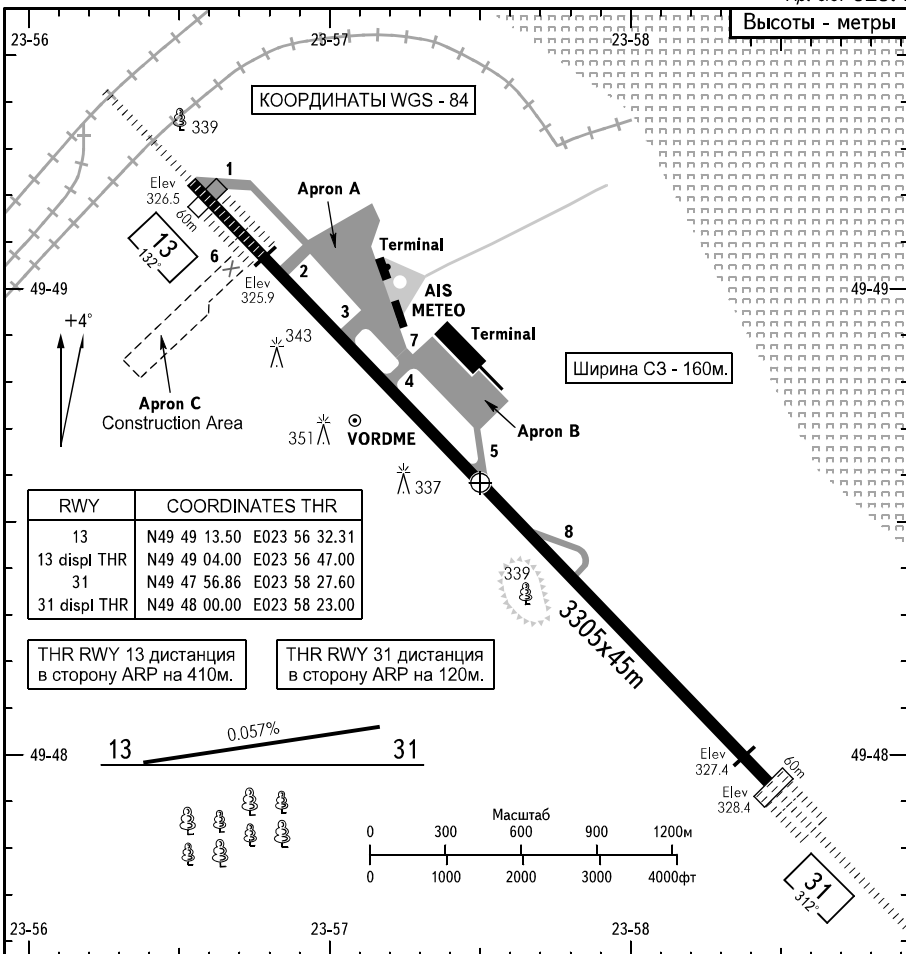
ATIS **124.700** rus **128.700** eng
 ЛЬВОВ Twr **128.000** GND-1050 class D
124.000
 ЛЬВОВ Gnd **120.050**

ARP:
 N49 48 35 E023 57 30

ЛЬВОВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

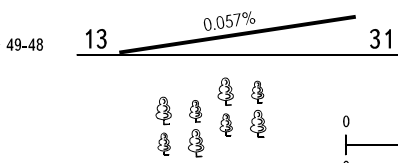
Apt elev **328.4**



RWY	COORDINATES THR
13	N49 49 13.50 E023 56 32.31
13 displ THR	N49 49 04.00 E023 56 47.00
31	N49 47 56.86 E023 58 27.60
31 displ THR	N49 48 00.00 E023 58 23.00

THR RWY 13 дистанция в сторону ARP на 410м.

THR RWY 31 дистанция в сторону ARP на 120м.



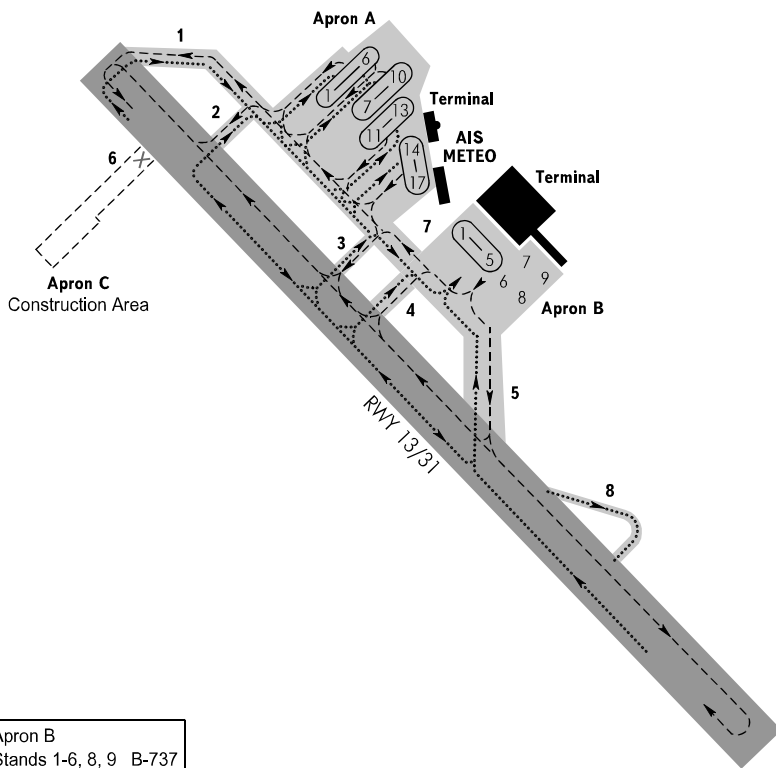
RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
13	HIRL (60m) CL (15m) HIALS TDZ PAPI-L (3'00')	3305m	3365m	3425m	2895m
31	HIRL (60m) CL (15m) HIALS TDZ PAPI-L (3'00')	3165m	3225m	3285m	3185m

TAKE-OFF MINIMA								
RWY 13/31								
ACFT CAT	LVP in operation				RL+RCLM	RL	RCLM	NIL
	CL+HIRL * & mult RVR req	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL				
A, B	125m	150m	200m	250m	300m	400m	400m	500m
C	125m	150m	200m	250m				
D	150m	200m	250m	300m				

* Approved Operators. Approved guidance system required below 150m.



НЕ В МАСШТАБЕ



Apron B
Stands 1-6, 8, 9 B-737
Stand 7 B-767

Apron	SURFACE	STRENGTH
A	concrete	PCN 56 / R / C / X / T
B	concrete	PCN 70 / R / C / X / T
C	concrete	PCN 56 / R / C / X / T

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
1	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
2	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
3	concrete	PCN 70 / R / C / X / T	23m
4	concrete	PCN 70 / R / C / X / T	23m
5	concrete	PCN 70 / R / C / X / T	23m
6	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
7	concrete	PCN 70 / R / C / X / T	23m
8	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m

ЛЬВОВ TWR **128.000**
GND-1050 class D

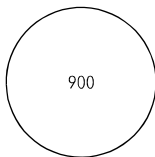
ЛЬВОВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS RWY 13

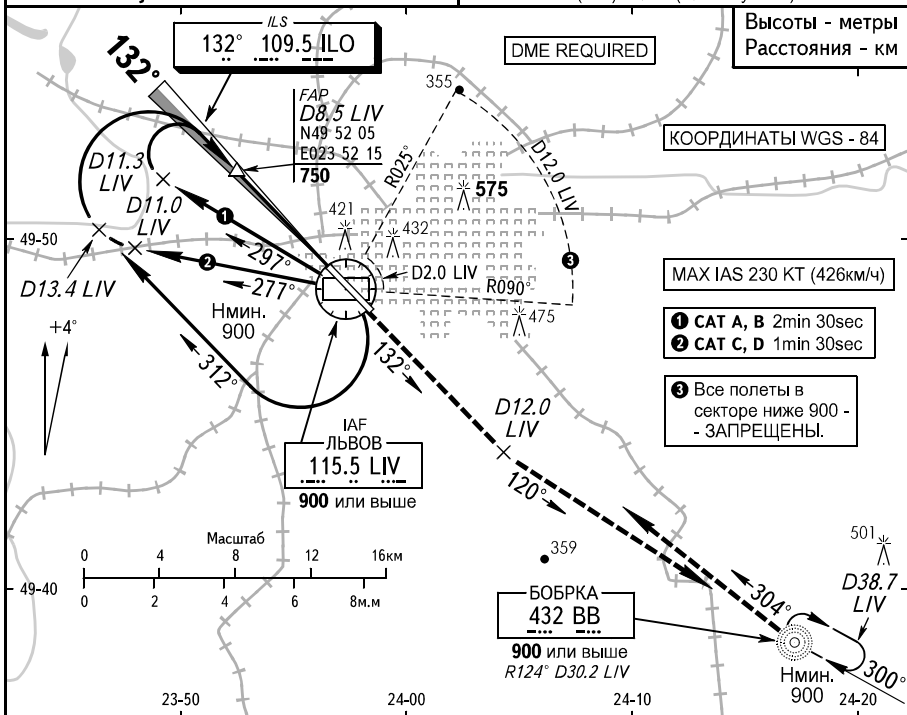
LOC **109.5 ILO**

Apt elev **328.4** RWY **325.9**



MSA VORDME

Trans level: By ATC Trans alt: 3050 Alt Set: hPa (mm) QNH (QFE - by ATC)



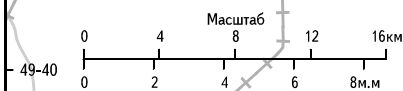
Высоты - метры
Расстояния - км

КООРДИНАТЫ WGS - 84

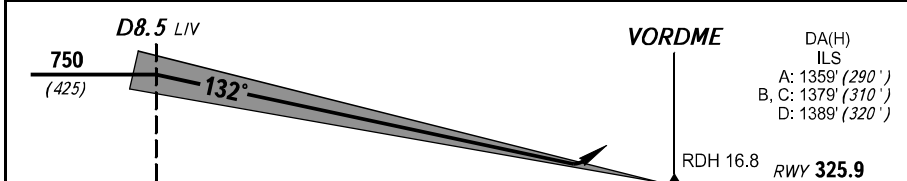
MAX IAS 230 КТ (426км/ч)

- 1 CAT A, B 2min 30sec
- 2 CAT C, D 1min 30sec

3 Все полеты в секторе ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНЫ.



DME LIV	8.0	6.0	4.0
ALTITUDE	685 (360)	590 (265)	500 (170)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1200 на МПУ 132°, далее по указанию органа ОВД.
ПРИ ПОТЕРИ РАДИОСВЯЗИ: Набор 1200 на МПУ 132°, D12.0 LIV ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 120° на NDB BB, полет в зоне ожидания в течении 5 минут на 1200, МПУ 304° на VORDME LIV, далее по схеме.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND			
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
A	90m	RVR 650m	VIS 900m	RVR 1400m	VIS 1500m	200m	250m	1600m
B	95m	RVR 650m	VIS 1000m	RVR 1400m	VIS 1600m	200m	250m	1600m
C						370m	470m	4000m
D	100m	RVR 800m	VIS 1200m	RVR 1500m	VIS 1800m	370m	470m	4800m
W km/h		150	200	250	300			
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4			

ЛЬВОВ TWR **128.000**

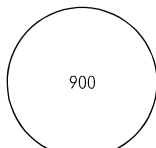
GND-1050 class D

ЛЬВОВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS RWY 31

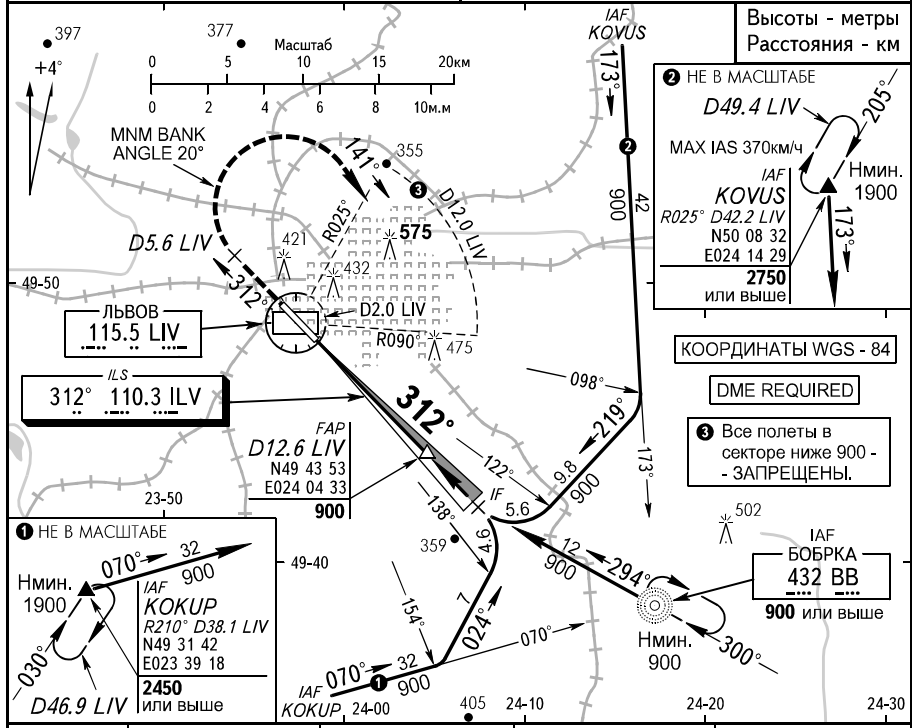
LOC **110.3 ILV**



MSA VORDME

Apt elev **328.4** RWY **327.4**

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: hPa (mm) **QNH (QFE - by ATC)**



Высоты - метры
Расстояния - км

2 НЕ В МАСШТАБЕ

D49.4 LIV

MAX IAS 370км/ч

IAF KOVUS

R025° D42.2 LIV

N50 08 32

E024 14 29

2750

или выше

Нмин. 1900

КОординАТЫ WGS - 84

DME REQUIRED

3 Все полеты в секторе ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНЫ.

1 НЕ В МАСШТАБЕ

Нмин. 1900

070° 32

900

IAF KOKUP

R210° D38.1 LIV

N49 31 42

E023 39 18

2450

или выше

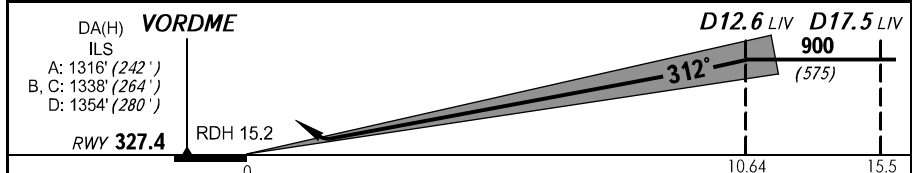
D46.9 LIV

IAF БОБРКА

432 BB

900 или выше

DME LIV	6.0	8.0	10.0	12.0
ALTITUDE	530 (205)	625 (300)	720 (390)	815 (490)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 900 на МПУ 312°, на D5.6 LIV ПРАВЫЙ разворот на МПУ 141°, далее по указанию органа ОВД.

ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 900 с МПУ 312°, на D5.6 LIV ПРАВЫЙ разворот МПУ 141° на NDB ВВ, полет в зоне ожидания в течение 5 минут на 900 или выше, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND			
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
A	75m	RVR 550m VIS 800m		RVR 1200m VIS 1400m		200m	250m	1600m
B	80m	RVR 600m		RVR 1300m		200m	250m	1600m
C		VIS 800m		VIS 1500m		370m	470m	4000m
D		85m				370m	470m	4800m
W km/h		150	200	250	300			
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4			

ЛЬВОВ TWR **128.000**
GND-1050 class D

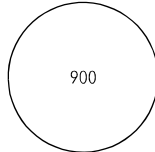
ЛЬВОВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

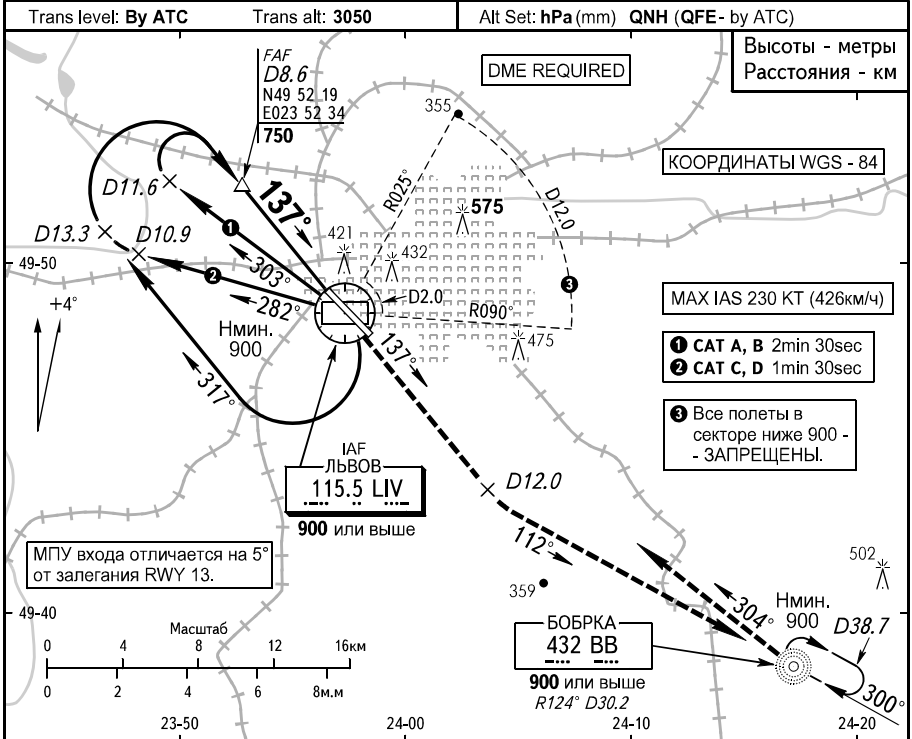
VORDME RWY 13

VORDME **115.5 LIV**

Apt elev **328.4** RWY **325.9**



MSA VORDME



Высоты - метры
Расстояния - км

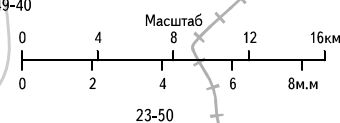
КООРДИНАТЫ WGS - 84

MAX IAS 230 КТ (426км/ч)

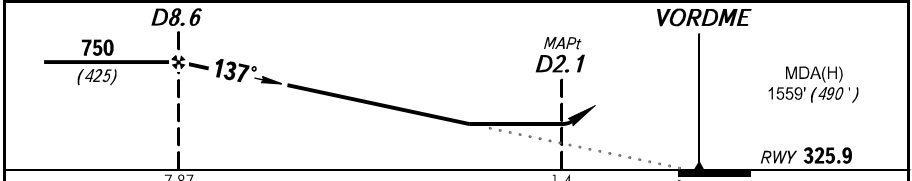
- 1 CAT A, B 2min 30sec
- 2 CAT C, D 1min 30sec

3 Все полеты в секторе ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНЫ.

МПУ входа отличается на 5° от залегания RWY 13.



DME LIV	6.0	4.0
ALTITUDE	615 (290)	515 (190)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1200 на МПУ 137°, далее по указанию органа ОВД. **ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ:** Набор 1200 на МПУ 137°, на D12.0 ЛЕВЫЙ разворот МПУ 112° на NDB ВВ, полет в зоне ожидания в течение 5 минут на 1200, МПУ 304° на VORDME LIV, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME				MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out					
A	150m	RVR 1500m	VIS 1600m	VIS 2400m	200m	250m	1600m
B		RVR 1700m	VIS 2000m	VIS 2600m	200m	250m	1600m
C		RVR 1800m	VIS 2200m	VIS 2800m	370m	470m	4000m
D		RVR 1900m	VIS 2200m	VIS 3000m	370m	470m	4800m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at D2.1 LIV							

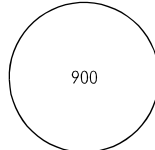
ЛЬВОВ TWR **128.000**

ЛЬВОВ, УКРАИНА

GND-1050 class D

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VORDME RWY 31

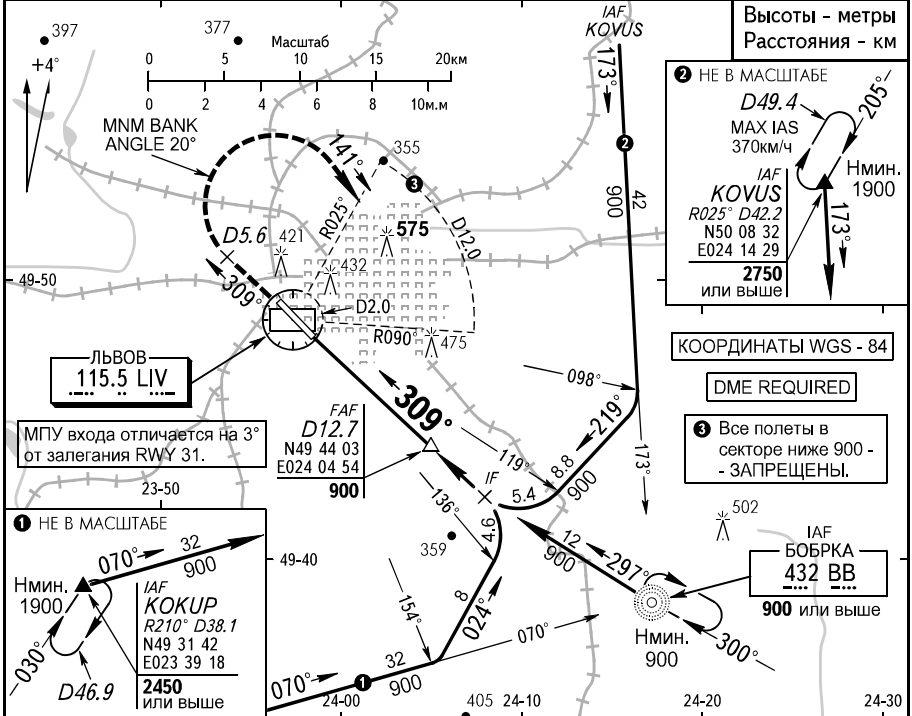
VORDME **115.5 LIV**



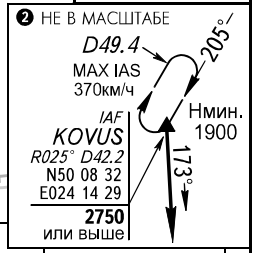
MSA VORDME

Apt elev **328.4** RWY **327.4**

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: **hPa(mm) QNH (QFE- by ATC)**



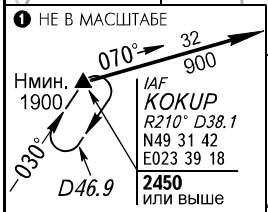
Высоты - метры
Расстояния - км



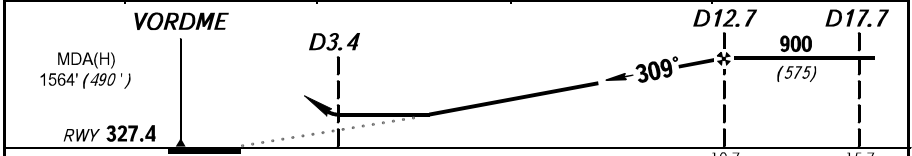
КОординАТЫ WGS - 84

DME REQUIRED

3 Все полеты в секторе ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНЫ.

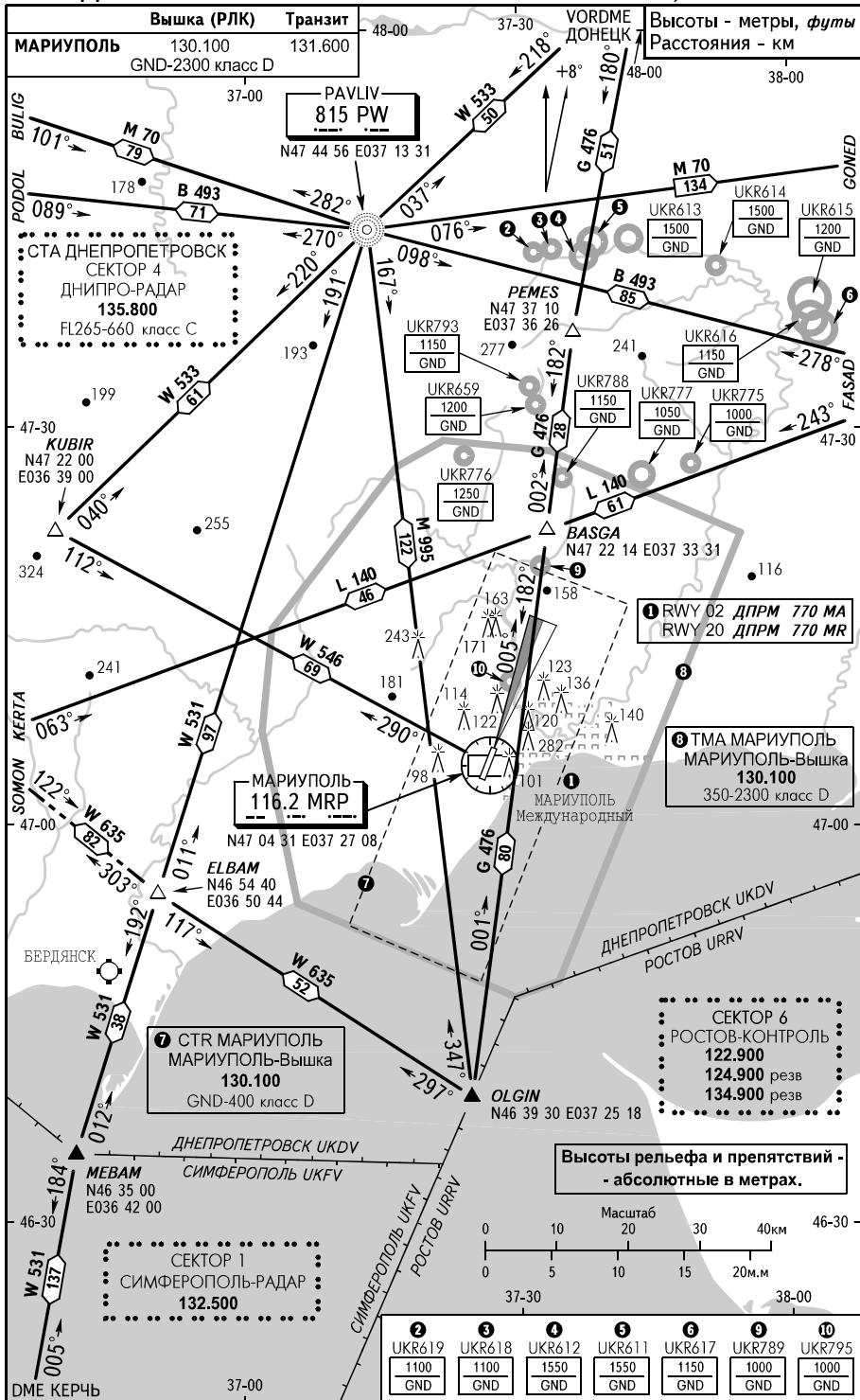


DME LIV	6.0	8.0	10.0	12.0
ALTITUDE	550 (225)	620 (325)	755 (430)	860 (535)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 900 на МПУ 309°, на D5.6 ПРАВЫЙ разворот на МПУ 141°, далее по указанию органа ОВД.
ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ: Набор 900 с МПУ 309°, на D5.6 ПРАВЫЙ разворот МПУ 141° на NDB ВВ, полет в зоне ожидания в течение 5 минут на 900 или выше, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	VORDME		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A		150m	RVR 1500m	VIS 1600m	VIS 2400m	200m	250m	1600m
B	RVR 1700m		VIS 2000m	VIS 2600m	200m	250m	1600m
C	RVR 1800m		VIS 2200m	VIS 2800m	370m	470m	4000m
D	RVR 1900m		VIS 2200m	VIS 3000m	370m	470m	4800m
W km /h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at D3.4 LIV							

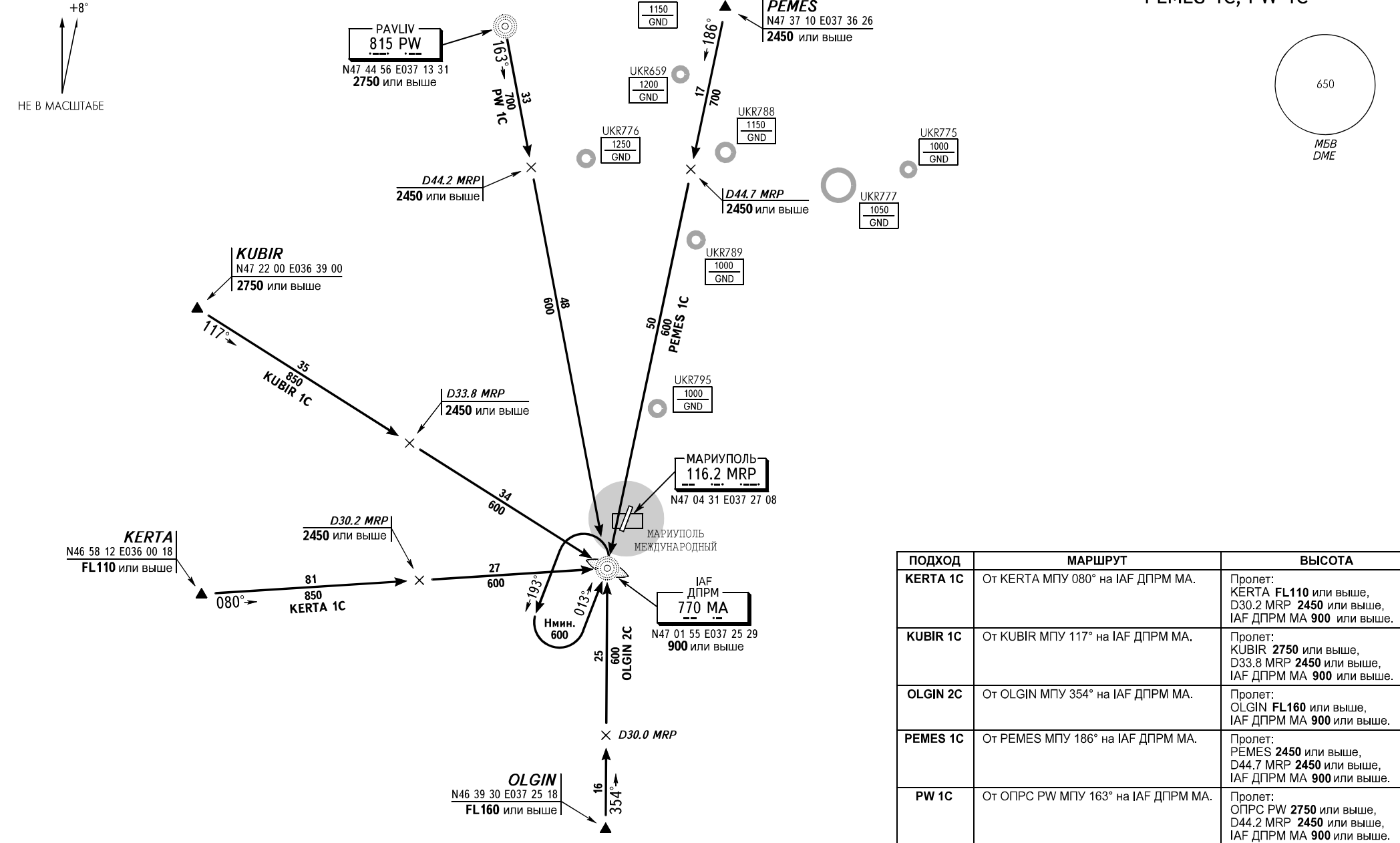


МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: 3050

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

KERTA 1C, KUBIR 1C, OLGIN 2C,
PEMES 1C, PW 1C

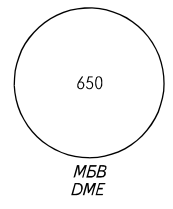
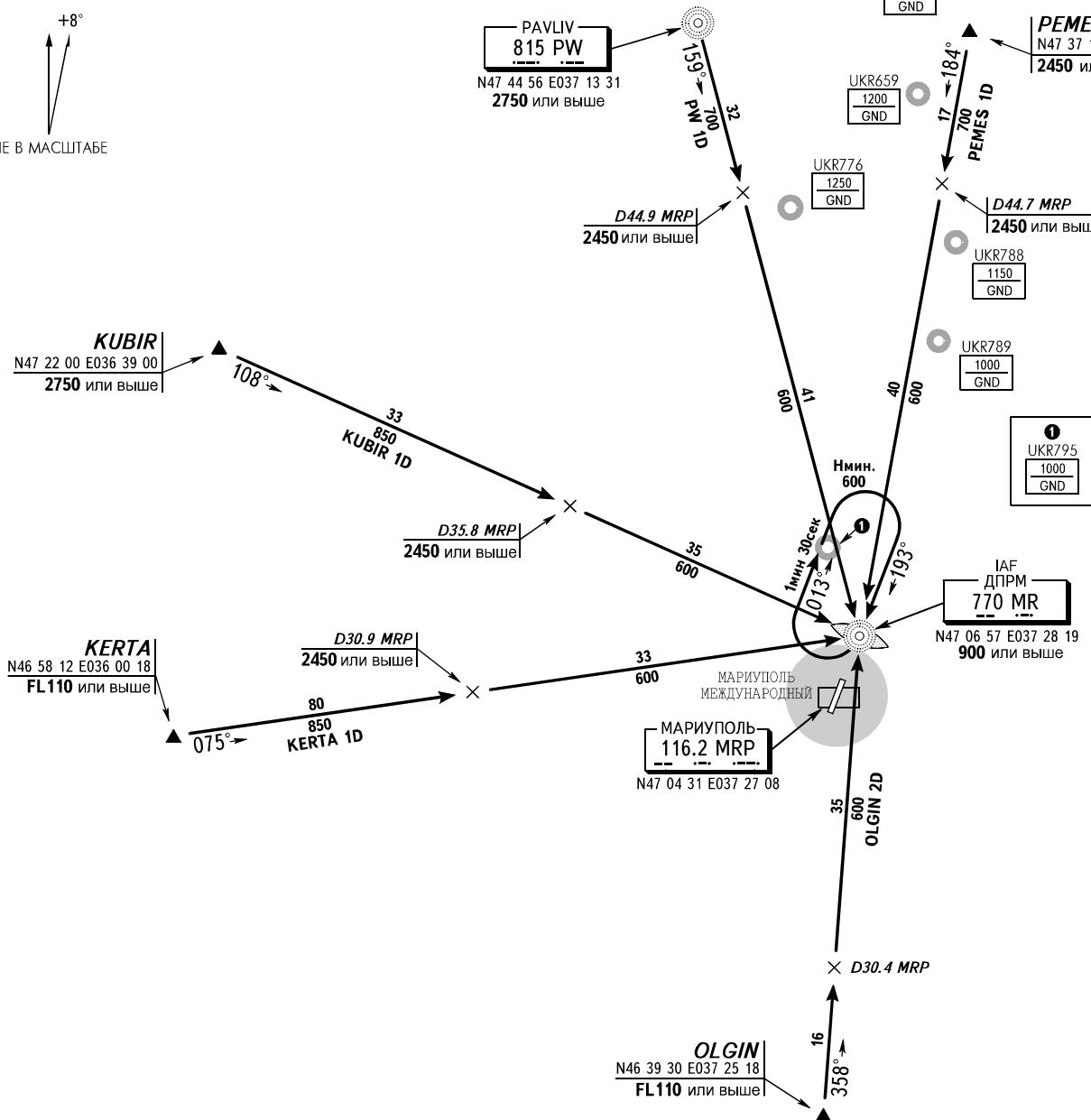
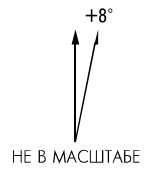


МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) **130.100**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

**KERTA 1D, KUBIR 1D, OLGIN 2D,
PIMES 1D, PW 1D**



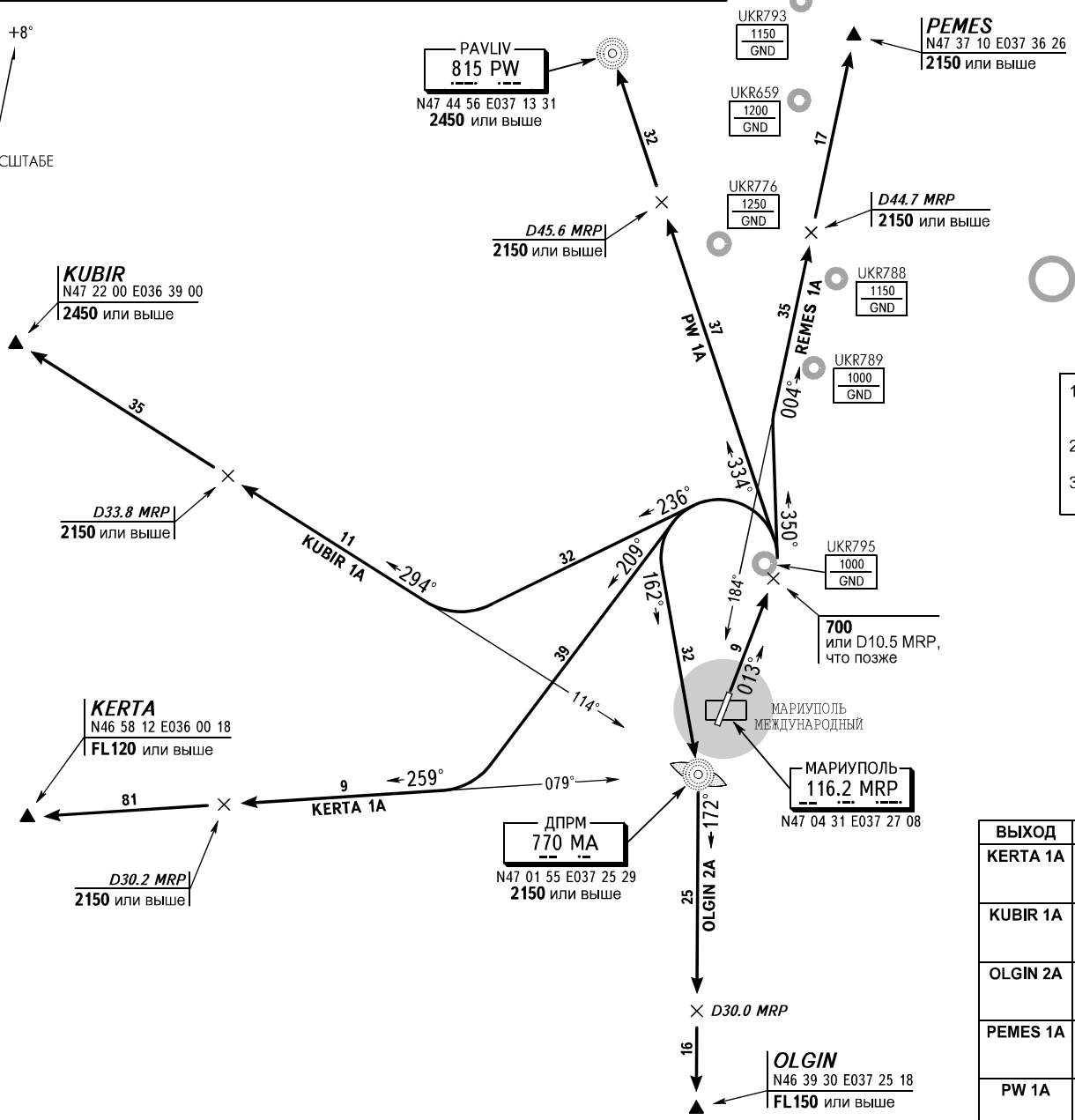
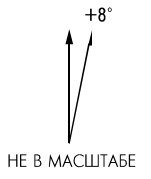
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KERTA 1D	От KERTA МПУ 075° на IAF ДПРМ MR.	Пролет: KERTA FL110 или выше, D30.9 MRP 2450 или выше, IAF ДПРМ MR 900 или выше.
KUBIR 1D	От KUBIR МПУ 108° на IAF ДПРМ MR.	Пролет: KUBIR 2750 или выше, D35.8 MRP 2450 или выше, IAF ДПРМ MR 900 или выше.
OLGIN 2D	От OLGIN МПУ 358° на IAF ДПРМ MR.	Пролет: OLGIN FL160 или выше, IAF ДПРМ MR 900 или выше.
PEMES 1D	От PEMES МПУ 184° на IAF ДПРМ MR.	Пролет: PEMES 2450 или выше, D44.7MRP 2450 или выше, IAF ДПРМ MR 900 или выше.
PW 1D	От ОПРС PW МПУ 159° на IAF ДПРМ MR.	Пролет: ОПРС PW 2750 или выше, D44.9 MRP 2450 или выше, IAF ДПРМ MR 900 или выше.

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: 3050

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

KERTA 1A, KUBIR 1A, OLGIN 2A,
PEMES 1A, PW 1A



1. Для определения осредненной траектории полета по схеме выхода используются статистические данные технических характеристик ВС.
2. Минимальный градиент набора 6.0% для маршрута OLGIN 2A до FL150.
3. Если невозможно следовать процедурам выхода, необходимо сообщить об этом диспетчеру ОВД.

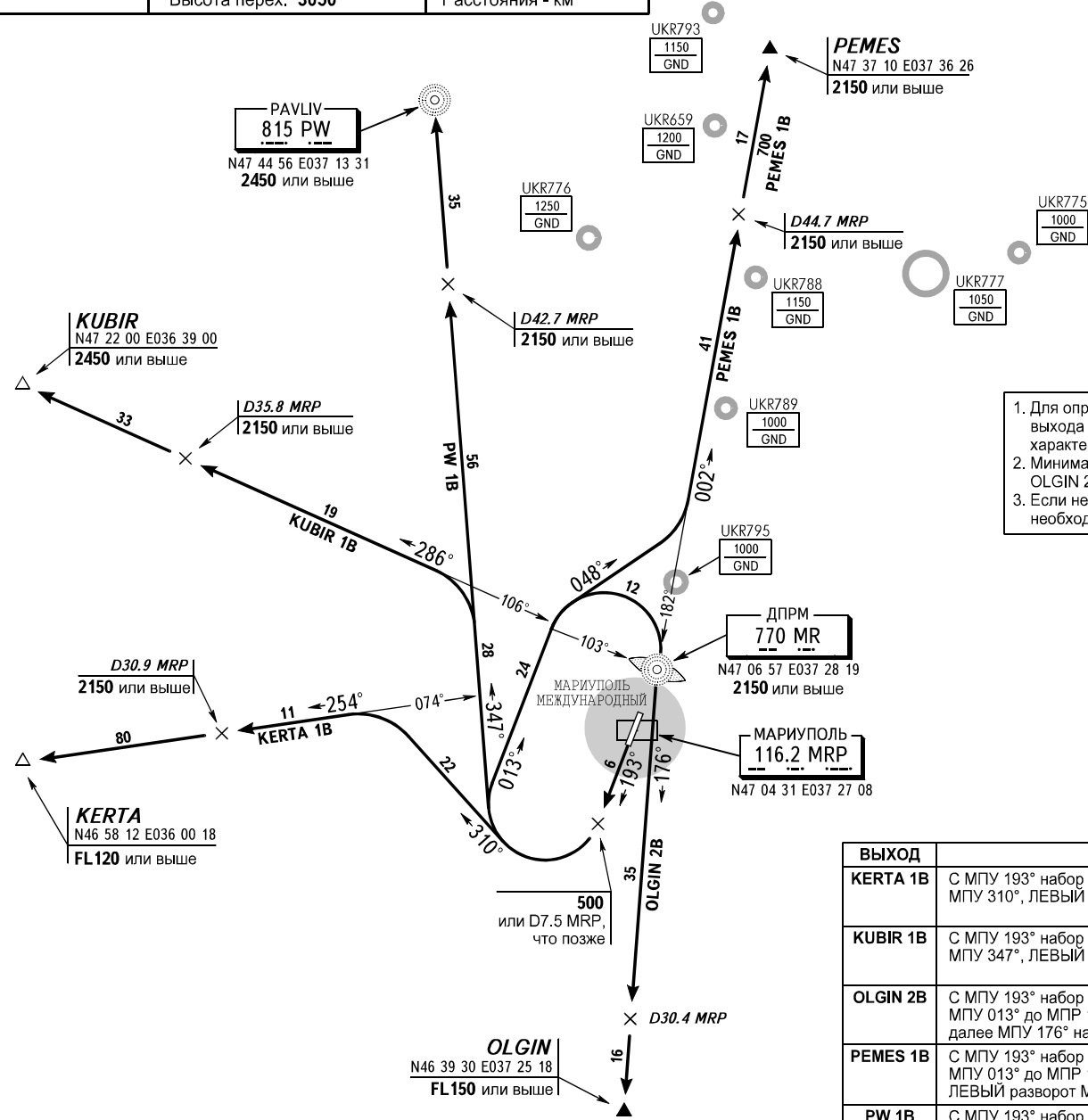
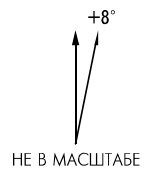
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KERTA 1A	С МПУ 013° набор 700 или D10.5 MRP, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 209°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 259° (МГР 079° МА) на KERTA.	Пролет: D30.2 MRP 2150 или выше, KERTA FL120 или выше.
KUBIR 1A	С МПУ 013° набор 700 или D10.5 MRP, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 236°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 294° (МГР 114° МА) на KUBIR.	Пролет: D33.8 MRP 2150 или выше, KUBIR 2450 или выше.
OLGIN 2A	С МПУ 013° набор 700 или D10.5 MRP, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 162° на ДПРМ МА, ПРАВЫЙ разворот МПУ 172° на OLGIN. (Мин. градиент набора высоты 6.0%)	Пролет: ДПРМ МА 2150 или выше, OLGIN FL150 или выше.
PEMES 1A	С МПУ 013° набор 700 или D10.5 MRP, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 350°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 004° (МГР 184° МА) на PEMES.	Пролет: D44.7 MRP 2150 или выше, PEMES 2150 или выше.
PW 1A	С МПУ 013° набор 700 или D10.5 MRP, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 334° на ОПРС PW.	Пролет: D45.6 MRP 2150 или выше, ОПРС PW 2450 или выше.

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

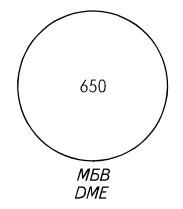
Эшелон перех: по указанию
Высота перех: 3050

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

KERTA 1B, KUBIR 1B, OLGIN 2B,
PEMES 1B, PW 1B



1. Для определения осредненной траектории полета по схеме выхода используются статистические данные технических характеристик ВС.
2. Минимальный градиент набора 5.0% для маршрута OLGIN 2B до FL150.
3. Если невозможно следовать процедурам выхода, необходимо сообщить об этом диспетчеру ОВД.



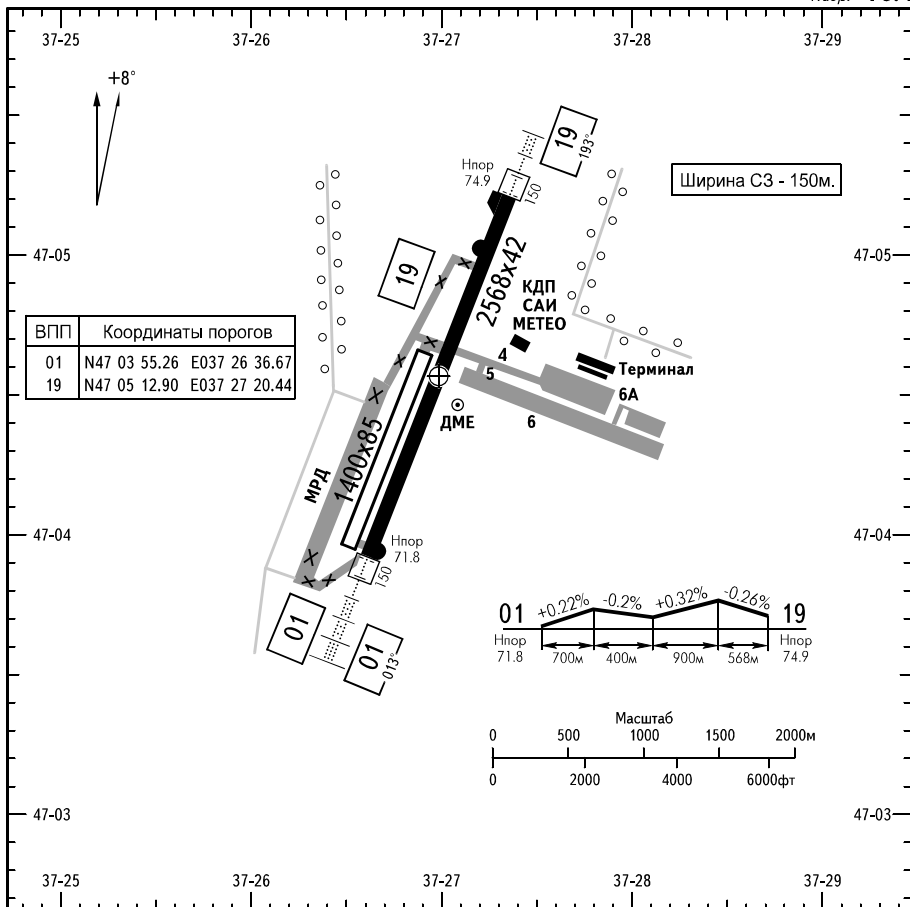
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KERTA 1B	С МПУ 193° набор 500 или D7.5 MRP, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 310°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 254° (МПР 074° MR) на KERTA.	Пролет: D30.9 MRP 2150 или выше, KERTA FL120 или выше.
KUBIR 1B	С МПУ 193° набор 500 или D7.5 MRP, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 347°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 286° (МПР 106° MR) на KUBIR.	Пролет: D35.8 MRP 2150 или выше, KUBIR 2450 или выше.
OLGIN 2B	С МПУ 193° набор 500 или D7.5 MRP, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 013° до МПР 103° MR, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ MR, далее МПУ 176° на OLGIN. (Мин.градиент набора высоты 5.0%)	Пролет: ДПРМ MR 2150 или выше, OLGIN FL150 или выше.
PEMES 1B	С МПУ 193° набор 500 или D7.5 MRP, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 013° до МПР 103° MR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 048°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 002° (МПР 182° MR) на PEMES.	Пролет: D44.7 MRP 2150 или выше, PEMES 2150 или выше.
PW 1B	С МПУ 193° набор 500 или D7.5 MRP, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 347° на ОПРС PW.	Пролет: D42.7 MRP 2150 или выше, ОПРС PW 2450 или выше.

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) **130.100**
 МАРИУПОЛЬ Транзит **131.600**

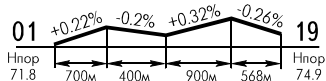
МАРИУПОЛЬ, УКРАИНА

КТА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 N47 04 34 E037 26 59

Назр. **76.4**



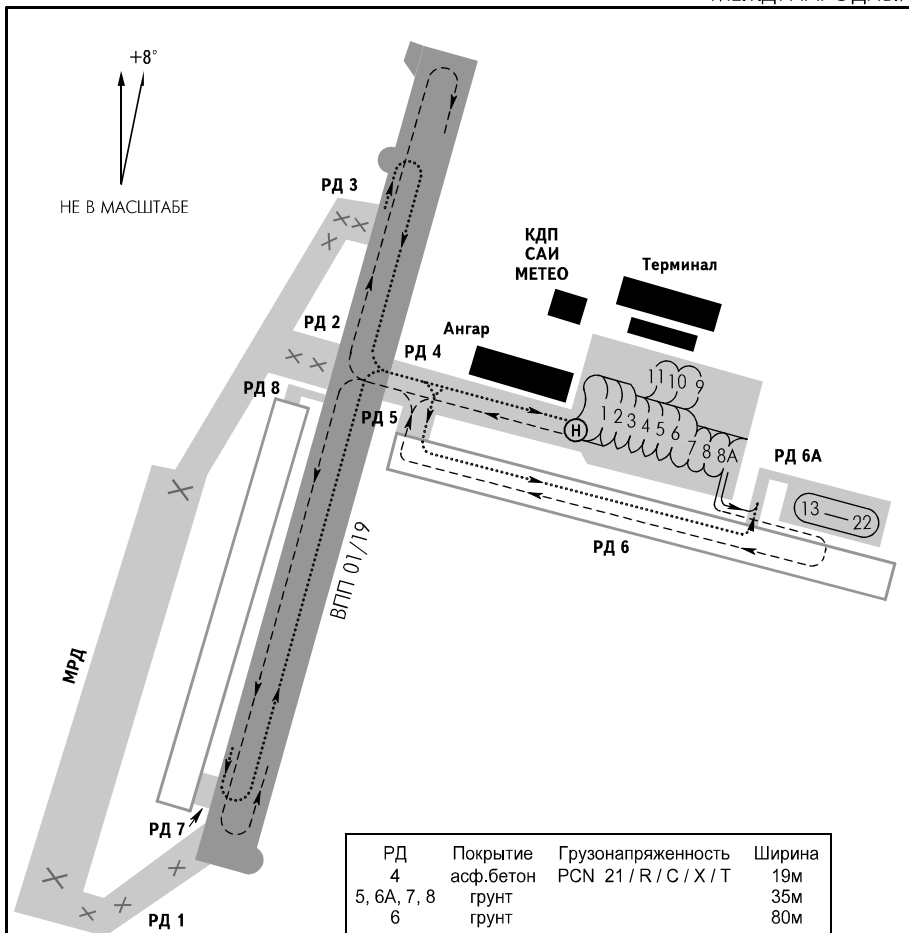
ВПП	Координаты порогов
01	N47 03 55.26 E037 26 36.67
19	N47 05 12.90 E037 27 20.44



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
01	ОВИ-1, огни приближения 720м, РАР-L (3°00')	2478	2628	2478	2478
19	ОВИ-1, огни приближения 450м, РАР-L (3°00')	2533	2683	2533	2533
от РД 4		1583	1733	1583	

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Кат. ВС	ВПП 01/19				
	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости		с огнями ВПП	Без огней ВПП (только днем) Осевая линия ВПП	
	с огнями ВПП	без огней ВПП (днем)		маркирована	немаркирована
A, B	250м	300м	400м	400м	400м
C	300м	400м		500м	700м
D	300м	400м			



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
4	асф.бетон	PCN 21 / R / C / X / T	19м
5, 6А, 7, 8	грунт		35м
6	грунт		80м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1, 2	асф.бетон	PCN 31 / R / C / X / T
3-11	асф.бетон	PCN 28 / R / C / X / T
13-22	грунт	
Н	асф.бетон	PCN 31 / R / C / X / T

МС 1, 2	A-320, DC-8-63, B-737, MD-87, C-130, вертолеты 1, 2 класса
МС 3	A-320, B-727, Ту-134, Як-42, Ми-8 и классом ниже
МС 4-6	Ту-134, Як-42, Ми-8 и классом ниже
МС 7, 8	ВС и вертолеты 3, 4 класса
МС 8А	Вертолеты 3, 4 класса
МС 13-22	Ан-2

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ
Заруливание на МС 3-11 через свободные стоянки выполняется с разрешения диспетчера.

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

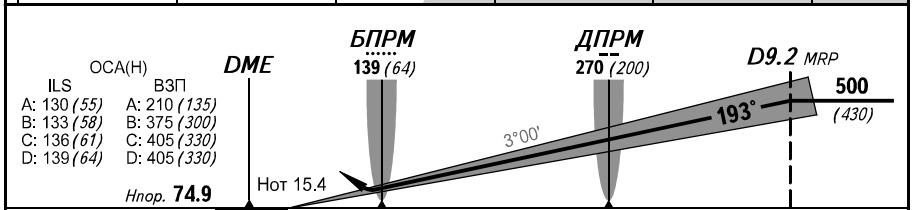
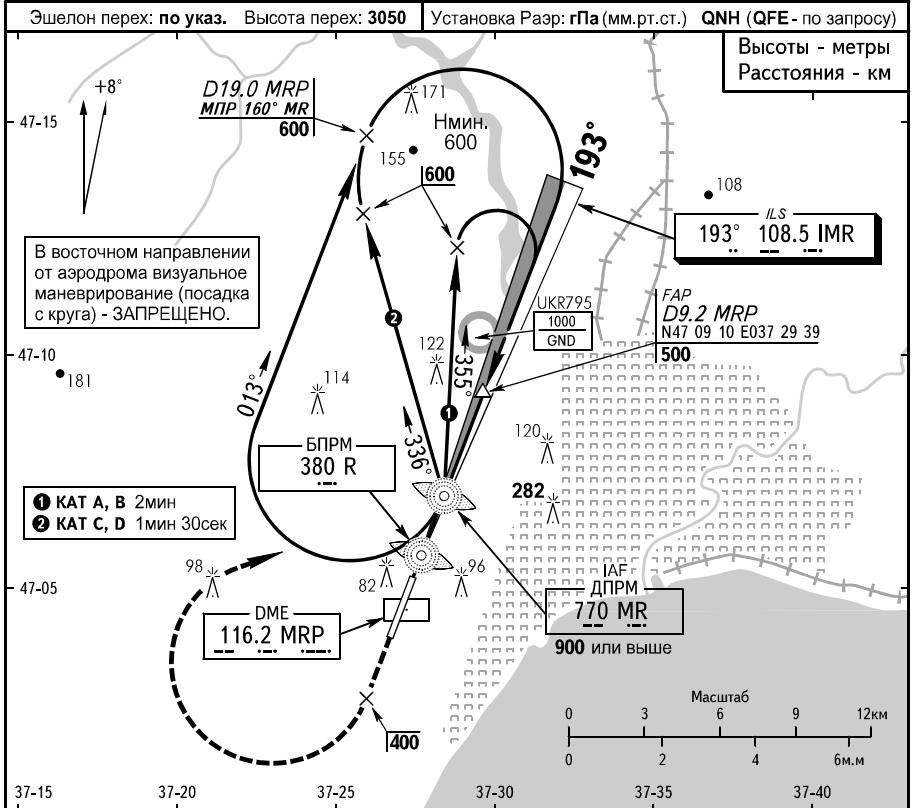
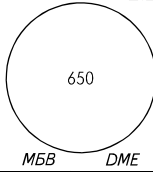
МАРИУПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS RWY 19

КРМ 108.5 IMR

Наэр. 76.4 Нпор. 74.9



уход на второй круг: Набор 400 (330), ПРАВЫЙ разворот с набором 900 (830) на ДПРМ MR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 19				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
	DH	ALS out					
A, B	60m	VIS 800m			300m	350m	2400m
C	65m	VIS 1200m			330m	430m	3600m
D					330m	430m	4400m
W km/h	150	200	250	300	Circling not authorized East of RWY.		
ILS GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4			

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

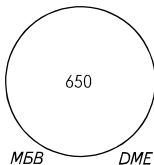
МАРИУПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

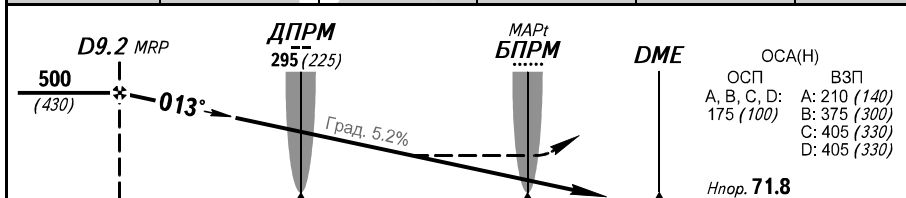
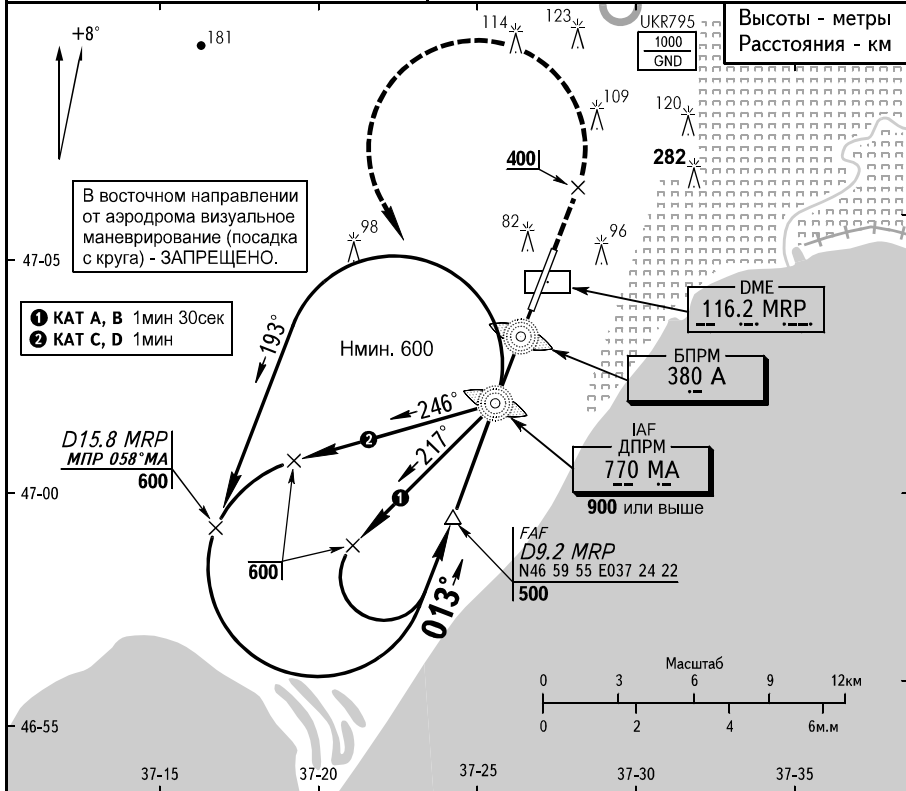
ОСП RWY 01

ДПРМ 770 МА

Наэр. 76.4 Нпор. 71.8



Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разэр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



уход на второй круг: Набор 400 (330), ЛЕВЫЙ разворот с набором 900 (830) на ДПРМ МА, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 01				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS
A, B				ALS out	300m	350m	2400m
C	100m	VIS 1600m			330m	430m	3600m
D				VIS 2000m	330m	430m	4400m
W km / h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		

Circling not authorized East of RWY.

МАРИУПОЛЬ Вышка (РЛК) 130.100

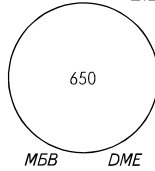
МАРИУПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП RWY 19

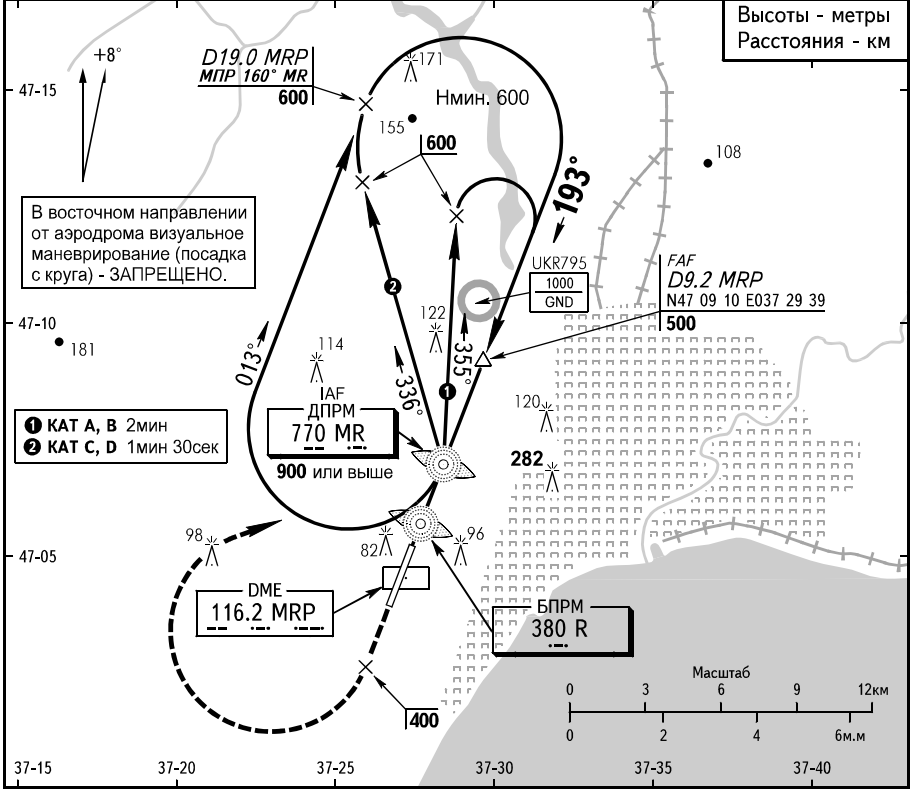
ДПРМ 770 MR

Наэр. 76.4 Нпор. 74.9



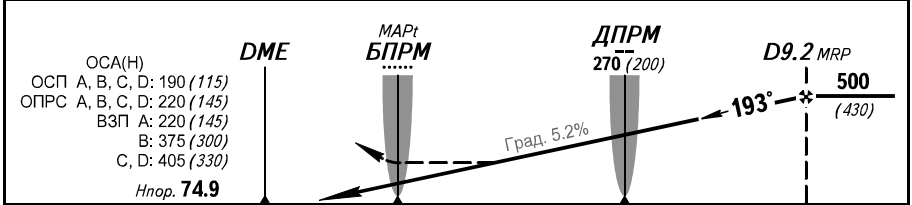
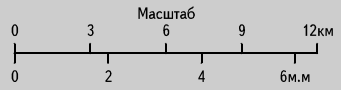
Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)

Высоты - метры
Расстояния - км



В восточном направлении от аэродрома визуальное маневрирование (посадка с круга) - ЗАПРЕЩЕНО.

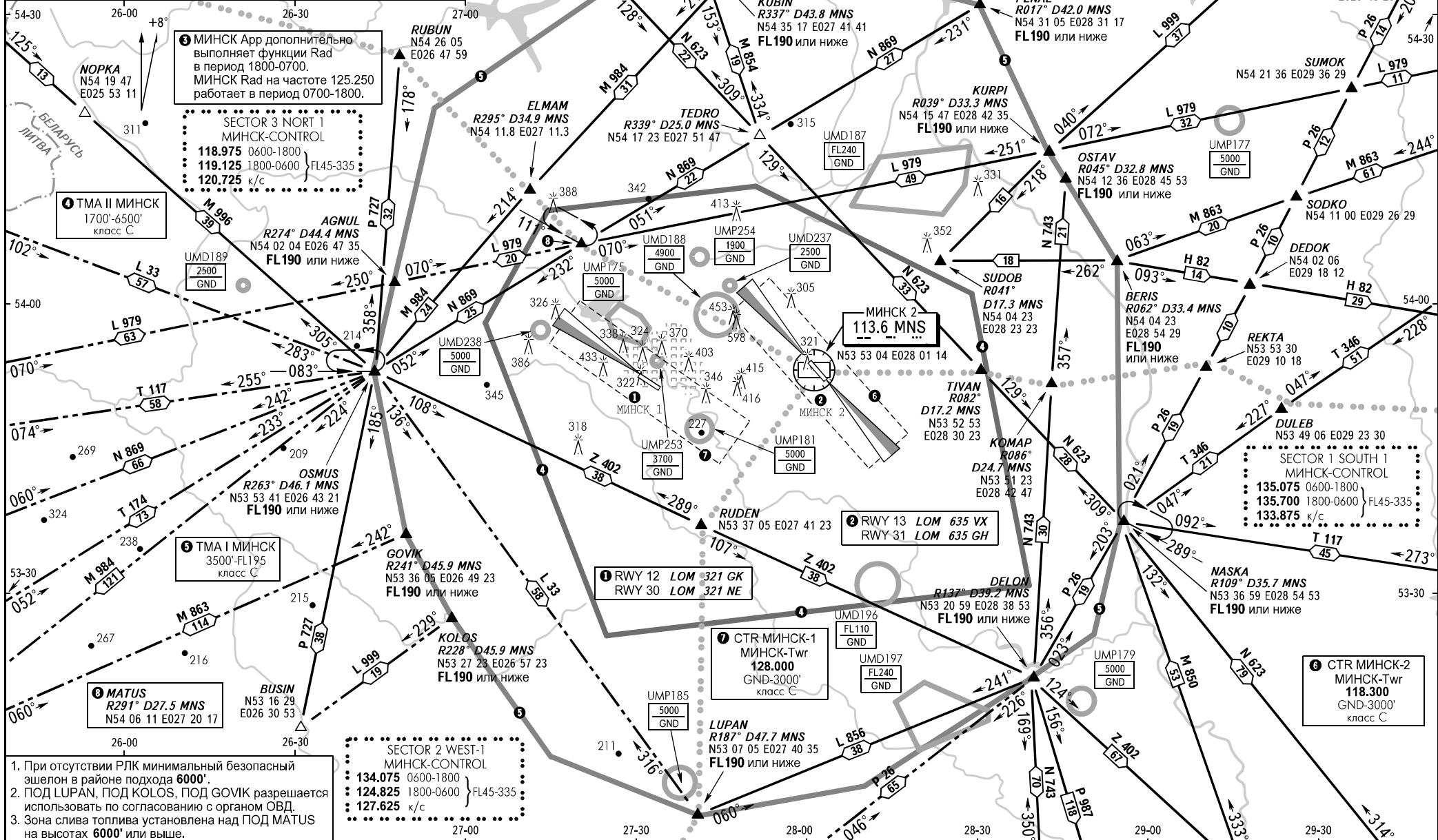
- 1 КАТ А, В 2мин
- 2 КАТ С, D 1мин 30сек



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 400 (330), ПРАВЫЙ разворот с набором 900 (830) на ДПРМ MR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 19					CIRCLE-TO-LAND			
	2 NDB			NDB R		MDH	CEIL	VIS	
A, B	MDH	ALS out	MDH	ALS out	300m	350m	2400m		
C	115m	VIS 1600m	VIS 2000m	145m	VIS 1600m	VIS 2400m	330m	430m	3600m
D					VIS 1600m	VIS 2800m	330m	430m	4400m
W km/h		150	200	250	300	Circling not authorized East of RWY.			
Descent grad		5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4			

ATIS	Approach	Radar	Tower	Meteo
МИНСК 1	125.900	125.250	128.000	118.400 рус 126.675
МИНСК 2	135.850 рус 128.850 анг		118.300	135.775 анг



Высоты - футов	Расстояния - м.мили
29-30	NELOK N54 34 06 E029 48 29
29-30	SUMOK N54 21 36 E029 36 29
29-30	SODKO N54 11 00 E029 26 29
29-30	DEDOK N54 02 06 E029 18 12
29-30	REKTA N53 53 30 E029 10 18
29-30	DULEB N53 49 06 E029 23 30
29-30	NASKA R109° D35.7 MNS N53 36 59 E028 54 53 FL190 или ниже

МИНСК App дополнительно выполняет функции Rad в период 1800-0700. МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.

SECTOR 3 NORTH 1 МИНСК-CONTROL
118.975 0600-1800
119.125 1800-0600 } FL45-335
120.725 к/с

ТМА II МИНСК 1700'-6500' класс C

AGNUL R274° D44.4 MNS N54 02 04 E026 47 35 FL190 или ниже

ТМА I МИНСК 3500'-FL195 класс C

OSMUS R263° D46.1 MNS N53 53 41 E026 43 21 FL190 или ниже

МАТУС R291° D27.5 MNS N54 06 11 E027 20 17

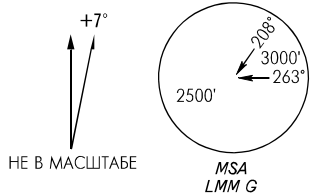
1. При отсутствии РЛК минимальный безопасный эшелон в районе подхода 6000'.
2. ПОД LUPAN, ПОД KOLOS, ПОД GOVIK разрешается использовать по согласованию с органом ОВД.
3. Зона слива топлива установлена над ПОД МАТУС на высотах 6000' или выше.

SECTOR 2 WEST-1 МИНСК-CONTROL
134.075 0600-1800
124.825 1800-0600 } FL45-335
127.625 к/с

МИНСК App ① 125.900
 МИНСК Rad ② 125.250

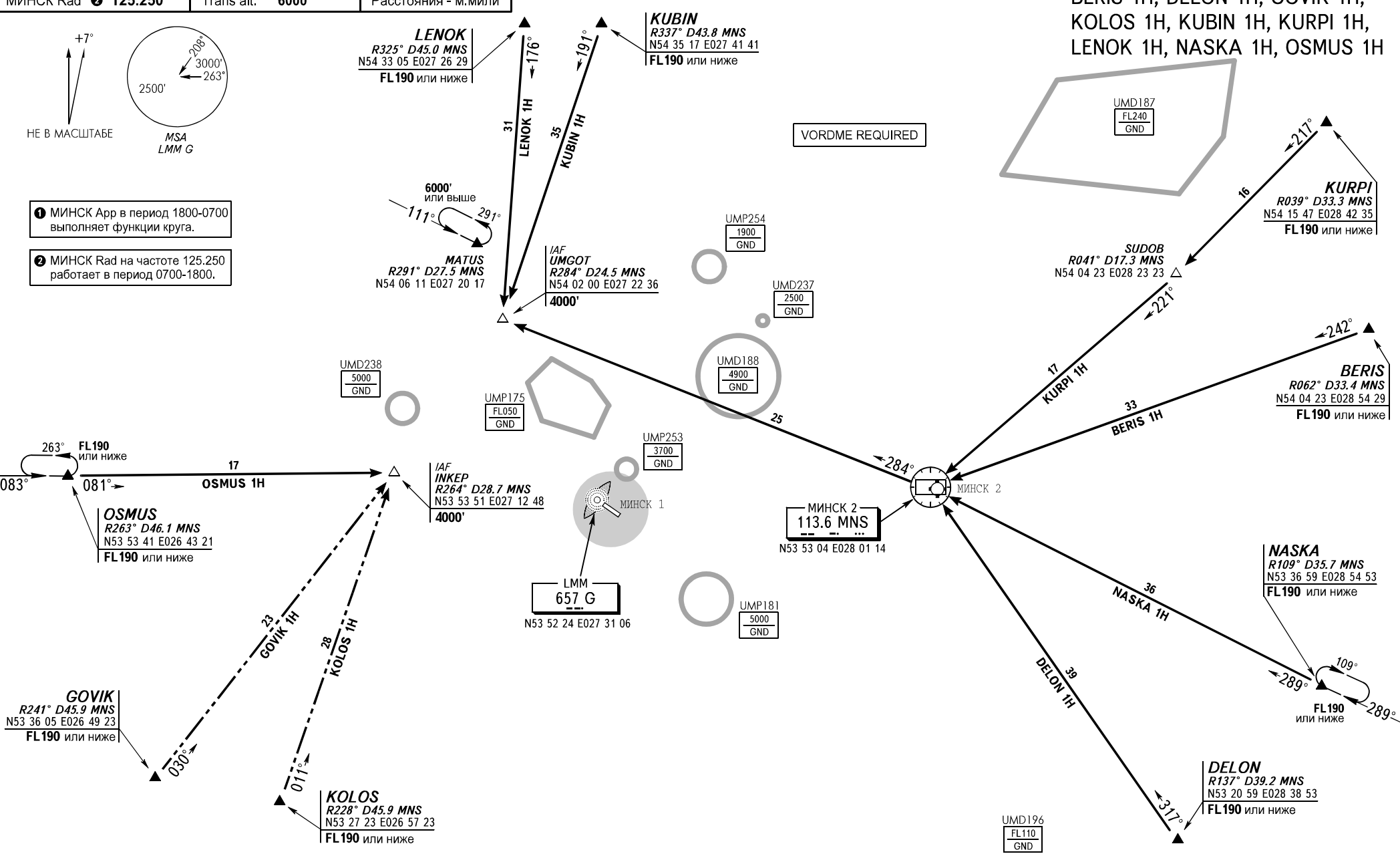
Trans level: **By ATC**
 Trans alt: **6000'**

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили



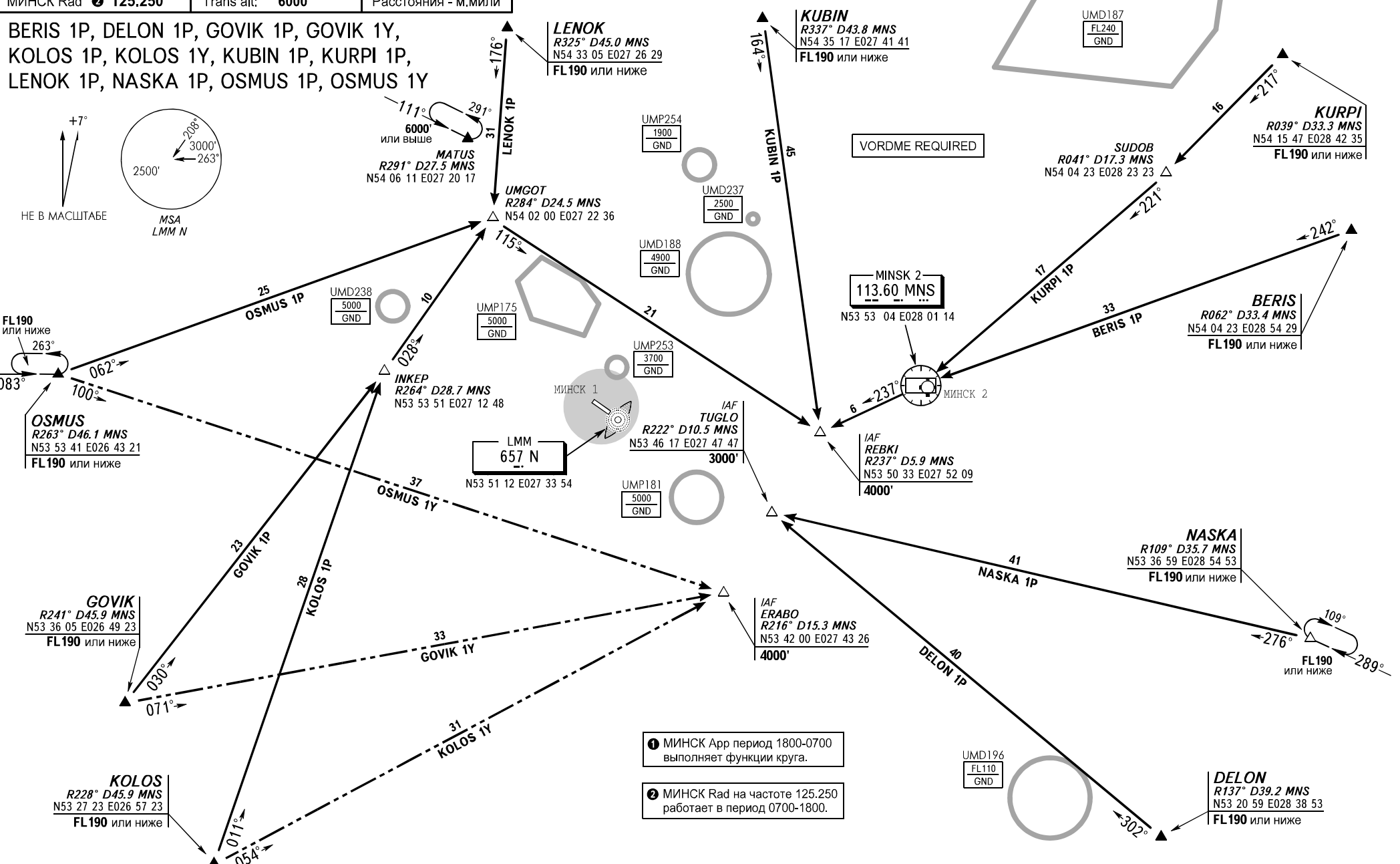
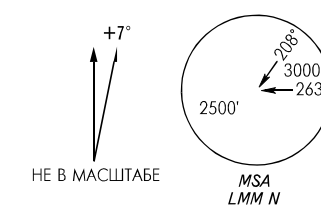
- ① МИНСК App в период 1800-0700 выполняет функции круга.
- ② МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.

BERIS 1H, DELON 1H, GOVIK 1H,
 KOLOS 1H, KUBIN 1H, KURPI 1H,
 LENOK 1H, NASKA 1H, OSMUS 1H



МИНСК App ① 125.900
 МИНСК Rad ② 125.250
 Trans level: By ATC
 Trans alt: 6000'
 Высоты - футы
 Расстояния - м.мили

BERIS 1P, DELON 1P, GOVIK 1P, GOVIK 1Y,
 KOLOS 1P, KOLOS 1Y, KUBIN 1P, KURPI 1P,
 LENOK 1P, NASKA 1P, OSMUS 1P, OSMUS 1Y



- ① МИНСК App период 1800-0700 выполняет функции круга.
- ② МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.

ПРОЦЕДУРЫ ПОДХОДА

RWY 12

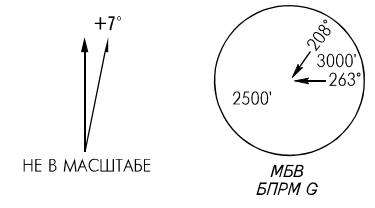
STAR	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1H	От BERIS R062° MNS на VORDME MNS с выходом на R284° MNS на UMGOT (IAF).	BERIS FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
DELON 1H	От DELON R137° MNS на VORDME MNS с выходом на R284° MNS на UMGOT (IAF).	DELON FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
GOVIK 1H	От GOVIK МПУ 030° на INKEP (IAF).	GOVIK FL190 или ниже, INKEP (IAF) 4000'.
KOLOS 1H	От KOLOS МП У011° на INKEP (IAF).	KOLOS FL190 или ниже, INKEP (IAF) 4000'.
KUBIN 1H	От KUBIN МПУ 191° на UMGOT (IAF).	KUBIN FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
KURPI 1H	От KURPI на МПУ 217° на SUDOB, R041° MNS на VORDME MNS с выходом на R284° MNS на UMGOT (IAF).	KURPI FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
LENOK 1H	От LENOK на МПУ 176° на UMGOT (IAF).	LENOK FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
NASKA 1H	От NASKA R109° MNS на VORDME MNS с выходом на R284° MNS на UMGOT (IAF).	NASKA FL190 или ниже, UMGOT (IAF) 4000'.
OSMUS 1H	От OSMUS МПУ 081° на INKEP (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, INKEP (IAF) 4000'.

RWY 30

STAR	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1P	От BERIS R062° MNS на VORDME MNS с выходом на R237° MNS на REBKI (IAF).	BERIS FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
DELON 1P	От DELON МПУ 302° на TUGLO (IAF).	DELON FL190 или ниже, TUGLO (IAF) 3000'.
GOVIK 1P	От GOVIK МПУ 030° на INKEP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 028° на UMGOT, ПРАВЫЙ разворот МПУ 115° на REBKI (IAF).	GOVIK FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
GOVIK 1Y	От GOVIK МПУ 071° на ERABO (IAF).	GOVIK FL190 или ниже, ERABO (IAF) 4000'.
KOLOS 1P	От KOLOS МПУ 011° на INKEP, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 028° на UMGOT, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 115° на REBKI (IAF).	KOLOS FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
KOLOS 1Y	От KOLOS МПУ 054° на ERABO (IAF).	KOLOS FL190 или ниже, ERABO (IAF) 4000'.
KUBIN 1P	От KUBIN МПУ 164° на REBKI (IAF).	KUBIN FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
KURPI 1P	От KURPI на МПУ 217° на SUDOB, R041° MNS на VORDME MNS с выходом на R237° MNS на REBKI (IAF).	KURPI FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
LENOK 1P	От LENOK на МПУ 176° на UMGOT ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 115° на REBKI (IAF).	LENOK FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
NASKA 1P	От NASKA МПУ 276° на TUGLO (IAF).	NASKA FL190 или ниже, TUGLO (IAF) 3000'.
OSMUS 1P	От OSMUS МПУ 062° на UMGOT, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 115° на REBKI (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, REBKI (IAF) 4000'.
OSMUS 1Y	От OSMUS МПУ 100° на ERABO (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, ERABO (IAF) 4000'.

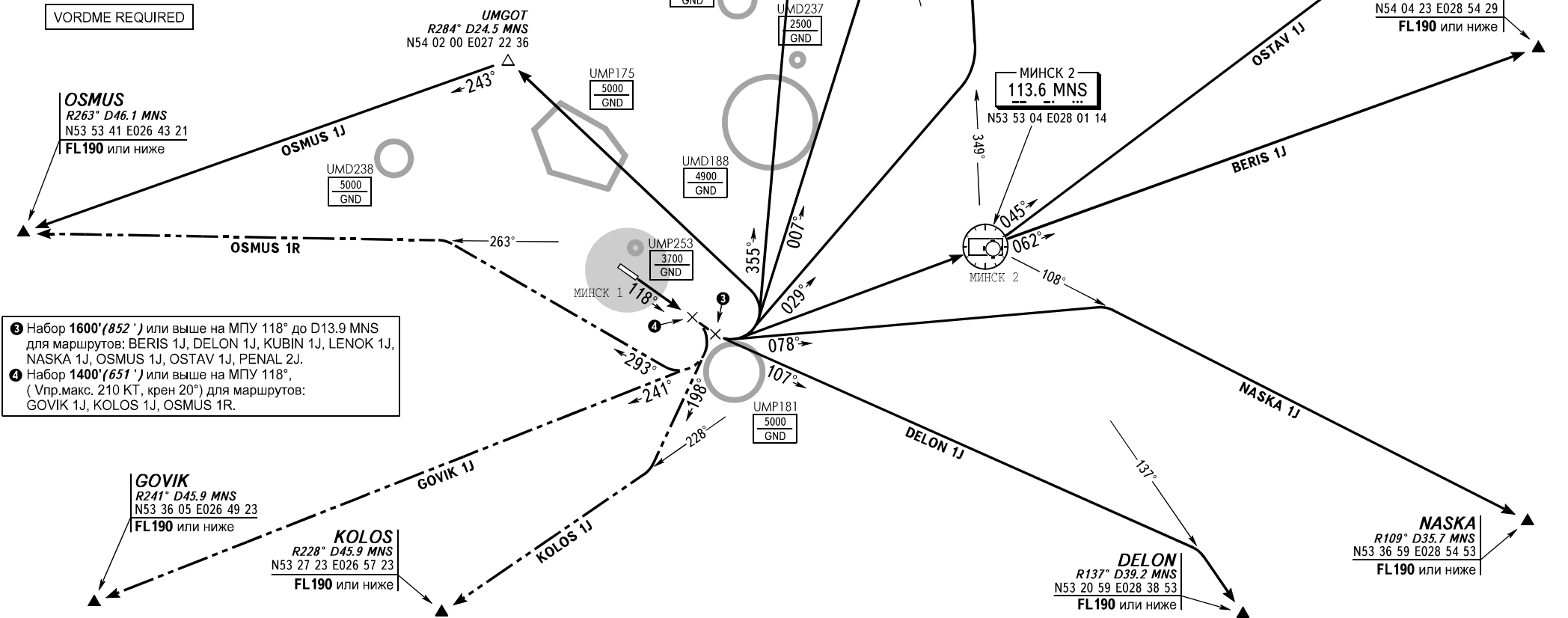
МИНСК Rad ① 125.250	Trans level: By ATC	Высоты - футы
МИНСК App ② 125.900	Trans alt: 6000'	Расстояния - м.мили

BERIS 1J, DELON 1J, GOVIK 1J,
KOLOS 1J, KUBIN 1J, LENOK 1J,
NASKA 1J, OSMUS 1J, OSMUS 1R,
OSTAV 1J, PENAL 2J



① МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.
② МИНСК App в период 1800-0700 выполняет функции круга.

VORDME REQUIRED



③ Набор 1600' (852') или выше на МПУ 118° до D13.9 MNS для маршрутов: BERIS 1J, DELON 1J, KUBIN 1J, LENOK 1J, NASKA 1J, OSMUS 1J, OSTAV 1J, PENAL 2J.
④ Набор 1400' (651') или выше на МПУ 118°, (Vпр. макс. 210 КТ, крен 20°) для маршрутов: GOVIK 1J, KOLOS 1J, OSMUS 1R.

МИНСК Rad ① 125.250	Trans level: By ATC	Высоты - футы
МИНСК App ② 125.900	Trans alt: 6000'	Расстояния - м.мили

BERIS 1F, DELON 1F, DELON 1S,
GOVIK 1F, KOLOS 1F, KUBIN 1F,
LENOK 1F, NASKA 1F, OSMUS 1F,
OSTAV 1F, PENAL 1F

LENOK
R325° D45.0 MNS
N54 33 05 E027 26 29
FL190 или ниже

KUBIN
R337° D43.8 MNS
N54 35 17 E027 41 41
FL190 или ниже

PENAL
R017° D42.0 MNS
N54 31 05 E028 31 17
FL190 или ниже

OSTAV
R045° D32.8 MNS
N54 12 36 E028 45 53
FL190 или ниже

LIRNI
R349° D17.0 MNS
N54 09 59 E027 59 53

BERIS
R062° D33.4 MNS
N54 04 23 E028 54 29
FL190 или ниже

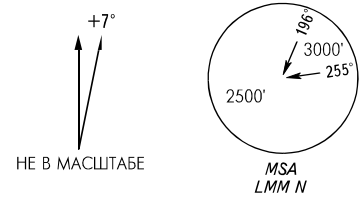
OSMUS
R263° D46.1 MNS
N53 53 41 E026 43 21
FL190 или ниже

GOVIK
R241° D45.9 MNS
N53 36 05 E026 49 23
FL190 или ниже

KOLOS
R228° D45.9 MNS
N53 27 23 E026 57 23
FL190 или ниже

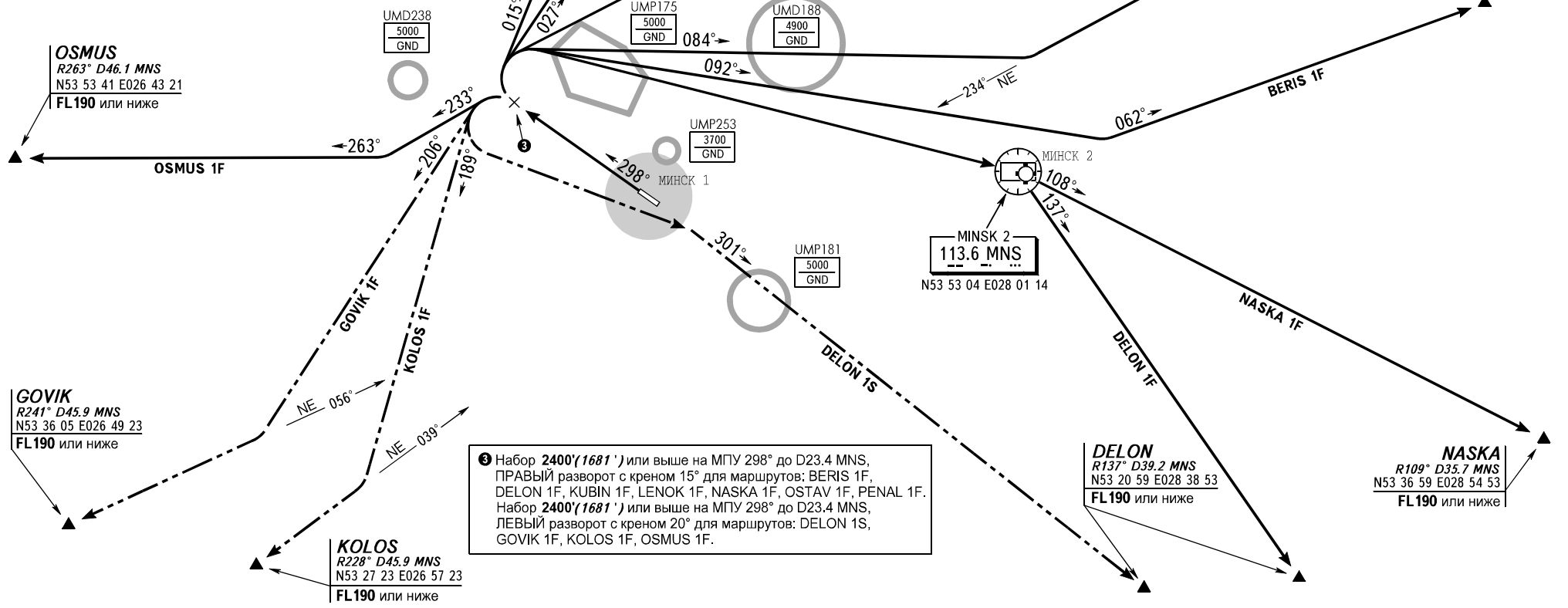
DELON
R137° D39.2 MNS
N53 20 59 E028 38 53
FL190 или ниже

NASKA
R109° D35.7 MNS
N53 36 59 E028 54 53
FL190 или ниже



- ① МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.
- ② МИНСК App в период 1800-0700 выполняет функции круга.

VORDME REQUIRED



③ Набор 2400'(1681') или выше на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот с креном 15° для маршрутов: BERIS 1F, DELON 1F, KUBIN 1F, LENOK 1F, NASKA 1F, OSTAV 1F, PENAL 1F. Набор 2400'(1681') или выше на МПУ 298° до D23.4 MNS, ЛЕВЫЙ разворот с креном 20° для маршрутов: DELON 1S, GOVIK 1F, KOLOS 1F, OSMUS 1F.

SID

UMMM

17 окт 13

B-3

RWY:12

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК I

DEPARTURE ROUTES

RWY 12

SID	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на VORDME MNS, R062° MNS на BERIS.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, BERIS FL190 или ниже.
DELON 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 107° с выходом на R137° MNS на DELON.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, DELON FL190 или ниже.
GOVIK 1J	Набор на МПУ 118° 1400'(651') или выше, ПРАВЫЙ разворот (Vпр.макс. 210 КТ, крен 20°) с выходом на R241° MNS на GOVIK.	GOVIK FL190 или ниже.
KOLOS 1J	Набор на МПУ 118° 1400'(651') или выше, ПРАВЫЙ разворот (Vпр.макс. 210 КТ, крен 20°) с выходом на R228° MNS на KOLOS.	KOLOS FL190 или ниже.
KUBIN 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 15°) МПУ 007° с выходом на R337° MNS на KUBIN.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, KUBIN FL190 или ниже.
LENOK 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 15°) МПУ 335° с выходом на R325° MNS на LENOK.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, LENOK FL190 или ниже.
NASKA 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 078° с выходом на R108° MNS на NASKA.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, NASKA FL190 или ниже.
OSMUS 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 15°) на UMGOT, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 243° на OSMUS.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, OSMUS FL190 или ниже.
OSMUS 1R	Набор на МПУ 118° 1400'(651') или выше, ПРАВЫЙ разворот (Vпр.макс. 210 КТ, крен 20°) на МПУ 293° с выходом на R263° MNS на OSMUS.	OSMUS FL190 или ниже.
OSTAV 1J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на VORDME MNS, R045° MNS на OSTAV.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, OSTAV FL190 или ниже.
PENAL 2J	Набор на МПУ 118° до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 029° с выходом на R349° MNS на LIRNI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 047° с выходом на R017° MNS на PENAL.	D13.9 MNS 1600'(852') или выше, PENAL FL190 или ниже.

SID

UMMM

17 окт 13

B-4

RWY:30

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК I

DEPARTURE ROUTES

RWY 30

SID	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 092° с выходом на R062° MNS на BERIS.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, BERIS FL190 или ниже.
DELON 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот (крен 15°) на VORDVE MNS с выходом на R137° MNS на DELON.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, DELON FL190 или ниже.
DELON 1S	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 20°) на ДПРМ NE с выходом на МПР 301° NE на DELON.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, DELON FL190 или ниже.
GOVIK 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 20°) МПУ 206° с выходом на МПР 056° ДПРМ NE на GOVIK.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, GOVIK FL190 или ниже.
KOLOS 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 20°) МПУ 189° с выходом на МПР 039° ДПРМ NE на KOLOS.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, KOLOS FL190 или ниже.
KUBIN 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 027° с выходом на МПР 177° ДПРМ NE на KUBIN.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, KUBIN FL190 или ниже.
LENOK 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот (крен 15°) МПУ 015° с выходом на МПР 165° ДПРМ NE на LENOK.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, LENOK FL190 или ниже.
NASKA 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот (крен 15°) на VORDME MNS с выходом на R108° MNS на NASKA.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, NASKA FL190 или ниже.
OSMUS 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ЛЕВЫЙ разворот (крен 20°) МПУ 233° с выходом на R263° MNS на OSMUS.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, OSMUS FL190 или ниже.
OSTAV 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот (крен 15°) МПУ 084° с выходом на МПР 234° ДПРМ NE на OSTAV.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, OSTAV FL190 или ниже.
PENAL 1F	Набор на МПУ 298° до D23.4 MNS, ПРАВЫЙ разворот (крен 15°) на LIRNI, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 047° с выходом на R017° MNS на PENAL.	D23.4 MNS 2400' (1681') или выше, PENAL FL190 или ниже.

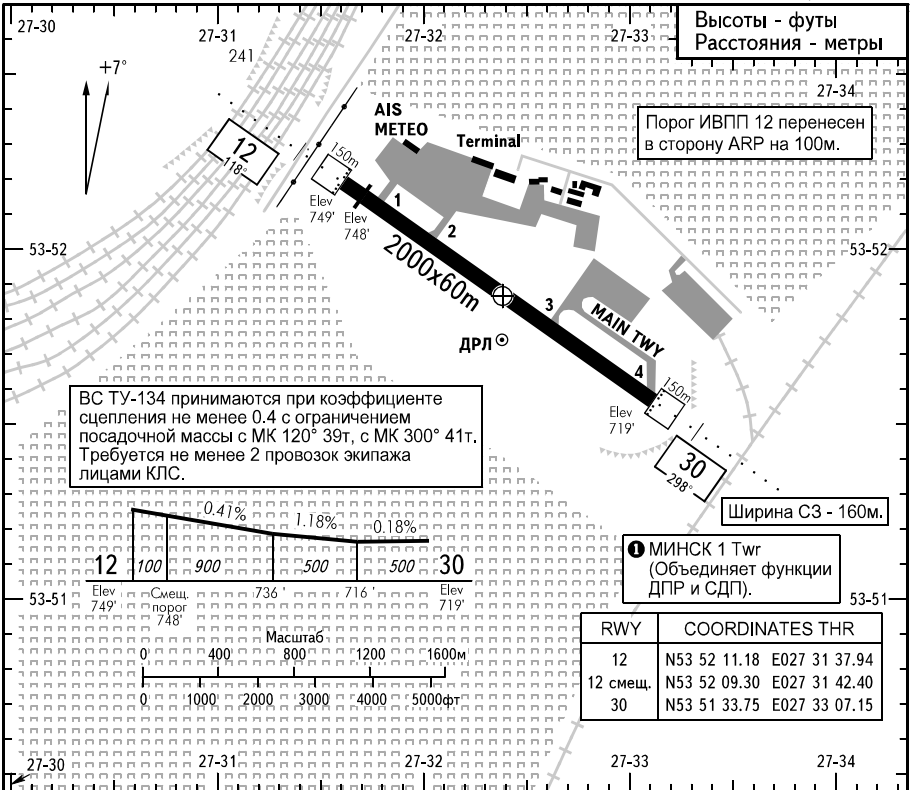
МИНСК 1 Meteo **118.400** рус
135.775 англ
 МИНСК 1 Twr **128.000**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

ARP:
 N53 51 52 E027 32 23

МИНСК 1

Apt elev **749'**



ВС ТУ-134 принимаются при коэффициенте сцепления не менее 0.4 с ограничением посадочной массы с МК 120° 39т, с МК 300° 41т. Требуется не менее 2 провозок экипажа лицами КЛС.

Порог ИВПП 12 перенесен в сторону ARP на 100м.

Ширина СЗ - 160м.

① МИНСК 1 Twr
 (Объединяет функции ДПР и СДП).

RWY	COORDINATES THR
12	N53 52 11.18 E027 31 37.94
12 смещ.	N53 52 09.30 E027 31 42.40
30	N53 51 33.75 E027 33 07.15

RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
12	RL (50m) ALS RVR	2000m	2150m	2000m	1900m
30	RL (50m) ALS RVR	2000m	2150m	2000m	2000m

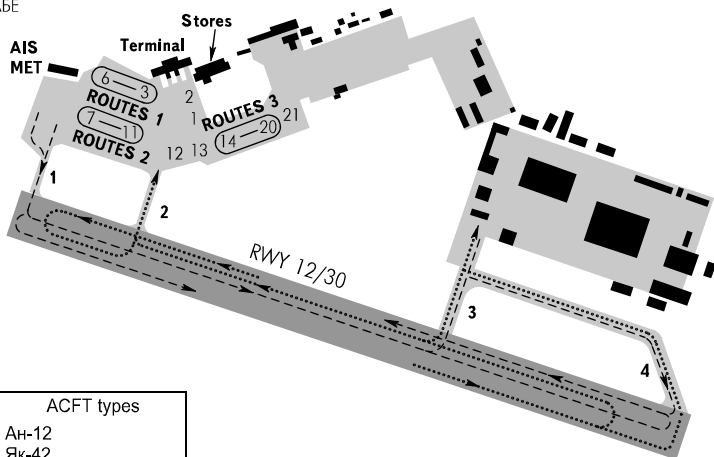
TAKE-OFF MINIMA					
RWY 12/30					
ACFT CAT	LVP in operation		RL	RCLM	NIL
	RL+RCLM	RCLM (DAY only)				day	day
A, B	250m	300m	400m	400m	500m
C	300m	400m			
D					



HE B MАСШТАБЕ

ПРИМЕЧАНИЯ:
 Когда ВС установлено на МС, его крайние точки должны находиться на удалении не менее чем 2м от границ стоянки.

КООРДИНАТЫ WGS - 84



STANDS	ACFT types
1, 7	Ан-12
1, 2, 7, 8	Як-42
1-11	Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Як-40, L-410
12, 14-20	Ка-26
13, 21	Ан-2

ROUTES	STRENGTH
1	PCN 35 / F / D / X / T
2	PCN 35 / F / D / X / T
3	AUW 5.7 tons / 0.5 МPa

STANDS	SURFASE	STRENGTH
1, 2	asphalt-concrete	PCN 20 / R / B / X / T
3-11	asphalt-concrete	PCN 35 / F / D / X / T
12-21	asphalt-concrete	PCN 10 / R / B / X / T

TWY	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
1	asphalt-concrete	PCN 19 / F / D / X / T	20m
2	asphalt-concrete	PCN 22 / R / B / X / T	25m
3	asphalt-concrete	PCN 9 / R / B / X / T	20m
4	asphalt-concrete	PCN 13 / F / D / X / T	21.5m

STANDS	COORDINATES		
1	N53 52 12.59	E027 32 04.66	
2	N53 52 13.95	E027 32 04.45	
3	N53 52 15.16	E027 32 02.92	
4	N53 52 15.73	E027 32 01.32	
5	N53 52 16.45	E027 31 59.58	
6	N53 52 17.12	E027 31 57.96	
7	N53 52 14.12	E027 31 54.56	
8	N53 52 13.42	E027 31 56.22	
9	N53 52 12.72	E027 31 57.88	
10	N53 52 12.03	E027 31 59.55	
11	N53 52 11.32	E027 32 01.19	

1. Руление ВС по а/д осуществляется по указанию диспетчера ОВД и дежурных по перрону
2. Руление ВС следующих типов: Як-42, Ту-134, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Як-40 разрешается по маршрутам 1, 2. Руление других типов ВС по указанным маршрутам разрешено, когда размах крыла (у вертолетов - диаметр основного несущего винта) не превышает: для маршрута 1 - 36м, для маршрута 2 - 38м, для маршрута 3 - 28м. Движение ВС по маршруту 3 должно осуществляться буксировкой.
3. Руление ВС типа Ан-12 разрешено по маршруту 2.
4. Заруливание ВС типа Як-42 на стоянку 2 должно выполняться, когда стоянка 1 свободна.
5. ВС должны устанавливаться на стоянки 14-21 буксировкой, на стоянки 13, 21 - буксировкой путем толкания (хвостом вперед). Заруливание на эти стоянки на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.
6. Постановка на стоянки 1, 2, 7-11 возможна двумя вышеуказанными способами (п.5).
7. Стоянка 12 для вертолетов Ка-26 используется для запуска двигателей и дальнейшего движения к ВПП и от ВПП после посадки, когда скорость ветра превышает 8 м/сек.

МИНСК Rad **1** 125.250

МИНСК 1 Twr **2** 128.000

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

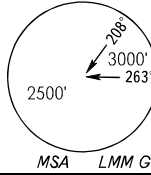
МИНСК I

ILS RWY 12

LOC 110.5 IKG

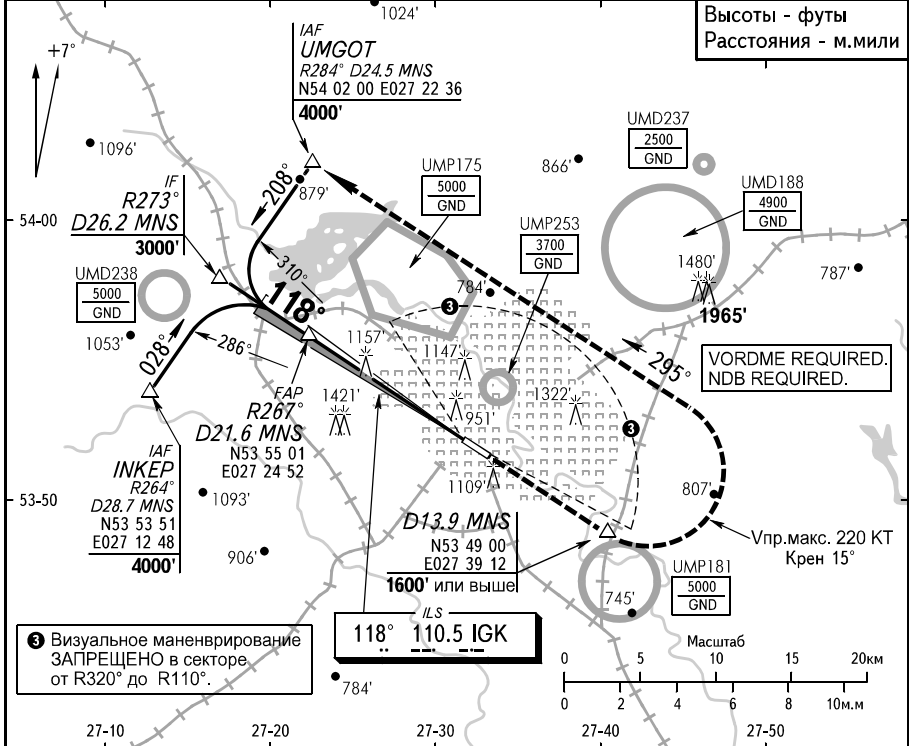
Apt elev. 749' RWY 748'

- 1** МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.
- 2** МИНСК 1 Twr (Объединяет функции СДП и ДПР).



Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**

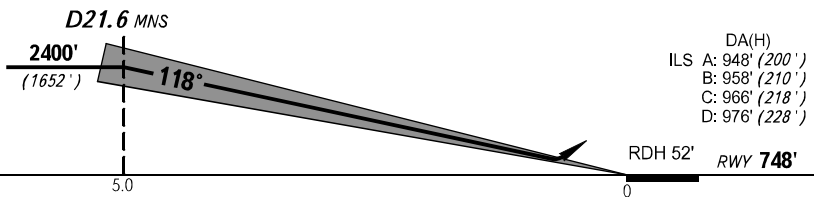
Высоты - футов
Расстояния - м.мили



3 Визуальное маневрирование ЗАПРЕЩЕНО в секторе от R320° до R110°.

VORDME REQUIRED.
NDB REQUIRED.

Впр. макс. 220 КТ
Крен 15°



уход на второй круг: Набор 1600 '(852') на МПУ 118° или выше до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 295° на UMGOT с набором 3000 '(2252')', далее по указанию органа ОВД.

ACFI CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 12					CIRCLE-TO-LAND		
	ILS					MDH	CEIL	VIS
	DH	ALS out						
A	60m	VIS 800m			VIS 1200m	210m	260m	1600m
B	65m					210m	260m	1600m
C	70m					250m	350m	2400m
D						330m	430m	4400m
W km/h		150	200	250	300			
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4			

МИНСК Rad **1** 125.250

МИНСК 1 Twr **2** 128.000

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

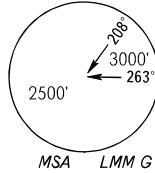
МИНСК 1

2 NDB RWY 12

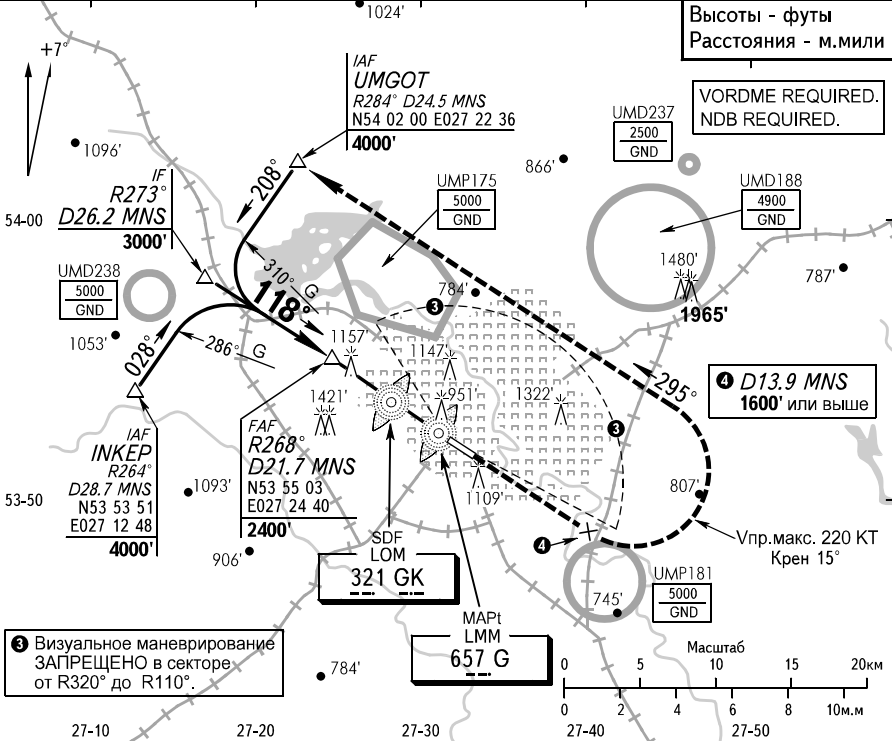
LOM **321 GK**

Apt elev **749'** RWY **748'**

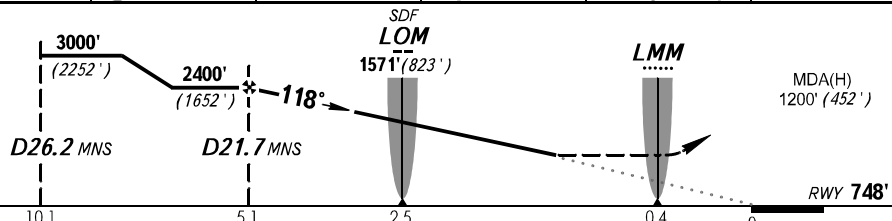
- 1** МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.
- 2** МИНСК 1 Twr (Объединяет функции СДП и ДПР).



Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**



3 Визуальное маневрирование ЗАПРЕЩЕНО в секторе от R320° до R110°.



уход на второй круг: Набор 1600 '(852') или выше до D13.9 MNS, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 295° с набором 3000 '(2252') на UMGOT, далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 12				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A	140m	VIS 1600m		VIS 2400m	150m	200m	1600m
B					160m	210m	1600m
C					220m	320m	2400m
D					220m	320m	3600m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

МИНСК Rad **1** 125.250

МИНСК 1 Twr **2** 128.000

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

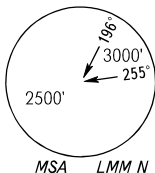
МИНСК 1

2 NDB RWY 30

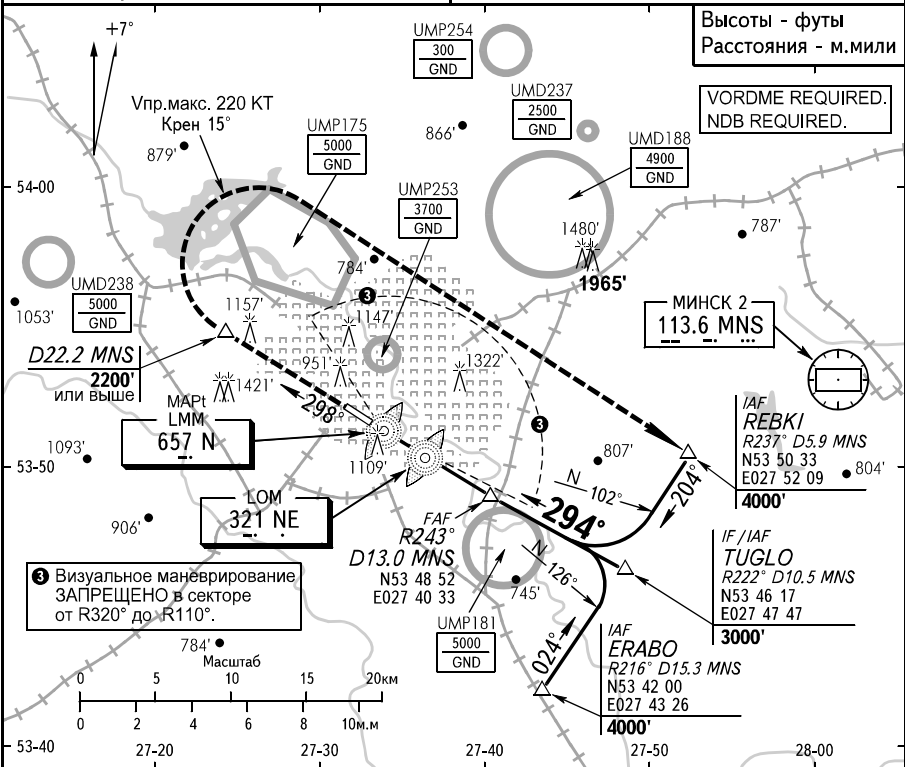
LOM **321 NE**

Apt elev. **749'** RWY **719'**

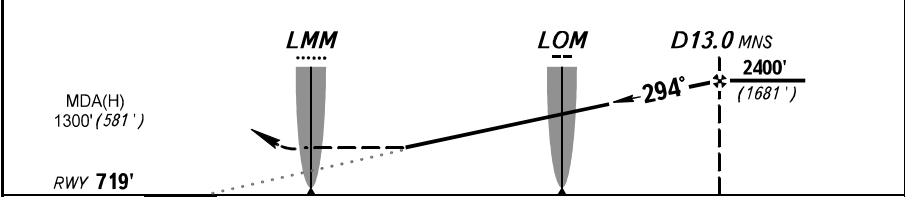
- 1** МИНСК Rad на частоте 125.250 работает в период 0700-1800.
- 2** МИНСК 1 Twr (Объединяет функции СДП и ДПР).



Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**



3 Визуальное маневрирование ЗАПРЕЩЕНО в секторе от R320° до R110°.



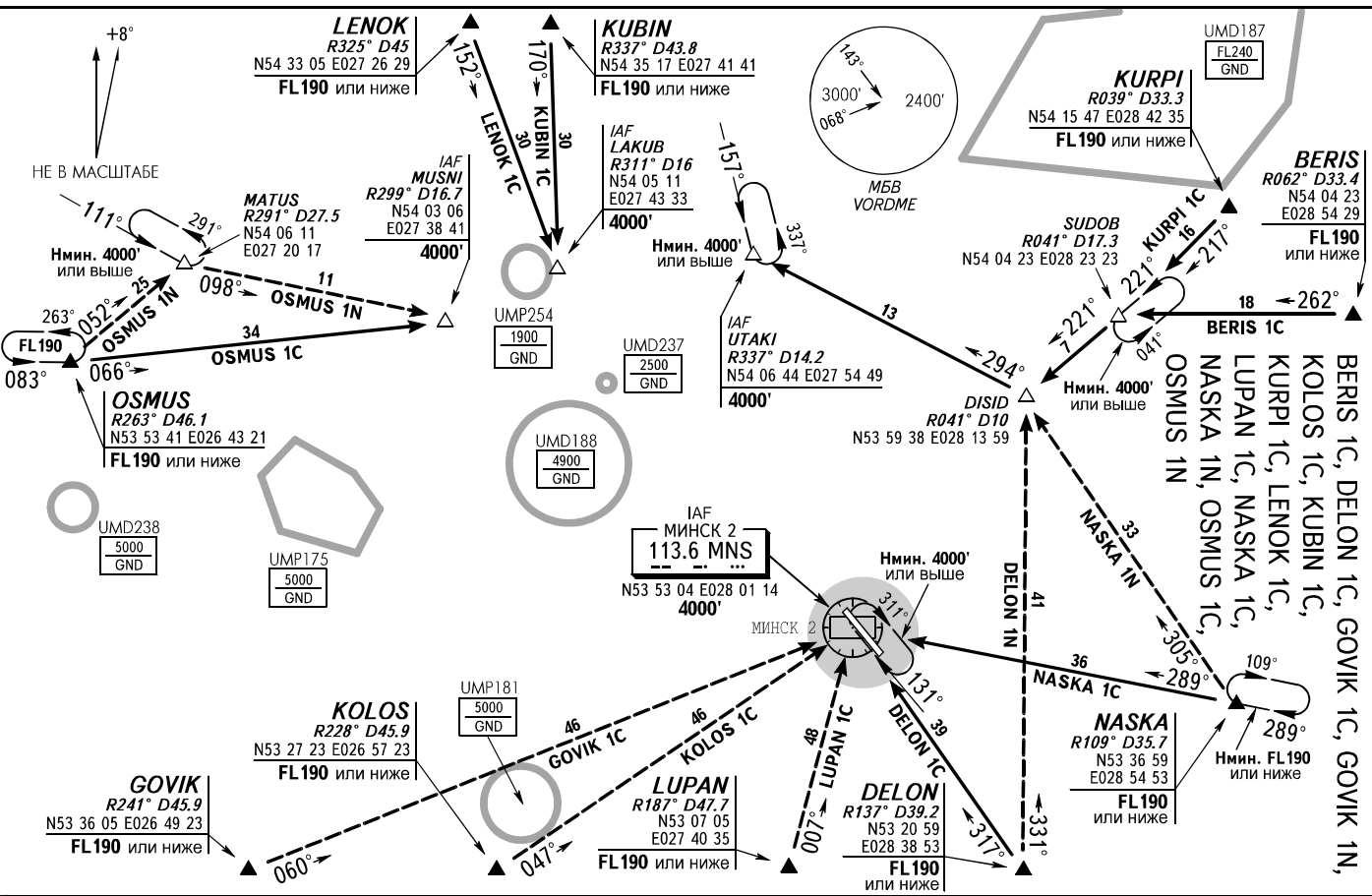
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 2200'(1481') на МПУ 298° или выше до D22.2 MNS, ПРАВЫЙ разворот на REBKI с набором 3000'(2281'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 30				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A	180m	VIS 1600m	ALS out	VIS 2400m	150m	200m	1600m
B					160m	210m	1600m
C					220m	320m	2400m
D					220m	320m	3600m
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

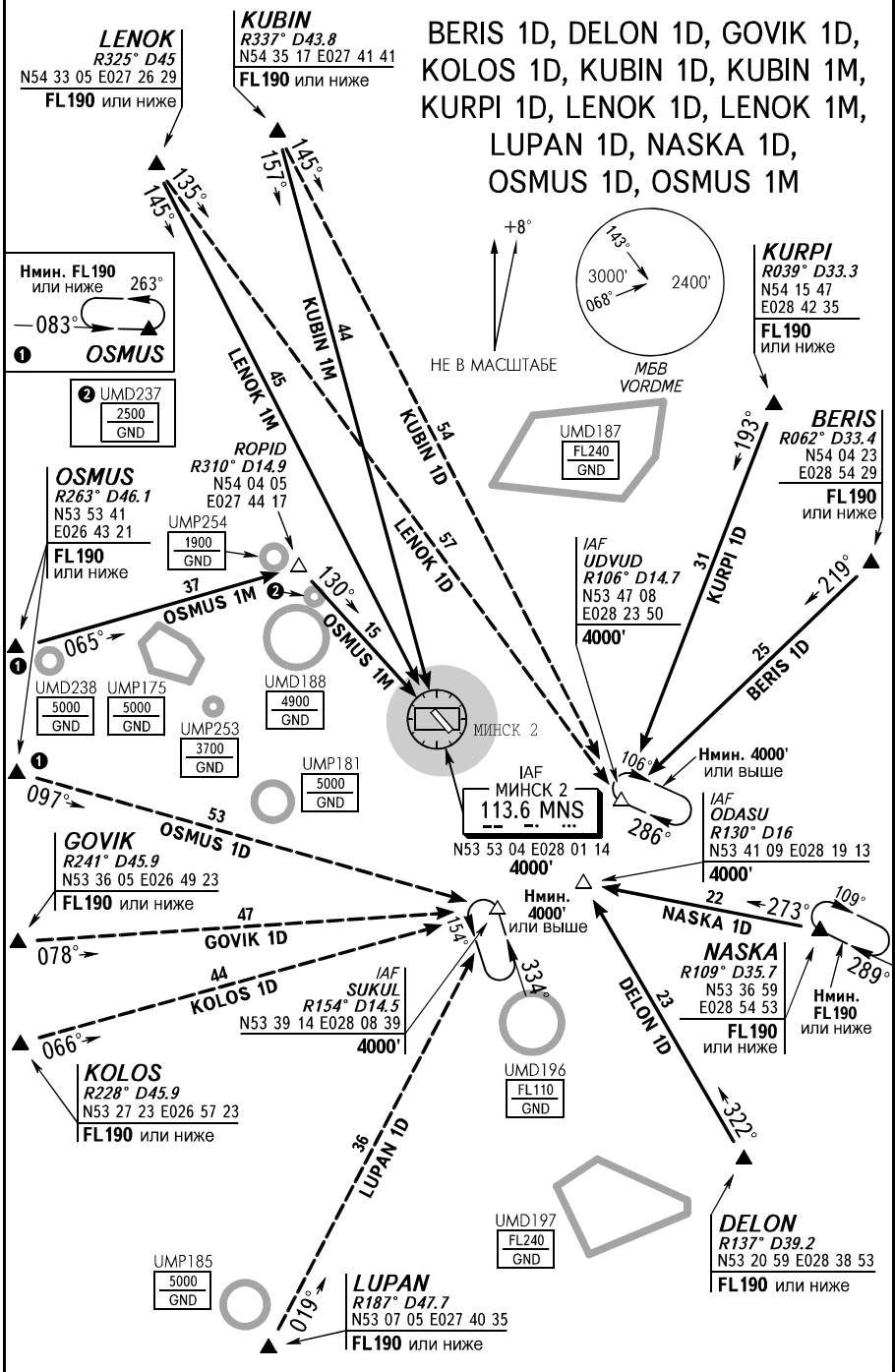
МИНСК Подход
МИНСК Круг 125.900
125.250

Эшелон переж: по указ.
Высота переж: 6000'

Высоты - футы
Расстояния - м.мили



МИНСК Подход	125.900	Эшелон перех: по указ.	Высоты - футы
МИНСК Круг	125.250	Высота перех: 6000'	Расстояния - м.мили



STAR
RWY: 13

UMMS

22 авр 13

2Б-3

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

ПРОЦЕДУРЫ ПОДХОДА

RWY 13

STAR	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1C	От BERIS МПУ 262° на SUDOB, ЛЕВЫЙ разворот с выходом на R041° MNS на DISID, ПРАВЫЙ разворот МПУ 294° на УТАКІ (IAF).	BERIS FL190 или ниже, УТАКІ (IAF) 4000' .
DELON 1C	От DELON на R137° MNS на VORDME MNS (IAF).	DELON FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
DELON 1N	От DELON МПУ 331° на DISID, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 294° на УТАКІ (IAF).	DELON FL190 или ниже, УТАКІ (IAF) 4000' .
GOVIK 1C	От GOVIK на R241° MNS на VORDME MNS (IAF).	GOVIK FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
KOLOS 1C	От KOLOS на R228° MNS на VORDME MNS (IAF).	KOLOS FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
KUBIN 1C	От KUBIN МПУ 170° на LAKUB (IAF).	KUBIN FL190 или ниже, LAKUB (IAF) 4000' .
KURPI 1C	От KURPI на МПУ 217° на SUDOB, с выходом на R041° MNS на DISID, ПРАВЫЙ разворот МПУ 294° на УТАКІ (IAF).	KURPI FL190 или ниже, УТАКІ (IAF) 4000' .
LENOK 1C	От LENOK на МПУ 152° на LAKUB (IAF).	LENOK FL190 или ниже, LAKUB (IAF) 4000' .
LUPAN 1C	От LUPAN на R187° MNS на VORDME MNS (IAF).	LUPAN FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
NASKA 1C	От NASKA на R109° MNS на VORDME MNS (IAF).	NASKA FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
NASKA 1N	От NASKA МПУ 305° на DISID, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 294° на УТАКІ (IAF).	NASKA FL190 или ниже, УТАКІ (IAF) 4000' .
OSMUS 1C	От OSMUS МПУ 066° на MUSNI (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, MUSNI (IAF) 4000' .
OSMUS 1N	От OSMUS МПУ 052° на MATUS, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 098° на MUSNI (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, MUSNI (IAF) 4000' .

STAR
RWY: 31

UMMS

22 авр 13

2Б-4

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

ПРОЦЕДУРЫ ПОДХОДА

RWY 31

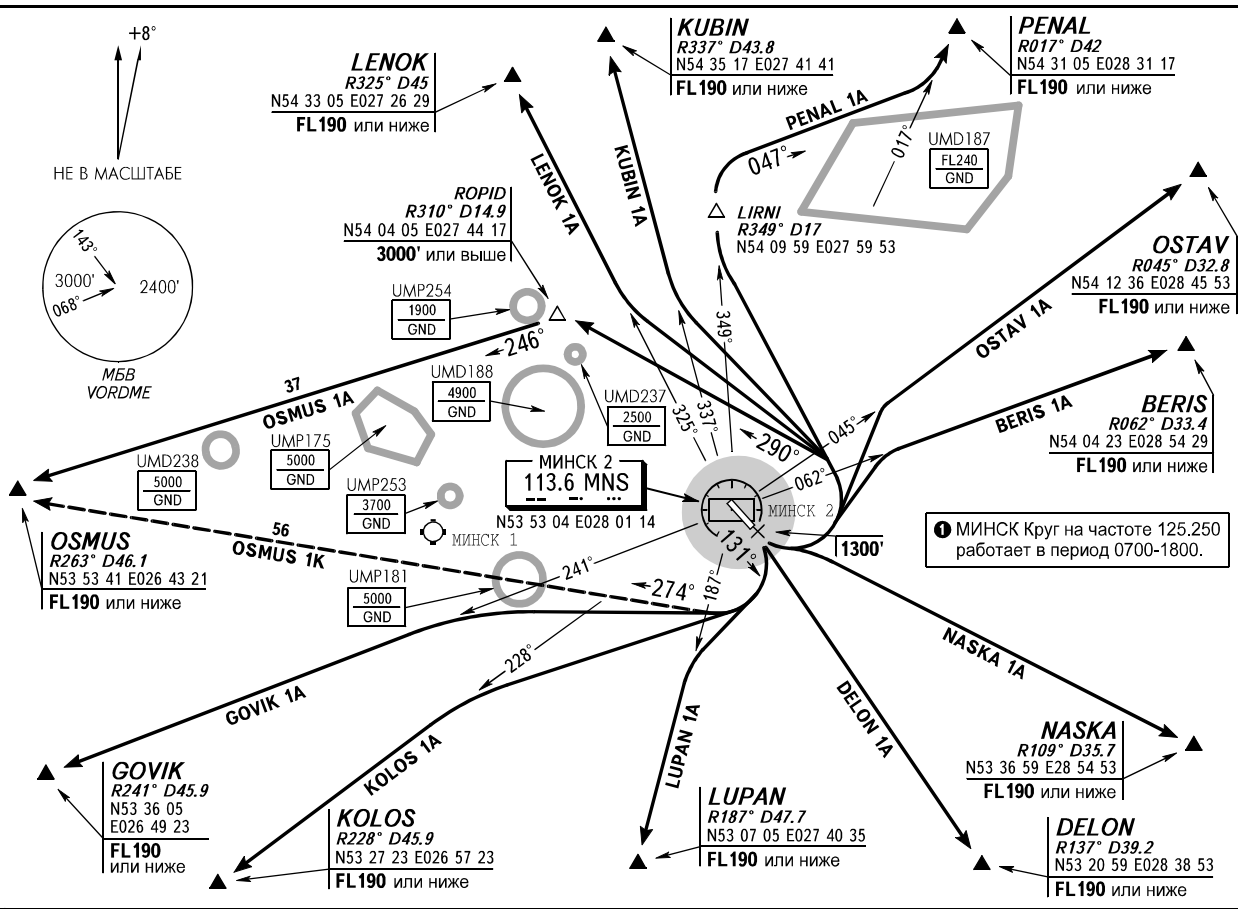
STAR	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1D	От BERIS МПУ 219° на UDVUD (IAF).	BERIS FL190 или ниже, UDVUD (IAF) 4000' .
DELON 1D	От DELON МПУ 322° на ODASU (IAF).	DELON FL190 или ниже, ODASU (IAF) 4000' .
GOVIK 1D	От GOVIK МПУ 078° на SUKUL (IAF).	GOVIK FL190 или ниже, SUKUL (IAF) 4000' .
KOLOS 1D	От KOLOS МПУ 066° на SUKUL (IAF).	KOLOS FL190 или ниже, SUKUL (IAF) 4000' .
KUBIN 1D	От KUBIN МПУ 145° на UDVUD (IAF).	KUBIN FL190 или ниже, UDVUD (IAF) 4000' .
KUBIN 1M	От KUBIN на R337° MNS на VORDME MNS (IAF).	KUBIN FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
KURPI 1D	От KURPI МПУ 193° на UDVUD (IAF).	KURPI FL190 или ниже, UDVUD (IAF) 4000' .
LENOK 1D	От LENOK МПУ 135° на UDVUD (IAF).	LENOK FL190 или ниже, UDVUD (IAF) 4000' .
LENOK 1M	От LENOK на R325° MNS на VORDME MNS (IAF).	LENOK FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .
LUPAN 1D	От LUPAN МПУ 019° на SUKUL (IAF).	LUPAN FL190 или ниже, SUKUL (IAF) 4000' .
NASKA 1D	От NASKA МПУ 273° на ODASU (IAF).	NASKA FL190 или ниже, ODASU (IAF) 4000' .
OSMUS 1D	От OSMUS МПУ 097° на SUKUL (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, SUKUL (IAF) 4000' .
OSMUS 1M	От OSMUS МПУ 065° на RAPID, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R310° MNS на VORDME MNS (IAF).	OSMUS FL190 или ниже, VORDME MNS (IAF) 4000' .

МИНСК Круг
МИНСК Годуха
125.900

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 6000'

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

BERIS 1A, DELON 1A, GOVIK 1A, KOLOS 1A,
KUBIN 1A, LENOK 1A, LUPAN 1A, NASKA 1A,
OSTAV 1A, OSMUS 1A, OSMUS 1K, PENAL 1A

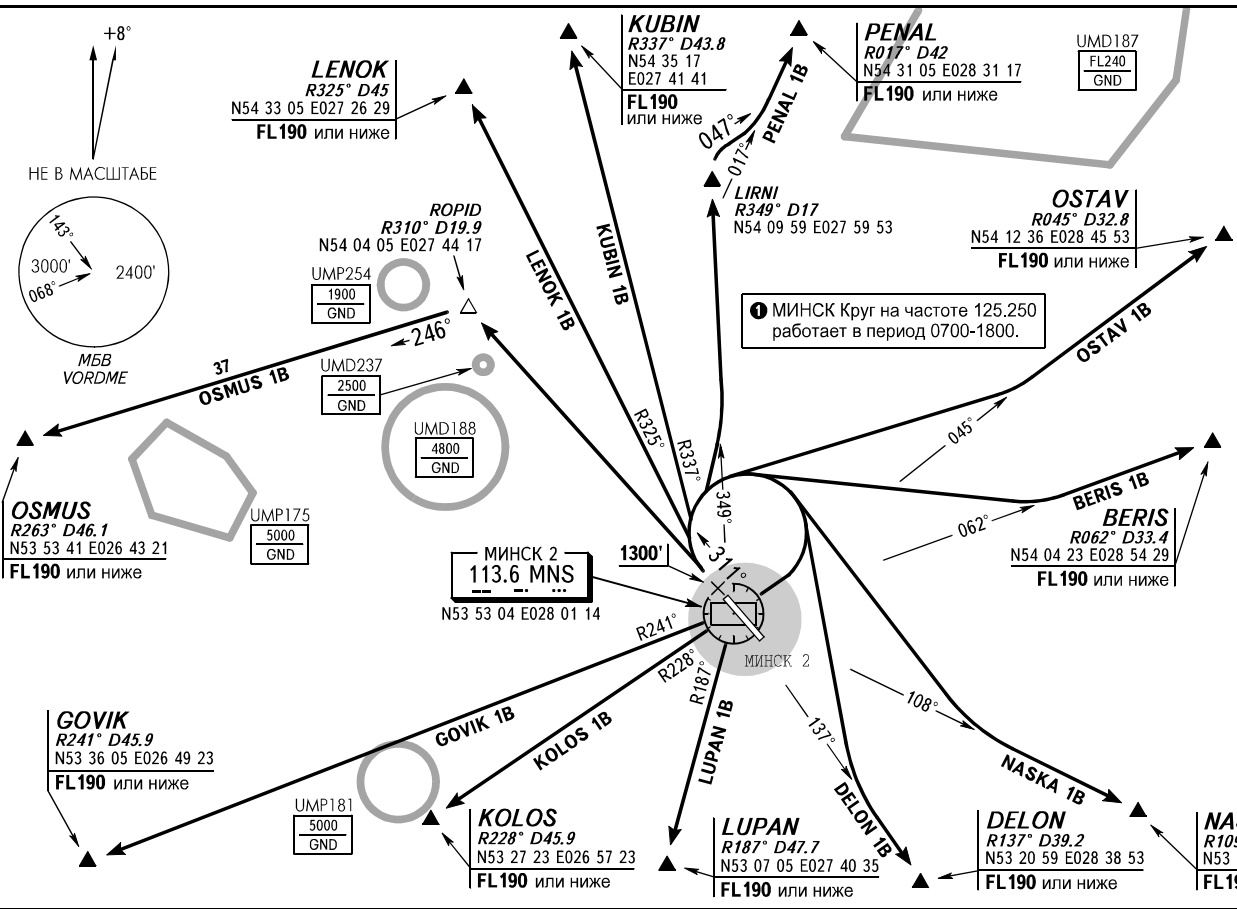


МИНСК Круг ① 125.250
МИНСК Годход 125.900

Эшелон перех: по указ.
Высота перех: 6000'

Высоты - футы
Расстояния - м.мили

BERIS 1B, GOVIK 1B, DELON 1B, KOLOS 1B,
KUBIN 1B, LENOK 1B, LUPAN 1B, NASKA 1B,
OSMUS 1B, OSTAV 1B, PENAL 1B,



SID

UMMS

22 авг 13

2В-3

RWY: 13

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

RWY 13

SID	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 032° с выходом на R062° MNS на BERIS.	BERIS FL190 или ниже.
DELON 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R137° MNS на DELON.	DELON FL190 или ниже.
GOVIK 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 271° с выходом на R241° MNS на GOVIK.	GOVIK FL190 или ниже.
KOLOS 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 258° с выходом на R228° MNS на KOLOS.	KOLOS FL190 или ниже.
KUBIN 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 307° с выходом на R337° MNS на KUBIN.	KUBIN FL190 или ниже.
LENOK 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 295° с выходом на R325° MNS на LENOK.	LENOK FL190 или ниже.
LUPAN 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 217° с выходом на R187° MNS на LUPAN.	LUPAN FL190 или ниже.
NASKA 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 082° с выходом на R108° MNS на NASKA.	NASKA FL190 или ниже.
OSMUS 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° на ROPID, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 246° на OSMUS.	ROPID 3000'(2370') или выше, OSMUS FL190 или ниже.
OSMUS 1K	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 274° на OSMUS.	OSMUS FL190 или ниже.
OSTAV 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 015° с выходом на R045° MNS на OSTAV.	OSTAV FL190 или ниже.
PENAL 1A	Набор 1300'(660') или выше на МПУ 131°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 319° с выходом на R349° MNS на LIRNI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 047° с выходом на R017° MNS на PENAL.	PENAL FL190 или ниже.

SID

UMMS

22 авг 13

2B-4

RWY: 31

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

ПРОЦЕДУРЫ ВЫХОДА

RWY 31

SID	ROUTING	ALTITUDE
BERIS 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 092° с выходом на R062° MNS на BERIS.	BERIS FL190 или ниже.
DELON 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 167° с выходом на R137° MNS на DELON.	DELON FL190 или ниже.
GOVIK 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот на VORDME MNS с выходом на R241° MNS на GOVIK.	GOVIK FL190 или ниже.
KOLOS 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот на VORDME MNS с выходом на R228° MNS на KOLOS.	KOLOS FL190 или ниже.
KUBIN 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 007° с выходом на R337° MNS на KUBIN.	KUBIN FL190 или ниже.
LENOK 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R325° MNS на LENOK.	LENOK FL190 или ниже.
LUPAN 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот на VORDME MNS с выходом на R187° MNS на LUPAN.	LUPAN FL190 или ниже.
NASKA 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 138° с выходом на R108° MNS на NASKA.	NASKA FL190 или ниже.
OSMUS 1B	Набор на МПУ 311° до ROPID, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 246° на OSMUS.	ROPID 3000'(2370') или выше, OSMUS FL190 или ниже.
OSTAV 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 075° с выходом на R045° MNS на OSTAV.	OSTAV FL190 или ниже.
PENAL 1B	Набор 1300'(630') или выше на МПУ 311°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 019° с выходом на R349° MNS на LIRNI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 047° с выходом на R017° MNS на PENAL.	PENAL FL190 или ниже.

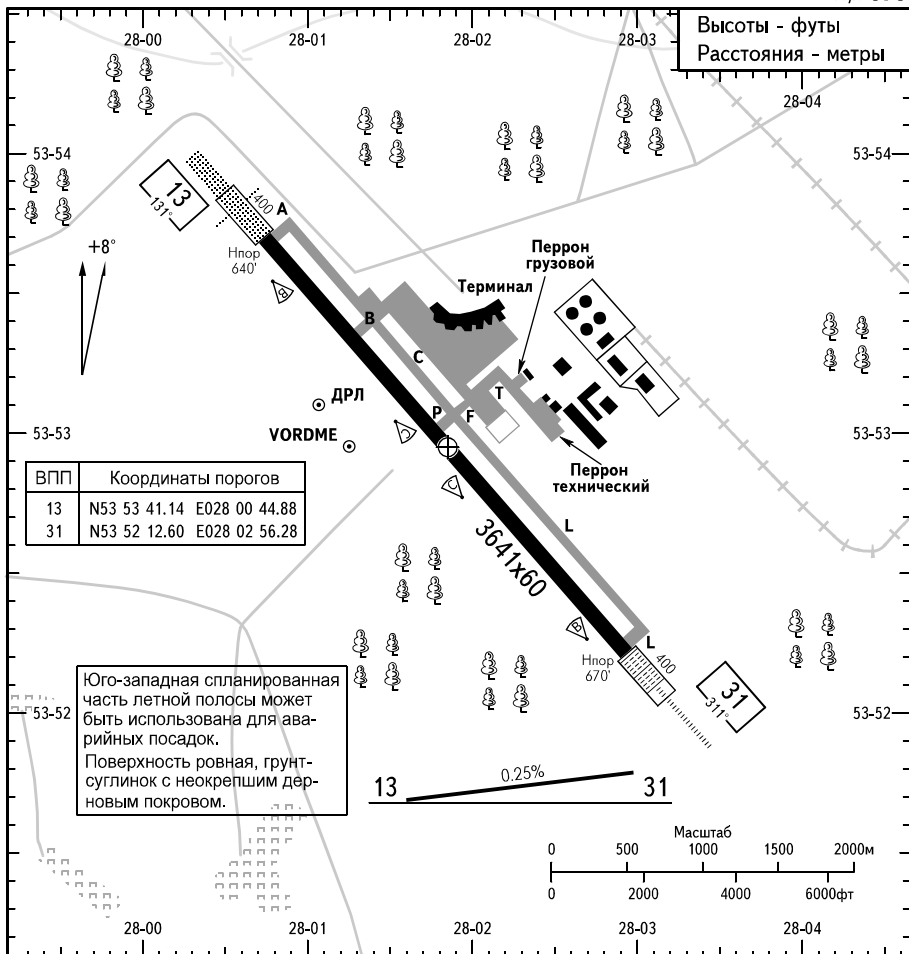
ATIS **135.850** рус **128.850** анг
 МИНСК 2 Руление **129.950**
 МИНСК 2 Вышка **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

КТА:
 N53 52 57 E028 01 51

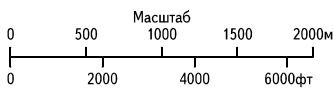
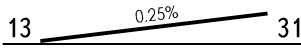
МИНСК 2

Наэр. **670'**



ВПП	Координаты порогов
13	N53 53 41.14 E028 00 44.88
31	N53 52 12.60 E028 02 56.28

Юго-западная спланированная часть летной полосы может быть использована для аварийных посадок. Поверхность ровная, грунт-суглинок с неокрепшим дерновым покровом.



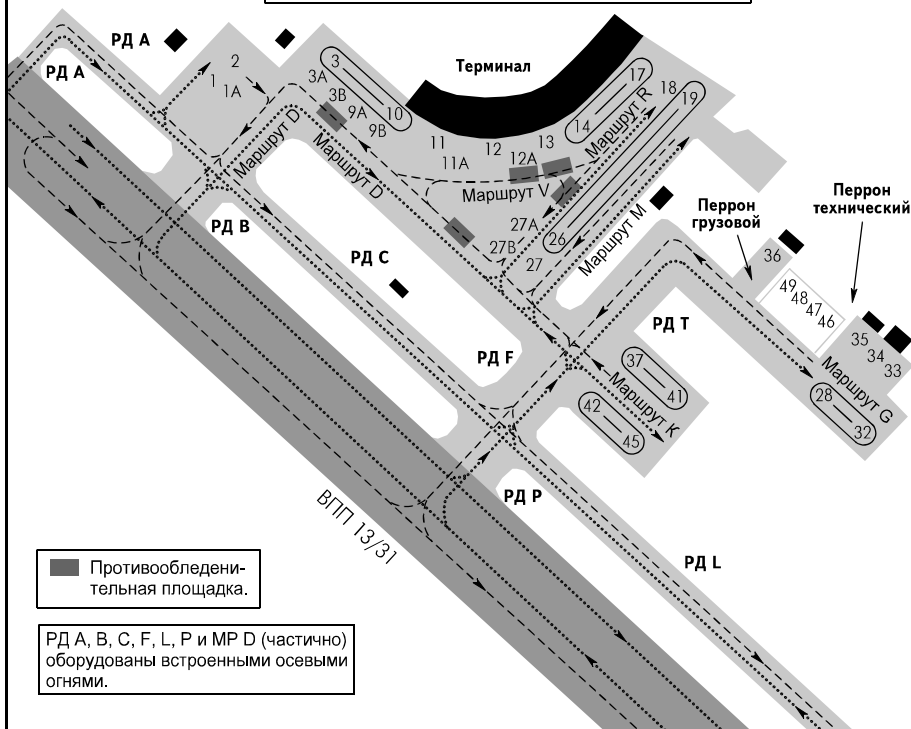
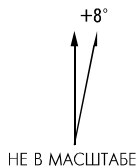
ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
13	ОВИ-1А, огни приближения 900м, PAPI-L (3*00') RVR	3641	4041	3641	3641
31	ОВИ-3А, огни приближения 900м, PAPI-L (3*00') RVR				

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА							
RWY 13/31							
ACFT CAT	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости				RL	RCL	NIL
	CL+HIRL* & mult RVR req	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL				день	ночь
A, B	125m	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C							
D	150m	200m	250m	300m			

* По специальному разрешению. Требуется система наведения при взлете менее 150м.

РД	Покрывтие	Грузонапряженность	Ширина
A, C, L, F	бетон	PCN 40 / R / B / X / T	22.5м
B, P	бетон	PCN 41 / R / B / X / T	22.5м
T	бетон	PCN 24 / R / B / X / T	22.5м

Маршруты руления (MP)	
D	PCN 40 / R / B / X / T
M, R, V	PCN 46 / R / B / X / T
G	PCN 31 / R / B / X / T
K	PCN 35 / R / B / W / T

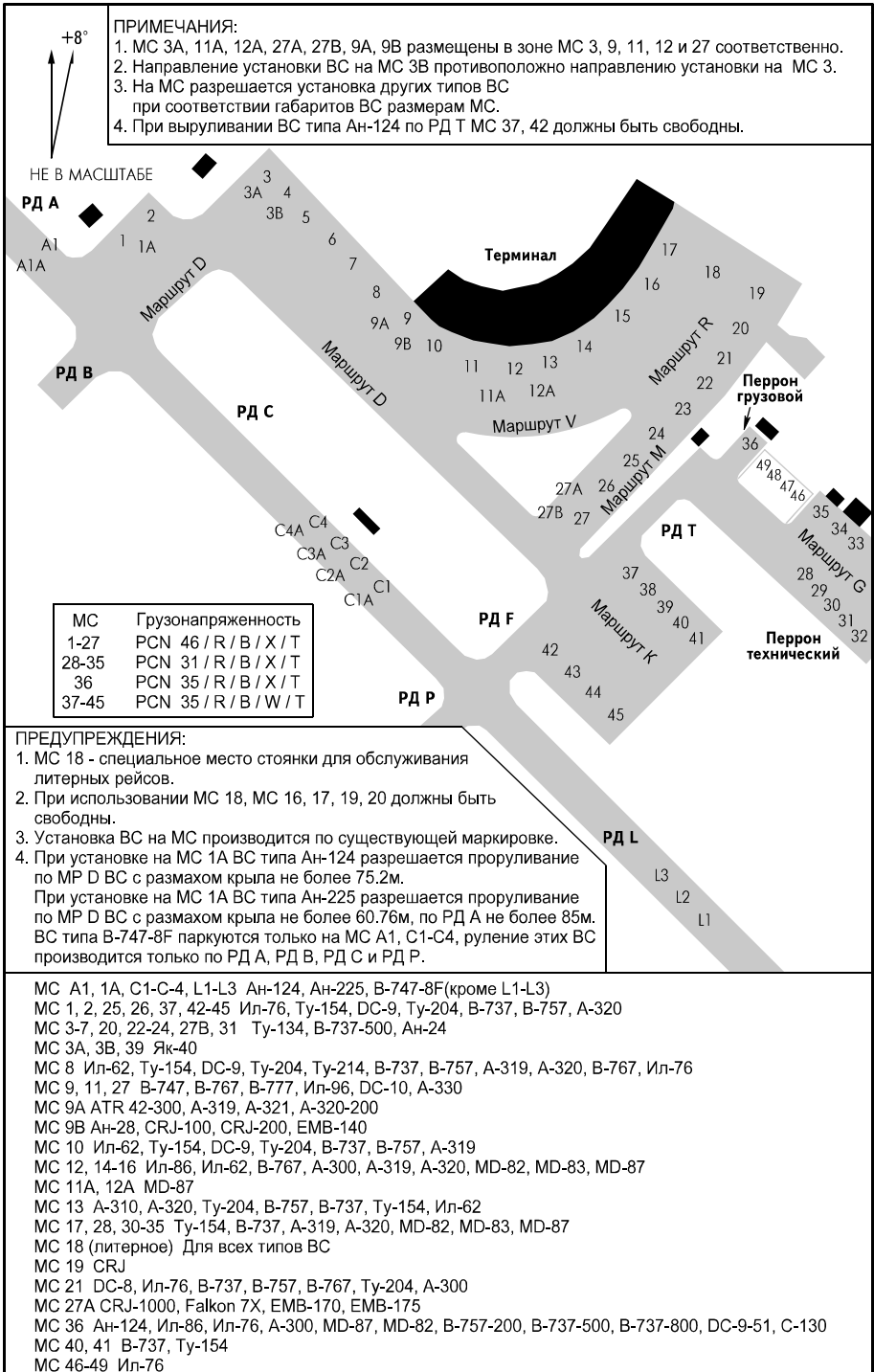


■ Противоблестенная площадка.

РД А, В, С, F, L, P и MP D (частично) оборудованы встроенными осевыми огнями.

1. Постановка ВС на MC 12A разрешается, когда MC 11 свободно или занято ВС с размахом крыла не более 37.55м и длиной не более 47.9м.
2. Выруливание с MC 3A, 3B ВС на тяге собственных двигателей разрешено при размахе крыла не более 25м и эксплуатационном радиусе разворота не более 12.5м.
3. Маршрут руления V разрешается использовать для ВС с размахом крыла не более 50.5м.
4. Руление ВС с размахом крыла более 60.1м по маршруту руления D на траверзе MC 27 разрешается при свободном MC 27 или MC 27A.
5. Руление ВС с размахом крыла более 73.3м по РД А на траверзе MC 1 разрешается, когда MC 1 свободно.
6. Заруливание на MC 18 и выруливание с MC 18 производить за машиной сопровождения.
7. Руление перед MC 1, 2 разрешается ВС с размахом крыла не более 76.5м.
8. Руление ВС по РД Т на MC 46-49 должно осуществляться только буксировкой.
9. Когда MC 27 занято ВС B-747, A-340, A-330 движение по маршруту руления М не разрешается.
Постановка ВС на MC 19, 20, 22-26 должно осуществляться буксировкой по маршруту руления R. Если MC 27 занят Ил-76 или когда MC 27A, 27B заняты, движение по маршруту руления М разрешается ВС с размахом крыла не более 50.5м.

СТОЯНКИ

МИНСК, БЕЛАРУСЬ
МИНСК 2

МС	Координаты WGS - 84	А ист.
1	N53 53 25.54 E028 01 27.04	138°35'
2	N53 53 26.77 E028 01 29.41	138°35'
3	N53 53 29.36 E028 01 40.02	048°53'
3A	N53 53 28.57 E028 01 38.50	048°53'
3B	N53 53 28.57 E028 01 38.50	228°53'
4	N53 53 28.46 E028 01 41.34	048°53'
5	N53 53 27.57 E028 01 42.66	048°53'
6	N53 53 26.68 E028 01 43.98	048°53'
7	N53 53 25.76 E028 01 45.36	048°53'
8	N53 53 24.75 E028 01 46.89	043°33'
9	N53 53 23.25 E028 01 49.65	048°53'
10	N53 53 21.63 E028 01 51.60	043°33'
11	N53 53 20.37 E028 01 54.21	025°02'
11A	N53 53 19.79 E028 01 53.92	077°44'
12	N35 53 19.77 E028 01 56.94	011°22'
12A	N53 53 19.24 E028 01 56.91	054°24'
13	N53 53 19.57 E028 01 59.79	358°08'
14	N53 53 19.84 E028 02 02.41	327°44'
15	N53 53 20.57 E028 02 05.23	319°18'
16	N53 53 21.69 E028 02 07.54	299°32'
17	N53 53 23.08 E028 02 09.44	299°41'
18	N53 53 22.23 E028 02 13.74	301°50'
19	N53 53 21.12 E028 02 16.68	301°50'
20	N53 53 20.21 E028 02 15.70	307°22'
21	N53 53 19.06 E028 02 14.16	315°01'
22	N53 53 17.93 E028 02 12.25	318°55'
23	N53 53 17.16 E028 02 10.75	318°54'
24	N53 53 16.39 E028 02 09.26	318°57'
25	N53 53 15.40 E028 02 07.32	318°51'
26	N53 53 14.17 E028 02 04.93	318°52'
27	N53 53 12.74 E028 02 02.13	318°52'
36	N53 53 00.40 E028 02 37.36	230°12'
37	N53 53 05.21 E028 02 10.55	229°13'
38	N53 53 04.02 E028 02 12.33	229°13'
39	N53 53 03.19 E028 02 13.57	229°13'
40	N53 53 02.24 E028 02 14.98	229°13'
41	N53 53 01.14 E028 02 16.64	229°13'
42	N53 53 03.81 E028 02 07.82	048°42'
43	N53 53 02.41 E028 02 09.92	048°42'
44	N53 53 01.01 E028 02 12.03	048°42'
45	N53 52 59.60 E028 02 14.13	048°42'

МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

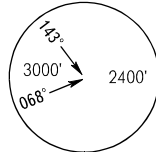
МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

ILS RWY 13 (ALPHA)

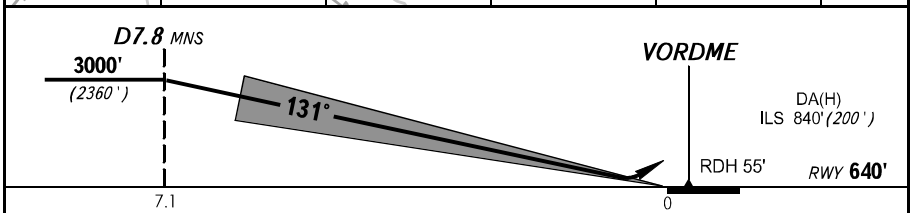
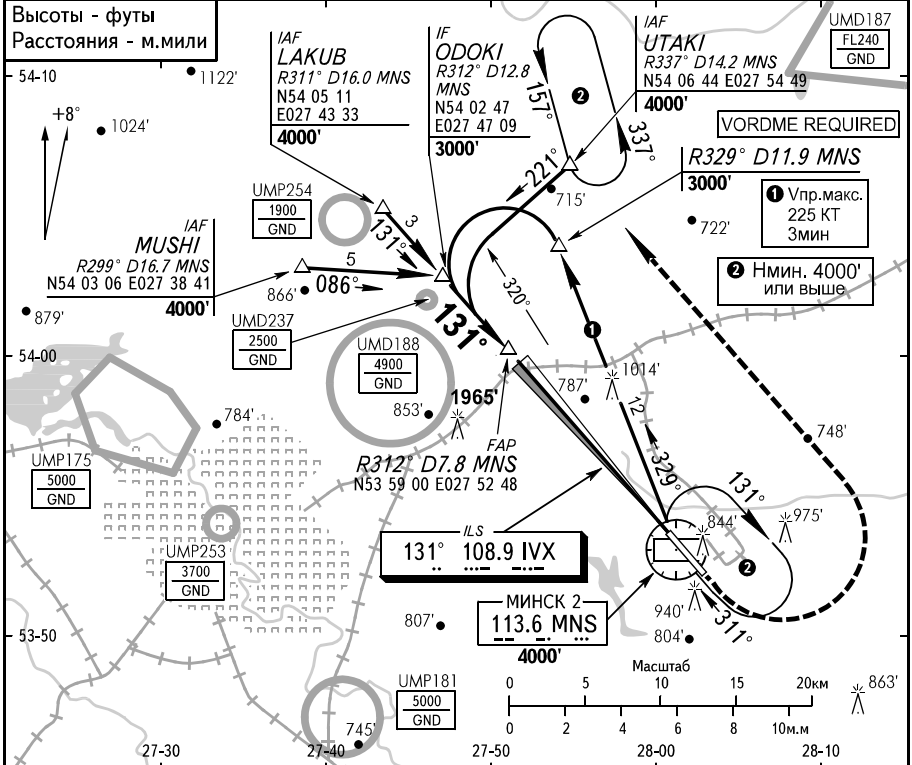
LOC **108.9 IVX**

Apt elev **670'** RWY **640'**



MSA VORDME

Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**



уход на второй круг: Набор 1300'(660') на МПУ 131°. На удалении не менее D2.0 MNS, ЛЕВЫЙ разворот на УТАКИ (IAF) набор 3000'(2360'), далее по указанию органа ОВД.

ACFI CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13					CIRCLE-TO-LAND			
	DH	ILS		ALS out			MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m		RVR 1000m VIS 1200m			260m	310m	3000m
B							260m	310m	3000m
C							260m	360m	3000m
D							260m	360m	4000m
W km/h		150	200	250	300				
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4				

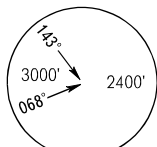
МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

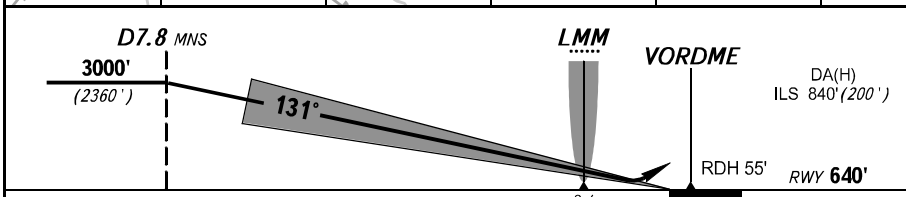
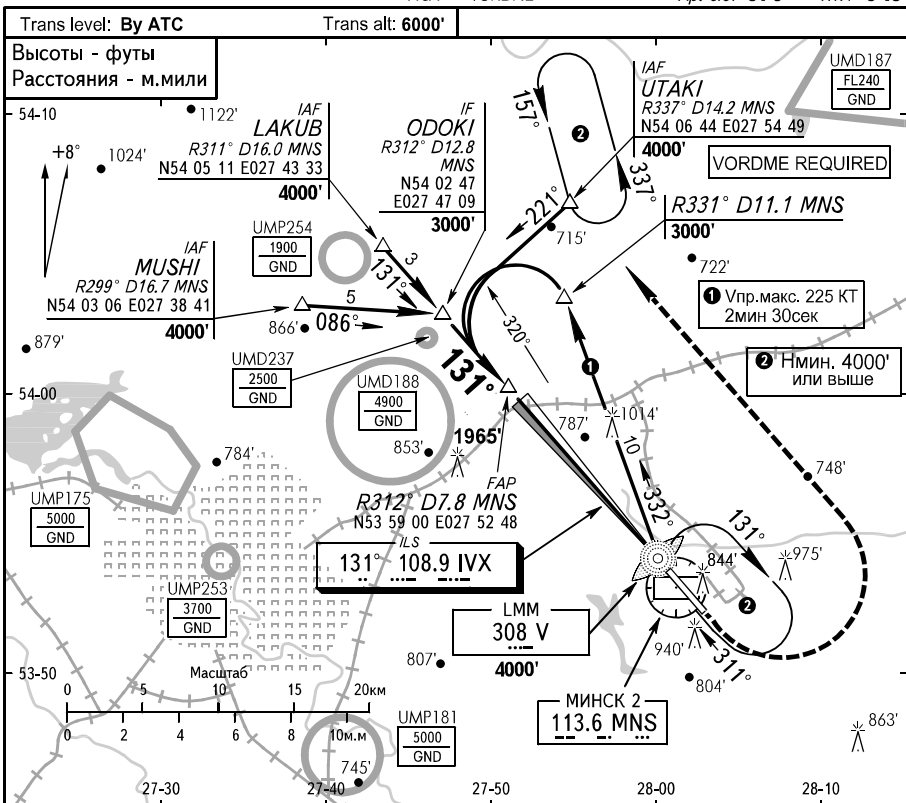
ILS RWY 13 (BRAVO)

LOC **108.9 IVX**



MSA VORDME

Apt elev **670'** RWY **640'**



уход на второй круг: Набор 1300'(660') на МПУ 131°. На удалении не менее D2.0 MNS, ЛЕВЫЙ разворот на УТАКИ (IAF) набор 3000'(2360'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND		
	DH	ILS		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m		RVR 1000m VIS 1200m	260m	310m	3000m
B					260m	310m	3000m
C					260m	360m	3000m
D					260m	360m	4000m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4		

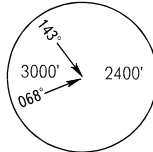
МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

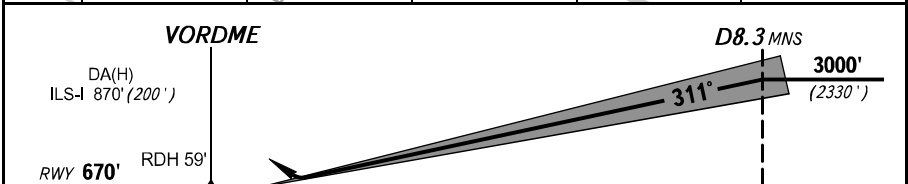
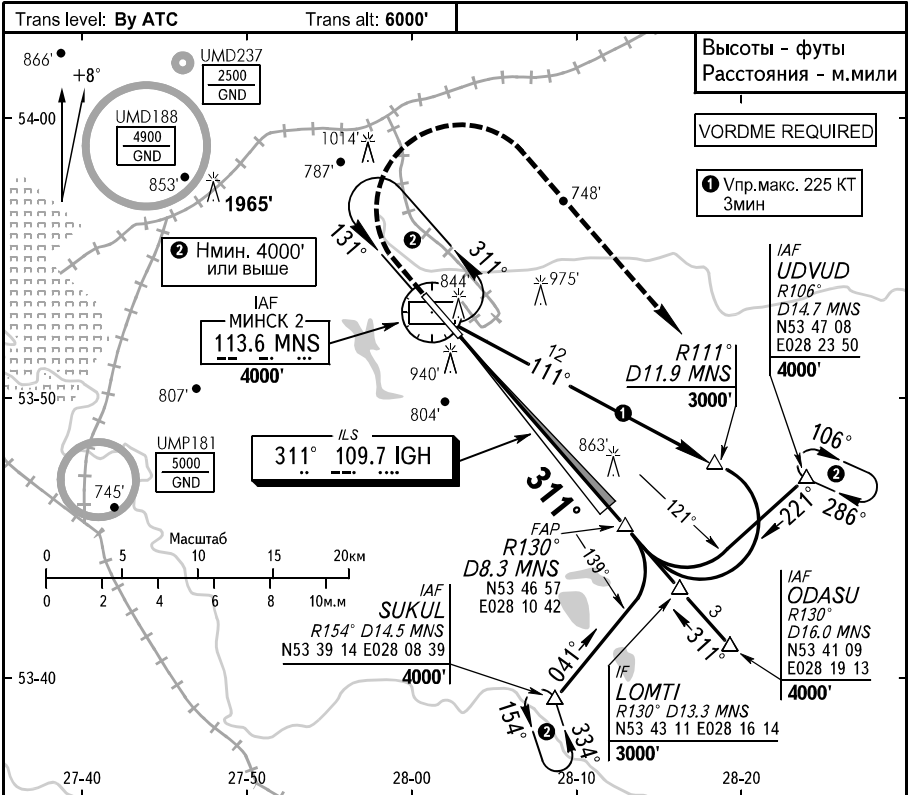
ILS RWY 31 (CHARLIE)

LOC **109.7 IGH**



MSA VORDME

Apt elev **670'** RWY **670'**



уход на второй круг: Набор 1300'(630') на МПУ 311°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDVID (IAF) набор 3000'(2330'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS - I		ALS out		MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m		RVR 1000m VIS 1200m	260m	310m	3000m
B					260m	310m	3000m
C					260m	360m	3000m
D					260m	360m	4000m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4		

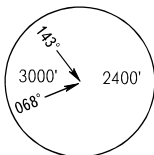
МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

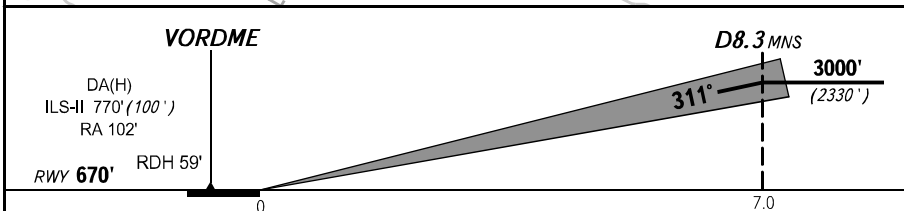
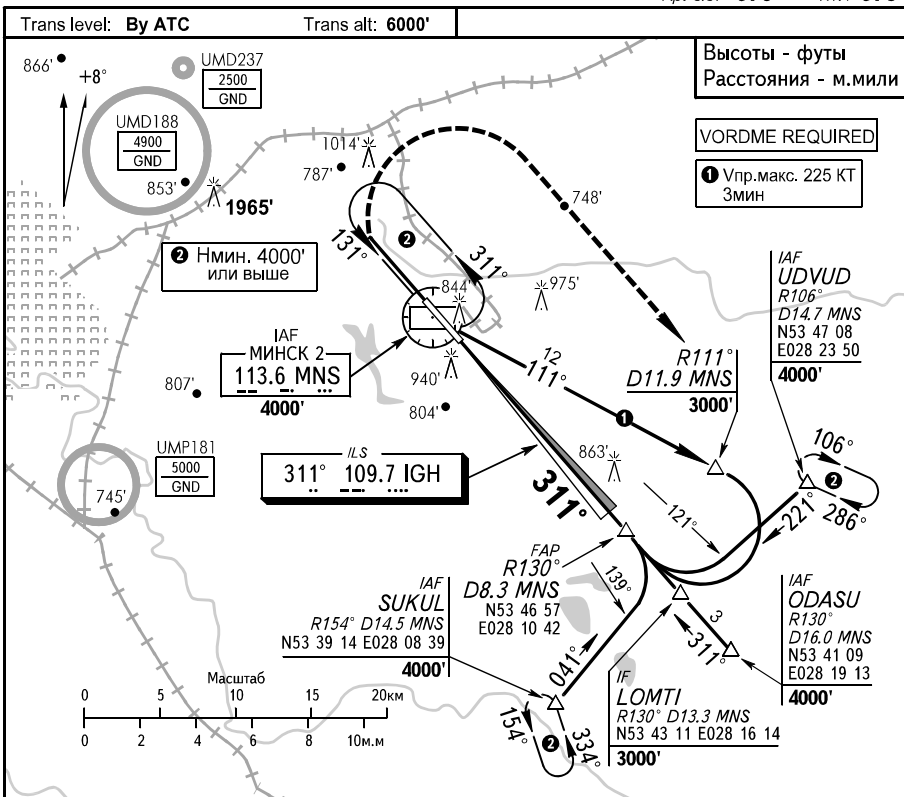
CAT II ILS RWY 31 (CHARLIE)

LOC **109.7 IGH**



MSA VORDME

Apt elev **670'** RWY **670'**



уход на второй круг: Набор 1300' (630') на МПУ 311°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDVUD (IAF) набор 3000' (2330'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 31			
CAT		ILS - II			
	DH	RA			
A					
B	30m	31m	RVR 350m		
C					
D					
W km/h		150	200	250	300
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4

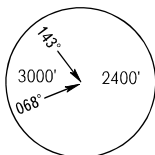
МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

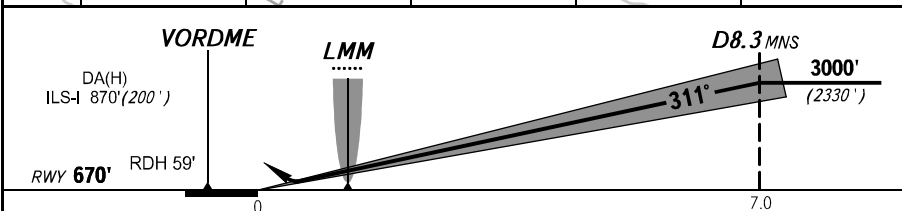
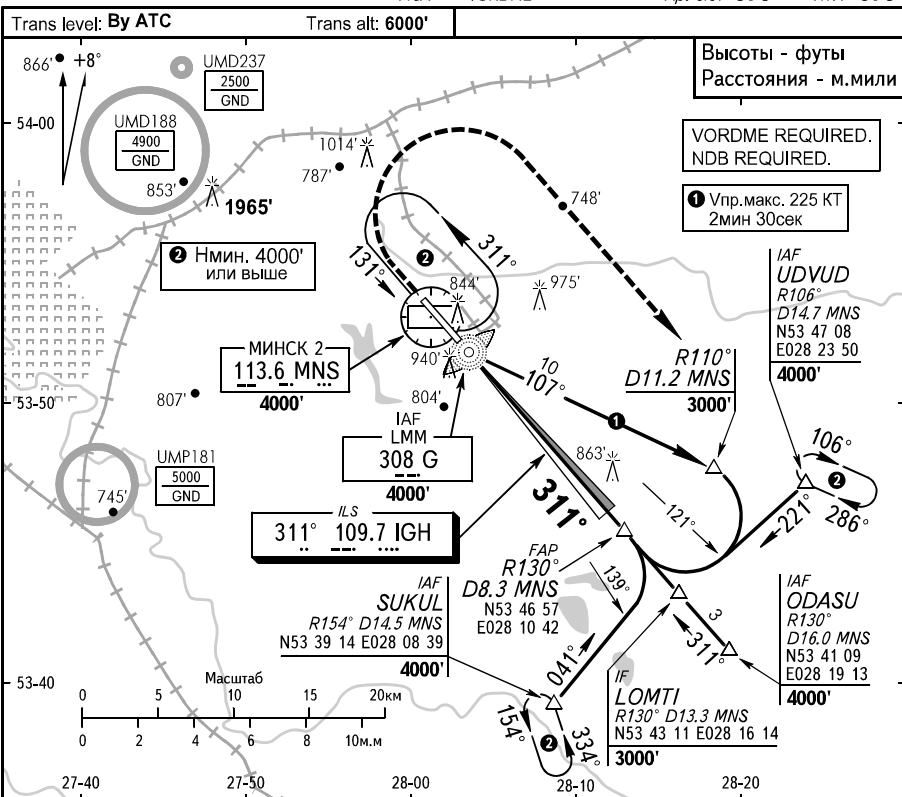
ILS RWY 31 (DELTA)

LOC **109.7 IGH**



MSA VORDME

Apt elev **670'** RWY **670'**



уход на второй круг: Набор 1300'(630') на МПУ 311°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDVUD (IAF) набор 3000'(2330') далее по указанию органа ОВД.

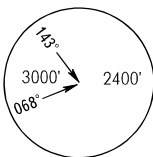
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	DH	ILS - I		ALS out	MDH	CEIL	VIS
A	60m	RVR 550m VIS 800m		RVR 1000m VIS 1200m	260m	310m	3000m
B					260m	310m	3000m
C					260m	360m	3000m
D					260m	360m	4000m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4		

МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

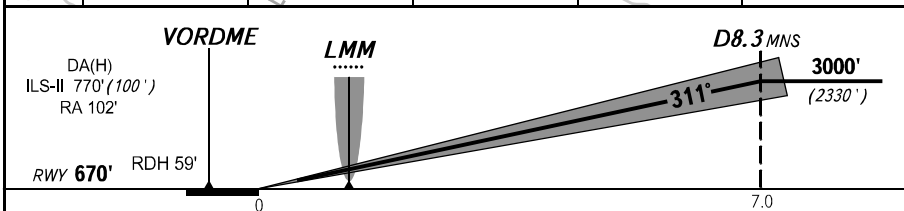
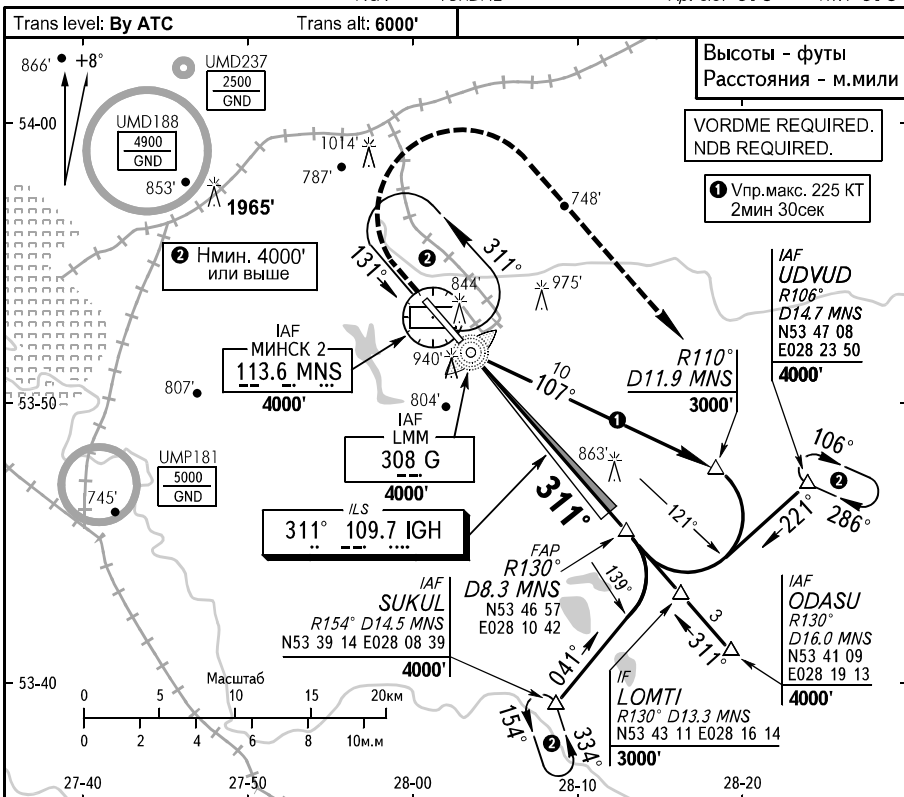
МИНСК, БЕЛАРУСЬ
 МИНСК 2
 CAT II ILS RWY 31 (DELTA)

LOC **109.7 IGH**

Apt elev **670'** RWY **670'**



MSA VORDME



уход на второй круг: Набор 1300' (630') на МПУ 311°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDVUD (IAF) набор 3000' (2330'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT		STRAIGHT-IN LANDING RWY 31			
CAT		ILS - II			
	DH	RA			
A					
B	30m	31m	RVR 350m		
C					
D					
W km/h	150	200	250	300	
ILS GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4	

МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

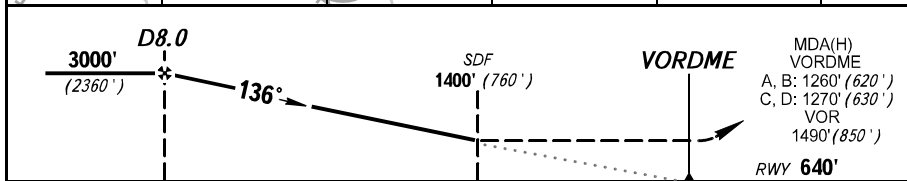
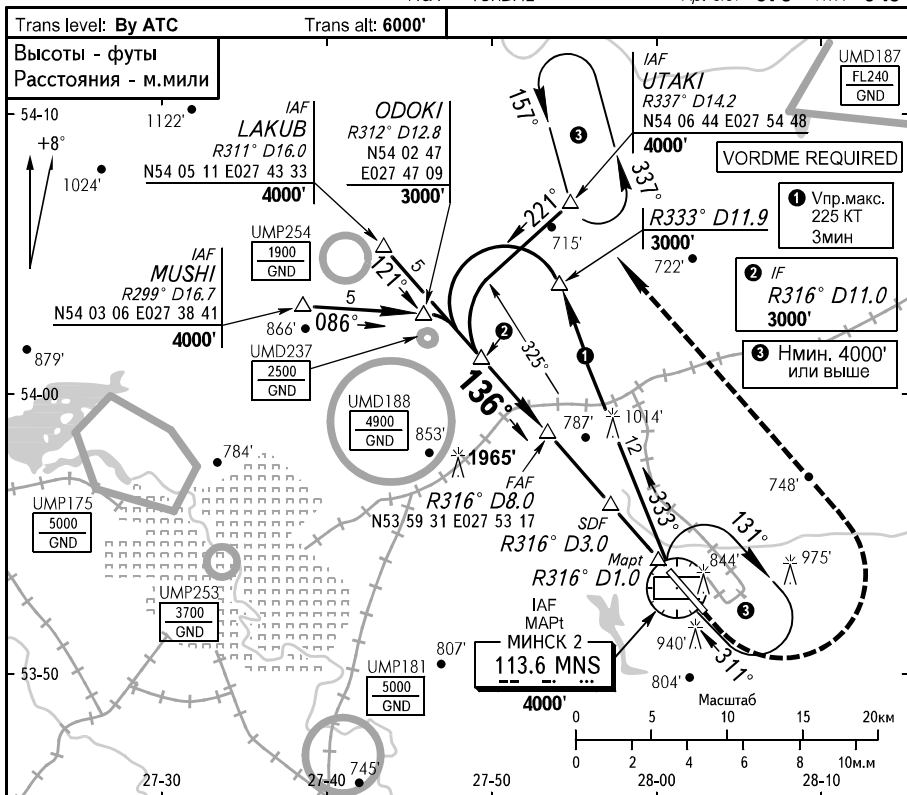
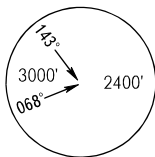
МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

VORDME RWY 13

VORDME **113.6 MNS**

Apt elev **670'** RWY **640'**



уход на второй круг: Набор 1300' (660') на МПУ 136°. На удалении не менее D2.0 MNS, ЛЕВЫЙ разворот на УТАКИ (IAF) набор 3000' (2360'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13						CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME			VOR			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out	MDH	ALS out	MDH	CEIL				VIS
A	190m	RVR 1500m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2400m	260m	RVR 1500m	RVR 1500m	260m	310m	3000m
B					RVR 1600m	RVR 3000m	260m	310m	3000m
C	195m	RVR 2200m VIS 2600m	RVR 2400m VIS 3200m	260m	RVR 2400m VIS 3600m	RVR 2400m VIS 4400m	260m	360m	3000m
D					RVR 2200m VIS 2800m	RVR 2400m VIS 3400m	RVR 2400m VIS 4000m	RVR 2400m VIS 4800m	260m	360m	4000m
W km/h		150	200	250	300				
Descent grad 5.2%		1.9	2.6	3.3	3.9				
MAPT at VORDME									



ИЗМ: Таблица минимума.

МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

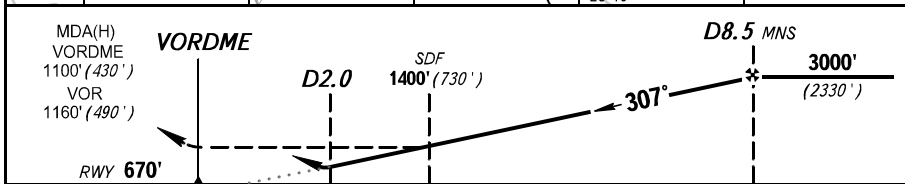
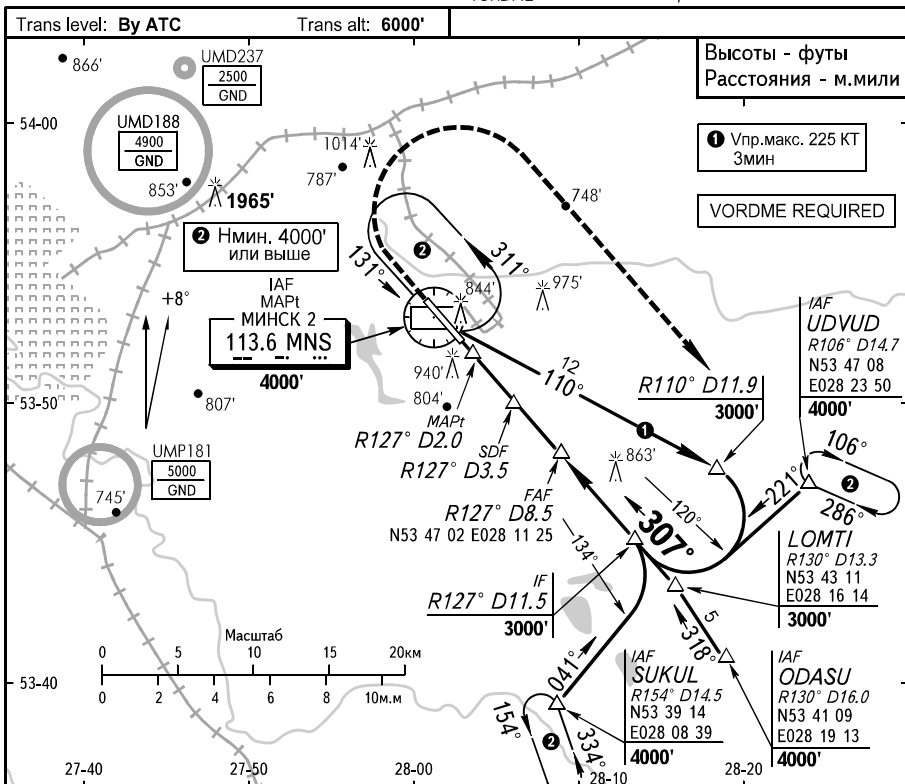
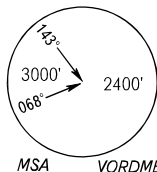
МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

VORDME RWY 31

VORDME **113.6 MNS**

Apt elev **670'** RWY **670'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300'(630') на МПУ 307°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDHUD (IAF) набор 3000'(2330'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31					CIRCLE-TO-LAND					
	VORDME		VOR			MDH	CEIL	VIS			
	MDH	ALS out	MDH	ALS out							
A	RVR 1300m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2400m	150m	RVR 1500m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2400m	260m	310m	3000m			
B	135m	RVR 1300m VIS 1800m		RVR 2000m VIS 2600m	RVR 1500m VIS 2000m	RVR 2300m VIS 2800m	260m	360m	3000m		
C					RVR 1300m VIS 1800m	RVR 2000m VIS 2600m	RVR 1500m VIS 2000m	RVR 2300m VIS 2800m	260m	360m	4000m
D											

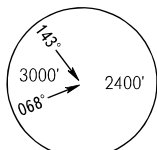
МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2
2 NDB RWY 13

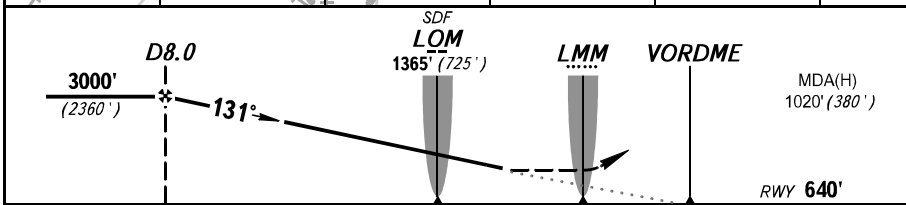
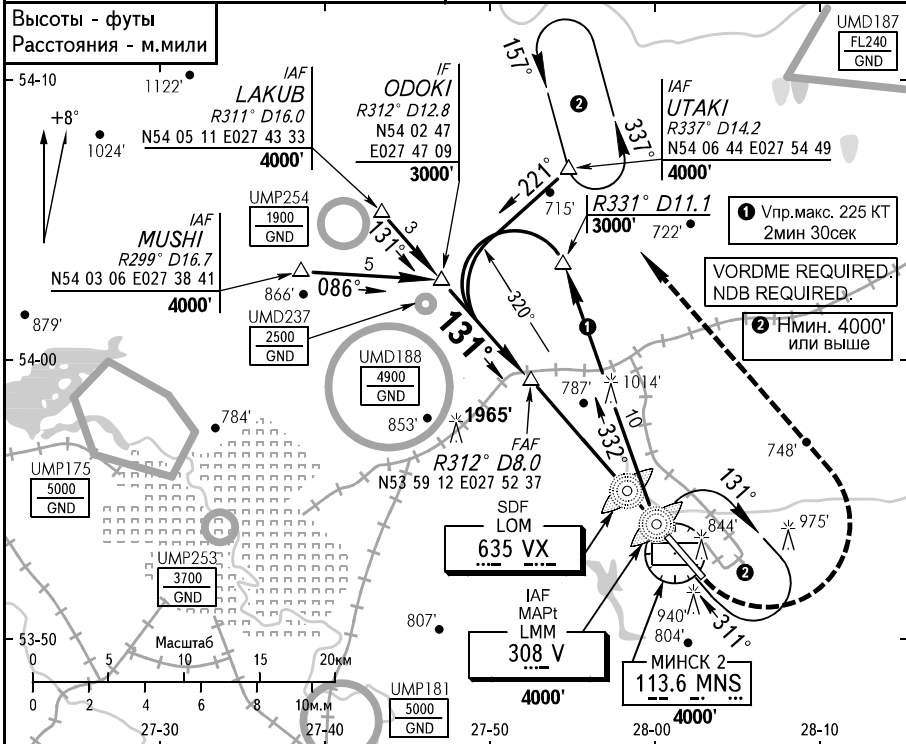
LOM **635 VX**

Apt elev **670'** RWY **640'**



MSA VORDME

Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (630') на МПУ 131°. На удалении не менее D2.0 MNS, ЛЕВЫЙ разворот на УТАКИ (IAF) набор 3000' (2330'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS
A	120m	RVR 1100m VIS 1600m	ALS out		260m	310m	3000m
B			RVR 1500m VIS 2200m	260m	310m	3000m	
C			RVR 1800m VIS 2400m	260m	360m	3000m	
D				260m	360m	4000m	
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

МИНСК Rad **125.250**
 МИНСК 2 Twr **118.300**

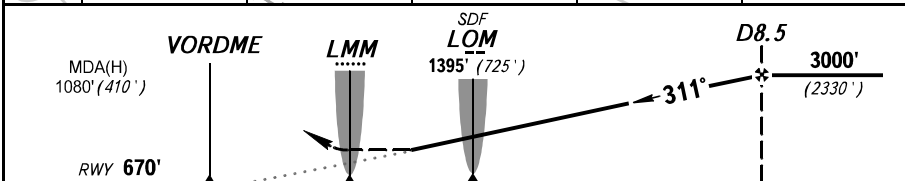
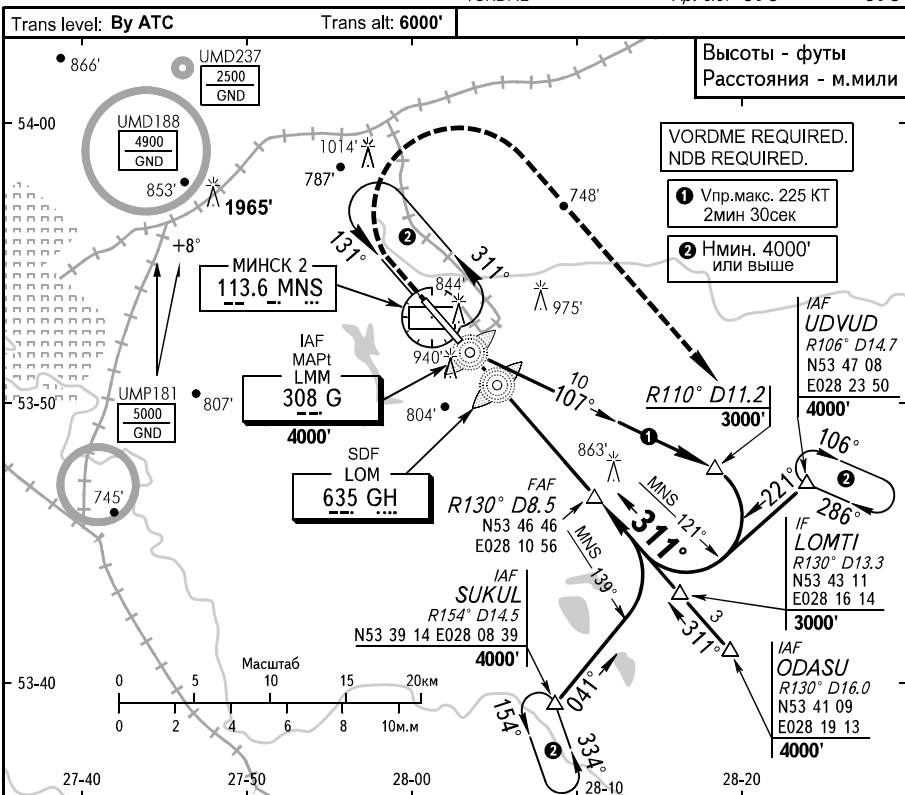
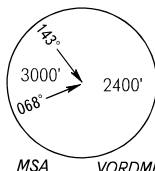
МИНСК, БЕЛАРУСЬ

МИНСК 2

2 NDB RWY 31

LOM **635 GH**

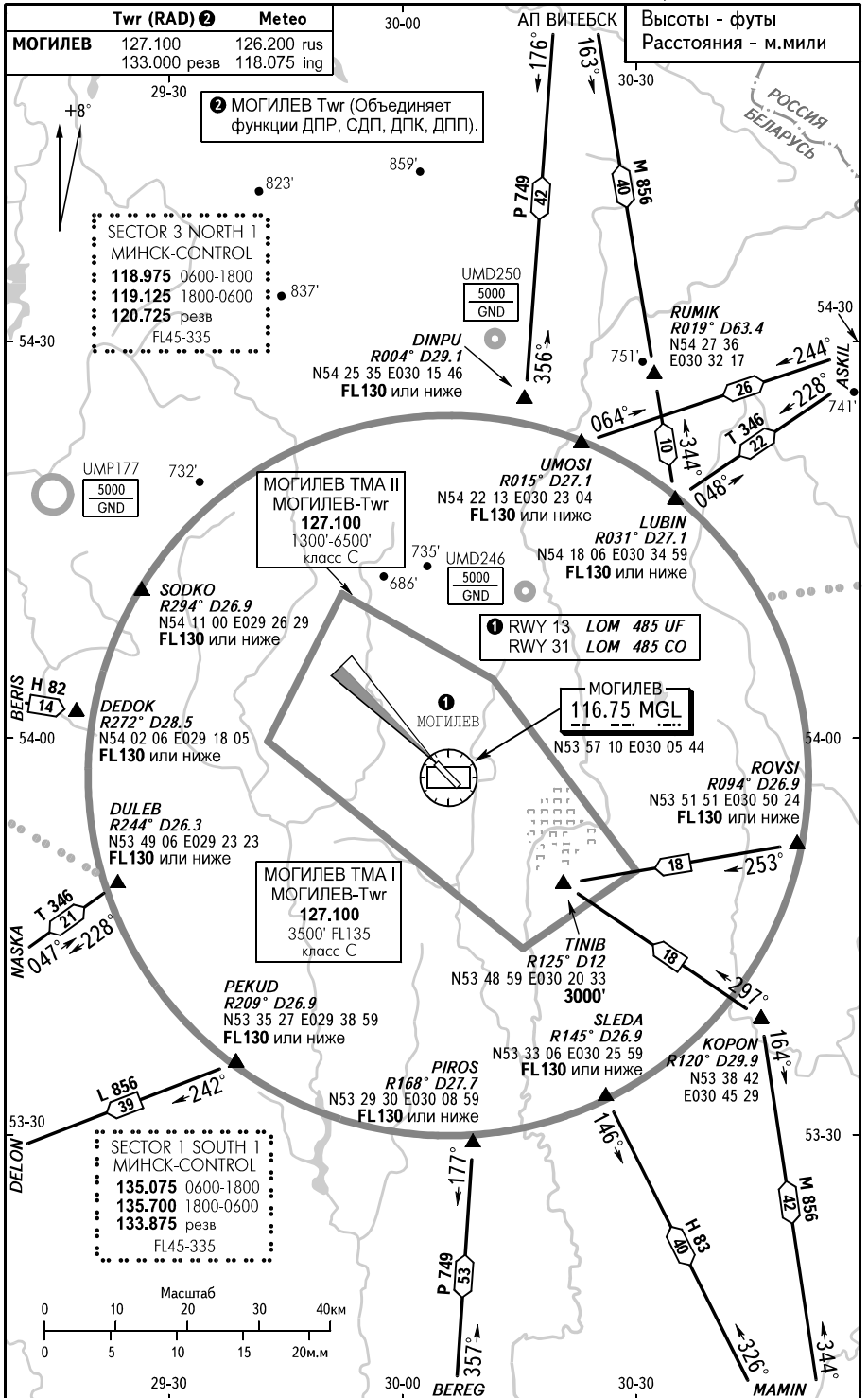
Apt elev **670'** RWY **670'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (630') на МПУ 311°. На удалении не менее D2.0 MNS, ПРАВЫЙ разворот на UDVUD (IAF) набор 3000' (2330'), далее по указанию органа ОВД.

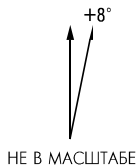
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	2 NDB			MDH	CEIL	VIS
A	125m	RVR 1200m VIS 1600m	ALS out		260m	310m	3000m
B			RVR 1500m VIS 2200m	260m	310m	3000m	
C			RVR 1900m VIS 2400m	260m	360m	3000m	
D				260m	360m	4000m	
W km/h		150	200	250	300		
Descent grad 5.2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at LMM							

МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

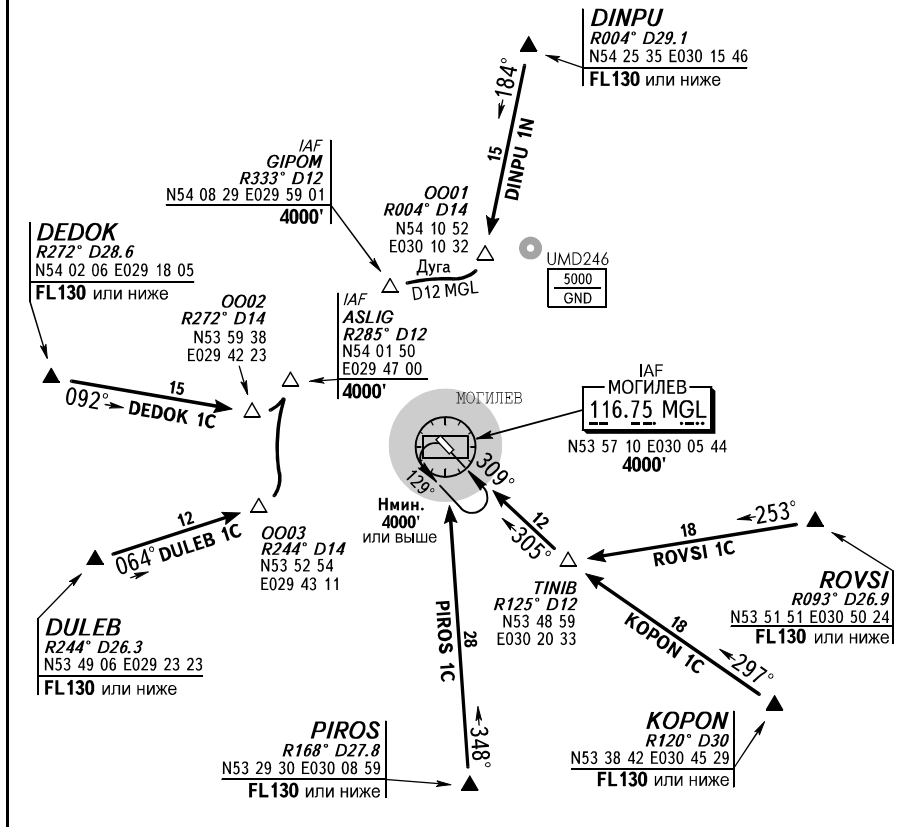
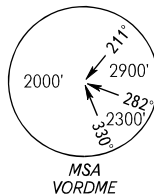


МОГИЛЕВ Тwr ①	127.100 133.000 резв	Trans level: By ATC Trans alt: 6000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
---------------	---------------------------------------	---	--------------------------------------

DEDOK 1C, DINPU 1N, DULEB 1C,
KOPON 1C, PIROS 1C, ROVSI 1C



① МОГИЛЕВ Тwr (Объединяет функции ДГР, СДГ, ДПК, ДПП).



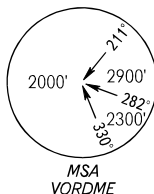
STAR	ROUTING	ALTITUDE
DEDOK 1C	От DEDOK R272° MGL на ОО02, ЛЕВЫЙ разворот, далее следовать по Дуге D12 MGL до ASLIG.	ASLIG 4000'.
DINPU 1N	От DUNPU R004° MGL на ОО01, ПРАВЫЙ разворот, далее следовать по Дуге D12 MGL до GIPOM.	GIPOM 4000'.
DULEB 1C	От DULEB R244° MGL на ОО03, ЛЕВЫЙ разворот, далее следовать по Дуге D12 MGL до ASLIG.	ASLIG 4000'.
KOPON 1C	От KOPON МПУ 297° на TINIB, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R125° MGL далее следовать на VOR MGL.	VOR MGL 4000'.
PIROS 1C	От PIROS R168° MGL далее следовать на VOR MGL.	VOR MGL 4000'.
ROVSI 1C	От ROVSI МПУ 253° на TINIB, ПРАВЫЙ разворот с выходом на R125° MGL далее следовать на VOR MGL.	VOR MGL 4000'.

МОГИЛЕВ Twr ①	127.100 133.000 резв	Trans level: By ATC Trans alt: 6000'	Высоты - фты Расстояния - м.мили
---------------	---------------------------------------	---	-------------------------------------

DEDOK 1D, DINPU 1M, DULEB 1D,
KOPON 1D, PIROS 1D, ROVSI 1D

① МОГИЛЕВ Twr (Объединяет функции ДПР, СДП, ДПК, ДПП).

+8°
↑
НЕ В МАСШТАБЕ



DINPU
R004° D29.1
N54 25 35 E030 15 46
FL130 или ниже



DEDOK
R272° D28.6
N54 02 06 E029 18 05
FL130 или ниже

IAF МОГИЛЕВ
116.75 MGL
N53 57 10 E030 05 44
4000'

ROVSI
R093° D26.9
N53 51 51 E030 50 24
FL130 или ниже

092°
29
DEDOK 1D
OO03
R244° D14.0
N53 52 55 E029 43 10

129°
Нмин. 4000' или выше

IAF TINIB
R125° D12
N53 48 59 E030 20 33
3000'

12
064°
DULEB 1D
R244° D26.3
N53 49 06 E029 23 23
FL130 или ниже

Дуга D12 MGL
OO04
R168° D14.0
N53 43 13 E030 07 23

IAF RERGI
R149° D12
N53 46 09 E030 13 41
4000'

18
253°
ROVSI 1D

14
348°
PIROS 1D

PIROS
R168° D27.8
N53 29 30 E030 08 59
FL130 или ниже

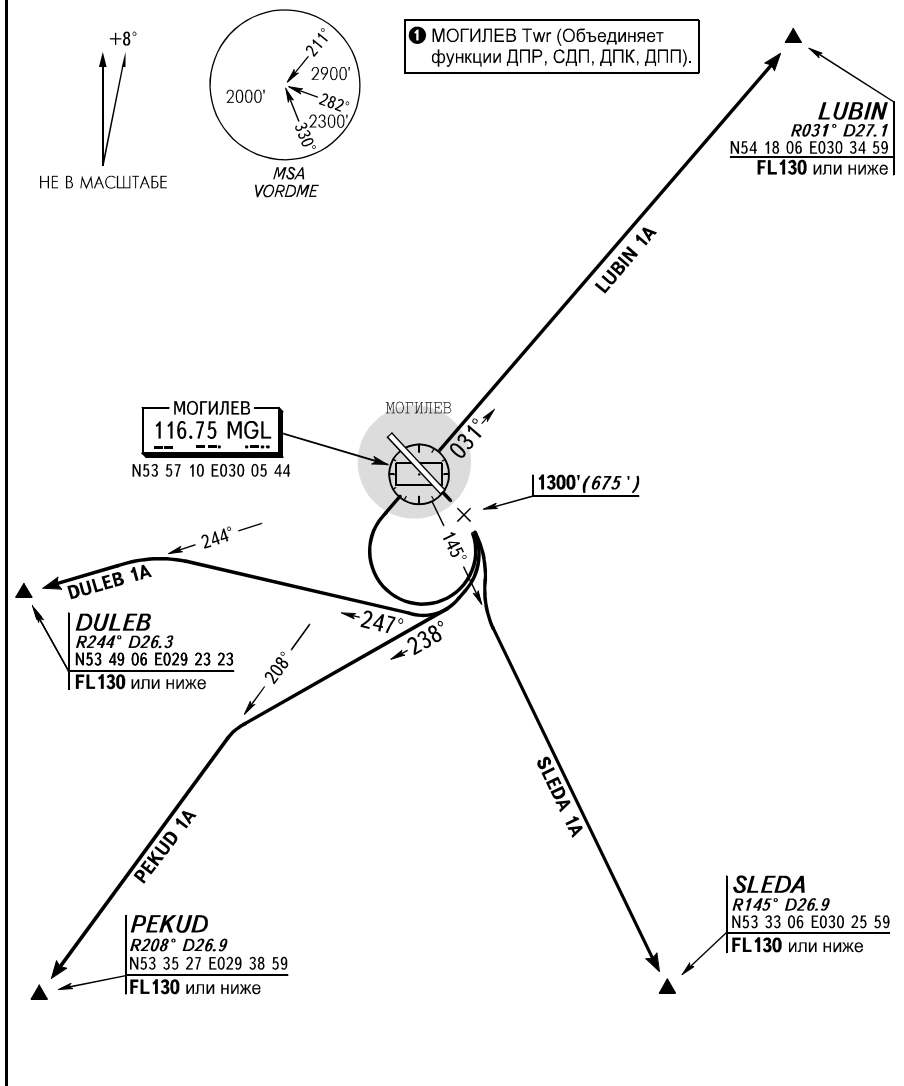
18
297°
KOPON 1D

KOPON
R120° D30
N53 38 42 E030 45 29
FL130 или ниже

STAR	ROUTING	ALTITUDE
DEDOK 1D	От DEDOK R272° MGL далее на VOR MGL.	VOR MGL 4000'.
DINPU 1M	От DINPU R004° MGL далее на VOR MGL.	VOR MGL 4000'.
DULEB 1D	От DULEB R244° MGL на OO03, ПРАВЫЙ разворот, далее следовать по Дуге D12 MGL на RERGI.	RERGI 4000'.
KOPON 1D	От KOPON MПУ 297° на TINIB.	TINIB 4000'.
PIROS 1D	От PIROS R168° MGL на OO04, ПРАВЫЙ разворот, далее следовать по Дуге D12 MGL на RERGI.	RERGI 4000'.
ROVSI 1D	От ROVSI MПУ 253° на TINIB.	TINIB 4000'.

МОГИЛЕВ Twr ①	127.100 133.000 резв	Trans level: By ATC Trans alt: 6000'	Высоты - фута Расстояния - м.мили
---------------	---------------------------------------	---	--------------------------------------

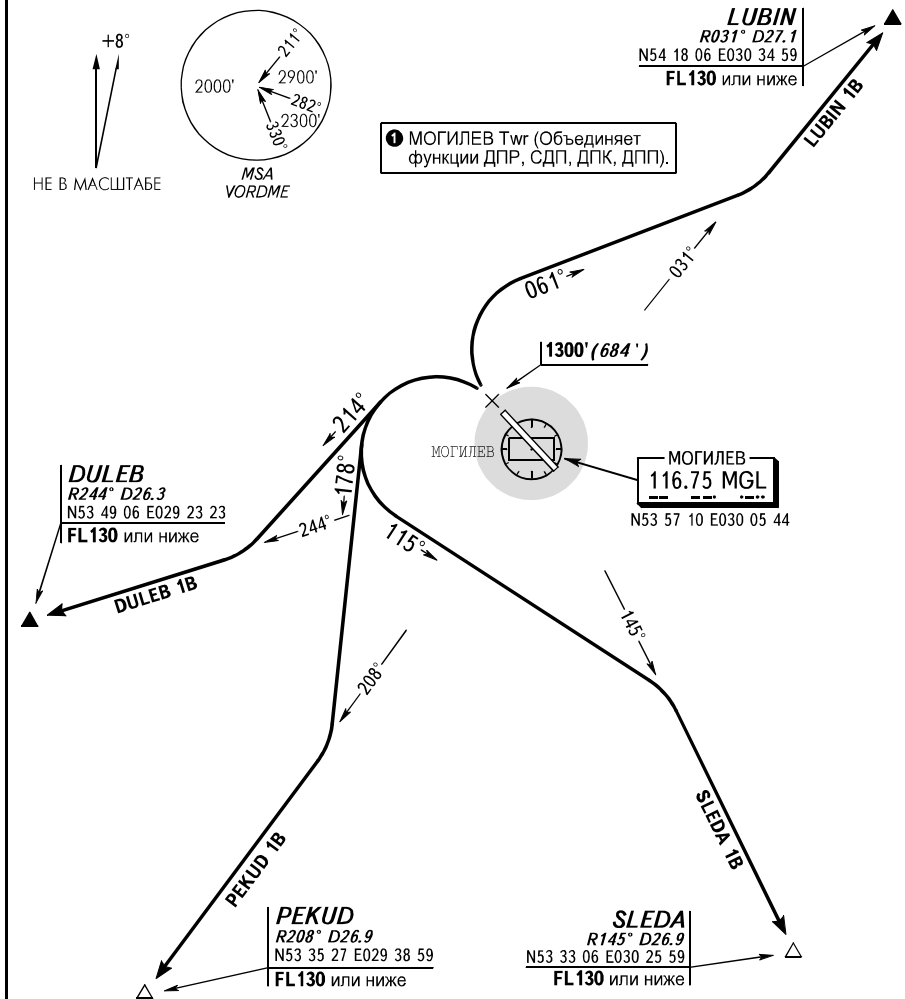
DULEB 1A, LUBIN 1A, PEKUD 1A, SLEDA 1A



SID	ROUTING	ALTITUDE
DULEB 1A	Набор 1300' (675') или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 247° с выходом на R244° MGL на DULEB.	DULEB FL130 или ниже.
LUBIN 1A	Набор 1300' (675') или выше, ПРАВЫЙ разворот на VOR MGL (4000' или выше) с выходом на R031° далее следовать на LUBIN.	LUBIN FL130 или ниже.
PEKUD 1A	Набор 1300' (675') или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 238° с выходом на R208° MGL на PEKUD.	PEKUD FL130 или ниже.
SLEDA 1A	Набор 1300' (675') или выше, ПРАВЫЙ разворот на R145°, далее следовать на SLEDA.	SLEDA FL130 или ниже.

МОГИЛЕВ Twr ①	127.100 133.000 резв	Trans level: By ATC Trans alt: 6000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
---------------	---------------------------------------	---	--------------------------------------

DULEB 1B, LUBIN 1B, PEKUD 1B, SLEDA 1B



SID	ROUTING	ALTITUD
DULEB 1B	Набор 1300' (684') или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 214° с выходом на R244° MGL, далее следовать на DULEB.	DULEB FL130 или ниже.
LUBIN 1B	Набор 1300' (684') или выше, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 061° с выходом на R031° MGL, далее следовать на LUBIN.	LUBIN FL130 или ниже.
PEKUD 1B	Набор 1300' (684') или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 178° с выходом на R208° MGL, далее следовать на PEKUD.	PEKUD FL130 или ниже.
SLEDA 1B	Набор 1300' (684') или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 115° с выходом на R145° MGL, далее следовать на SLEDA.	SLEDA FL130 или ниже.

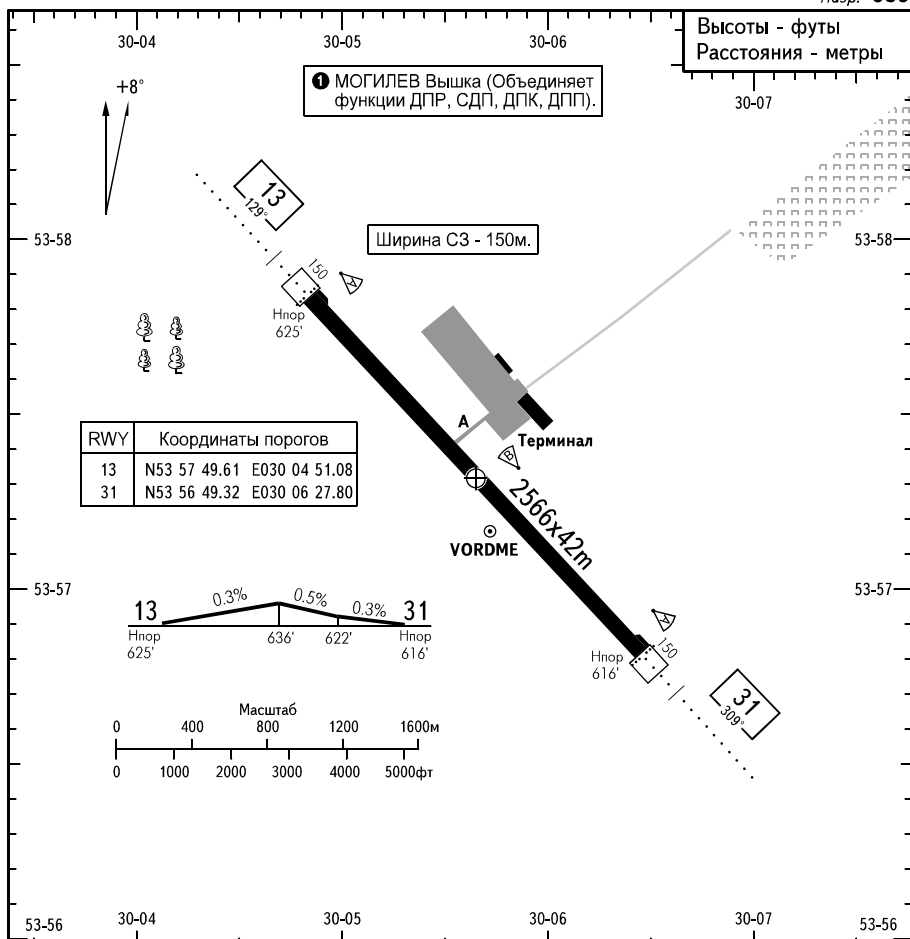
МОГИЛЕВ Вышка ● 127.100
133.000 резв

МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

КТА:
N53 57 19 E030 05 39

МОГИЛЕВ

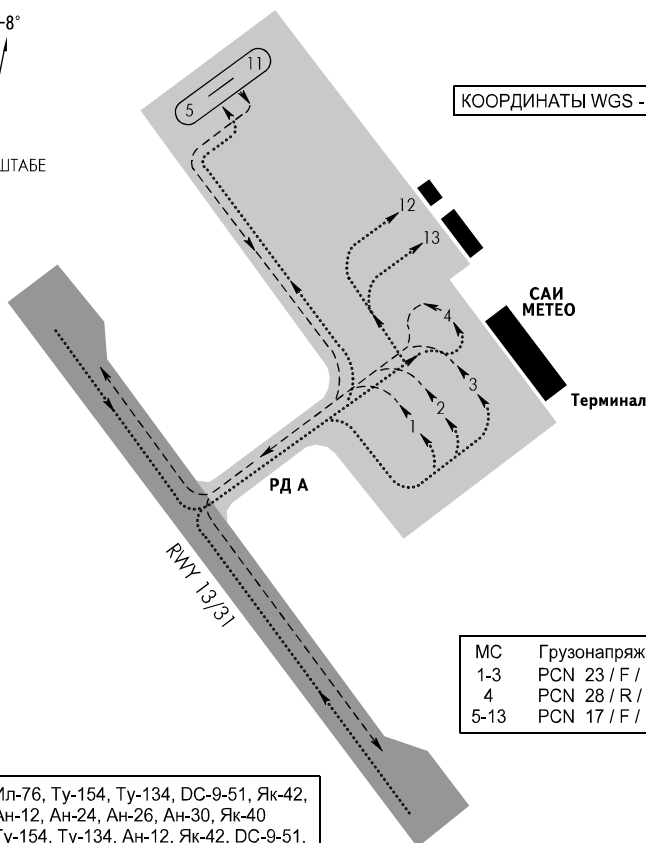
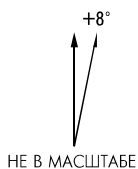
Наэр. 636'



RWY	СВЕТОБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
13	ОМИ, огни приближения 900m, PAPI-L (2°50') RVR	2566m	2716m	2566m	2566m
31	ОМИ, огни приближения 900m, PAPI-L (2°40') RVR	2566m	2716m	2566m	2566m

RWY 13 и RWY 31 концевые полосы торможения (КПТ) отсутствуют.

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА					
Кат. ВС	RWY 13/31			RWY 13/31	
	Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости		с огнями RWY	Без огней RWY (день) Осевая линия RWY	
	с огнями RWY	без огней RWY (день)		маркирована	не маркирована
A, B	250m	300m	400m	400m	500m
C	250m	300m			
D	300m	400m			



КООРДИНАТЫ WGS - 84

САИ
МЕТЕО

Терминал

РД А

RWY 13/31

МС	Грузонапряженность
1-3	PCN 23 / F / D / Y / T
4	PCN 28 / R / C / X / T
5-13	PCN 17 / F / D / Y / T

МС 1	Ил-76, Ту-154, Ту-134, DC-9-51, Як-42, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40
МС 2, 3	Ту-154, Ту-134, Ан-12, Як-42, DC-9-51, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40
МС 4	Ил-76, Ту-154, Ту-134, Як-42, Як-40, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ан-30, В-757-200, В-737-500, В-737-800, DC-9-51
МС 5-11	Ан-2
МС 6	Ил-103
МС 12, 13	Як-40

МС	Координаты
1	N53 57 25.53 E030 05 47.55
2	N53 57 26.54 E030 05 49.35
3	N53 57 27.55 E030 05 51.13
4	N53 57 30.07 E030 05 47.76

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
А	асф.бетон	PCN 22 / R / C / X / T	21м

1. Установка ВС на МС 5-11 и выход с МС 12, 13 при помощи буксировщика.
2. Вертолеты Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ка-26 могут использовать МС 1-4.
3. При нахождении ВС Ту-154 или Ил-76 на МС 1, МС 2 должна быть свободна.

МОГИЛЕВ Twr ● **127.100**
133.000 резв

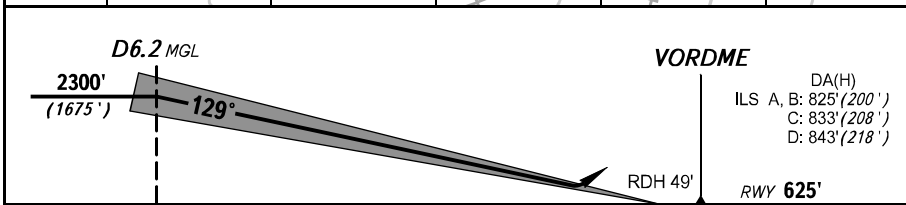
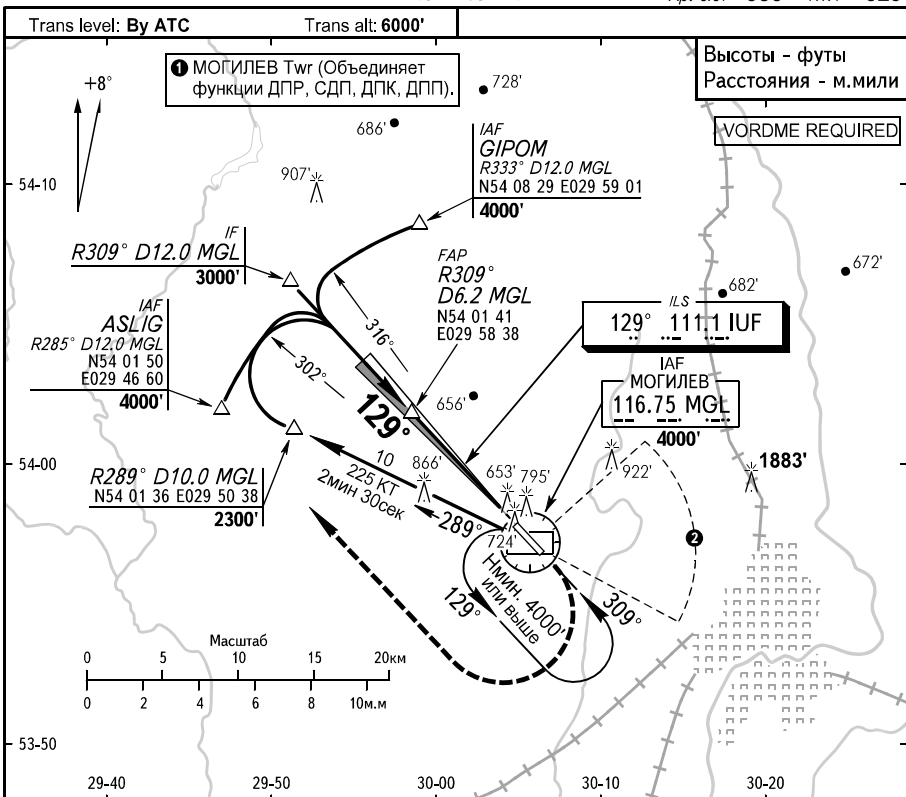
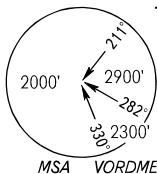
МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

МОГИЛЕВ

ILS RWY 13

LOC **111.1 IUF**

Apt elev **636'** RWY **625'**



уход на второй круг: Набор 1300' (675') на МПУ 129°, ПРАВЫЙ разворот на ASLIG (IAF) с набором 3000' (2375'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS				MDH	CEIL	VIS
	DH			ALS out			
A	60m				140m	190m	1900m
B		VIS 800m			150m	210m	2800m
C	65m			VIS 1200m	200m	300m	3700m
D	70m				210m	310m	4600m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 2°50'		2.0	2.7	3.4	4.1		

② Визуальное маневрирование в секторе от R040° до R110° - ЗАПРЕЩЕНО.

МОГИЛЕВ Twr **127.100**
133.000 резв

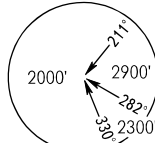
МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

МОГИЛЕВ

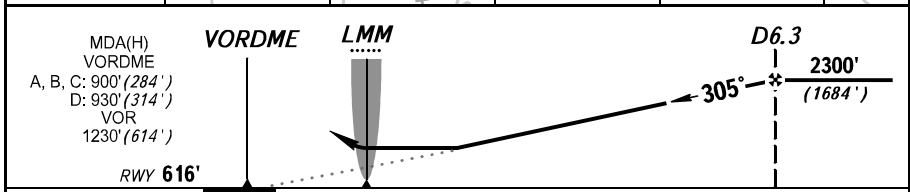
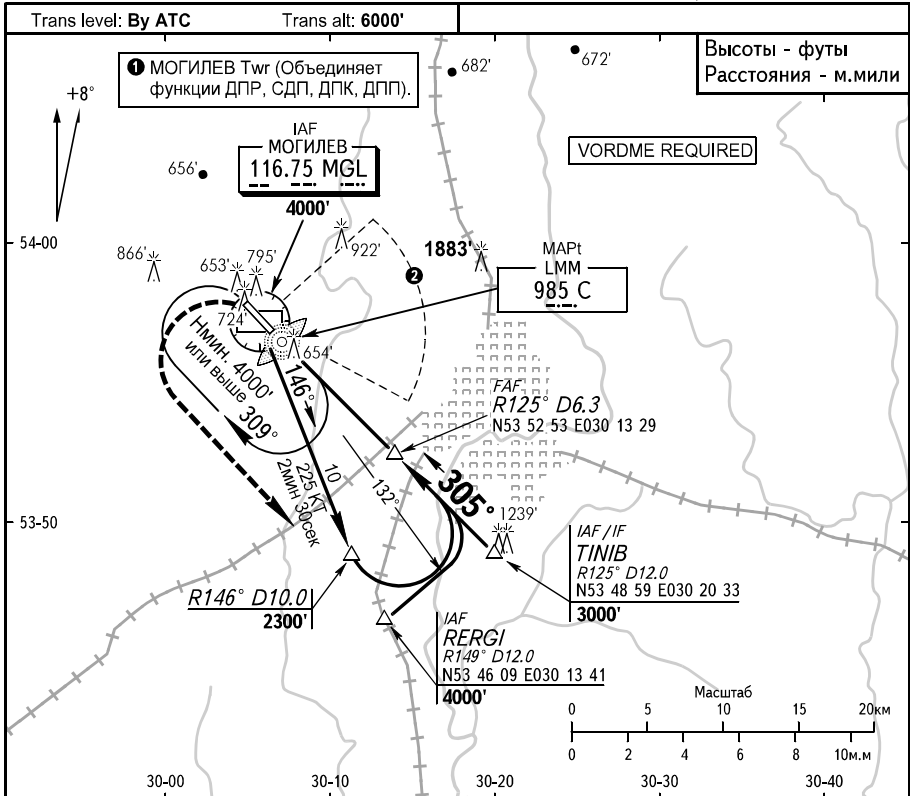
VOR RWY 31

VORDME **116.75 MGL**

Apt elev **636'** RWY **616'**



MSA VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (684') на МПУ 305°, ЛЕВЫЙ разворот на RERGI (IAF) с набором 3000' (2384'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME		VOR		MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out	MDH	ALS out			
A					140m	190m	1900m
B	90m	VIS 800m	VIS 1600m	190m	VIS 1600m	VIS 2400m	150m 200m 2800m
C					VIS 2400m	VIS 3200m	200m 300m 3700m
D	100m	VIS 1200m	VIS 1800m		VIS 2600m	VIS 3400m	210m 310m 4600m

W km/h	150	200	250	300
Descent gradient 4.7%	1.9	2.6	3.3	3.9
MAPt at LMM				

② Визуальное маневрирование в секторе от R040° до R110° - ЗАПРЕЩЕНО.

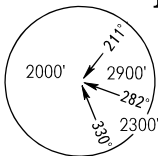
МОГИЛЕВ Twr ● 127.100
133.000 резв

МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

МОГИЛЕВ

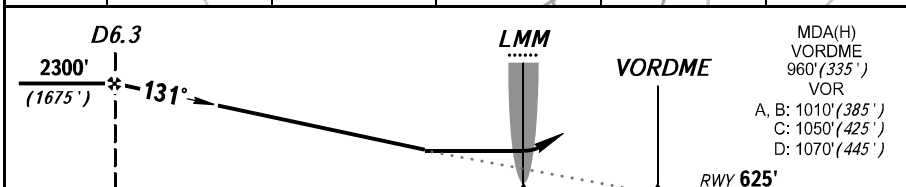
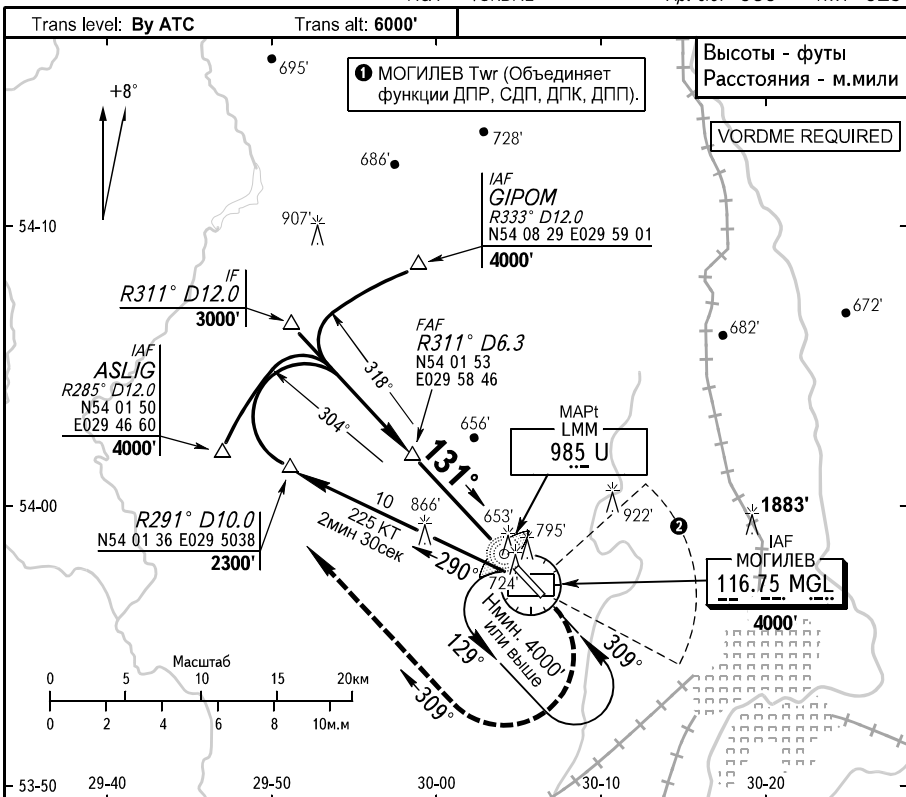
VOR RWY 13

VORDME 116.75 MGL



MSA VORDME

Apt elev 636' RWY 625'



уход на второй круг: Набор 1300' (675') на МПУ 131°, ПРАВЫЙ разворот на ASLIG (IAF) с набором 3000' (2375'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13						CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME			VOR			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out	MDH	ALS out	MDH	ALS out			
A	105m	VIS 1200m	VIS 1800m	120m	VIS 1600m	VIS 2200m	140m	190m	1900m
B				130m	VIS 1800m	VIS 2600m	150m	200m	2800m
C				140m	VIS 2000m	VIS 2800m	200m	300m	3700m
D				140m	VIS 2000m	VIS 2800m	210m	310m	4600m
W km/h			150	200	250	300			
Descent gradient 4.9%			2.0	2.7	3.4	4.1			
MAPt at LMM									

2 Визуальное маневрирование в секторе от R040° до R110° - ЗАПРЕЩЕНО.

МОГИЛЕВ Twr **127.100**
133.000 резв

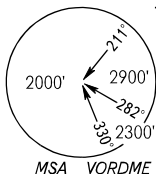
МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

МОГИЛЕВ

2 NDB RWY 31

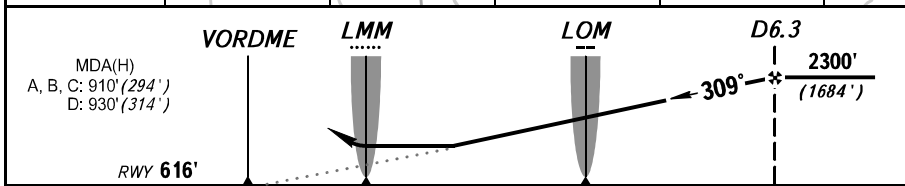
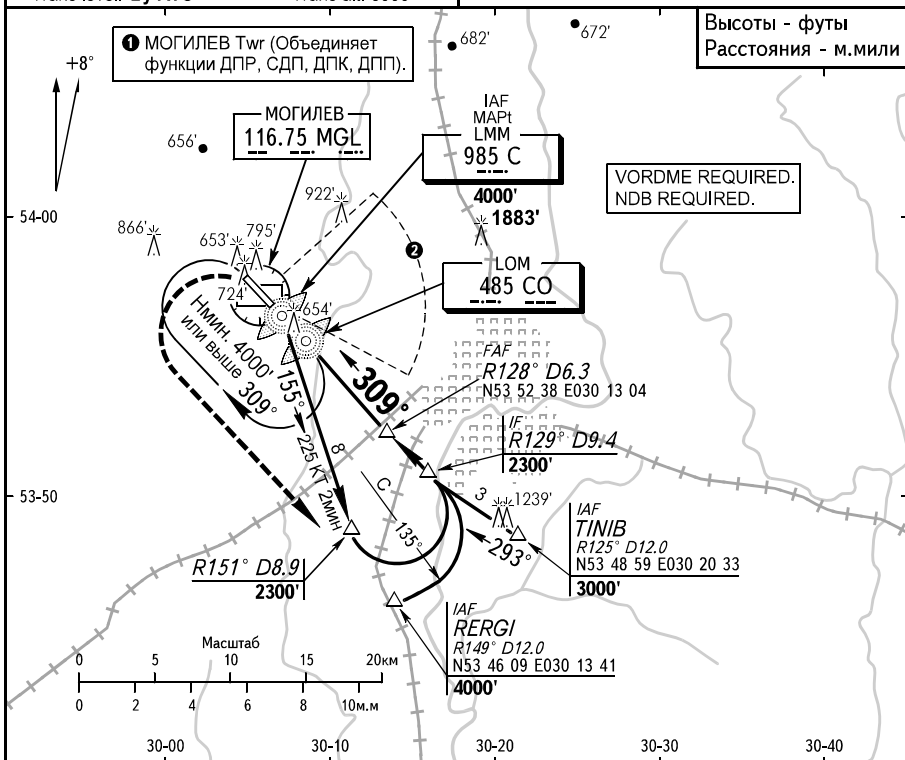
NDB **485 CO**

Apt elev **636'** RWY **616'**



MSA VORDME

Trans level: **By ATC** Trans alt: **6000'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1300' (684') на МПУ 309°, ЛЕВЫЙ разворот на RERG1 (IAF) с набором 3000' (2384'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 31				CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS
A				ALS out	140m	190m	1900m
B	90m	VIS 1000m		VIS 1600m	150m	200m	2800m
C					200m	300m	3700m
D	100m	VIS 1400m		VIS 2000m	210m	310m	4600m

W km/h	150	200	250	300
Descent gradient 4.7%	1.9	2.6	3.3	3.9
MAPt at LMM				

2 Визуальное маневрирование в секторе от R040° до R110° - ЗАПРЕЩЕНО.

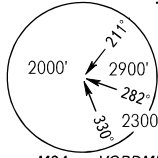
МОГИЛЕВ Twr **127.100**
133.000 резв

МОГИЛЕВ, БЕЛАРУСЬ

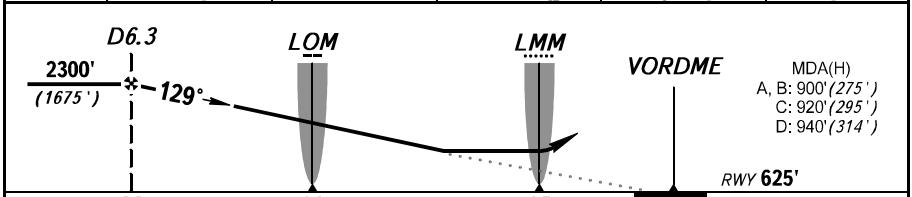
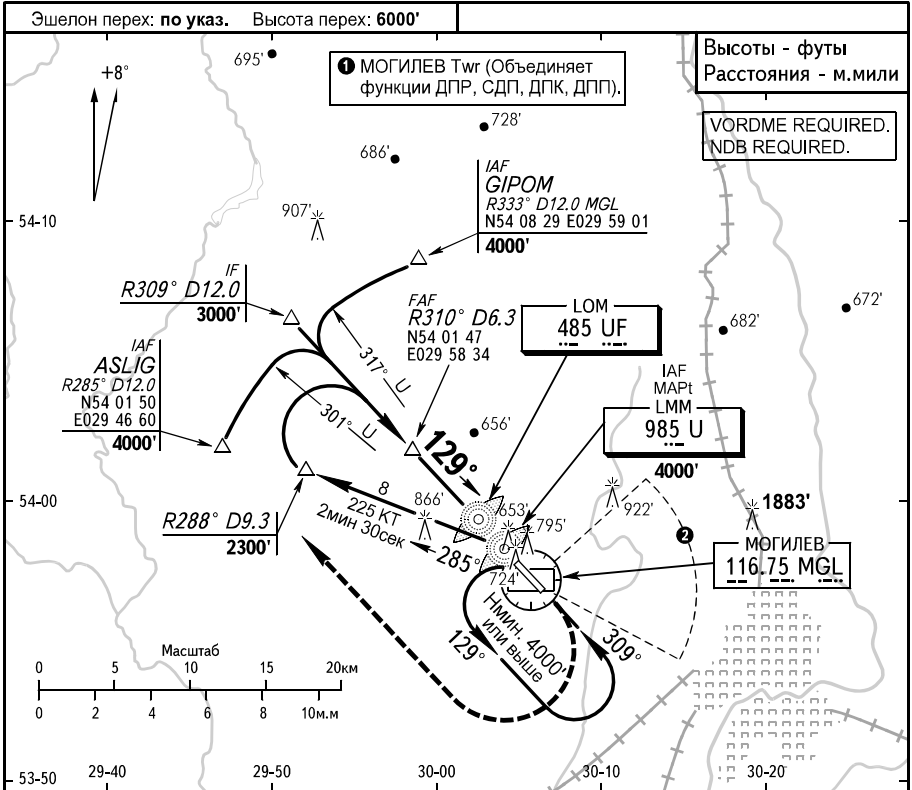
МОГИЛЕВ

2 NDB RWY 13

NDB **485 UF**



Apt elev **636'** RWY **625'**



уход на второй круг: Набор 1300' (675') на МПУ 129°, ПРАВЫЙ разворот на ASLIG (IAF) с набором 3000' (2375'), далее по указанию органа ОВД.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 13				CIRCLE-TO-LAND			
	2 NDB				MDH	CEIL	VIS	
A	ALS out				140m	190m	1900m	
B	85m	VIS 800m		VIS 1600m		150m	200m	2800m
C	90m	VIS 1000m		VIS 1600m		200m	300m	3700m
D	100m	VIS 1400m		VIS 2000m		210m	310m	4600m

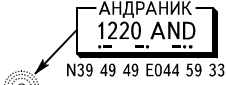
W km/h	150	200	250	300
Descent gradient 4.7%	2.0	2.8	3.4	4.1
MAPt at LMM				

2 Визуальное маневрирование в секторе от R040° до R110° - ЗАПРЕЩЕНО.

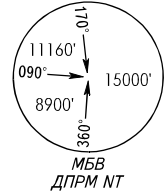
NAKHCHIVAN App NAKHCHIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
----------------------------------	--	---	--------------------------------------

ГОРНЫЙ

IRLAN 1A, IRLAN 1D,
 NEGAN 1A, NEGAN 1D, NEGAN 2A

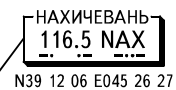
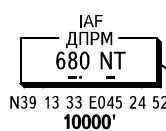
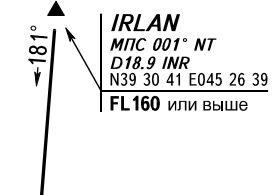
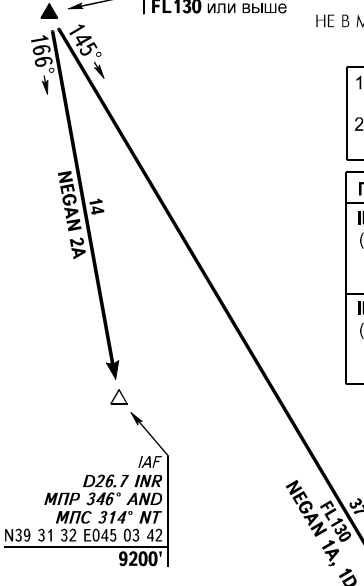


NEGAN
D39.2 INR
МПР 346° AND
МПС 325° NT
 N39 45 18 E045 00 36
FL130 или выше

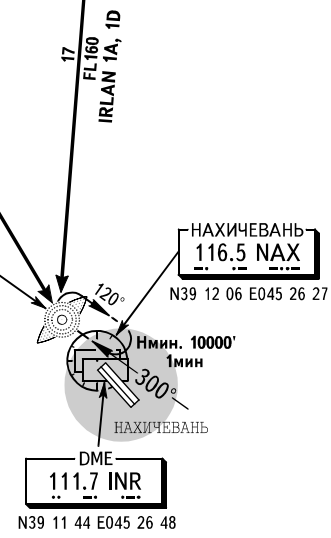


1. От **FL200** до **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 250 узлов, крен 20°.
2. От **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

ПОДХОД	МАРШРУТ
IRLAN 1A (ВПП 14Л)	От IRLAN МПУ 181° на ДПРМ NT со снижением до FL160 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL160 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL160 .
IRLAN 1D (ВПП 32П)	От IRLAN МПУ 181° на ДПРМ NT со снижением до FL160 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL160 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL160 .



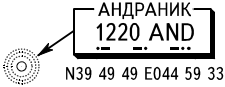
ПОДХОД	МАРШРУТ
NEGAN 1A (ВПП 14Л)	От NEGAN МПУ 145° на ДПРМ NT со снижением до FL130 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL130 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL130 .
NEGAN 1D (ВПП 32П)	От NEGAN МПУ 145° на ДПРМ NT со снижением до FL130 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL130 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL130 .
NEGAN 2A (ВПП 14Л)	От NEGAN МПУ 166° до IAF МПР 346° AND для снижения до высоты 9200' .



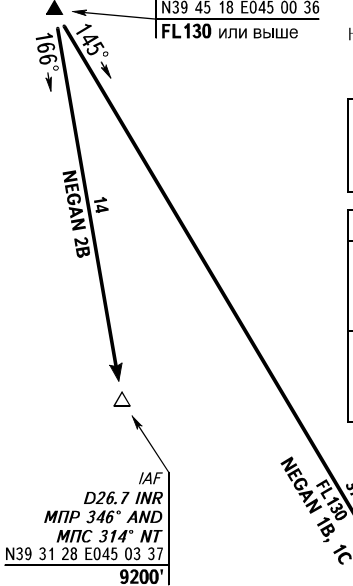
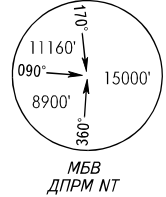
NAKHCIVAN App NAKHCIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
--------------------------------	--	---	--------------------------------------

ГОРНЫЙ

IRLAN 1B, IRLAN 1C,
 NEGAN 1B, NEGAN 1C, NEGAN 2B

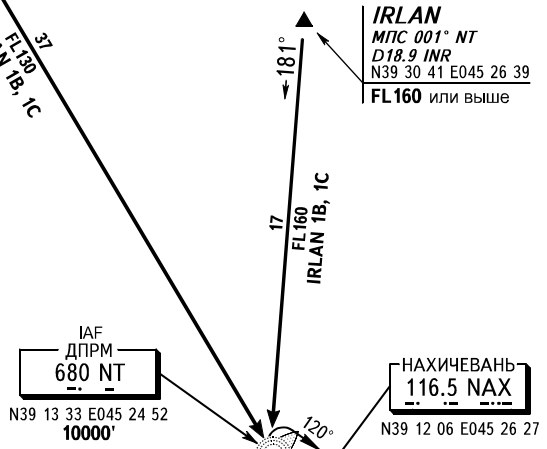


NEGAN
 D39.2 INR
 МПР 346° AND
 МПС 325° NT
 N39 45 18 E045 00 36
FL130 или выше



1. От **FL200** до **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 250 узлов, крен 20°.
2. От **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

ПОДХОД	МАРШРУТ
IRLAN 1B (ВПП 14П)	От IRLAN МПУ 181° на ДПРМ NT со снижением до FL160 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL160 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL160 .
IRLAN 1C (ВПП 32Л)	От IRLAN МПУ 181° на ДПРМ NT со снижением до FL160 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL160 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL160 .

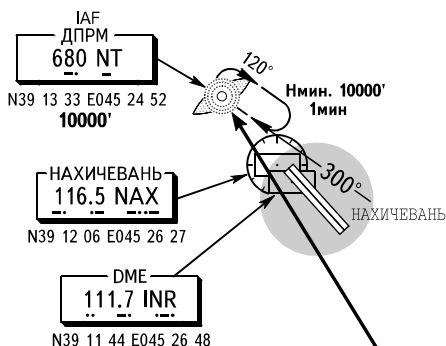
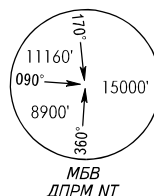
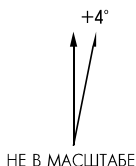


ПОДХОД	МАРШРУТ
NEGAN 1B (ВПП 14П)	От NEGAN МПУ 145° на ДПРМ NT со снижением до FL130 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL130 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL130 .
NEGAN 1C (ВПП 32Л)	От NEGAN МПУ 145° на ДПРМ NT со снижением до FL130 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL130 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL130 .
NEGAN 2B (ВПП 14П)	От NEGAN МПУ 166° до IAF МПР 346° AND для снижения до высоты 9200' .

NAKHCIVAN App NAKHCIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
--------------------------------	--	---	--------------------------------------

DULAV 1C, DULAV 1D

ГОРНЫЙ



DULAV 1C, 1D
FL150

1. От **FL200** до **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 250 узлов, крен 20°.
2. От **FL130** максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

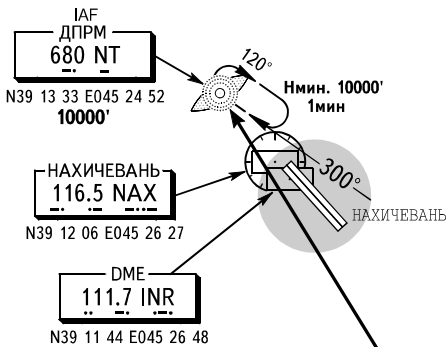
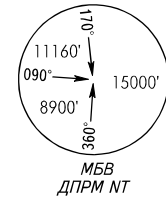
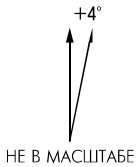


ПОДХОД	ВПП	МАРШРУТ
DULAV 1C	32Л	От DULAV МПУ 324° на ДПРМ NT со снижением до FL150 . Если высота над ДПРМ NT будет более FL150 - выполнить процедуру типа "ипподром" для снижения до FL150 .
DULAV 1D	32П	

НАКНЧИVAN App	127.900	120.800	Эшелон перех: FL130	Высоты - футы
НАКНЧИVAN Twr	118.200		Высота перех: 12000'	Расстояния - м.мили

DULAV 1A, DULAV 1B

ГОРНЫЙ



DULAV 1A, 1B
FL150

1. От FL200 до FL130 максимальная скорость при выполнении маневра не более 250 узлов, крен 20°.
2. От FL130 максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

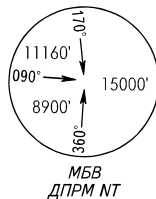
DULAV
D17.1 INR
МПС 144° NT
N38 57 00 E045 38 00
FL150 или выше

ПОДХОД	ВПП	МАРШРУТ
DULAV 1A	14Л	От DULAV МПУ 324° на ДПРМ NT со снижением до FL150. Если высота над ДПРМ NT будет более FL150 - выполнить процедуру типа "Ипподром" для снижения до FL150.
DULAV 1B	14П	

NAKHCHIVAN App NAKHCHIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояние - м.мили
----------------------------------	--	---	--------------------------------------

ГОРНЫЙ

IRLAN 1A, IRLAN 1B,
NEGAN 1A, NEGAN 1B



АНДРАНИК-1220 AND
N39 49 49 E044 59 33

NEGAN
D39.2 INR
МПР 346° AND
МПС 325° NT
N39 45 18 E045 00 36
FL130 и выше

NEGAN 1A, 1B
15

D24.3 INR
МПС 311° NT
N39 28 58 E045 04 49
9000' и выше

346°

IRLAN
D18.9 INR
МПР 001° NT
N39 30 41 E045 26 39
FL150 и выше

IRLAN 1A, 1B
17

+4°

НЕ В МАСШТАБЕ

NEGAN 1A, 1B
22

ДПРМ 680 NT
N39 13 33.3 E045 24 51.6

Нмин. 10000'
1мин

НАХИЧЕВАНЬ 116.5 NAX
N39 12 05.9 E045 26 27.4

НАХИЧЕВАНЬ

DME 111.7 INR
N39 11 43.8 E045 26 47.7

Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

D4.5 INR 3600' и выше

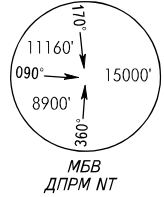
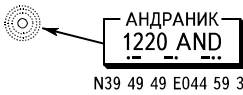
D4.9 INR
МПС 166° NT
N39 06 42 E045 26 22

ВЫХОД	МАРШРУТ
IRLAN 1A, 1B	По прямой до D4.5 INR 3600' и выше, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ NT, войти в зону ожидания, занять FL150, ПРАВЫЙ разворот МПУ 001° на IRLAN.
NEGAN 1A, 1B	По прямой до D4.5 INR 9000' и выше, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ NT, следовать с МПУ 346° до МПС 311° NT, МПУ 311° до D24.3 INR с набором 3600' и выше до выхода на пеленг 166° AND, МПУ 346° до NEGAN FL130 и выше. (Расчетный градиент набора 3.3%).

NAKHCHIVAN App NAKHCHIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
----------------------------------	--	---	--------------------------------------

ГОРНЫЙ

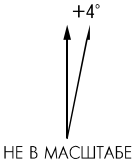
IRLAN 2A, IRLAN 2B,
NEGAN 2A, NEGAN 2B



NEGAN
 D39.2 INR
 МПР 346° AND
 МПС 325° NT
 N39 45 18 E045 00 36
FL130 и выше

IRLAN
 D18.9 INR
 МПР 001° NT
 N39 30 41 E045 26 39
FL150 и выше

D24.3 INR
 МПС 311° NT
 N39 28 58 E045 04 49
9000' и выше

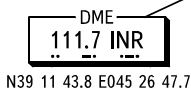
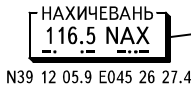
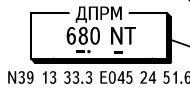


Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

Если ВС не может выдержать расчетный градиент набора 4,1%, следует выполнять стандартный маршрут вылета NEGAN 1A, 1B.

NEGAN 2A, 2B 15
 NEGAN 2A, 2B 22

IRLAN 2A, 2B 17



D4.4 INR
 МПС 097° NT
 N39 12 20 E045 32 13

Нмин. 10000'
 1мин

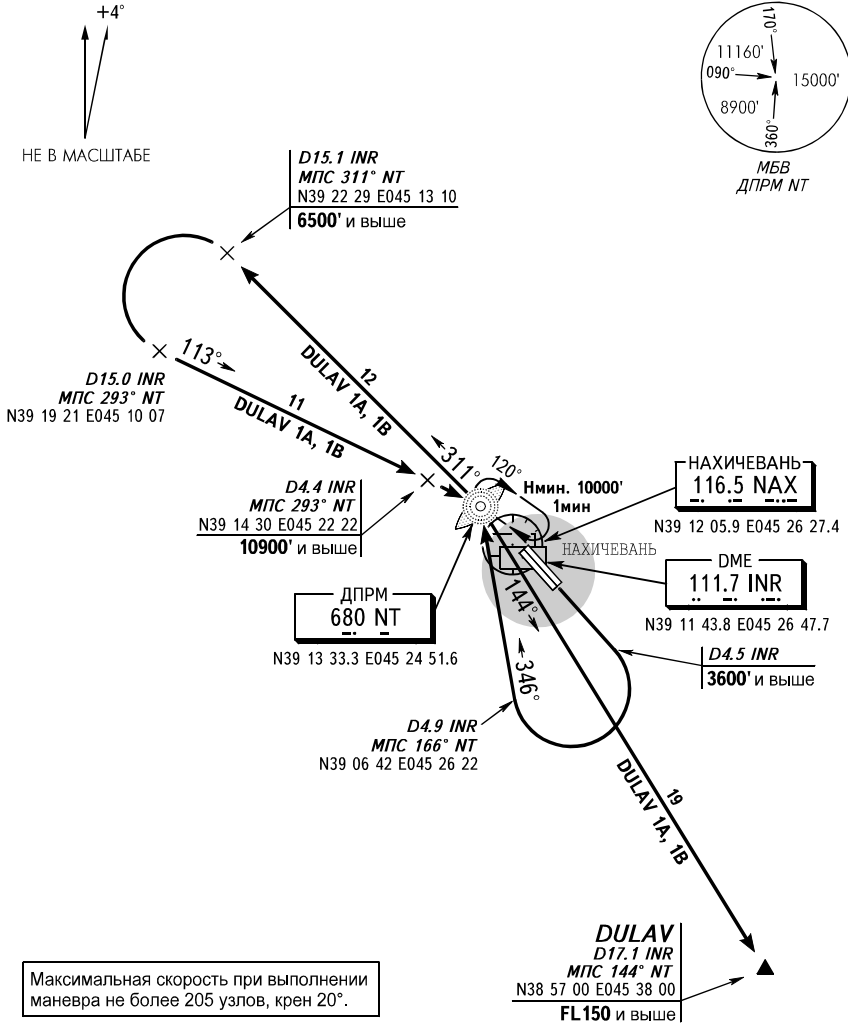


ВЫХОД	МАРШРУТ
IRLAN 2A, 2B	По прямой до D3.6 INR 3400' и выше, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ NT, войти в зону ожидания, занять FL150, ПРАВЫЙ разворот МПУ 001° на IRLAN.
NEGAN 2A, 2B	По прямой до D3.6 INR 3400' и выше, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ NT, следовать с МПУ 277° до МПС 311° NT, МПУ 311° до D24.3 INR с набором 9000' и выше до выхода на пеленг 166° AND, МПУ 346° до NEGAN FL130 и выше. (Расчетный градиент набора 4.1%).

NAKHCHIVAN App NAKHCHIVAN Trg	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
----------------------------------	--	---	--------------------------------------

DULAV 1A, DULAV 1B

ГОРНЫЙ



Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

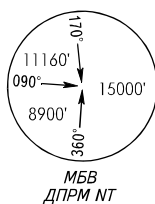
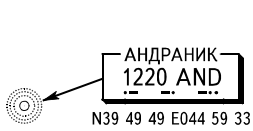
Если ВС не может выполнить набор 10900' до D4.4 INR, следует выполнить процедуру типа "ипподром" над ДПРМ NT для набора 10900'.

ВЫХОД	ВПП	МАРШРУТ
DULAV 1A	14Л	По прямой до D4.5 INR 3600' и выше, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ NT, следовать с МПУ 346° до выхода на пеленг 311° NT, МПУ 311° до D15.1 INR с набором 6500' и выше, ЛЕВЫЙ разворот до выхода на МПС 293° NT, МПУ 113° до выхода на пеленг 293° D4.4 INR с набором 10900' и выше, после пролета точки пеленг 293° D4.4 INR выйти на МПС 144° NT, следовать на DULAV с набором FL150 и выше. (Расчетный градиент набора 3.3%).
DULAV 1B	14П	

NAKHCHIVAN App NAKHCHIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояния - м.мили
----------------------------------	--	---	--------------------------------------

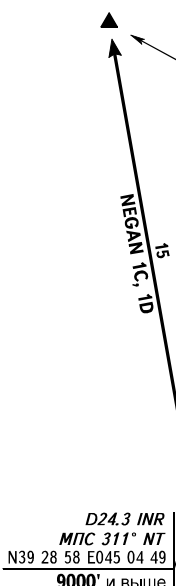
NEGAN 1C, NEGAN 1D

ГОРНЫЙ



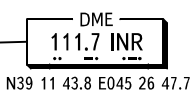
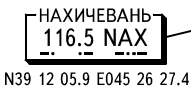
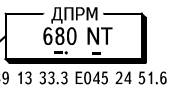
NEGAN
D39.2 INR
МПР 346° AND
МПС 325° NT
N39 45 18 E045 00 36
FL130 и выше

Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.



15
NEGAN 1C, 1D
346°

22
NEGAN 1C, 1D
311°

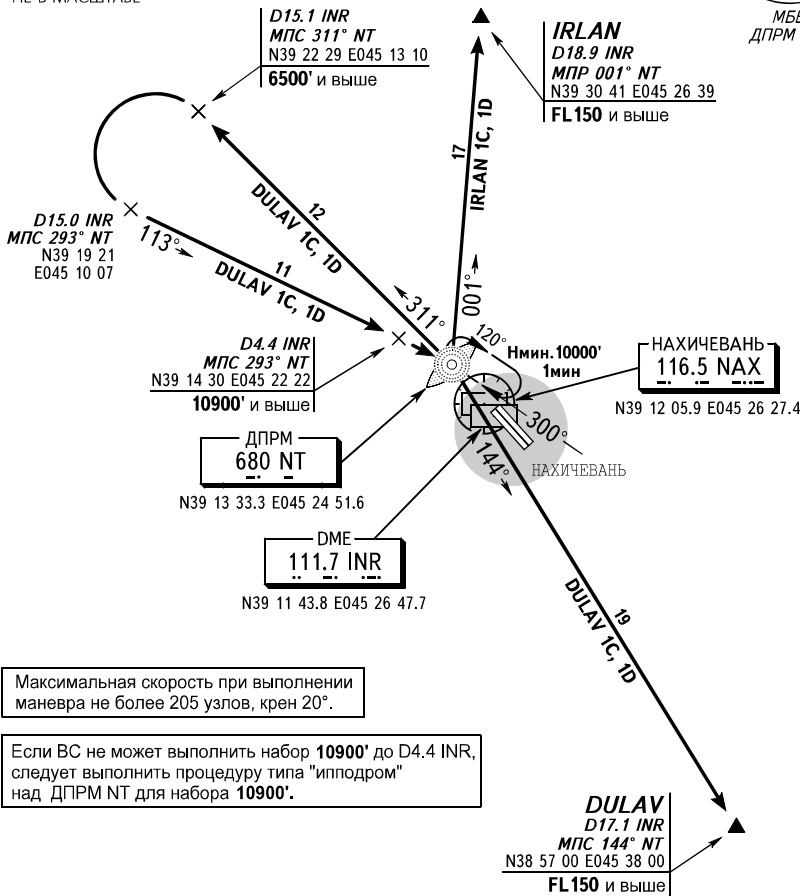
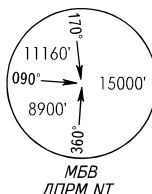
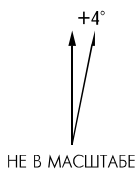


ВЫХОД	ВПП	МАРШРУТ
NEGAN 1C	32Л	По прямой на ДПРМ NT до выхода на пеленг 311° NT, МПУ 311° до D24.3 INR с набором 9000' и выше до выхода на пеленг 166° ADN, МПУ 346° до NEGAN FL130 и выше. (Расчетный градиент набора 3.3%).
NEGAN 1D	32П	

NAKHCIVAN App NAKHCIVAN Twr	127.900 120.800 118.200	Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000'	Высоты - футы Расстояние - м.мили
--------------------------------	--	---	--------------------------------------

ГОРНЫЙ

DULAV 1C, DULAV 1D,
IRLAN 1C, IRLAN 1D



Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 20°.

Если ВС не может выполнить набор **10900'** до D4.4 INR, следует выполнить процедуру типа "ипподром" над ДПРМ NT для набора **10900'**.

ПОДХОД	МАРШРУТ
DULAV 1C, 1D	По прямой на ДПРМ NT до выхода на пеленг 311° NT, МПУ 311° до D15.1 INR с набором 6500' и выше, ЛЕВЫЙ разворот до выхода на пеленг 293° NT, МПУ 113° до выхода на пеленг 293° D4.4 INR с набором 10900' и выше, после пролета точки пеленга 293° D4.4 INR выйти на пеленг 144° NT, следовать на DULAV с набором FL150 и выше. (Расчетный градиент набора 3.3%).
IRLAN 1C, 1D	По прямой до D15.1 INR 6500' и выше, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ NT, войти в зону ожидания, занять FL150 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 001° на IRLAN.

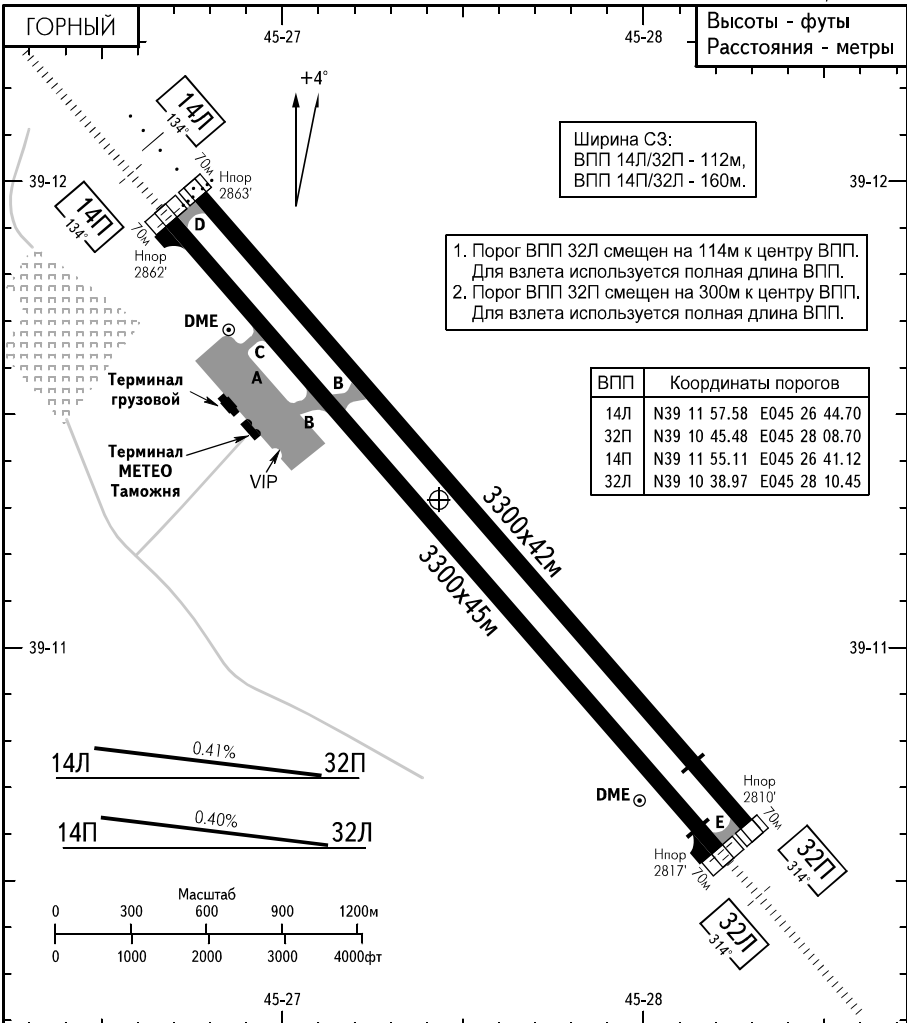
ATIS 127.500
NAKHCHIVAN TWR 118.200

НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

КТА:
N39 11 19 E045 27 26

НАХИЧЕВАНЬ

Наэр. 2863'



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
14Л	ОМИ, огни приближения 420м	3300м	3370м	3370м	3300м
32П		3300м	3370м	3370м	3000м
14П	ОВИ "СИМЕНС", огни приближения 900м, ПАПИ-Л	3300м	3370м	3370м	3300м
32Л		3300м	3370м	3370м	3186м

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Кат. ВС	ВПП 14Л/П				ВПП 32П/Л			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день	Без огней оси ВПП ночь	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день	Без огней оси ВПП ночь
A			300м	300м			300м	300м
B								
C			300м	400м			300м	400м
D								

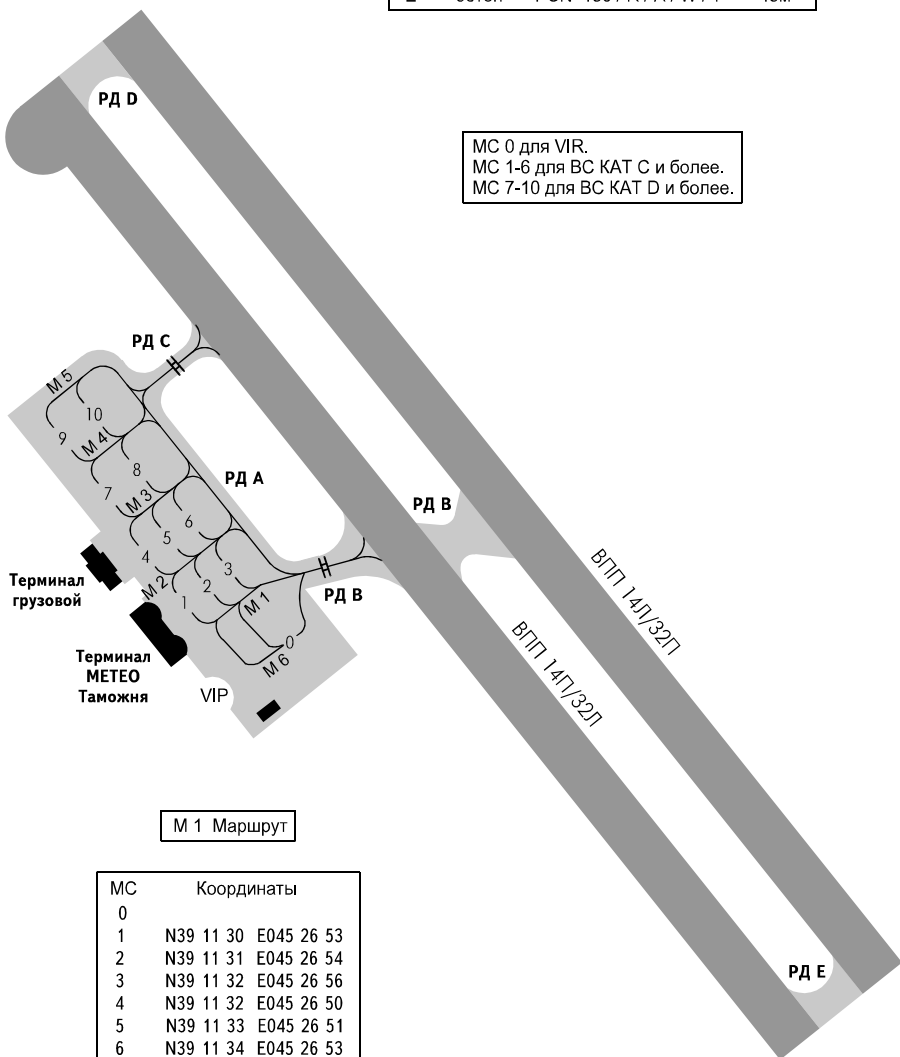
+4°



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
А	бетон	PCN 150 / R / A / W / T	45м
В	бетон	PCN 150 / R / A / W / T	45м
С	бетон	PCN 150 / R / A / W / T	24м
Д	бетон	PCN 150 / R / A / W / T	45м
Е	бетон	PCN 150 / R / A / W / T	45м

МС 0 для VIP.
МС 1-6 для ВС КАТ С и более.
МС 7-10 для ВС КАТ D и более.

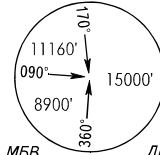


М 1 Маршрут

МС	Координаты
0	
1	N39 11 30 E045 26 53
2	N39 11 31 E045 26 54
3	N39 11 32 E045 26 56
4	N39 11 32 E045 26 50
5	N39 11 33 E045 26 51
6	N39 11 34 E045 26 53
7	N39 11 35 E045 26 47
8	N39 11 37 E045 26 49
9	N39 11 38 E045 26 44
10	N39 11 40 E045 26 46

НАХИЧЕВАНЬ Вышка 118.200

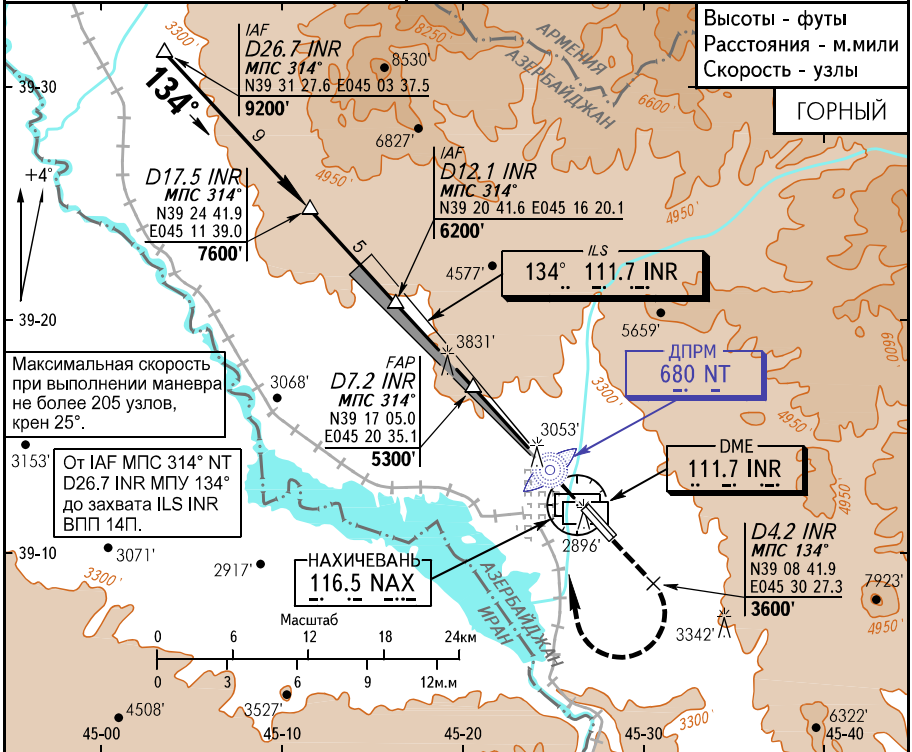
НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН



НАХИЧЕВАНЬ
 ILS DME ВПП 14П
 КРМ 111.7 INR
 ОСП ВПП 14П
 DME 111.7 INR
 Назр. 2863.0' Нпор. 2862.0'

МБВ ДПРМ NT

Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000' Установка Разр: гПА (мм.рт.ст. - по запр.) Нпор: 100 гПА



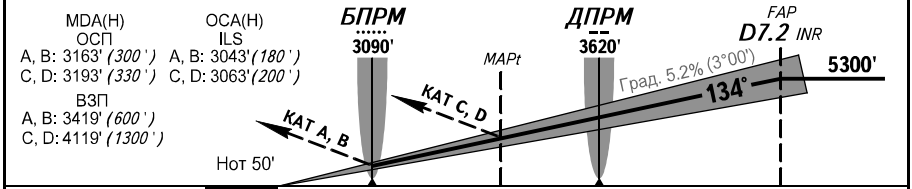
Высоты - футов
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, Крен 25°.

От IAF МПС 314° NT D26.7 INR МПУ 134° до захвата ILS INR ВПП 14П.

НАХИЧЕВАНЬ 116.5 NAX



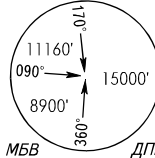
уход на второй круг: Набор 3600' (D не далее 4.2 INR), ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ NT, далее по схеме И-2.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 14П		ВЗП		
	ILS	ОСП	Нмс	Ннго	Двид
A	60x800м	95x1400м	190м	240м	3000м
B					
C		100x1500м	400м	500м	5000м
D					

Путевая скорость, kt	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, ft/min	369	474	527	632	738	843

НАХИЧЕВАНЬ Вышка 118.200

НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

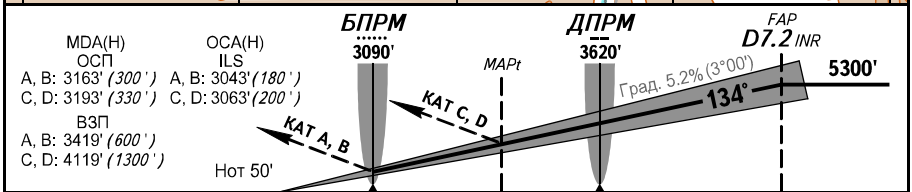
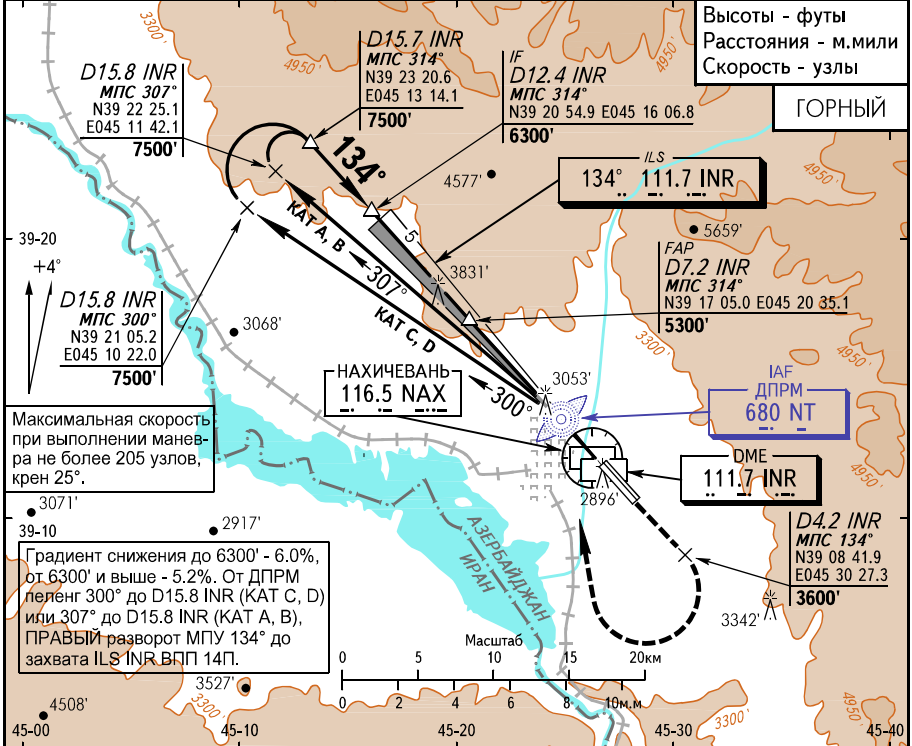


НАХИЧЕВАНЬ
 ILS DME ВПП 14П
 КРМ 111.7 INR
 ОСП ВПП 14П
 DME 111.7 INR
 Назр. 2863.0' Нпор. 2862.0'

МБВ ДПРМ NT

Назр. 2863.0' Нпор. 2862.0'

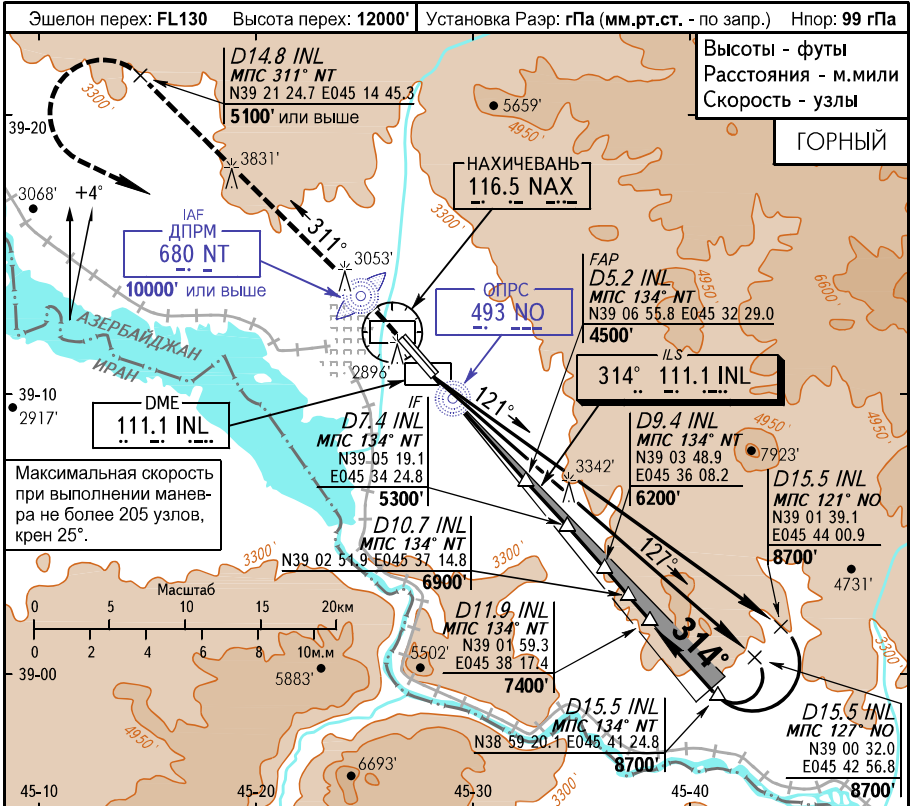
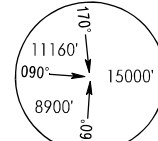
Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000' Установка Разр: гПа (мм,рт.ст. - по запр.) Нпор: 100 гПа



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 3600' (D не далее 4.2 INR), ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ. От ДПРМ пеленг 300° до D15.8 INR (КАТ С, D) или 307° до D15.8 INR (КАТ А, В), ПРАВЫЙ разворот МПУ 134° до захвата ILS INR ВПП 14П.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 14П		ВЗП		
	ILS	ОСП	Нмс	Ннго	Двид
A	60x800м	95x1400м	190м	240м	3000м
B					
C		100x1500м	400м	500м	5000м
D					

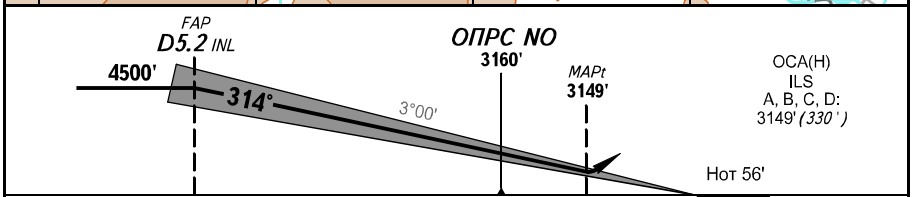
Путевая скорость, kt	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, ft/min	369	474	527	632	738	843



Высоты - футов
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 25°.



уход на второй круг: Следовать по пеленгу 314° NT до ДПРМ NT, выйти на пеленг 311° NT и следовать до D14.8 INL с набором 5100', ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ NT набрать 10000' и выполнить процедуру "ипподром". Далее по указанию органа ОВД.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 32Л						ВЗП		
	ILS						Нмс	Ннго	Двид
A	100x1200м						190м	240м	3000м
B							400м	500м	5000м
C									
D									

Путевая скорость, kt	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, ft/min	369	474	527	632	738	843

НАХИЧЕВАНЬ Вышка 118.200

НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

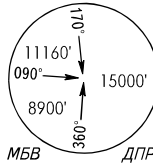
НАХИЧЕВАНЬ
ОСП ВПП 14Л

ДПРМ 680 NT

БРПМ 333 T

ДМЕ 111.7 INR

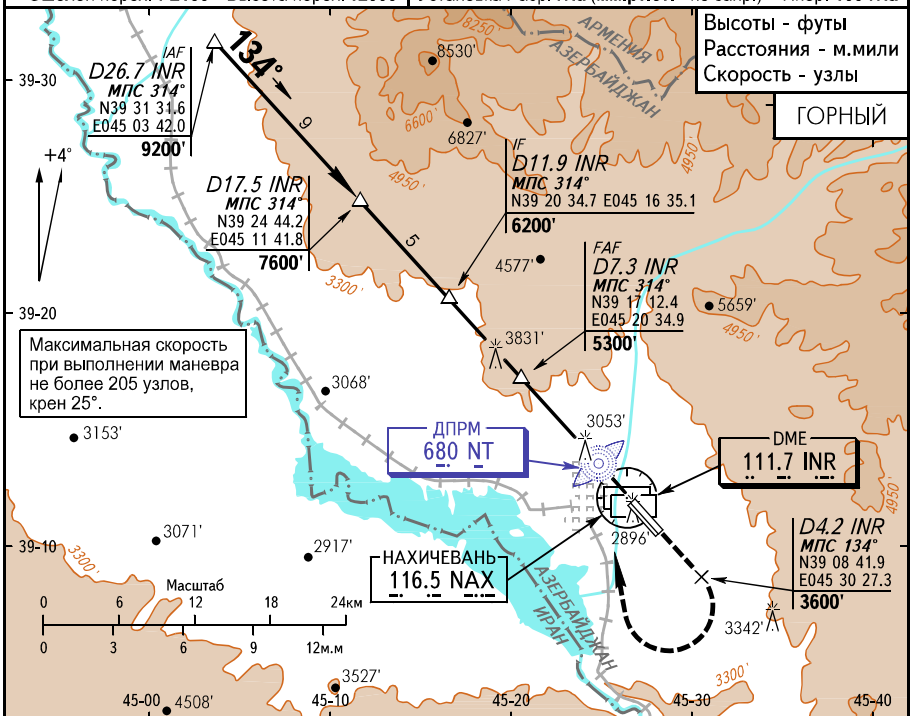
Наэр. 2863.0' Нпор. 2863.0'



МБВ

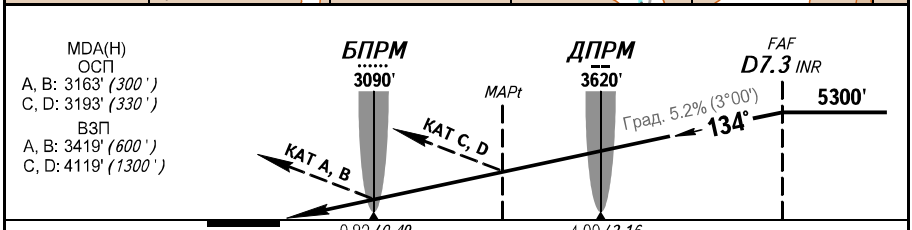
ДПРМ NT

Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000' Установка Разр: гПА (мм.рт.ст. - по запр.) Нпор: 100 гПа



Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы

ГОРНЫЙ



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 3600' (D не далее 4.2 INR), ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ NT, далее по схеме Л-2.

Кат. ВС.	ПОСАДКА ВПП 14Л		ВЗП		
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид
A	95x1900м		190м	240м	3000м
B	100x2000м		400м	500м	5000м
C					
D					

Путевая скорость	, kt	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения	, ft/min	369	474	527	632	738	843

НАХИЧЕВАНЬ Вышка 118.200

НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

НАХИЧЕВАНЬ
ОСП ВПП 14Л

ДПРМ 680 NT

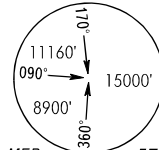
БРПМ 333 T

DME 111.7 INR

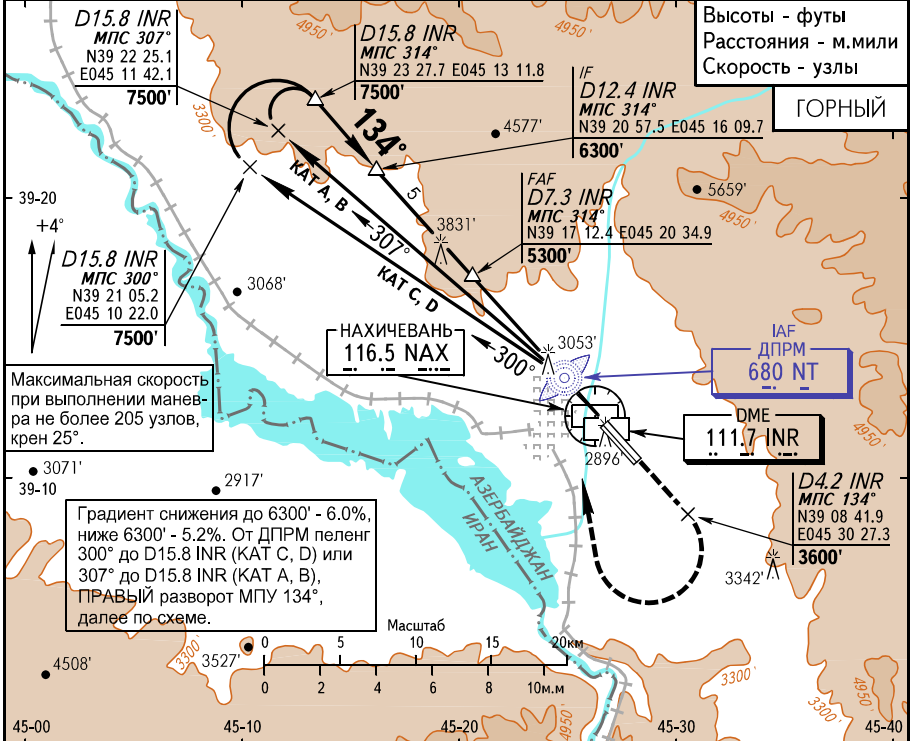
Наэр. 2863.0' Нпор. 2863.0'

МБВ

ДПРМ NT



Эшелон перех: FL130 Высота перех: 12000' Установка Разр: гПа (мм.рт.ст. - по запр.) Нпор: 100 гПа

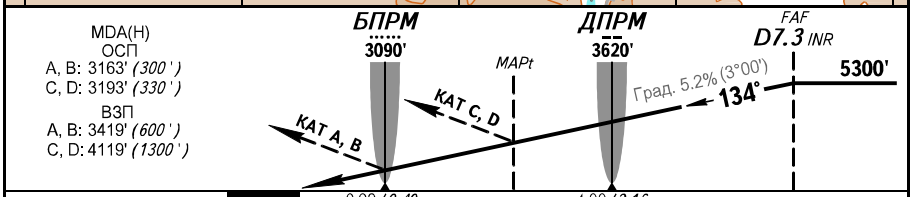


Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

Максимальная скорость при выполнении маневра не более 205 узлов, крен 25°.

Градиент снижения до 6300' - 6.0%, ниже 6300' - 5.2%. От ДПРМ пеленг 300° до D15.8 INR (КАТ С, D) или 307° до D15.8 INR (КАТ А, В), ПРАВЫЙ разворот МПУ 134°, далее по схеме.



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 3600' (D не далее 4.2 INR), ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ. От ДПРМ пеленг 300° до D15.8 INR (КАТ С, D) или 307° до D15.8 INR (КАТ А, В), ПРАВЫЙ разворот МПУ 134°, далее по схеме.

Кат. ВС.	ПОСАДКА ВПП 14Л		ВЗП		
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид
A	95x1900м		190м	240м	3000м
B	100x2000м		400м	500м	5000м
C					
D					

Путевая скорость, kt	70	90	100	120	140	160
Вертикальная скорость снижения, ft/min	369	474	527	632	738	843

НАХИЧЕВАНЬ Вышка **118.200**

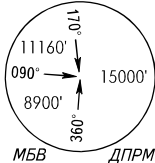
НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

НАХИЧЕВАНЬ

ВЗП ВПП 32Л/П

ДПРМ 14Л **680 NT**

Наэр. **2863'**



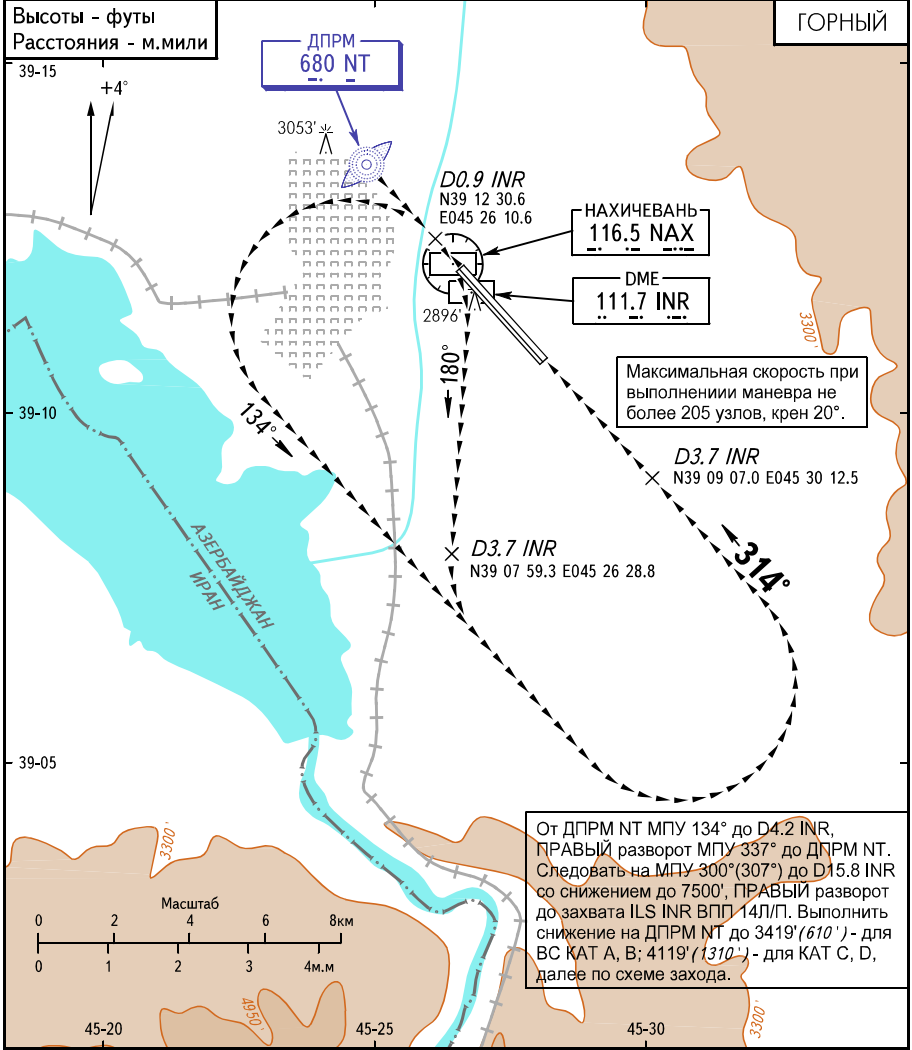
МБВ

ДПРМ NT

Нпор. 32Л/П

2817' / 2810'

Эшелон перех: **FL130** Высота перех: **12000'** Установка Разэр: **гПа (мм.рт.ст. - по запр.)** Нпор: **99 гПа**



уход на второй круг: Выполнить набор до D0.9 INR, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ВЗП			MDA(H)
	Нмс	Ннго	Двид	
A	190м	240м	3000м	ВПП 32Л А, В: 3419' (602') С, D: 4119' (1302')
B				
C	400м	500м	5000м	
D				

НАХИЧЕВАНЬ Вышка 118.200

НАХИЧЕВАНЬ, АЗЕРБАЙДЖАН

НАХИЧЕВАНЬ

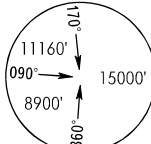
ВЗП ВПП 14Л/П, 32П/Л

ДПРМ 14Л 680 NT

Наэр. 2863'

Нпор. 14Л/П 2863'/2862'

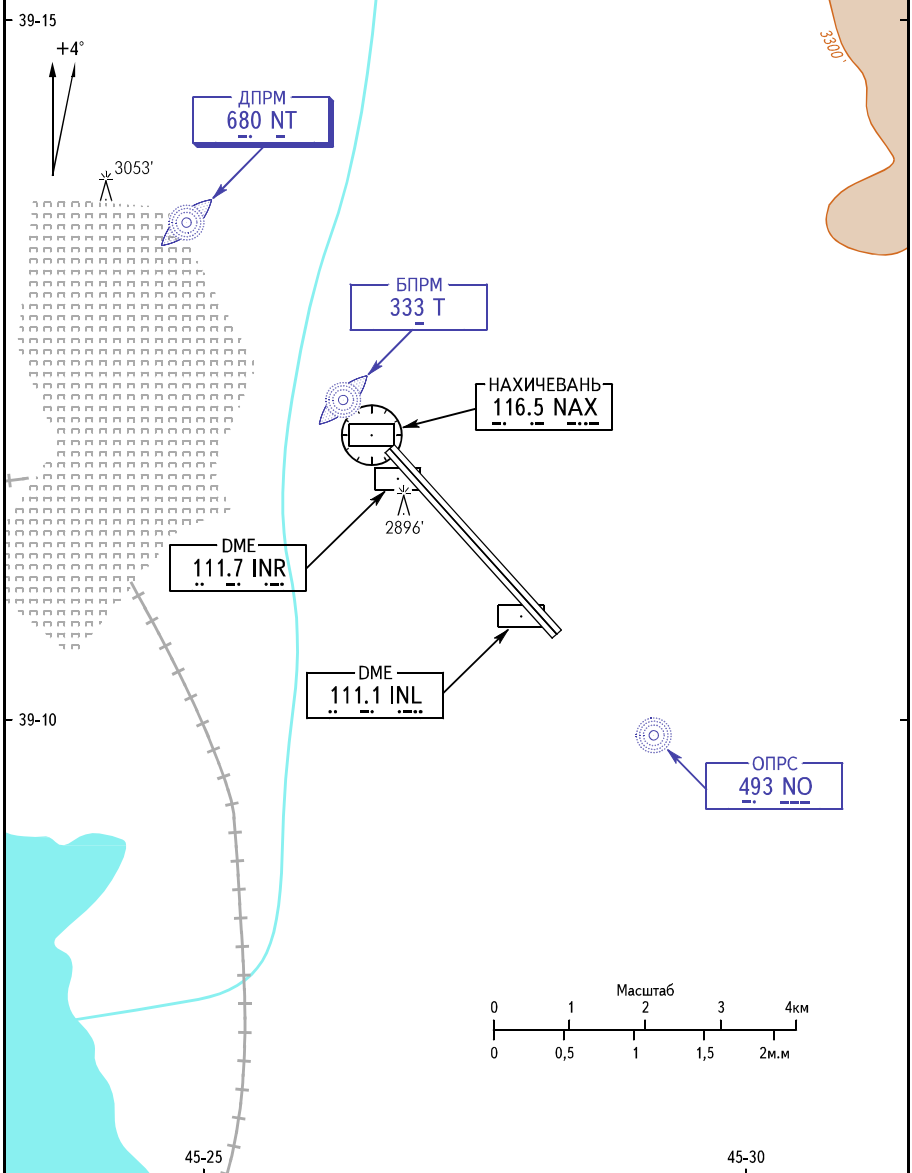
Нпор. 32П/Л 2810'/2817'

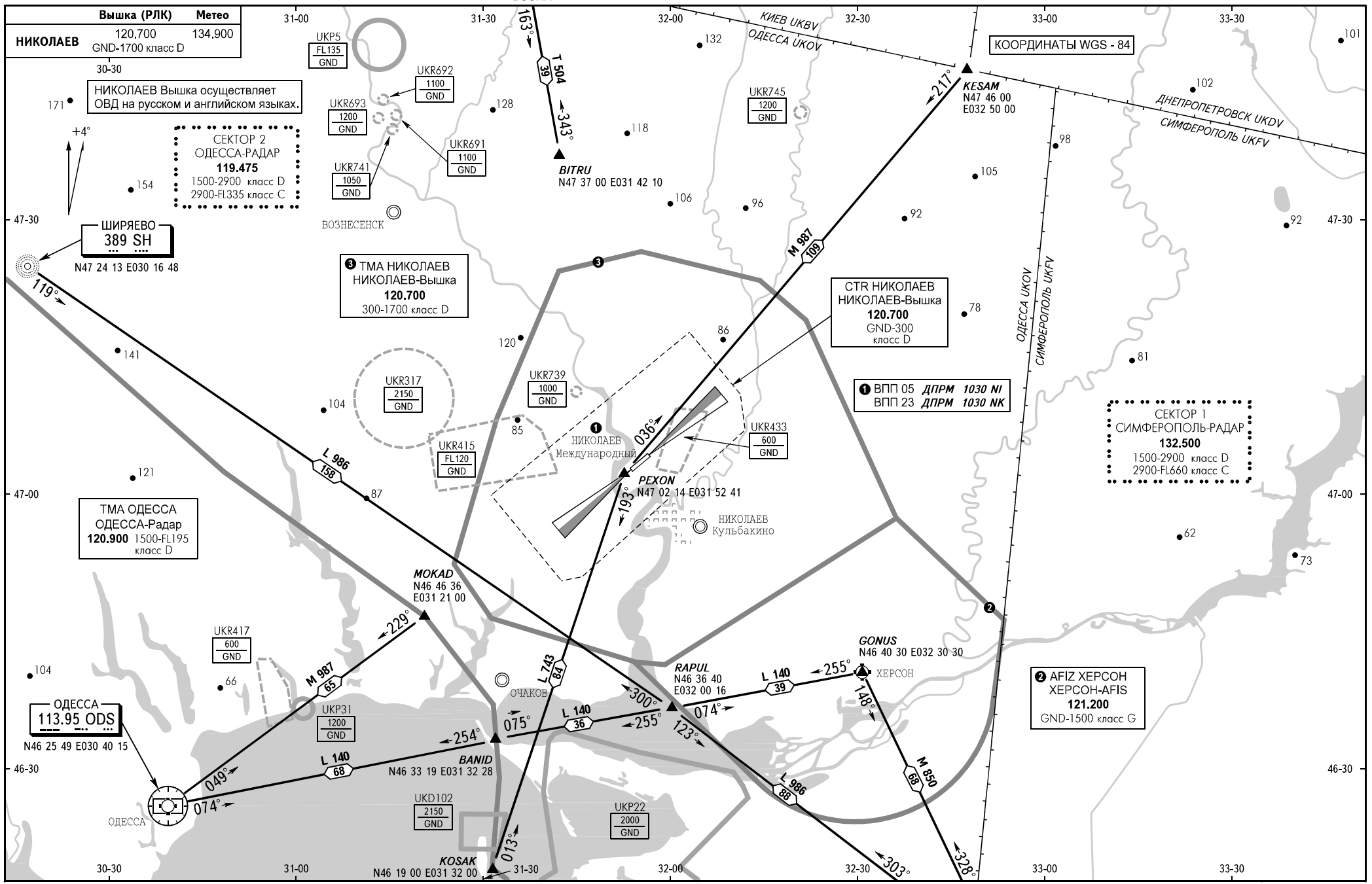
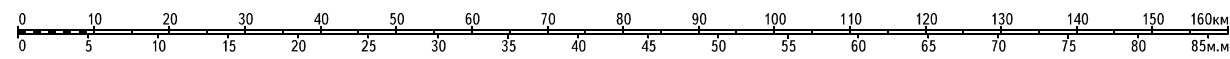


Эшелон перех: FL130	Высота перех: 12000'	Установка Разр: гПа (мм.рт.ст. - по запр.)
		Нпор: ВПП 14Л/П 100гПа / ВПП 32П/Л 99 гПа

Высоты - футов
Расстояния - м.мили

ГОРНЫЙ





Вышка (РЛК)	Метео
НИКОЛАЕВ 120.700 GND-1700 класс D	134.900

НИКОЛАЕВ Вышка осуществляет
ОВД на русском и английском языках.

СЕКТОР 2
ОДЕССА-РАДАР
119.475
1500-2900 класс D
2900-FL335 класс C

ШИРЯЕВО
389 SH
N47 24 13 E030 16 48

ТМА НИКОЛАЕВ
НИКОЛАЕВ-Вышка
120.700
300-1700 класс D

СТР НИКОЛАЕВ
НИКОЛАЕВ-Вышка
120.700
GND-300
класс D

1 ВП 05 ДПРМ 1030 NI
ВП 23 ДПРМ 1030 НК

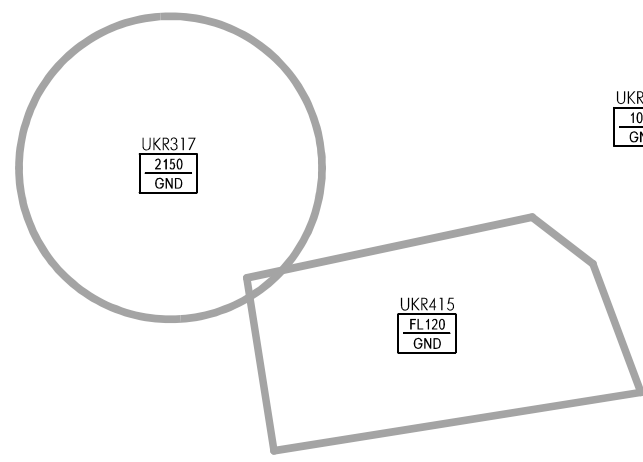
СЕКТОР 1
СИМФЕРОПОЛЬ-РАДАР
132.500
1500-2900 класс D
2900-FL660 класс C

ТМА ОДЕССА
ОДЕССА-Радар
120.900 1500-FL195
класс D

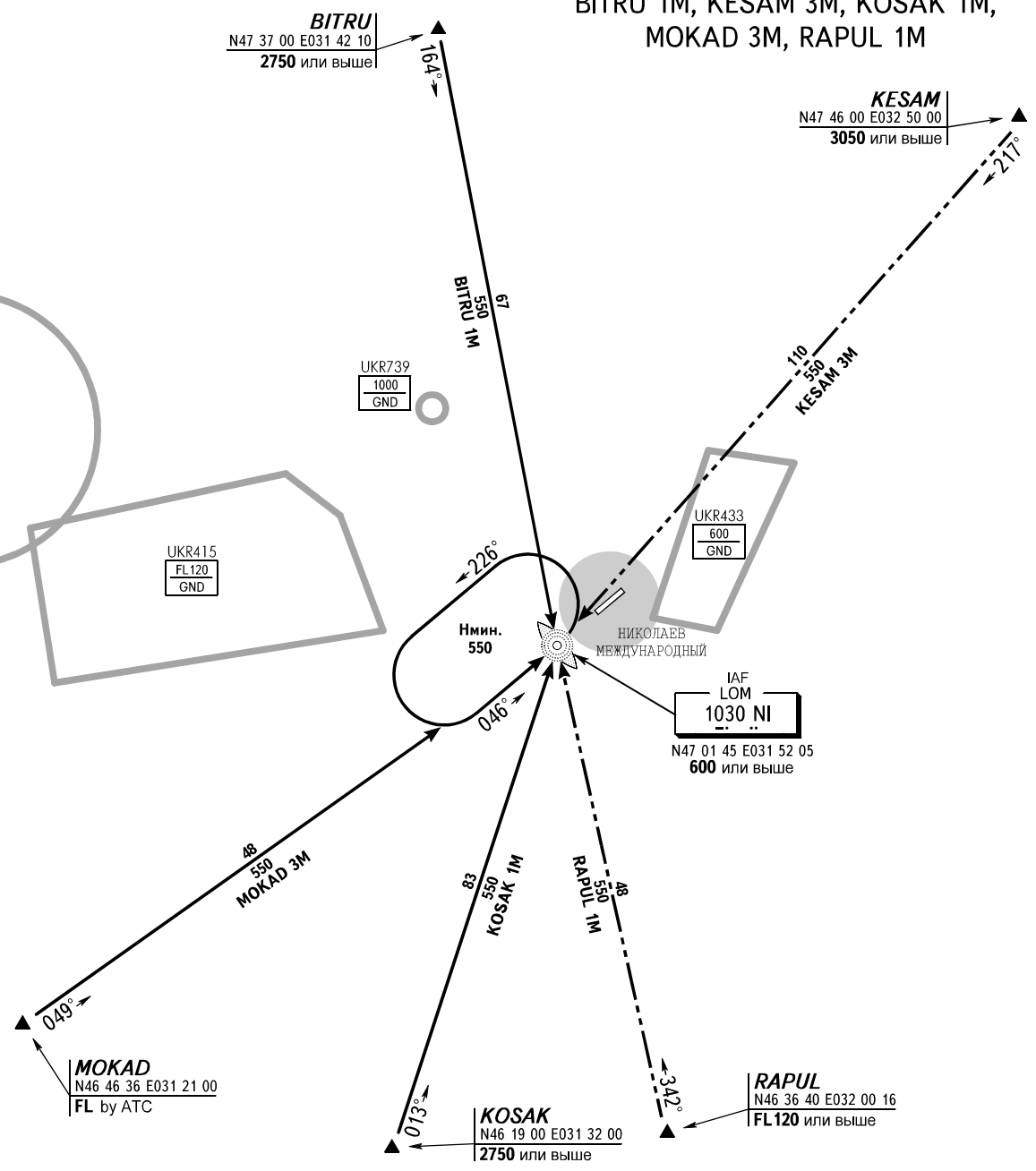
ОДЕССА
113.95 ODS
N46 25 49 E030 40 15

2 AFIZ ХЕРСОН
ХЕРСОН-AFIS
121.200
GND-1500 класс G

НИКОЛАЕВ Twr (Rad) **120.700**
GND-300 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



BITRU 1M, KESAM 3M, KOSAK 1M,
MOKAD 3M, RAPUL 1M

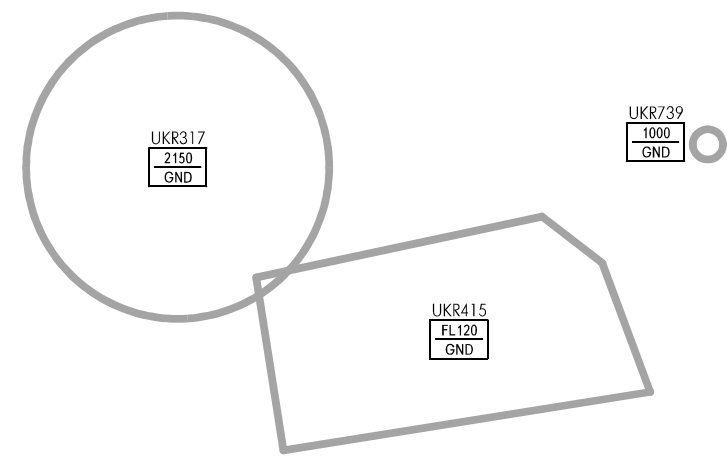
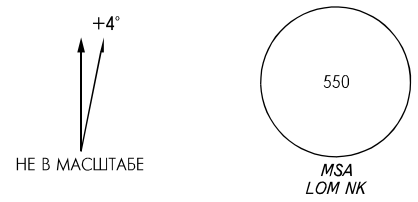


STAR	ROUTING	ALTITUDE
BITRU 1M	МПУ 164° до IAF LOM NI, далее по схеме захода.	BITRU 2750 или выше, IAF LOM NI 600 или выше.
KESAM 3M	МПУ 217° до IAF LOM NI, далее по схеме захода. (By ATC).	KESAM 3050 или выше, IAF LOM NI 600 или выше.
KOSAK 1M	МПУ 013° до IAF LOM NI, далее по схеме захода.	KOSAK 2750 или выше, IAF LOM NI 600 или выше.
MOKAD 3M	МПУ 049° до IAF LOM NI, далее по схеме захода.	MOKAD FL By ATC IAF LOM NI 600 или выше.
RAPUL 1M	МПУ 342° до IAF LOM NI, далее по схеме захода. (By ATC).	RAPUL FL120 или выше, IAF LOM NI 600 или выше.

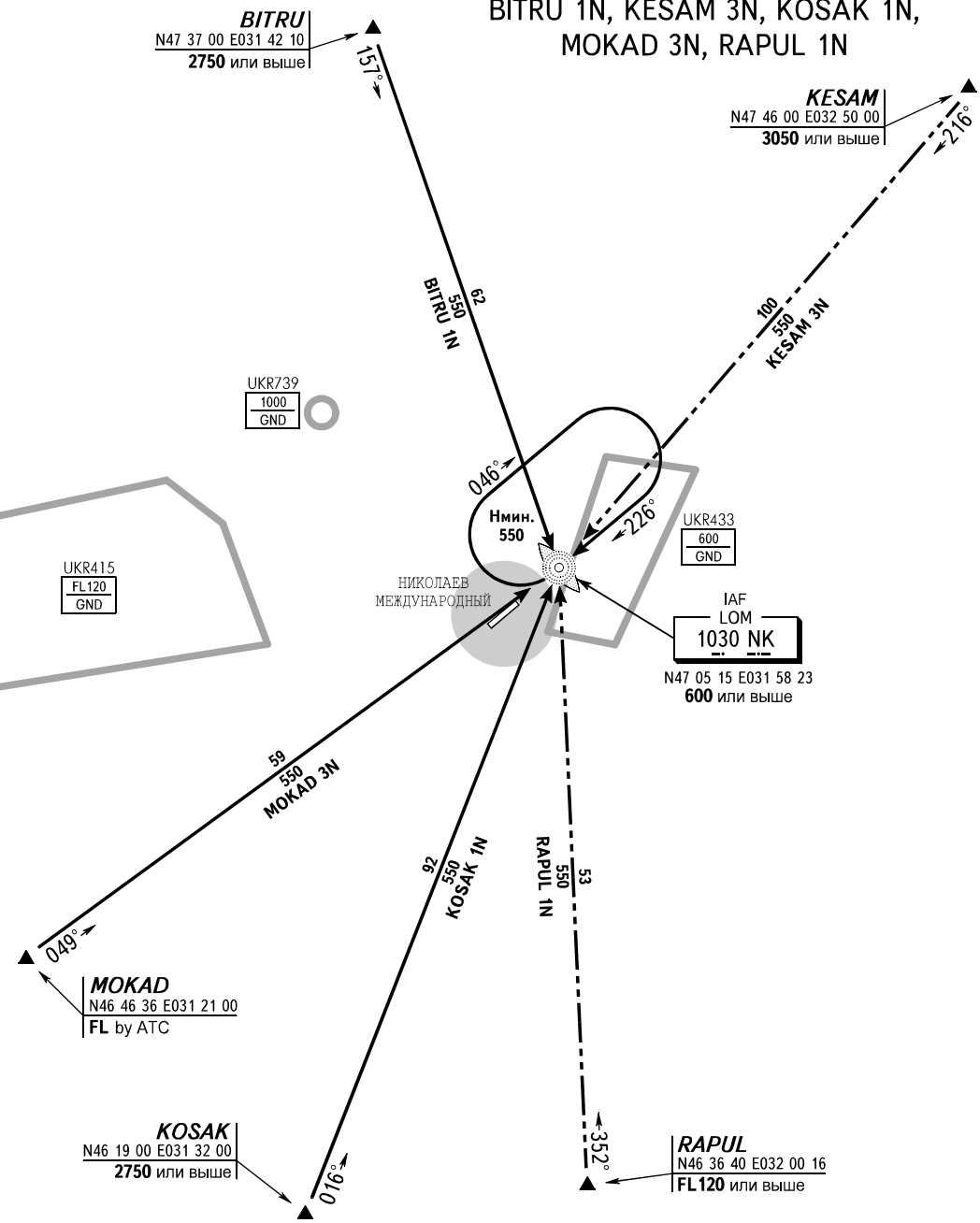
НИКОЛАЕВ Twr (Rad) **120.700**
GND-300 класс D

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



BITRU 1N, KESAM 3N, KOSAK 1N,
MOKAD 3N, RAPUL 1N



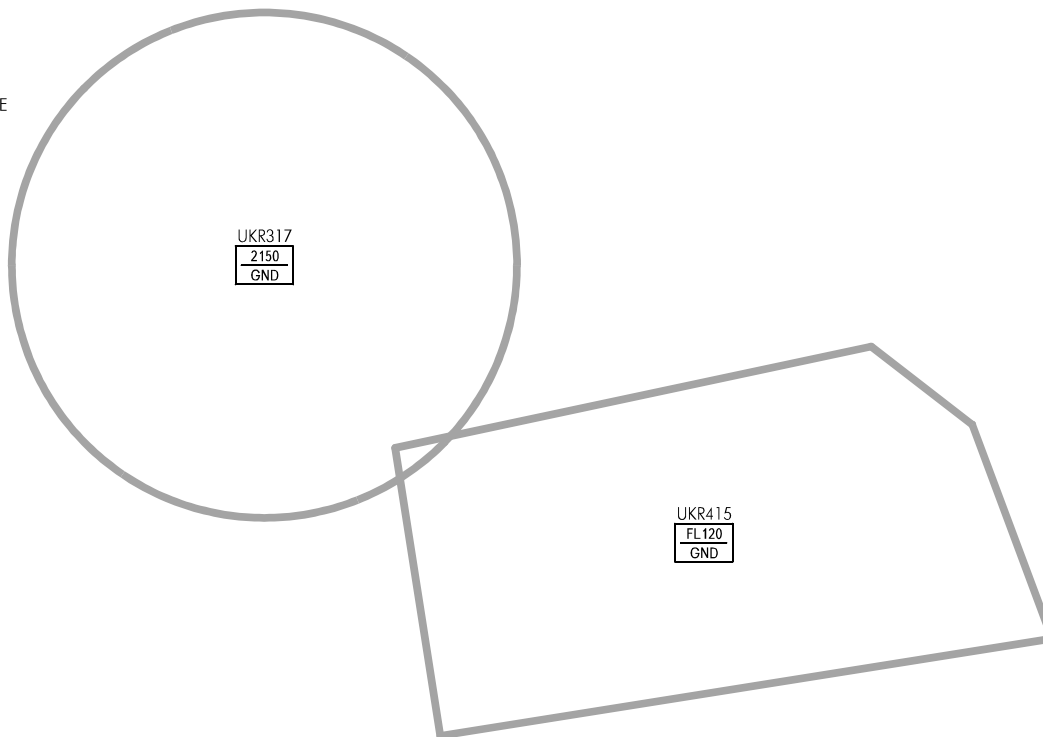
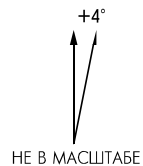
STAR	ROUTING	ALTITUDE
BITRU 1N	МПУ 157° до IAF LOM NK, далее по схеме захода.	BITRU 2750 или выше, IAF LOM NK 600 или выше.
KESAM 3N	МПУ 216° IAF LOM NK, далее по схеме захода. (By ATC).	KESAM 3050 или выше, IAF LOM NK 600 или выше.
KOSAK 1N	МПУ 016° IAF LOM NK, далее по схеме захода.	KOSAK 2750 или выше, IAF LOM NK 600 или выше.
MOKAD 3N	МПУ 049° до IAF LOM NK, далее по схеме захода.	MOKAD FL by ATC, IAF LOM NK 600 или выше.
RAPUL 1N	МПУ 352° до IAF LOM NK, далее по схеме захода. (By ATC).	RAPUL FL 120 или выше, IAF LOM NK 600 или выше.

НИКОЛАЕВ Twr (Rad)

120.700
GND-300 класс D

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

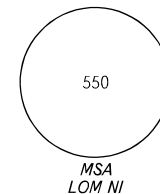


BITRU
N47 37 00 E031 42 10
2450 или выше

**BITRU 1K, KESAM 3K, KOSAK 1K,
MOKAD 3K, RAPUL 1K**

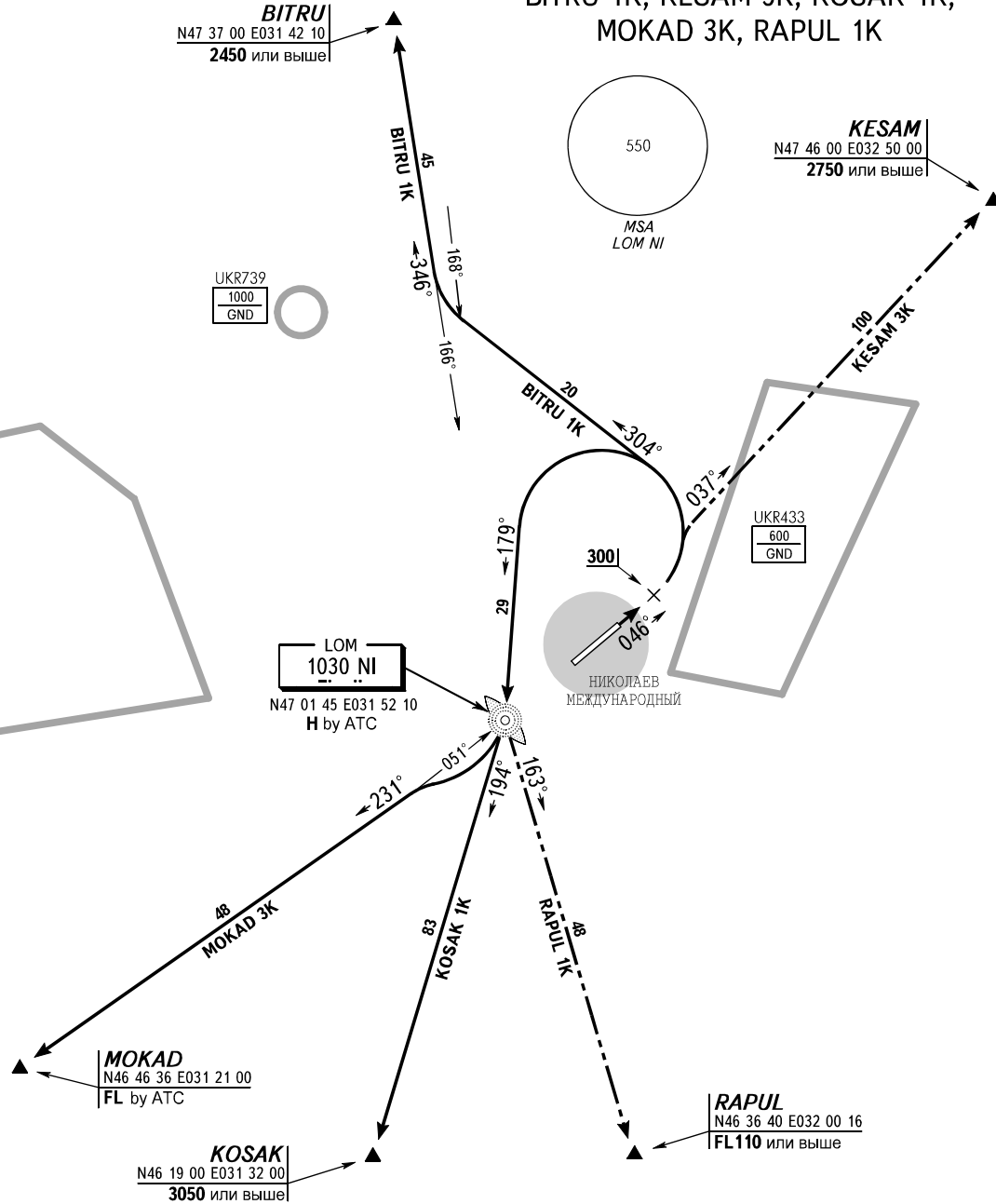
KESAM
N47 46 00 E032 50 00
2750 или выше

UKR739
1000
GND



UKR433
600
GND

LOM
1030 NI
N47 01 45 E031 52 10
H by ATC



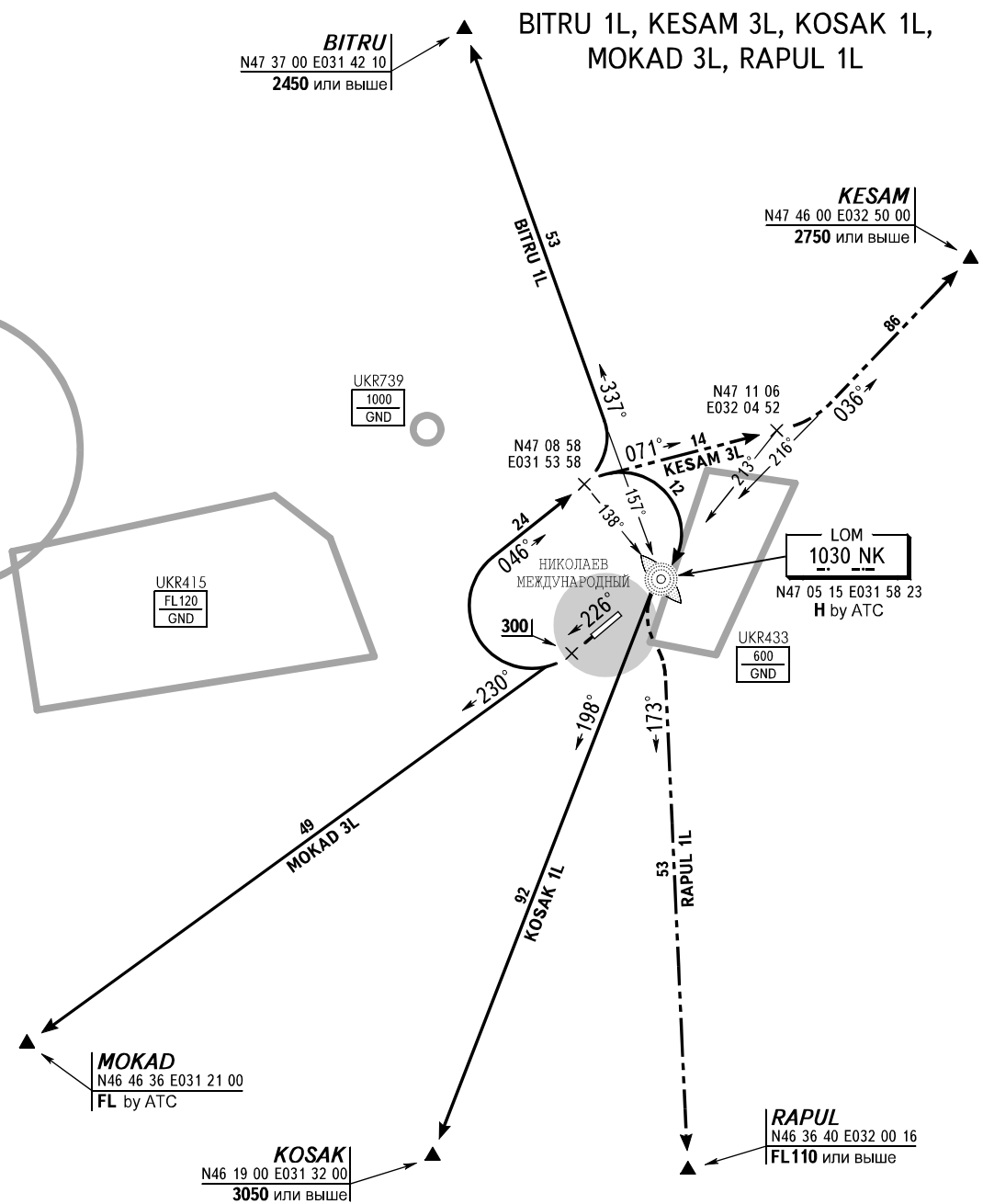
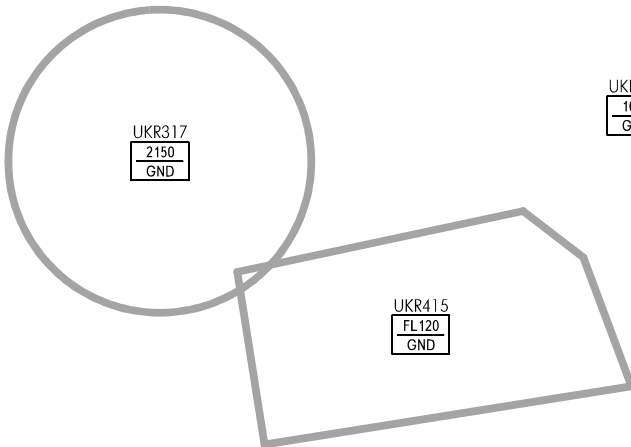
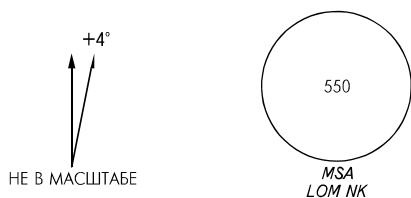
MOKAD
N46 46 36 E031 21 00
FL by ATC

KOSAK
N46 19 00 E031 32 00
3050 или выше

RAPUL
N46 36 40 E032 00 16
FL110 или выше

SID	ROUTING	ALTITUDE
BITRU 1K	Набор 300, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 304° до МПР 168° NI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 346° на BITRU.	BITRU 2450 или выше.
KESAM 3K	Набор 300, ЛЕВЫЙ разворот до МПР 217° NI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 037° на KESAM. (By ATC).	KESAM 2750 или выше.
KOSAK 1K	Набор 300, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 179° на LOM NI, ПРАВЫЙ разворот МПУ 194° на KOSAK.	LOM IN H by ATC. KOSAK 3050 или выше.
MOKAD 3K	Набор 300, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 179° на LOM NI, ПРАВЫЙ разворот до МПР 051° NI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 231° на MOKAD.	LOM IN H by ATC. MOKAD FL by ATC.
RAPUL 1K	Набор 300, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 179° на LOM NI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 163° на RAPUL. (By ATC).	LOM IN H by ATC. RAPUL FL110 или выше.

НИКОЛАЕВ Twr (Rad) **120.700**
GND-300 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км



SID	ROUTING	ALTITUDE
BITRU 1L	Набор 300 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 046° до МПР 138° НК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 337° (МПР 157° НК) на BITRU.	BITRU 2450 или выше.
KESAM 3L	Набор 300 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 046° до МПР 138° НК, ПРАВЫЙ разворот МПУ 071° до МПР 213° НК, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 036° (МПР 216° НК) на KESAM. (By ATC).	KESAM 2750 или выше.
KOSAK 1L	Набор 300 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 046° до МПР 138° НК, ПРАВЫЙ разворот на LOM NK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 198° на KOSAK.	LOM NK H by ATC. KOSAK 3050 или выше.
MOKAD 3L	Набор 300 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 230° (МПР 050° НК) на MOKAD.	MOKAD FL by ATC.
RAPUL 1L	Набор 300 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 046° до МПР 138° НК, ПРАВЫЙ разворот на LOM NK, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 173° (МПР 353° НК) на RAPUL. (By ATC).	LOM NK H by ATC. RAPUL FL110 или выше.

НИКОЛАЕВ Twr

120.700

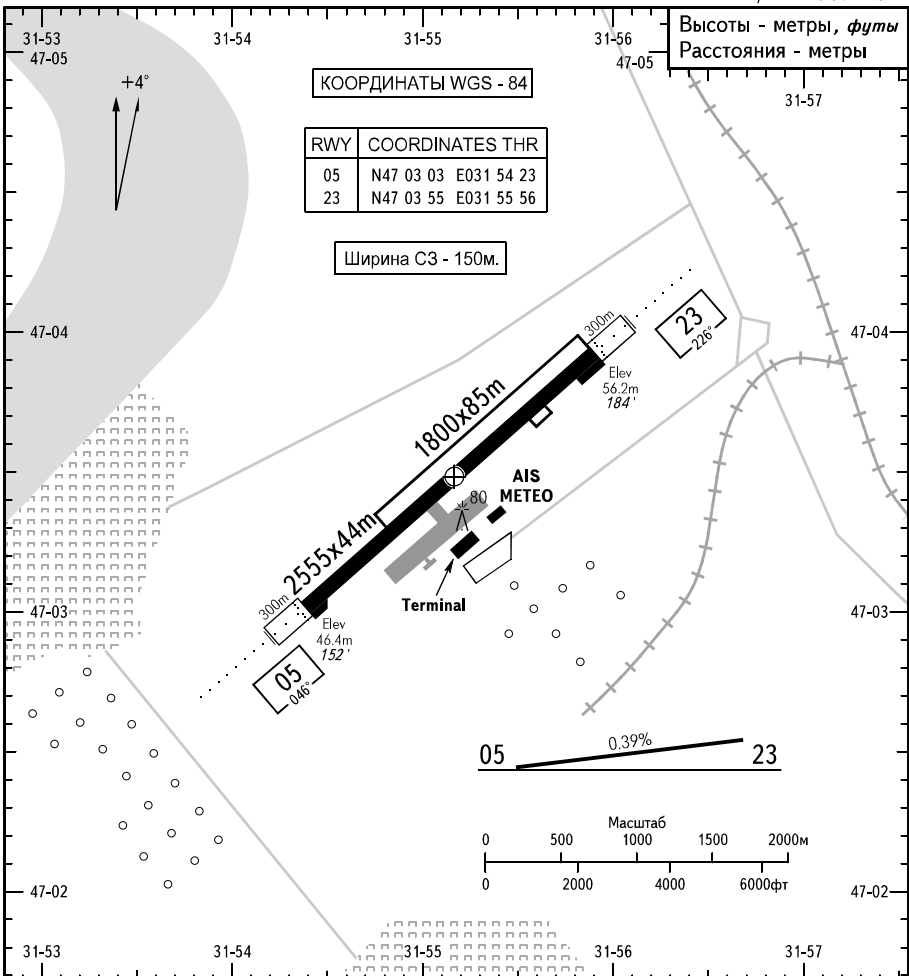
GND-300 класс D

НИКОЛАЕВ, УКРАИНА

ARP:
N47 03 29 E031 55 10

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Art elev **56.2 184'**

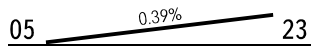


КООРДИНАТЫ WGS - 84

RWY	COORDINATES THR
05	N47 03 03 E031 54 23
23	N47 03 55 E031 55 56

Ширина СЗ - 150м.

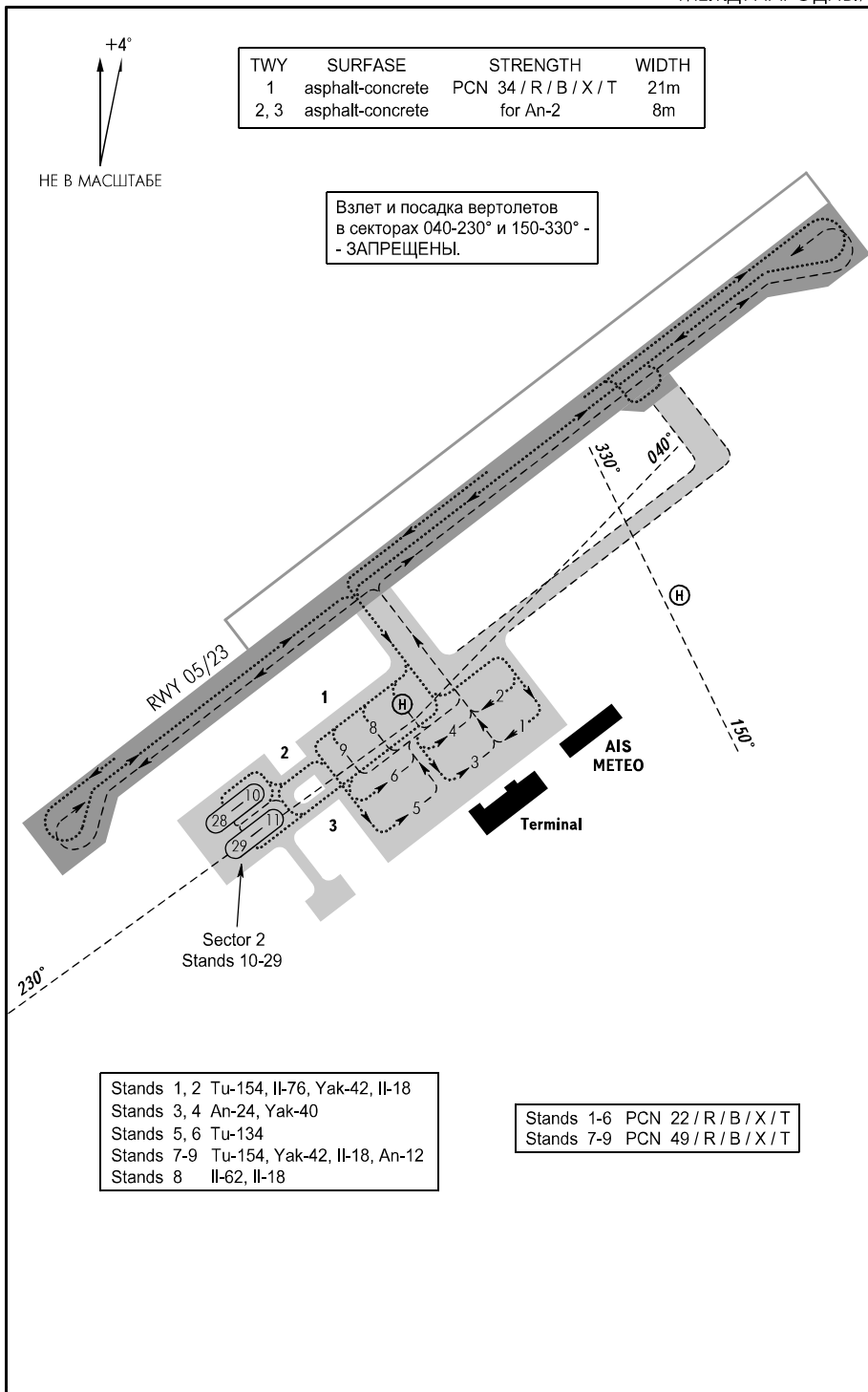
Высоты - метры, футы
Расстояния - метры



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
05	RL (60m) ALS	2555m	2855m	2555m	2555m
23					

RWY 05 и RWY 23 первые 100м для взлета не используются.

TAKE-OFF MINIMA				
RWY 05/23				
ACFT CAT	LVP in operation	RL	RCLM	NIL
	RL				day	day
A, B	250m	400m	400m	500m
C	300m			
D	300m			



НИКОЛАЕВ Тwr (Rad) **120.700**

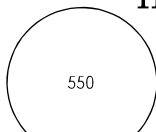
GND-300 класс D

НИКОЛАЕВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

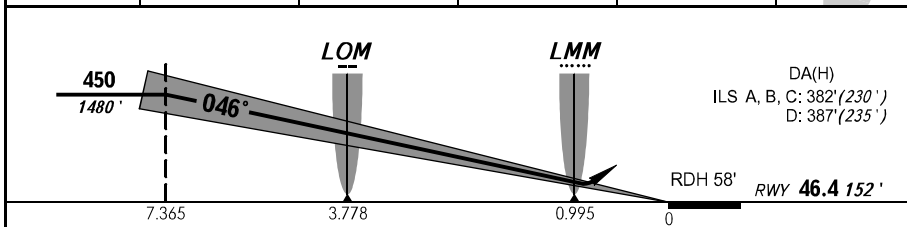
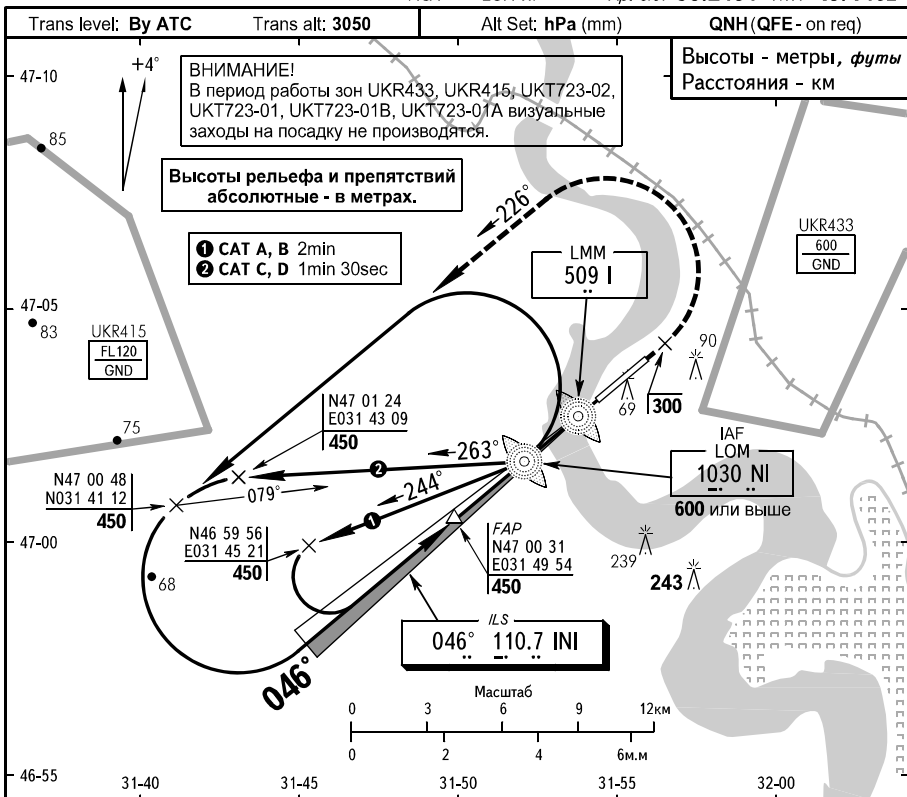
ILS RWY 05

LOC **110.7 INI**



MSA LOM NI

Apt elev **56.2 184' RWY 46.4 152'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 300 (255) на МПУ 046°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 450 (405) на МПУ 226°, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 05					CIRCLE-TO-LAND			
	DH	ILS		ALS out			MDH	CEIL	VIS
A	70m	VIS 800m					140m	190m	1600m
B							150m	200m	1600m
C							320m	420m	3600m
D							320m	420m	4400m
W km/h		150	200	250	300				
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4				

НИКОЛАЕВ Тwr (Rad) **120.700**

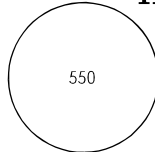
GND-300 класс D

НИКОЛАЕВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

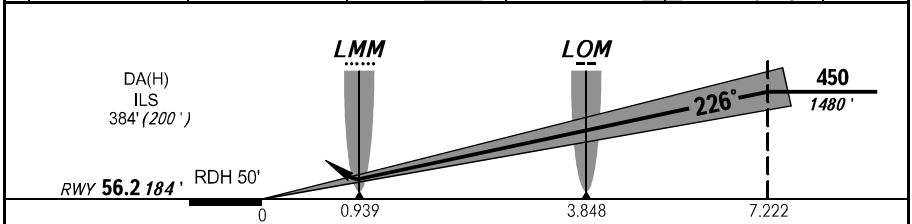
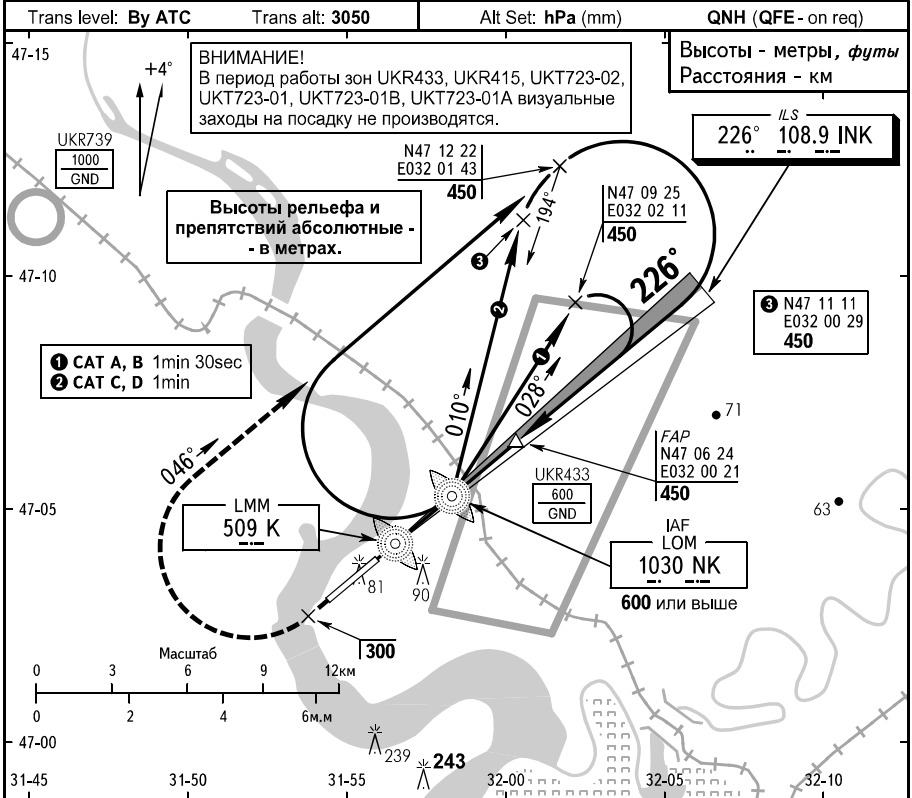
ILS RWY 23

LOC **108.9 INK**



MSA LOM NK

Apt elev **56.2 184'** RWY **56.2 184'**



уход на второй круг: Набор 300 (245) на МПУ 226°, ПРАВЫЙ разворот с набором 450 (395) на МПУ 046°, далее по схеме захода.

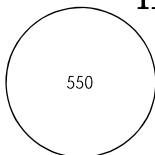
ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 23				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS		ALS out		MDH	CEIL	VIS
A	60m	VIS 800m	VIS 1600m		130m	180m	1600m
B					150m	200m	1600m
C					310m	410m	3600m
D					310m	410m	4400m
W km/h		150	200	250	300		
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4		

НИКОЛАЕВ Тwr (Rad) **120.700**
GND-300 класс D

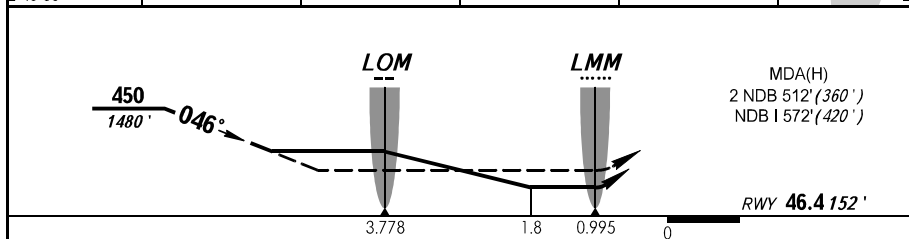
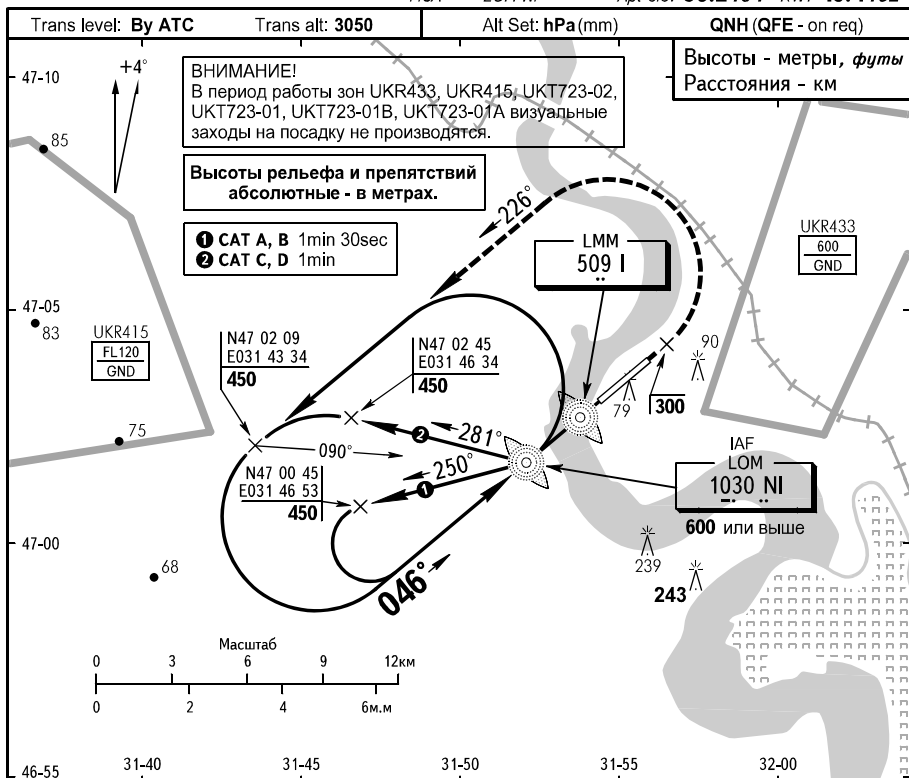
НИКОЛАЕВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
2 NDB, NDB RWY 05

LOM **1030 NI**



MSA LOM NI Apt elev **56.2 184' RWY 46.4 152'**



уход на второй круг: Набор 300 (255) на МПУ 046°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 450 (405) на МПУ 226°, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 05						CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB			NDB I			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out	MDH	ALS out	MDH	CEIL	VIS		
A	110m	VIS 1200m	VIS 2000m	130m	VIS 1600m	VIS 2400m	140m	190m	1600m
B		VIS 1600m	VIS 2400m		VIS 2000m	VIS 2800m	150m	200m	1600m
C							320m	420m	3600m
D							320m	420m	4400m

MAPt at LMM

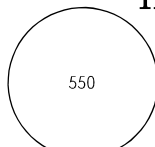
НИКОЛАЕВ Twr (Rad) **120.700**
GND-300 класс D

НИКОЛАЕВ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

2 NDB, NDB RWY 23

LOM **1030 NK**



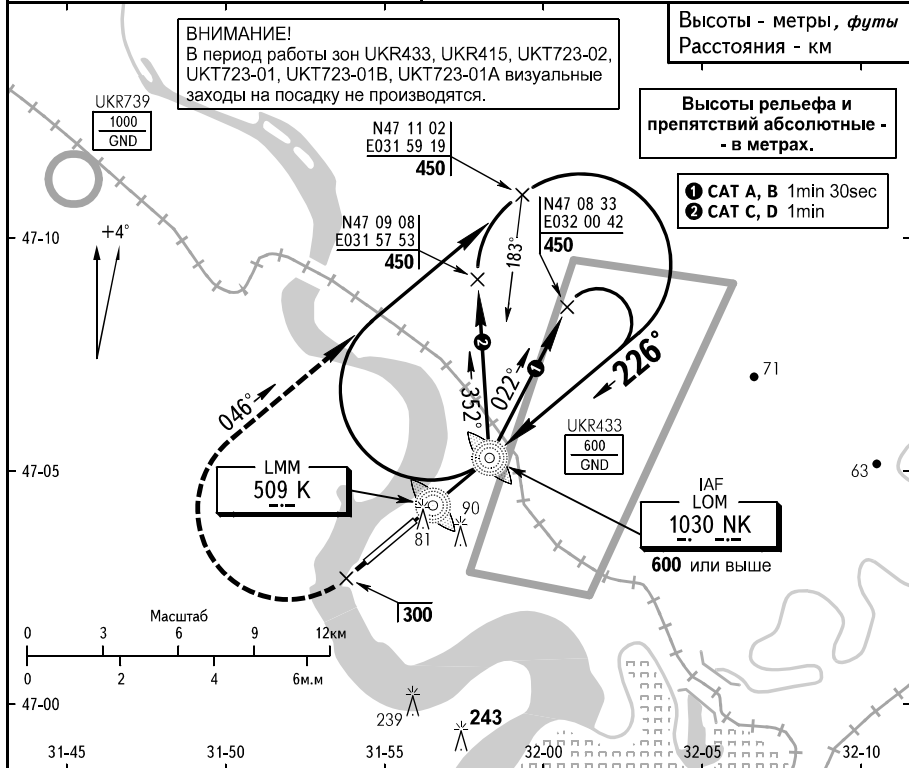
Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050** Alt Set: **hPa (mm)** QNH(QFE - on req)

ВНИМАНИЕ!
В период работы зон UKR433, UKR415, UKT723-02, UKT723-01, UKT723-01В, UKT723-01А визуальные заходы на посадку не производятся.

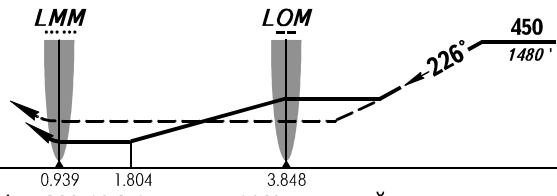
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

Высоты рельефа и препятствий абсолютные - в метрах.

- 1 CAT A, B 1min 30sec
- 2 CAT C, D 1min



MDA(H)
2 NDB 544' (360')
NDB K 624' (440')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 300 (245) на МПУ 226°, ПРАВЫЙ разворот с набором 450 (395) на МПУ 046°, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 23						CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB			NDB K			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out		MDH	ALS out				
A	110m	VIS 1200m	VIS 2000m	135m	VIS 1600m	VIS 2400m	140m	190m	1600m
B		VIS 1600m	VIS 2400m		VIS 2000m	VIS 2800m	150m	200m	1600m
C							310m	410m	3600m
D							310m	410m	4400m

MAPt at LMM

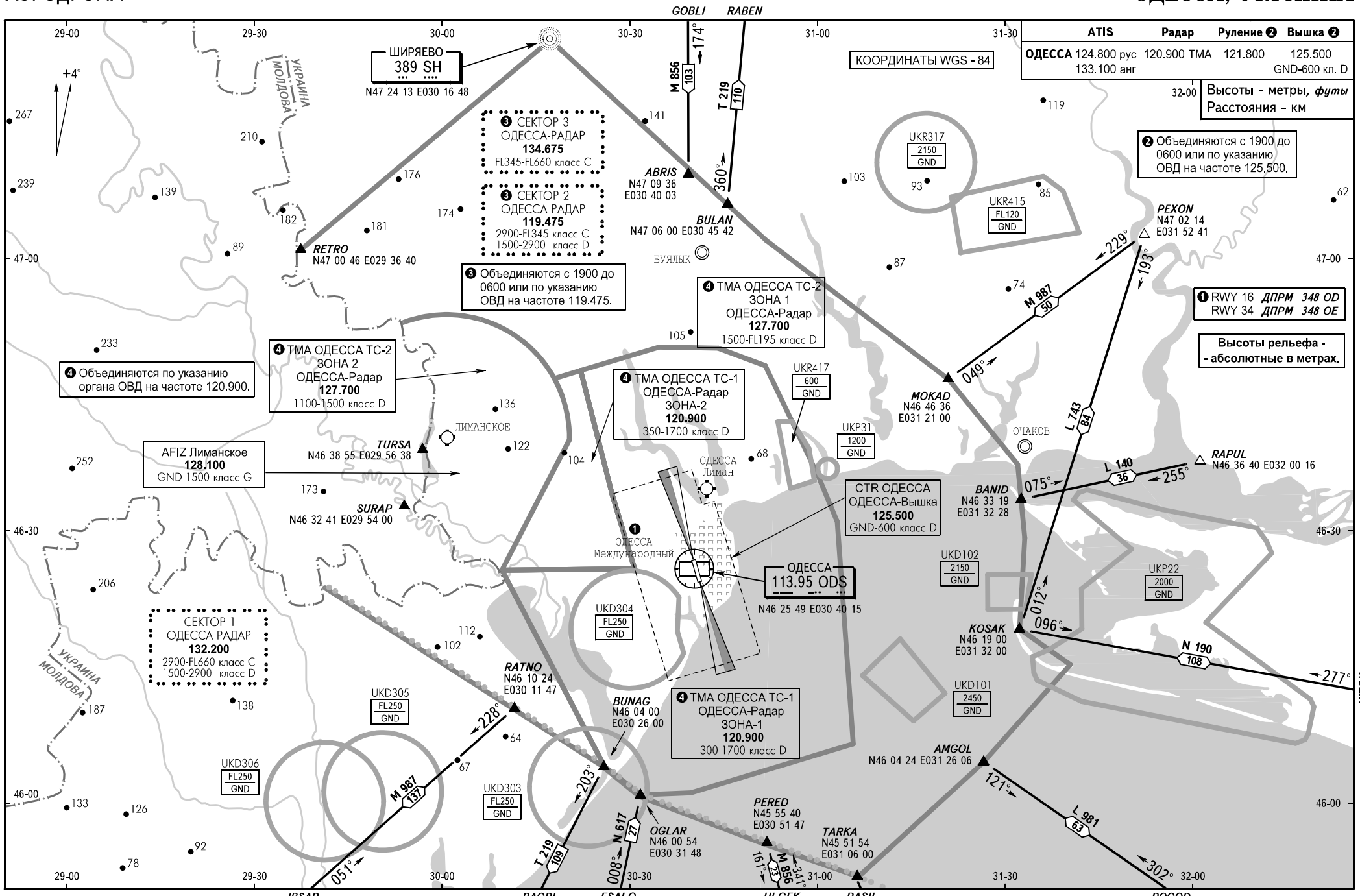
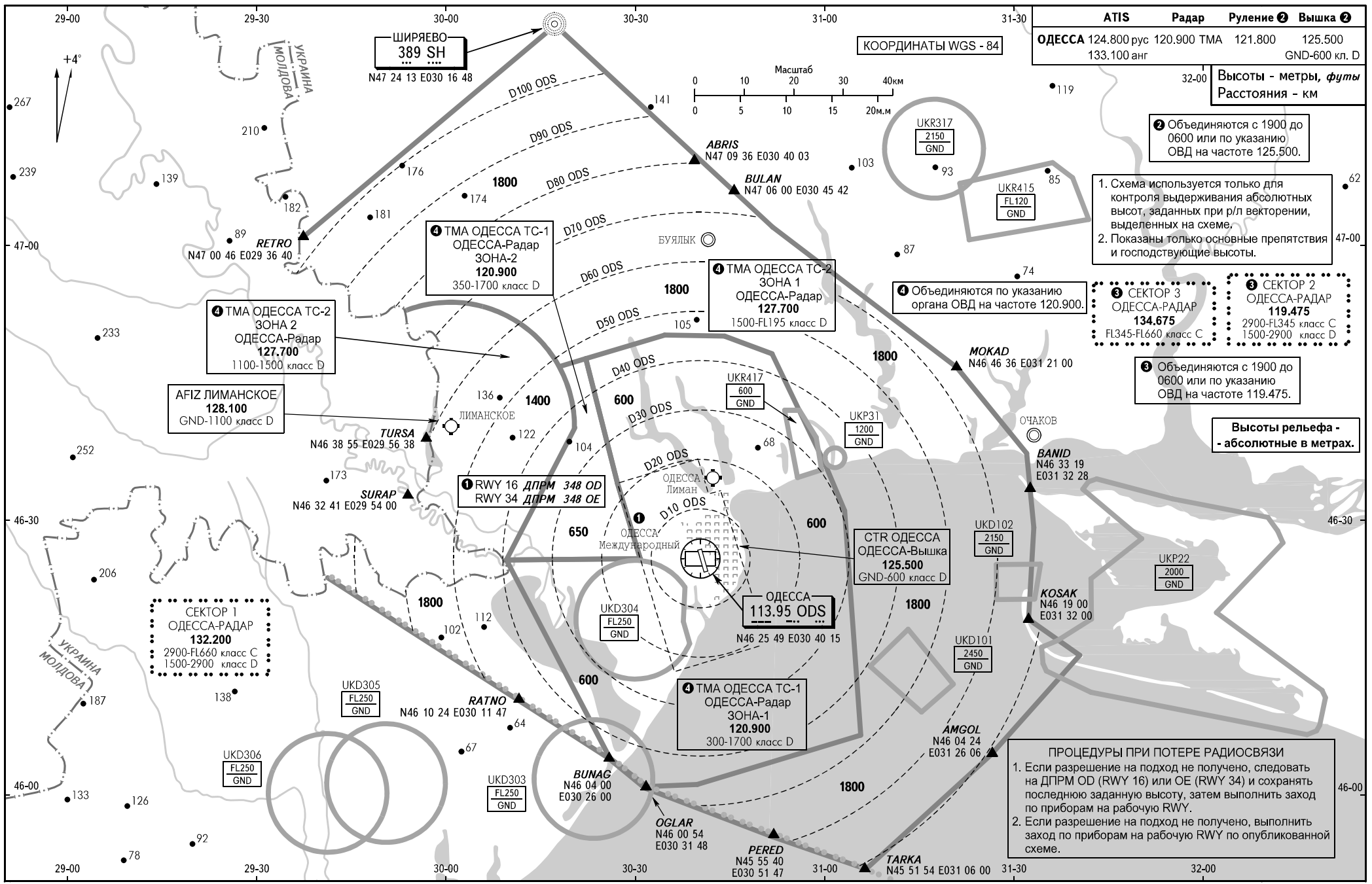


СХЕМА МИНИМАЛЬНЫХ АБСОЛЮТНЫХ
ВЫСОТ ОБЗОРА УВД



ATIS	Радар	Руление ②	Вышка ②
ОДЕССА 124.800 рус 133.100 анг	120.900 TMA	121.800	125.500
			GND-600 кл. D

Высоты - метры, футы
Расстояния - км

② Объединяются с 1900 до 0600 или по указанию ОВД на частоте 125.500.

1. Схема используется только для контроля выдерживания абсолютных высот, заданных при р/л векторении, выделенных на схеме,
2. Показаны только основные препятствия и господствующие высоты.

③ СЕКТОР 3
ОДЕССА-РАДАР
134.675
FL345-FL660 класс C

③ СЕКТОР 2
ОДЕССА-РАДАР
119.475
2900-FL345 класс C
1500-2900 класс D

③ Объединяются с 1900 до 0600 или по указанию ОВД на частоте 119.475.

Высоты рельефа -
абсолютные в метрах.

ПРОЦЕДУРЫ ПРИ ПОТЕРЕ РАДИОСВЯЗИ
1. Если разрешение на подход не получено, следовать на ДПРМ OD (RWY 16) или OE (RWY 34) и сохранять последнюю заданную высоту, затем выполнить заход по приборам на рабочую RWY.
2. Если разрешение на подход не получено, выполнить заход по приборам на рабочую RWY по опубликованной схеме.

ОДЕССА Радар **120.900**
ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

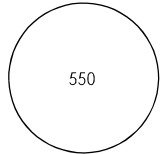
**ABRIS 2C, OGLAR 3C, RATNO 1C,
SH 3C, SURAP 1F, SURAP 2C**

+4°



НЕ В МАСШТАБЕ

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Vпр. не более 465км/ч,
эшелон **3050** и ниже.



МББ
VORDME

ШИРЯЕВО
389 SH

N47 24 13 E030 16 48

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135°
от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах
ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

ABRIS
R356° D81.1
N47 09 36 E030 40 03

177°

600

76

ABRIS 2C

ОДЕССА
Лиман

IAF
ДПРМ
348 OD

N46 28 26 E030 39 28
H по указ.

SURAP
R278° D60.3
N46 32 41
E029 54 00

278°

Нмин.
650

24

098°

650

SURAP 2C, 1F

IAF
SOSOD
R278° D35.9
N46 29 56 E030 12 47

H по указ.

34

650

SURAP 1F

150°

Нмин.
600

339°

600

ABRIS 2C

ОДЕССА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОДЕССА
113.95 ODS

N46 25 49 E030 40 15

49
600
RATNO 1C

UKD304
FL250
GND

RATNO
R228° D46.3
N46 10 24 E030 11 47

042°

600

UKD303
FL250
GND

OGLAR
R189° D47.4
N46 00 54 E030 31 48

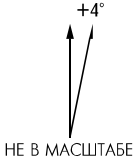
52
600
OGLAR 3C

007°

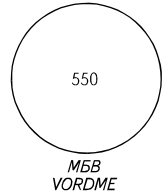
ОДЕССА Радар **120.900**
ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**AMGOL 3C, BANID 2C, MOKAD 1H,
MOKAD 3C, PERED 2C, TARKA 3C**



ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Впр. не более 465км/ч,
эшелон **3050** и ниже.



IAF ДПРМ
348 OD

N46 28 26 E030 39 20
H по указ.

ОДЕССА
Лиман

UKR417
600
GND

IAF
LASNU
R041° D31.5
N46 35 58 E031 00 01
H по указ.

R049° D38.3

MOKAD
R049° D64.6
N46 46 36
E031 21 00

UKP31
1200
GND

R044° D20.6

30
600
MOKAD 1H

68
600
BANID 2C

BANID
R074° D68.0
N46 33 19 E031 32 28



ОДЕССА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

ОДЕССА
113.95 ODS

N46 25 49 E030 40 15

UKD304
FL250
GND

63
600
PERED 2C

76
600
TARKA 3C

PERED
R161° D57.8
N45 55 40 E030 51 47

TARKA
R148° D71.0
N45 51 54 E031 06 00

R116° D31.3

75
600
AMGOL 3C

AMGOL
R120° D70.9
N46 04 24 E031 26 06

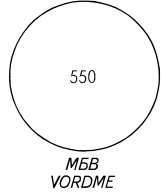
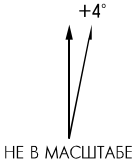
- 2 Высота **900** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKR417.
- 3 Высота **1850** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKT723-05.
- 4 Высота **1850** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKT723-05, **3050** или по указанию ОВД в часы работа зоны UKT723-06.
- 5 Высота **3050** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKD101.

ОДЕССА Радар **120.900**
ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**ABRIS 2D, OGLAR 3D, RATNO 1D,
SH 3D, SURAP 1E, SURAP 2D**

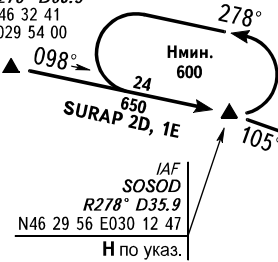
ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Упр. не более 465км/ч,
эшелон **3050** и ниже.



ШИРЯЕВО
389 SH
... ..
N47 24 13 E030 16 48

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

SURAP
R278° D60.3
N46 32 41
E029 54 00



ОДЕССА
113.95 ODS
... ..
N46 25 49 E030 40 15

ABRIS
R356° D81.1
N47 09 36
E030 40 03

ОДЕССА
Лиман

ОДЕССА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ИАФ
ДПРМ
348 OE
... ..
N46 22 48 E030 41 48
H по указ.

UKD304
FL250
GND

RATNO
R228° D46.3
N46 10 24 E030 11 47

UKD303
FL250
GND

OGLAR
R189° D47.4
N46 00 54 E030 31 48

ОДЕССА Радар **120.900**
ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

AMGOL 3D, BANID 2D, MOKAD 1G, MOKAD 3D, PERED 2D, TARKA 3D

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ
Впр. не более 465км/ч,
эшелон **3050** и ниже.

+4°

НЕ В МАСШТАБЕ

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

ОДЕССА
Лиман

ОДЕССА
113.95 ODS

N46 25 49 E030 40 15

ОДЕССА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

UKD304
FL250
GND

ОДЕССА
ДПРМ
348 OE

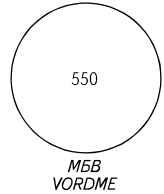
N46 22 48 E030 41 48
H по указ.

PERED
R161° D57.8
N45 55 40 E030 51 47

TARKA
R148° D71.0
N45 51 54 E031 06 00

AMGOL
R120° D70.9
N46 04 24 E031 26 06

IAF
LASNU
R041° D31.5
N46 35 58 E031 00 01
H по указ.



UKR417
600
GND

UKP31
1200
GND

MOKAD
R049° D64.6
N46 46 36
E031 21 00

R053° D21.6

34
600
MOKAD 1G

R079° D34.9

68
600
BANID 2D

BANID
R074° D68.0
N46 33 19
E031 32 28

159°

Нмин.
600
330°

600
52
PERED 2D

65
600
TARKA 3D

342°

320°

66
600
AMGOL 3D

R124° D31.5

297°

- 2 Высота **900** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKR417.
3 Высота **1850** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKT723-05.
4 Высота **1850** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKT723-05, **3050** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKT723-06.
5 Высота **3050** или по указанию ОВД в часы работы зоны UKD101.

ВПП 16

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABRIS 2C	От ABRIS МПУ 177° на IAF ДПРМ OD.	ABRIS, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
AMGOL 3C	От AMGOL МПУ 303° на IAF ДПРМ OD.	AMGOL, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
BANID 2C	От BANID МПУ 259° на IAF ДПРМ OD.	BANID, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
МОКАД 1H	От МОКАД МПУ 229° на LASNU, ПРАВЫЙ разворот МПУ 238° на IAF ДПРМ OD.	МОКАД, LASNU, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
МОКАД 3C	От МОКАД МПУ 229° на IAF LASNU, далее по указанию органа ОВД.	МОКАД, IAF LASNU по указ. органа ОВД.
OGLAR 3C	От OGLAR МПУ 007° на IAF ДПРМ OD.	OGLAR, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
PERED 2C	От PERED МПУ 341° на IAF ДПРМ OD.	PERED, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
RATNO 1C	От RATNO МПУ 042° на IAF ДПРМ OD.	RATNO, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
SH 3C	От ОПРС SH МПУ 160° на IAF ДПРМ OD.	ОПРС SH, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
SURAP 1F	От SURAP МПУ 098° на SOSOD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 091° на IAF ДПРМ OD.	SURAP, SOSOD, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.
SURAP 2C	От SURAP МПУ 098° на IAF SOSOD, далее по указанию органа ОВД.	SURAP, IAF SOSOD по указ. органа ОВД.
TARKA 3C	От TARKA МПУ 329° на IAF ДПРМ OD.	TARKA, IAF ДПРМ OD по указ. органа ОВД.

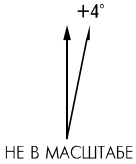
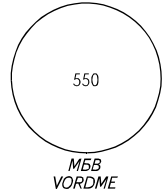
ВПП 34

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABRIS 2D	От ABRIS МПУ 175° на IAF ДПРМ ОЕ.	ABRIS, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
AMGOL 3D	От AMGOL МПУ 297° на IAF ДПРМ ОЕ.	AMGOL, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
BANID 2D	От BANID МПУ 250° на IAF ДПРМ ОЕ.	BANID, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
МОКАД 1G	От МОКАД МПУ 229° на LASNU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 220° на IAF ДПРМ ОЕ.	МОКАД, LASNU, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
МОКАД 3D	От МОКАД МПУ 229° на IAF LASNU, далее по указанию органа ОВД.	МОКАД, IAF LASNU по указ. органа ОВД.
OGLAR 3D	От OGLAR МПУ 013° на IAF ДПРМ ОЕ.	OGLAR, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
PERED 2D	От PERED МПУ 342° на IAF ДПРМ ОЕ.	PERED, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
RATNO 1D	От RATNO МПУ 055° на IAF ДПРМ ОЕ.	RATNO, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
SH 3D	От ОПРС SH МПУ 160° на IAF ДПРМ ОЕ.	ОПРС SH, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
SURAP 1E	От SURAP МПУ 098° на SOSOD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 105° на IAF ДПРМ ОЕ.	SURAP, SOSOD, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.
SURAP 2D	От SURAP МПУ 098° на IAF SOSOD, далее по указанию органа ОВД.	SURAP, IAF SOSOD по указ. органа ОВД.
TARKA 3D	От TARKA МПУ 328° на IAF ДПРМ ОЕ.	TARKA, IAF ДПРМ ОЕ по указ. органа ОВД.

ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D
ОДЕССА Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**BULAN 3A, BULAN 3C, RATNO 1A,
RETRO 2A, SH 3A, SH 3E,
SURAP 2A, TURSA 2A**



ШИРЯЕВО
389 SH
... ..
N47 24 13 E030 16 48
3050 или выше

BULAN
R001° D74.8
N47 06 00 E030 45 42
2750 или выше

RETRO
R305° D103.5
N47 00 46 E029 36 40
3050 или выше

TURSA
R290° D60.6
N46 38 55
E029 56 38
2450 или выше

ДПРМ
348 OD
N46 28 26 E030 39 22

UKR417
600
GND

SURAP
R278° D60.3
N46 32 41 E029 54 00
1850 или выше

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8 км на высотах ниже 1200 - ЗАПРЕЩЕНО.

RATNO
R228° D46.3
N46 10 24
E030 11 47
2750 или выше

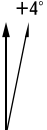
UKD304
FL250
GND

ОДЕССА
113.95 ODS
... ..
N46 25 49 E030 40 15

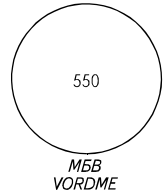
ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D
ОДЕССА Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**AMGOL 3A, BANID 2A, BUNAG 3A,
KOSAK 3A, MOKAD 3A, MOKAD 3E,
PERED 2A, TARKA 3A**

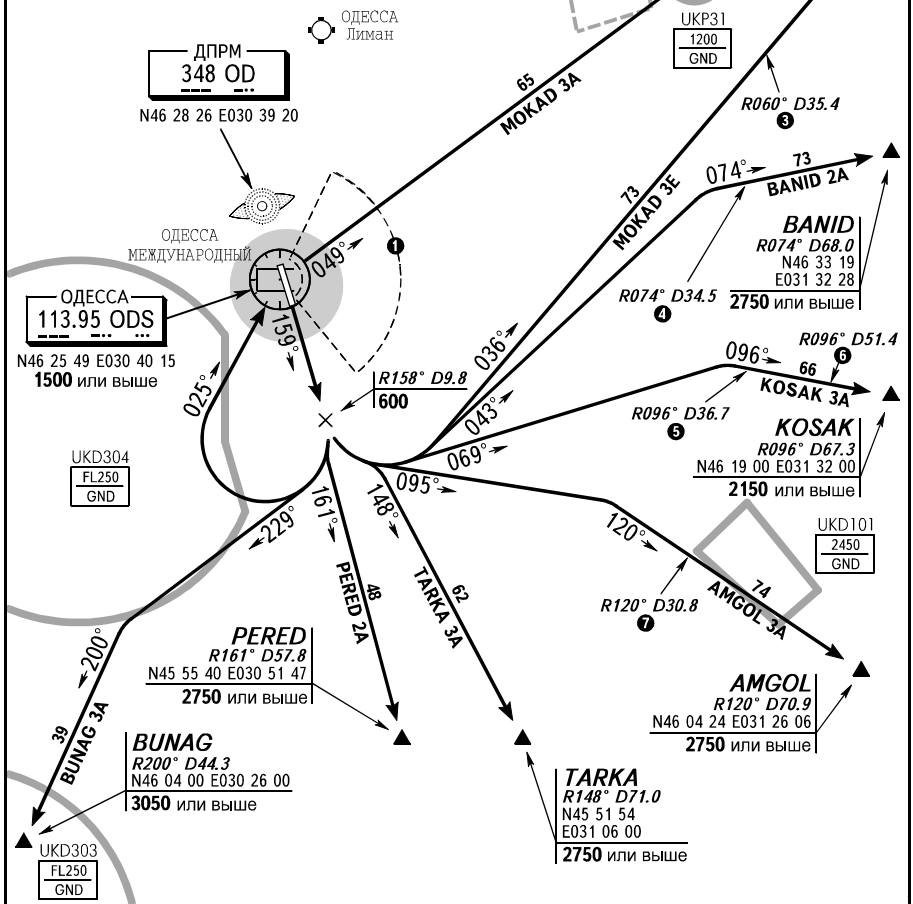


HE В МАСШТАБЕ



- 2 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05.
- 3 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05.
- 4 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05, **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 5 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD101, **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 6 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD102.
- 7 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD101.

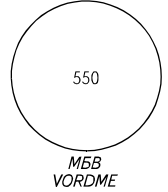
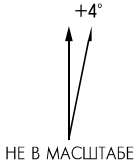
1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.



ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D
ОДЕССА Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

**BULAN 3B, RETRO 2B, SH 3B,
SURAP 2B, TURSA 2B**



BULAN
R001° D74.8
N47 06 00 E030 45 42
2750 или выше

ШИРЯЕВО
389 SH
... ..
N47 24 13 E030 16 48
3050 или выше

RETRO
R305° D103.5
N47 00 46 E029 36 40
3050 или выше

TURSA
R290° D60.6
N46 38 55
E029 56 38
2450 или выше

SURAP
R278° D60.3
N46 32 41 E029 54 00
1850 или выше

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

RATNO
R228° D46.3
N46 10 24
E030 11 47
2750 или выше

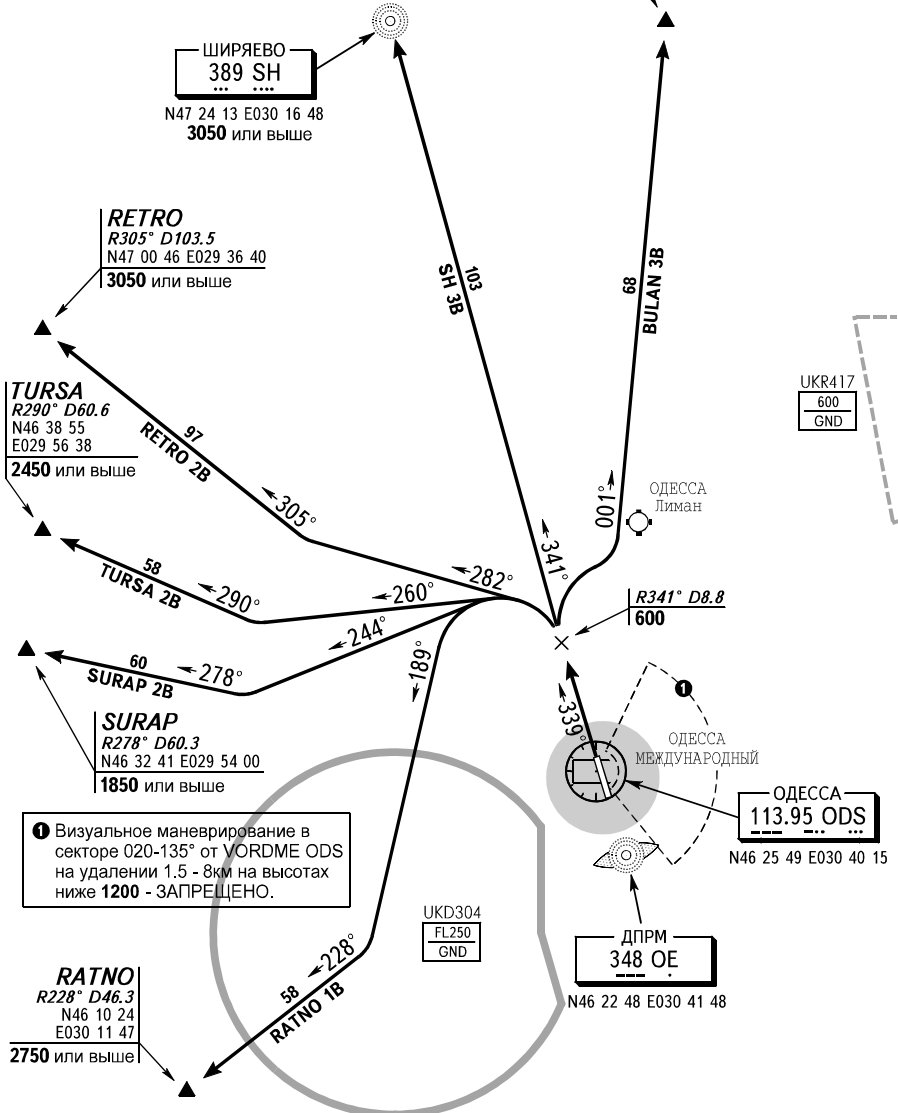
UKD304
FL250
GND

R341° D8.8
600

ОДЕССА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОДЕССА
113.95 ODS
N46 25 49 E030 40 15

ДПРМ
348 OE
N46 22 48 E030 41 48

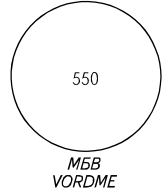
UKR417
600
GND



ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D
ОДЕССА Радар **120.900**

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

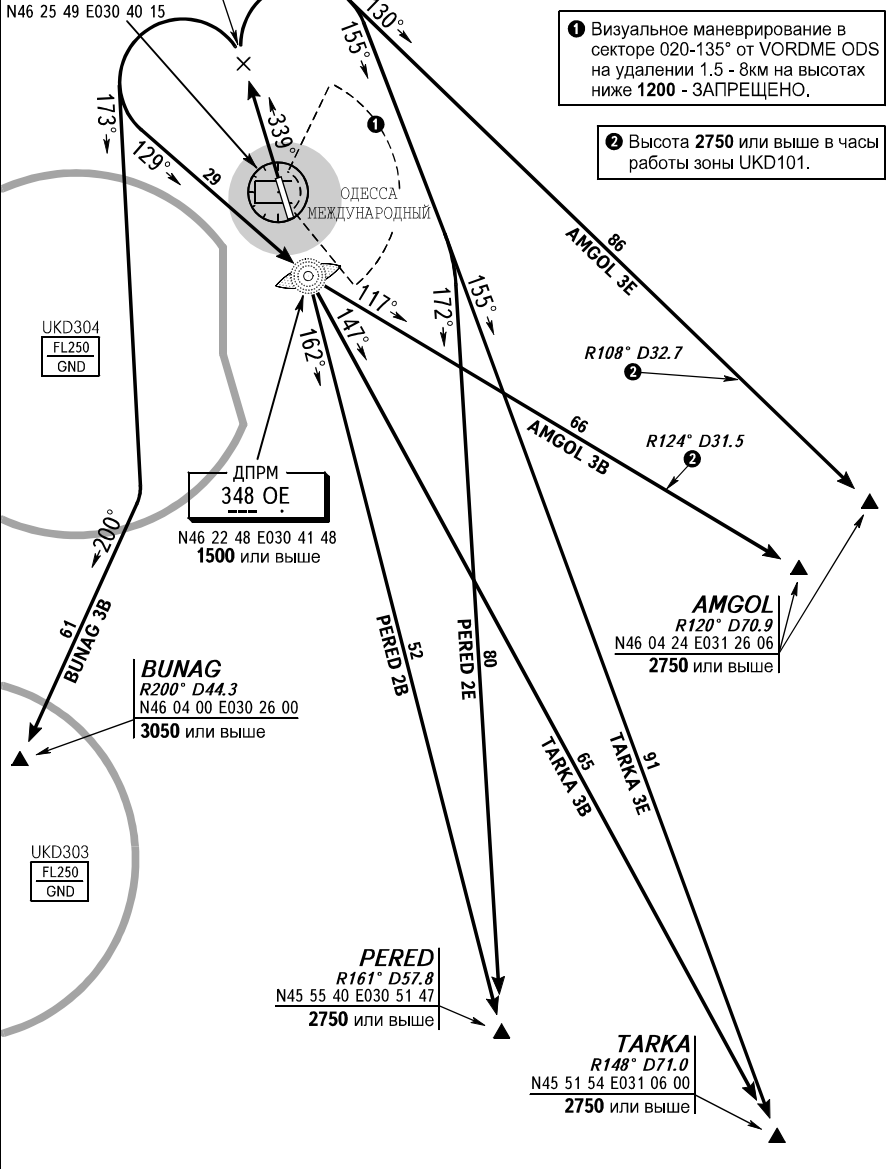
**AMGOL 3B, AMGOL 3E, BUNAG 3B,
PERED 2B, PERED 2E, TARKA 3B,
TARKA 3E**



НЕ В МАСШТАБЕ
ОДЕССА
113.95 ODS

1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1,5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

2 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD101.



UKD304
FL250
GND

ДПРМ
348 OE
N46 22 48 E030 41 48
1500 или выше

BUNAG
R200° D44.3
N46 04 00 E030 26 00
3050 или выше

UKD303
FL250
GND

PERED
R161° D57.8
N45 55 40 E030 51 47
2750 или выше

TARKA
R148° D71.0
N45 51 54 E031 06 00
2750 или выше

ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D
ОДЕССА Радар **120.900**

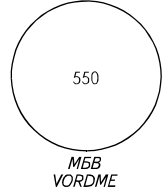
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

+4°



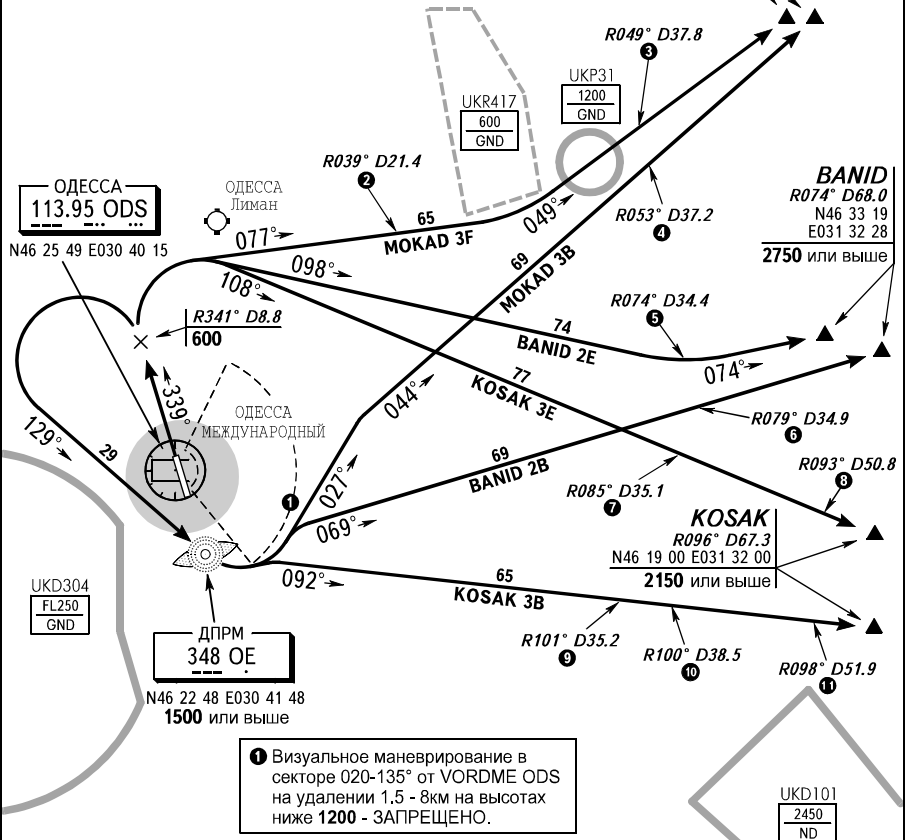
НЕ В МАСШТАБЕ

**BANID 2B, BANID 2E, KOSAK 3B,
KOSAK 3E, MOKAD 3B, MOKAD 3F**



- 2 Высота **900** или выше в часы работы зоны UKR417.
- 3 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05.
- 4 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05.
- 5 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05, **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 6 Высота **2150** или выше в часы работы зоны UKT723-05, **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 7 Высота **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 8 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD102.

MOKAD
R049° D64.6
N46 46 36 E031 21 00
2750 или выше



1 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1,5 - 8км на высотах ниже **1200** - ЗАПРЕЩЕНО.

- 9 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD101,
- 10 Высота **FL110** или выше в часы работы зоны UKT723-06.
- 11 Высота **2750** или выше в часы работы зоны UKD102.

ВПП 16

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMGOL 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 095° до R120° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 120° на AMGOL.	AMGOL 2750 или выше.
BANID 2A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 043° до R074° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 074° на BANID.	BANID 2750 или выше.
BULAN 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 339° до R249° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 018° до R001° ODS, ЛЕВЫЙ разворот на BULAN.	BULAN 2750 или выше.
BULAN 3C	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 353° на BULAN.	
BUNAG 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 229° до R200° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 200° на BUNAG.	BUNAG 3050 или выше.
KOSAK 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 069° до R096° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 096° на KOSAK.	KOSAK 2750 или выше.
МОКАД 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 022° на ВОРДМЕ ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 049° на МОКАД.	ВОРДМЕ ODS 1500 или выше, МОКАД 2750 или выше.
МОКАД 3E	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 036° на МОКАД.	МОКАД 2750 или выше.
PERED 2A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот до R161° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 161° на PERED.	PERED 2750 или выше.
RATNO 1A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 268° до R228° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 228° на RATNO.	RATNO 2450 или выше.
RETRO 2A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 328° до R305° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 305° на RETRO.	RETRO 3050 или выше.
SH 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 339° до R249° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 345° на ОПРС SH.	ОПРС SH 3050 или выше.
SH 3E	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 337° на ОПРС SH.	
SURAP 2A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 319° до R278° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 278° на SURAP.	SURAP 1850 или выше.
TARKA 3A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот до R148° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 148° на TARKA.	TARKA 2750 или выше.
TURSA 2A	Набор 600 или до D9.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 328° до R290° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 290° на TURSA.	TURSA 2450 или выше.

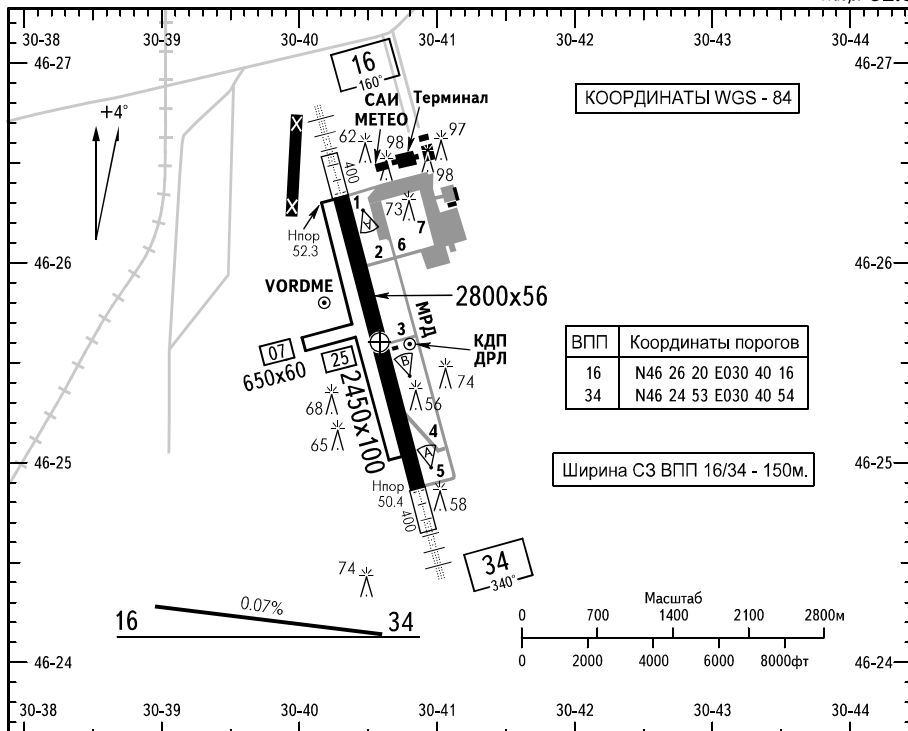
ВПП 34		
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMGOL 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 117° (МПР 297° ОЕ) на AMGOL.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, AMGOL 2750 или выше.
AMGOL 3E	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 130° на AMGOL.	AMGOL 2750 или выше.
BANID 2B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ЛЕВЫЙ разворот до МПР 249° ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 069° на BANID.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, BANID 2750 или выше.
BANID 2E	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 098° до R074° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 074° на BANID.	BANID 2750 или выше.
BULAN 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот до R001° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 001° на BULAN.	BULAN 2750 или выше.
BUNAG 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 173° до R200° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 200° на BUNAG.	BUNAG 3050 или выше.
KOSAK 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ЛЕВЫЙ разворот до МПР 272° ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 092° на KOSAK.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, KOSAK 2750 или выше.
KOSAK 3E	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 108° на KOSAK.	KOSAK 2750 или выше.
MOKAD 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 027° до МПР 224° ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 044° на MOKAD.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, MOKAD 2750 или выше.
MOKAD 3F	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 077° до R049 ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 049° на MOKAD.	MOKAD 2750 или выше.
PERED 2B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 162° (МПР 342° ОЕ) на PERED.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, PERED 2750 или выше.
PERED 2E	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° до МПР 249° ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 172° на PERED.	PERED 2750 или выше.
RATNO 1B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 189° до R228° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 228° на RATNO.	RATNO 2750 или выше.
RETRO 2B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 282° до R305° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 305° на RETRO.	RETRO 3050 или выше.
SH 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот до R341° ODS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 341° на ОПРС SH.	ОПРС SH 3050 или выше.
SURAP 2B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 244° до R278° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 278° на SURAP.	SURAP 1850 или выше.
TARKA 3B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 129° на ДПРМ ОЕ, ПРАВЫЙ разворот МПУ 147° (МПР 327° ОЕ) на TARKA.	ДПРМ ОЕ 1500 или выше, TARKA 2750 или выше.
TARKA 3E	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ПРАВЫЙ разворот МПУ 155° на TARKA.	TARKA 2750 или выше.
TURSA 2B	Набор 600 или до D8.8 ODS, что позже, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 260° до R290° ODS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 290° на TURSA.	TURSA 2450 или выше.

АТIS 124.800 рус 133.100 анг
 ОДЕССА Вышка 125.500 GND-600 класс D
 ОДЕССА Руление 121.800

ОДЕССА, УКРАИНА

КТА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 N46 25 36 E030 40 35

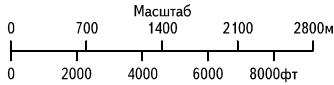
Наэр. 52.3



КООРДИНАТЫ WGS - 84

ВПП	Координаты порогов
16	N46 26 20 E030 40 16
34	N46 24 53 E030 40 54

Ширина СЗ ВПП 16/34 - 150м.



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
16	ОВИ-1Р, огни приближения 900м, PAPI-L (3°00')	2670	3070	2670	2800
от РД 2		2200	2600	2200	
от РД 3		1350	1750	1350	
34	ОВИ-1Р, огни приближения 900м, PAPI-L (3°00')	2670	3070	2670	2800
от РД 2		2150	2550	2150	
от РД 3		1350	1750	1350	

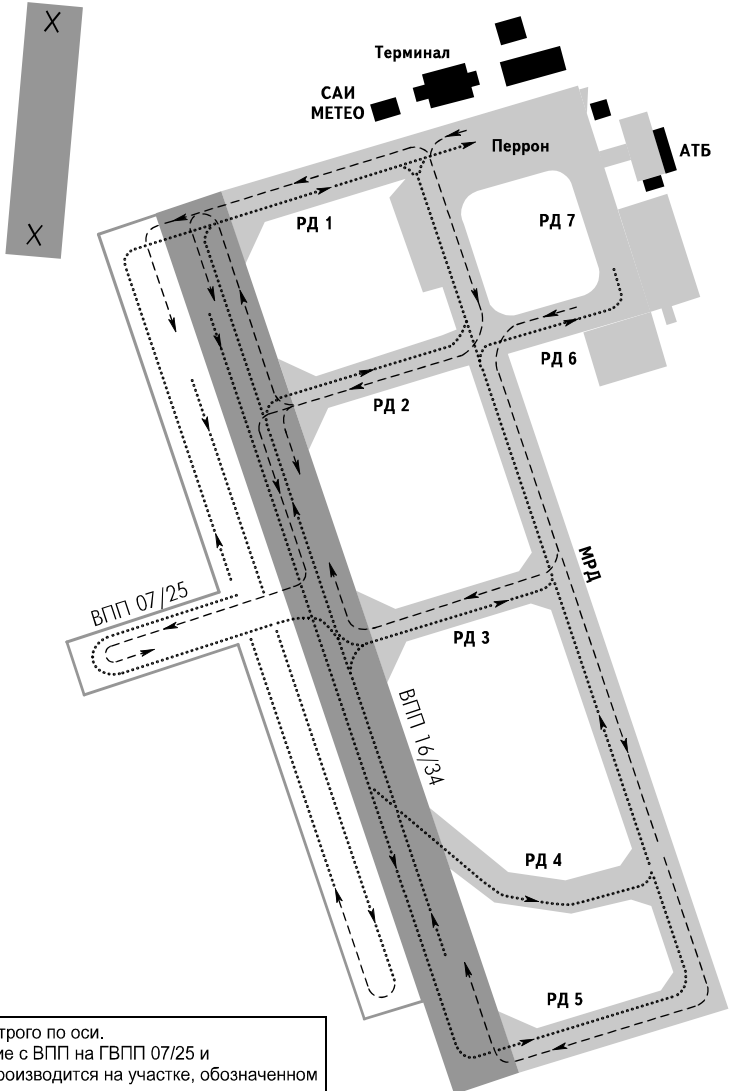
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Кат. ВС	ВПП 16			ВПП 34		
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день / ночь	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП день / ночь
A			300 / 300			300 / 300
B						
C						
D						

РУЛЕНИЕ

ОДЕССА, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	бетон	PCN 35 / R / C / X / U	23м
2, 4	бетон	PCN 19 / R / C / X / T	16м
3, 5, 6	бетон	PCN 19 / R / C / X / T	17м
7	асф.бетон	PCN 21 / R / C / X / U	14м
МРД			
от РД 1 до РД 3	бетон	PCN 21 / R / B / X / T	17.6м
МРД			
от РД 3 до РД 5	бетон	PCN 16 / R / B / X / T	17.6м
Перрон	бетон	PCN 27 / R / C / X / U	

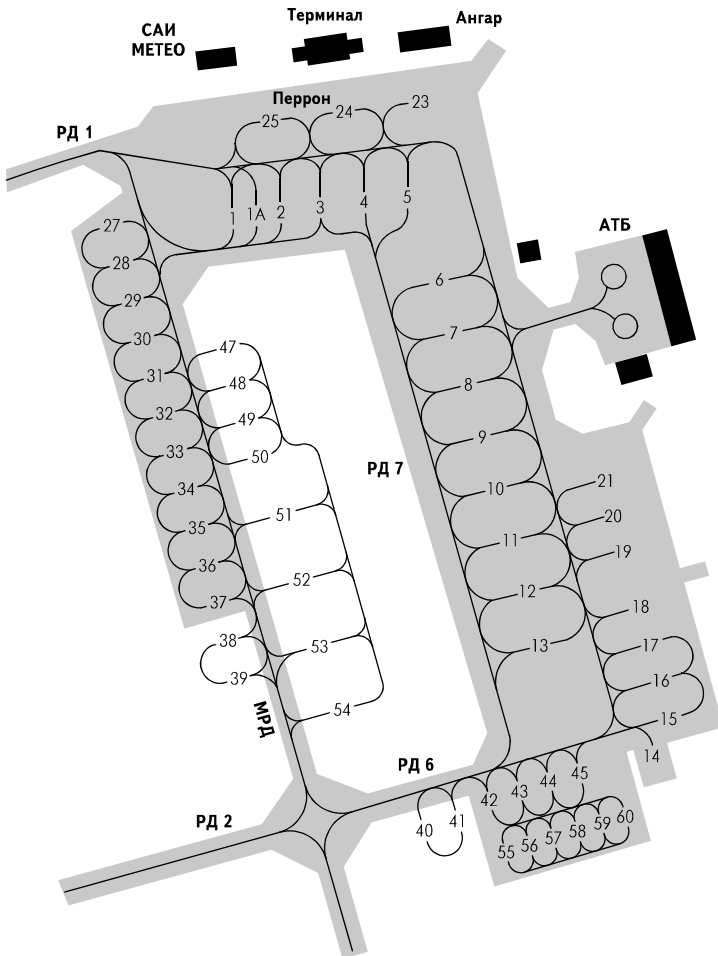


1. Руление строго по оси.
2. Сруливание с ВПП на ГВП 07/25 и обратно производится на участке, обозначенном специальными указателями.
3. Руление ВС Ил-18, Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

СТОЯНКИ

ОДЕССА, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

МС	Грузонапряженность
1-5, 23-25	PCN 27 / R / C / X / U
6-10, 15-21	PCN 14 / R / C / X / T
11-13	PCN 21 / R / C / X / U
14	PCN 21 / R / C / X / T
27-31	PCN 19 / F / C / Y / U
32-37, 42-45, 55-60	PCN 15 / F / C / Y / T



Выруливание с МС осуществлять на мощности двигателей не более 0.4 номинального режима.

Место стоянки	Тип и модификация ВС
1	А-320
1, 2, 4	А-319-100, В-737
1, 2, 4, 5	В-735, В-734, В-733
1, 2, 4, 6-13	Е-145
1, 2, 4, 5, 6-13, 18-21	В-732
1А	Ил-62, В-757, В-707-120В
1А, 12, 13, 23	Ил-76
1, 2, 4, 6-13, 23	Ил-18
1А, 12, 13	С-130, Ту-204
1А, 6-13	Ту-154
1, 2, 4, 6-13, 18-21	Ту-134
6-13, 18-21	Як-42
27-37, 45, 47-49	Як-40
1, 2, 4, 6-13	Ан-72
6-13, 23, 50-54	Ан-12
5, 15, 16, 27-29, 35-39, 42-44, 50-54	Ан-26, Ан-30, Ан-32
15, 16, 27-29, 35-39, 42-44, 50-54	Ан-24
40, 41, 55-60	Ан-2
17, 56, 58, 60	L-410
38, 39, 50-54	Вертолеты
14	Для опробования двигателей
14, 37	Санитарные

ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

ОДЕССА, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

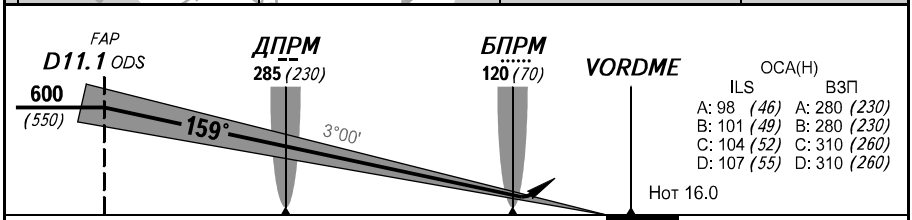
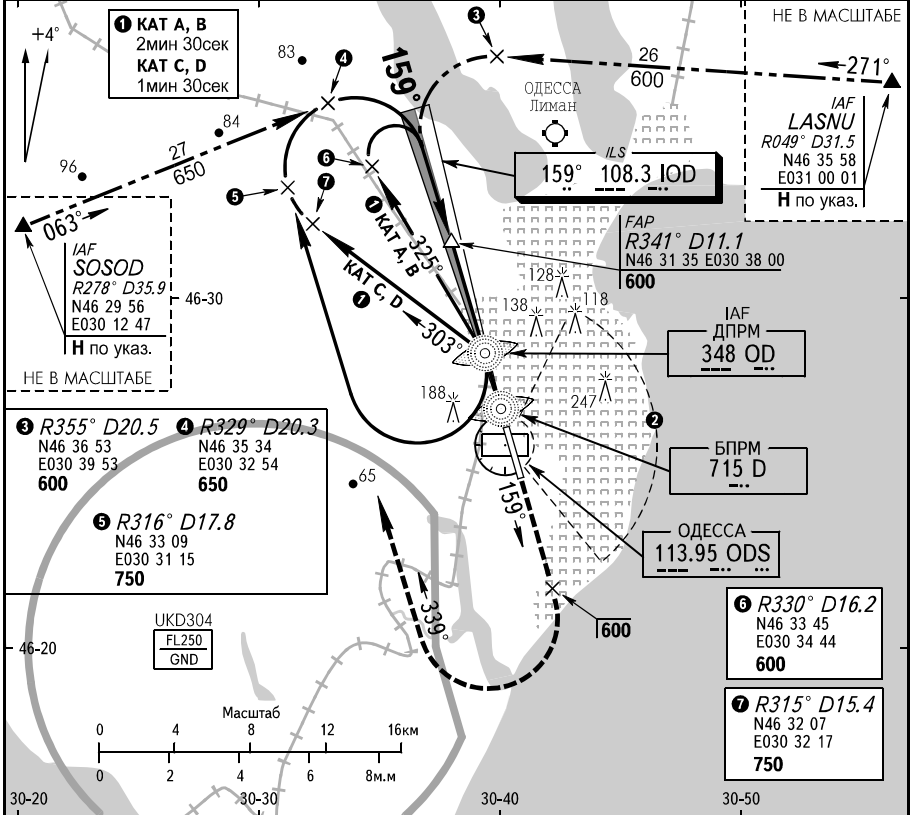
ILS ВПП 16

КРМ **108.3 IOD**

Наэр. **52.3** Нпор. **52.3**

МБВ VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE- по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 600 (550) с МПУ 159°, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 339°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 16	ВЗП ②		
		Нмс	Ннго	Двид
A	60x800	230	280	3000
B		260	360	3000
C		260	360	4000
D				

② Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже 1200 - ЗАПРЕЩЕНО.

ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

ОДЕССА, УКРАИНА

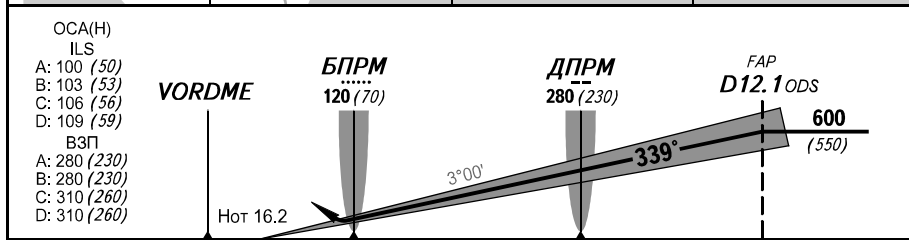
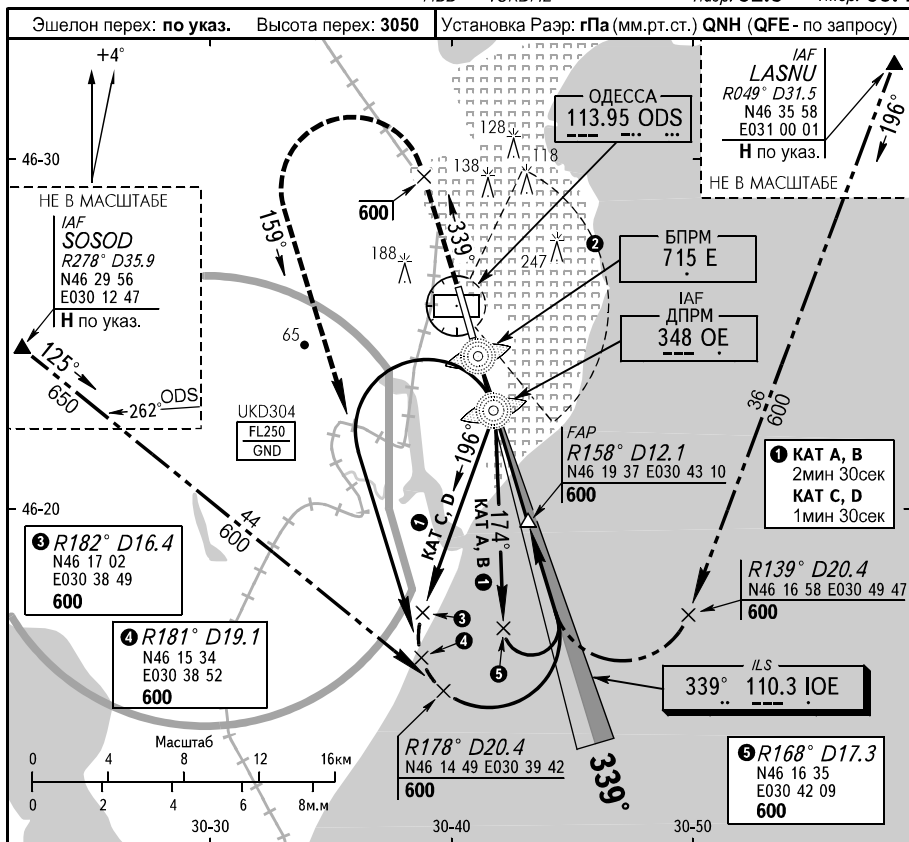
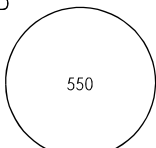
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 34

KPM **110.3 IOE**

МБВ VORDME

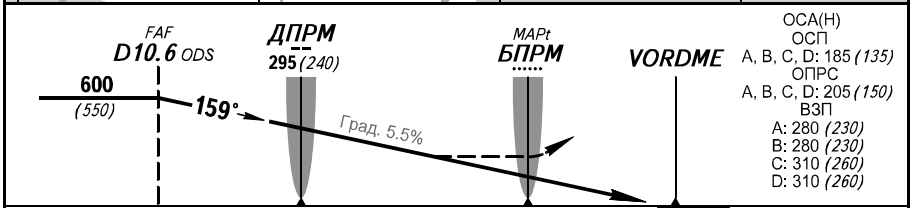
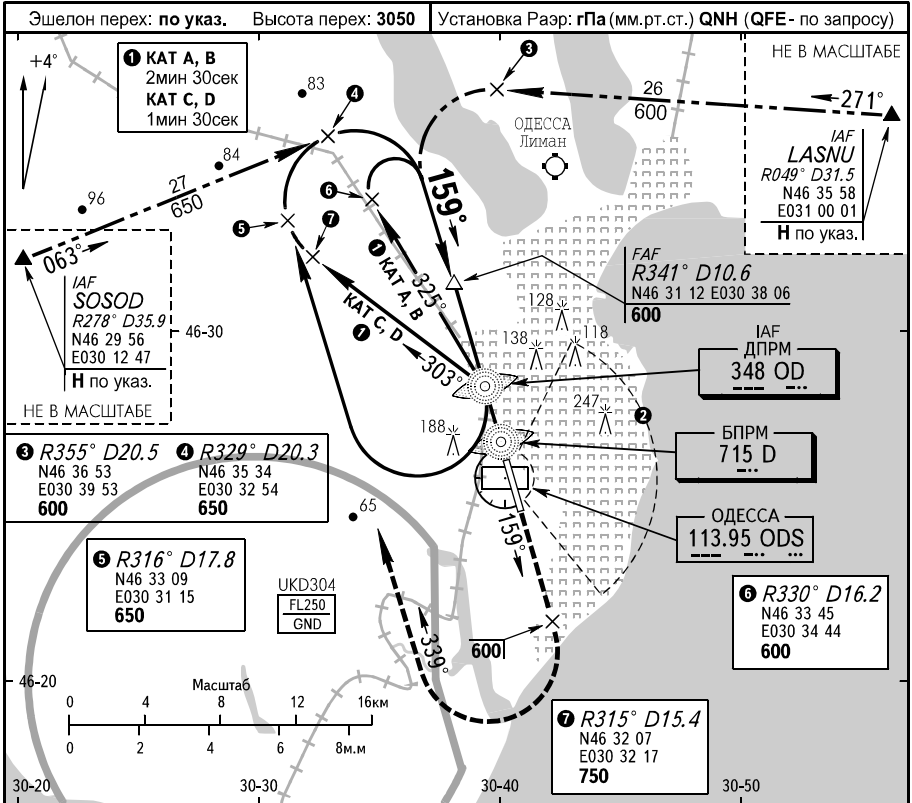
Наэр. **52.3** Нпор. **50.4**



уход на второй круг: Набор 600 (550) с МПУ 339°, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 159°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 34		ВЗП 2		
	ILS		Нмс	Ннго	Двид
A	60x800		230	280	3000
B			260	360	3000
C			260	360	4000
D			260	360	4000

2 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1.5 - 8км на высотах ниже 1200 - ЗАПРЕЩЕНО.



уход на второй круг: Набор 600 (500) с МПУ 159°, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 339°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 16		ВЗП 2				2 Визуальное маневрирование в секторе 020-135° от VORDME ODS на удалении 1,5 - 8км на высотах ниже 1200 - ЗАПРЕЩЕНО.		
	ОСП	ОПРС (БПРМ)	Нмс	Ннго	Двуд				
A	150x2000	200x2500	230	280	3000				
B			260	360	3000				
C		250x4000	260	360	4000				
D			260	360	4000				
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.3	2.8	3.2	3.7	4.1	4.6	5.1	5.5

ОДЕССА Вышка **125.500** GND-600 класс D

ОДЕССА, УКРАИНА

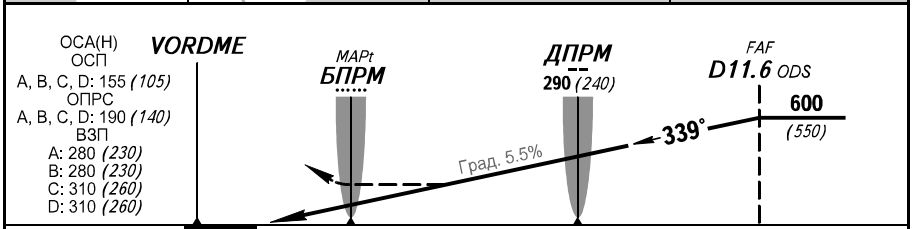
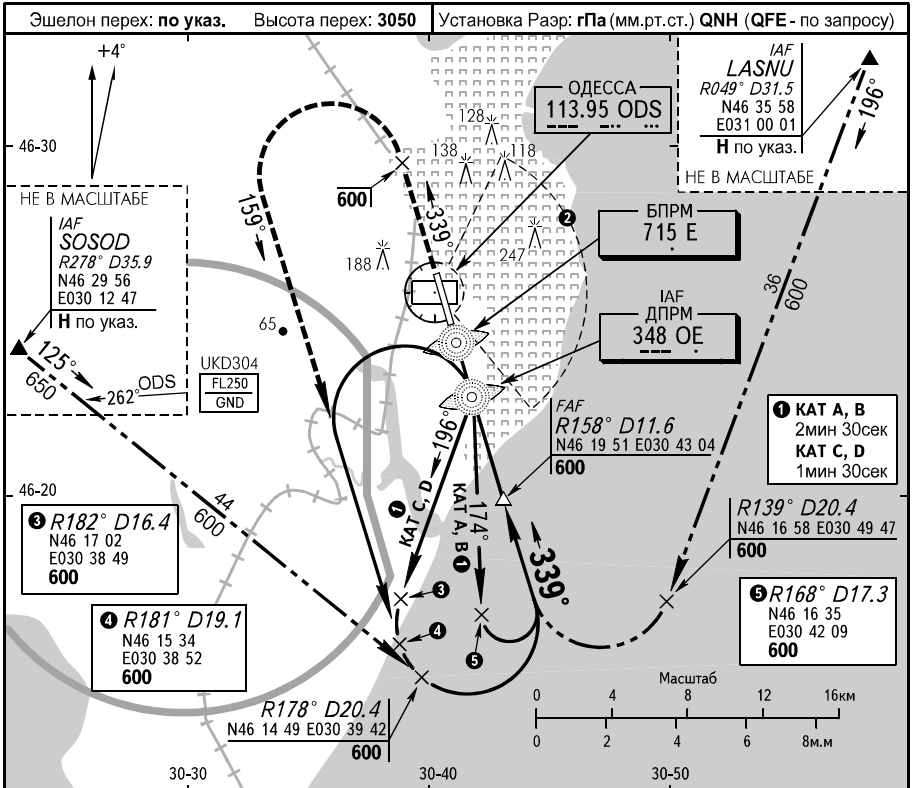
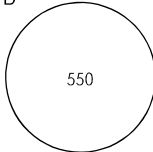
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 34

ДПРМ **348 OE**

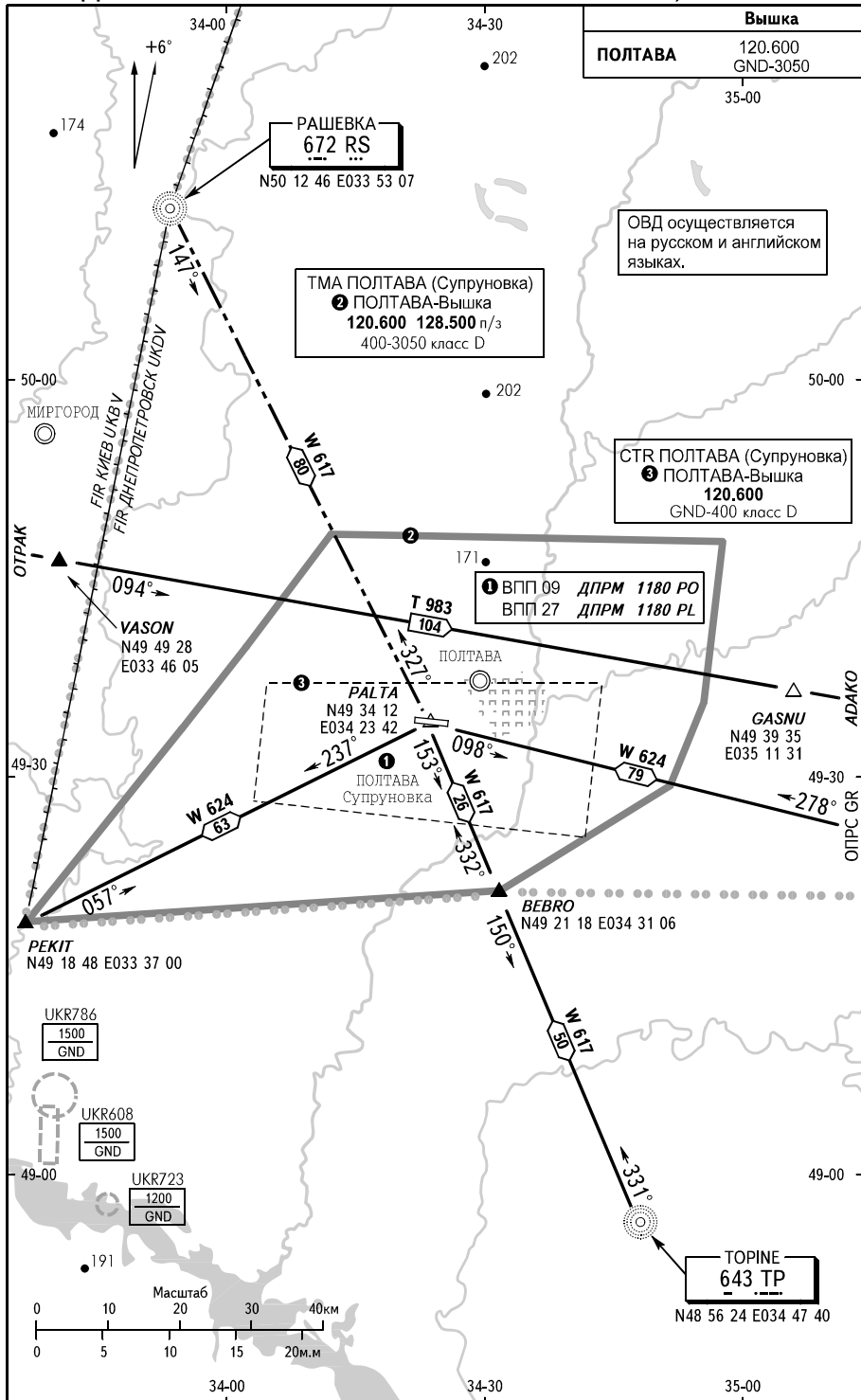
МБВ VORDME

Наэр. **52.3** Нпор. **50.4**



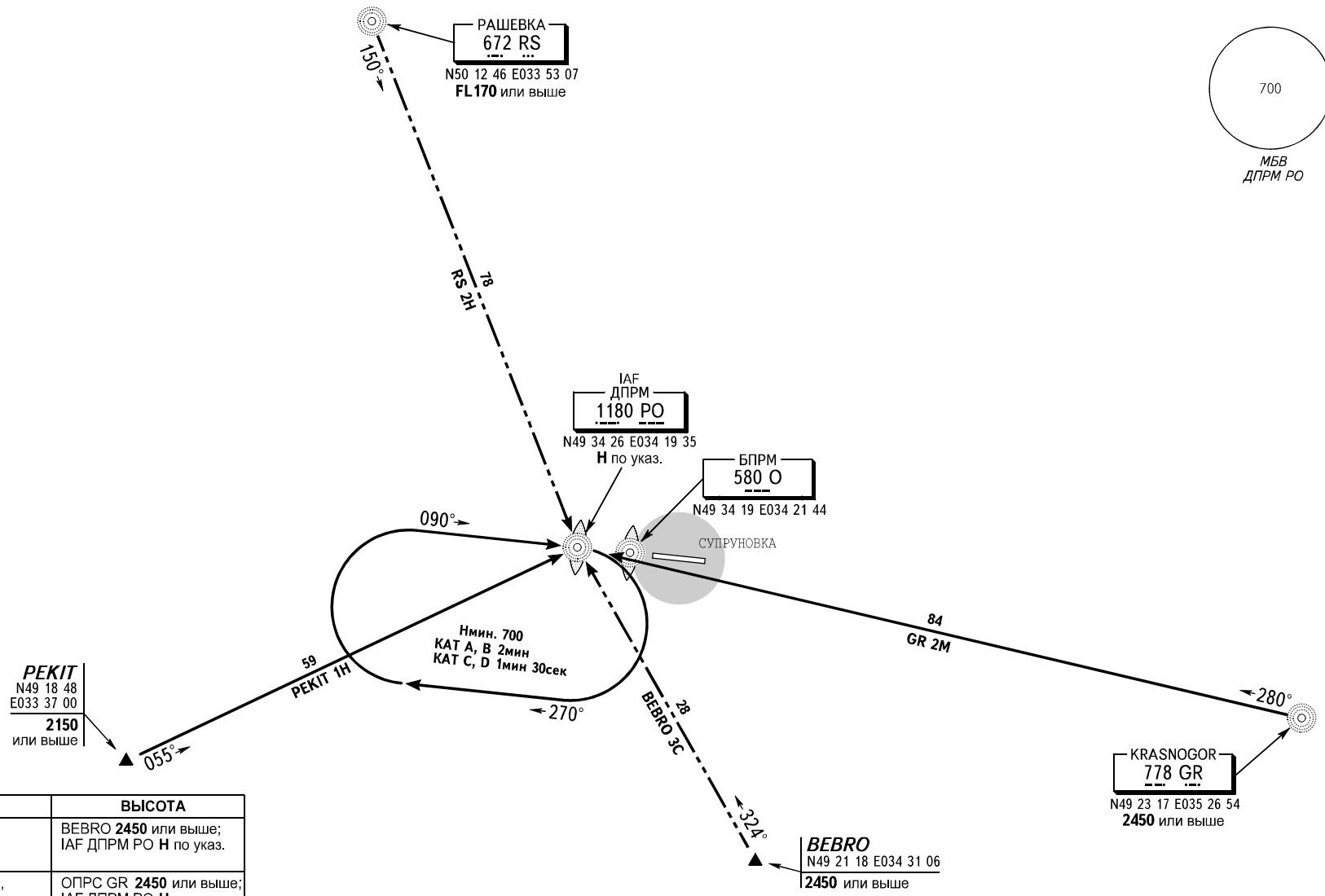
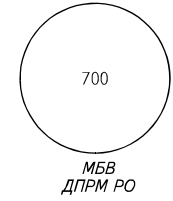
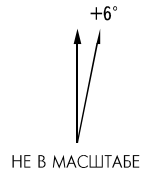
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 600 (550) с МПУ 339°, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 159°, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 16		ВЗП 2			2 Визуальное маневрирование в секторе 020°-135° от VORDME ODS на удалении 1,5 - 8км на высотах ниже 1200 - ЗАПРЕЩЕНО.			
	ОСП	ОПРС (БПРМ)	Нмс	Ннго	Двуд				
A	105x1500	200x2500	230	280	3000				
B			260	360	3000				
C		250x4000	260	360	4000				
D			260	360	4000				
Путевая скорость , км/ч		150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения , м/сек		2.3	2.8	3.2	3.7	4.1	4.6	5.1	5.5



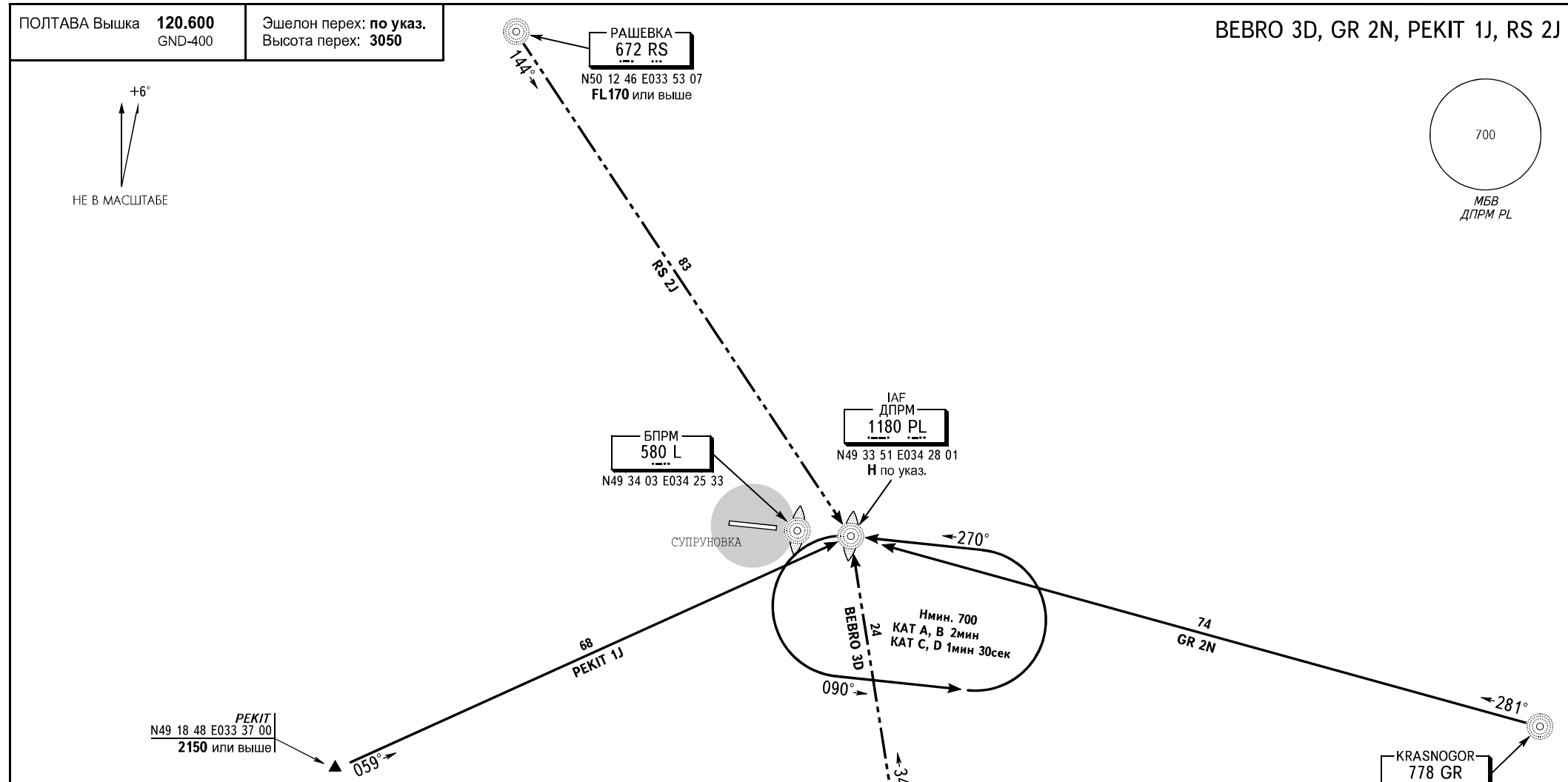
BEVRO 3C, GR 2M, PEKIT 1H, RS 2H

ПОЛТАВА Вышка **120.600**
GND-400 Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEVRO 3C	От BEVRO МПУ 324° на IAF ДПРМ РО, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	BEVRO 2450 или выше; IAF ДПРМ РО H по указ.
GR 2M	От ОПРС GR МПУ 280° на IAF ДПРМ РО, далее по схеме захода.	ОПРС GR 2450 или выше; IAF ДПРМ РО H по указ.
PEKIT 1H	От PEKIT МПУ 055° на IAF ДПРМ РО, далее по схеме захода.	PEKIT 2150 или выше; IAF ДПРМ РО H по указ.
RS 2H	От ОПРС RS МПУ 150° на IAF ДПРМ РО, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	ОПРС RS FL170 или выше; IAF ДПРМ РО H по указ.

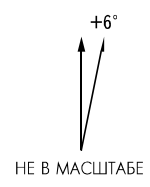
БЕВРО 3D, GR 2N, РЕКІТ 1J, RS 2J



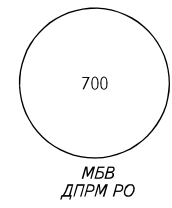
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BEVRO 3D	От BEBRO МПУ 345° на IAF ДПРМ PL, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	BEVRO 2450 или выше; IAF ДПРМ PL H по указ.
GR 2N	От ОПРС GR МПУ 281° на IAF ДПРМ PL, далее по схеме захода.	ОПРС GR 2450 или выше; IAF ДПРМ PL H по указ.
РЕКІТ 1J	От РЕКІТ МПУ 059° до IAF ДПРМ PL, далее по схеме захода.	РЕКІТ 2150 или выше; IAF ДПРМ PL H по указ.
RS 2J	От ОПРС RS МПУ 144° на IAF ДПРМ PL, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	ОПРС RS FL170 или выше; IAF ДПРМ PL H по указ.

ВЕВРО 3А, GR 2G, РЕКИТ 2F, RS 2F

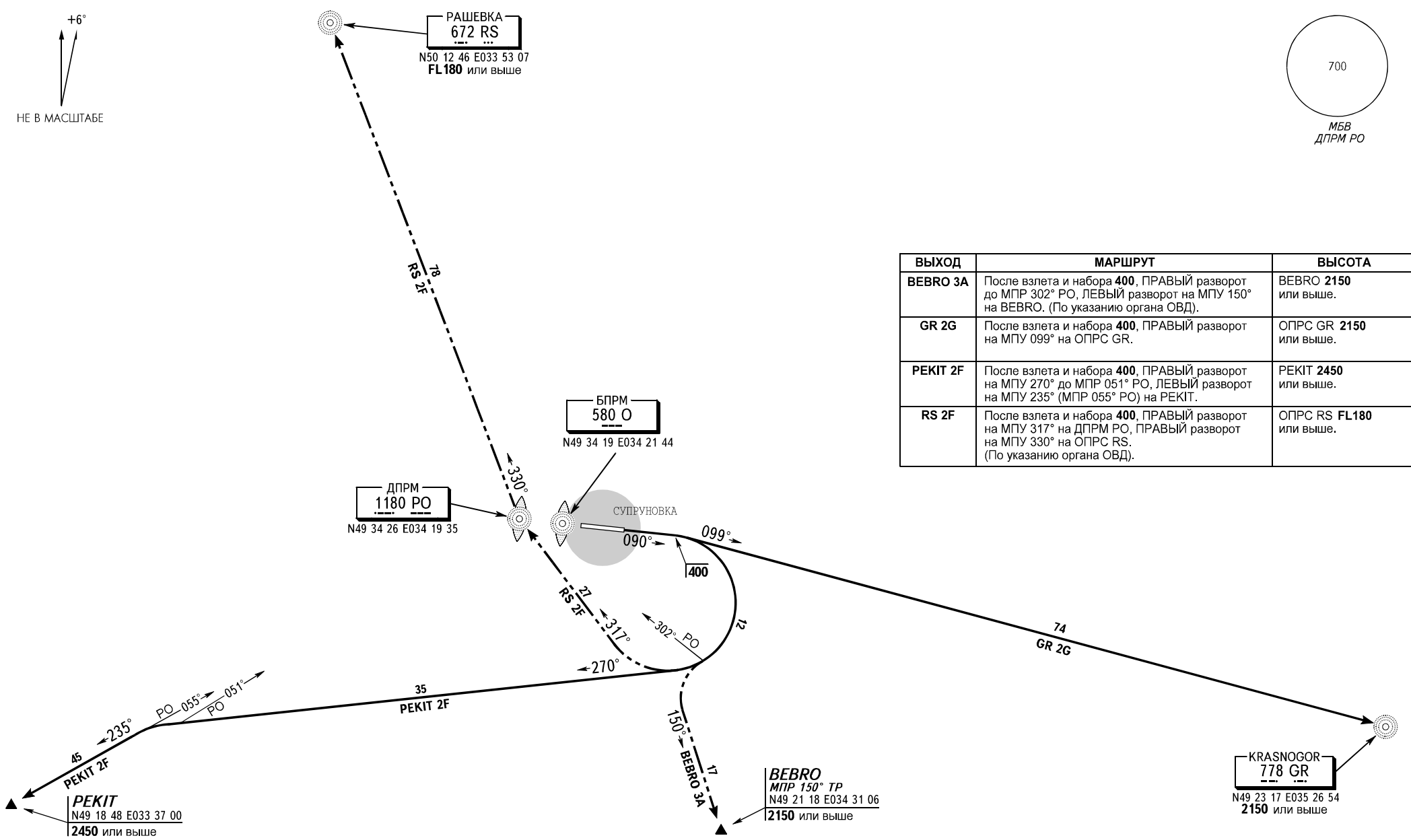
ПОЛТАВА Вышка **120.600**
GND-400
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**



РАШЕВКА
672 RS
N50 12 46 E033 53 07
FL180 или выше



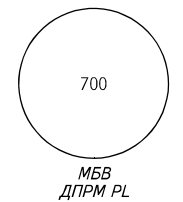
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ВЕВРО 3А	После взлета и набора 400 , ПРАВЫЙ разворот до МГР 302° РО, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 150° на ВЕВРО. (По указанию органа ОВД).	ВЕВРО 2150 или выше.
GR 2G	После взлета и набора 400 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 099° на ОПРС GR.	ОПРС GR 2150 или выше.
РЕКИТ 2F	После взлета и набора 400 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 270° до МГР 051° РО, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 235° (МГР 055° РО) на РЕКИТ.	РЕКИТ 2450 или выше.
RS 2F	После взлета и набора 400 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 317° на ДПРМ РО, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 330° на ОПРС RS. (По указанию органа ОВД).	ОПРС RS FL180 или выше.



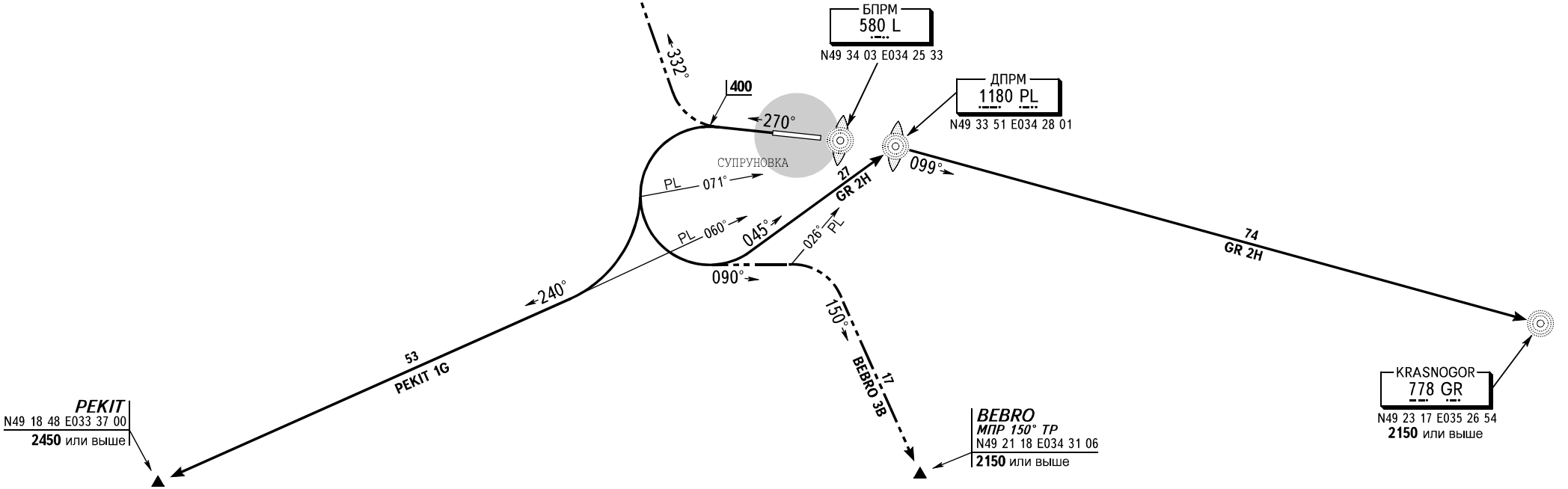
БЕВРО 3В, GR 2Н, РЕКИТ 1G, RS 2G

ПОЛТАВА Вышка **120.600**
GND-400
Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

РАШЕВКА **672 RS**
N50 12 46 E033 53 07
FL 180 или выше



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
БЕВРО 3В	После взлета и набора 400 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 090° до МПР 026° PL, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 150° на БЕВРО. (По указанию органа ОВД).	БЕВРО 2150 или выше.
GR 2Н	После взлета и набора 400 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 045° до ДПРМ PL, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 099° на ОПРС GR.	ОПРС GR 2150 или выше.
РЕКИТ 1G	После взлета и набора 400 , ЛЕВЫЙ разворот до МПР 071° PL, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 240° (МПР 060° PL) на РЕКИТ.	РЕКИТ 2450 или выше.
RS 2G	После взлета и набора 400 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 332° на ОПРС RS. (По указанию органа ОВД).	ОПРС RS FL 180 или выше.



РЕКИТ
N49 18 48 E033 37 00
2450 или выше

БПРМ **580 L**
N49 34 03 E034 25 33

ДПРМ **1180 PL**
N49 33 51 E034 28 01

БЕВРО
МПР 150° TP
N49 21 18 E034 31 06
2150 или выше

КРАСНОГОР **778 GR**
N49 23 17 E035 26 54
2150 или выше

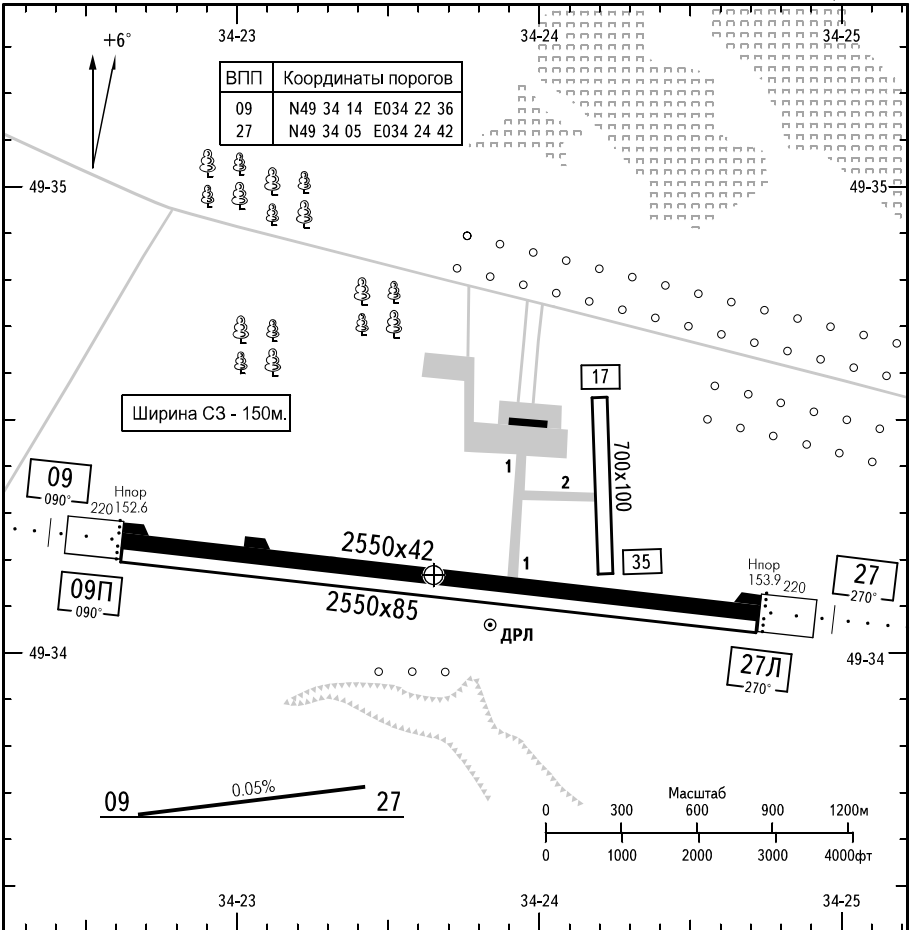
ПОЛТАВА Вышка 120.600
GND-400

ПОЛТАВА, УКРАИНА

КТА:
N49 34 10 E034 23 39

СУПРУНОВКА

Наэр. 154.0



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
09	ОМИ	2550	2950	2550	2550
27		2550	2800	2550	2550

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 09				ВПП 27			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A			300	300			300	300
B			500	700			500	700
C								
D								

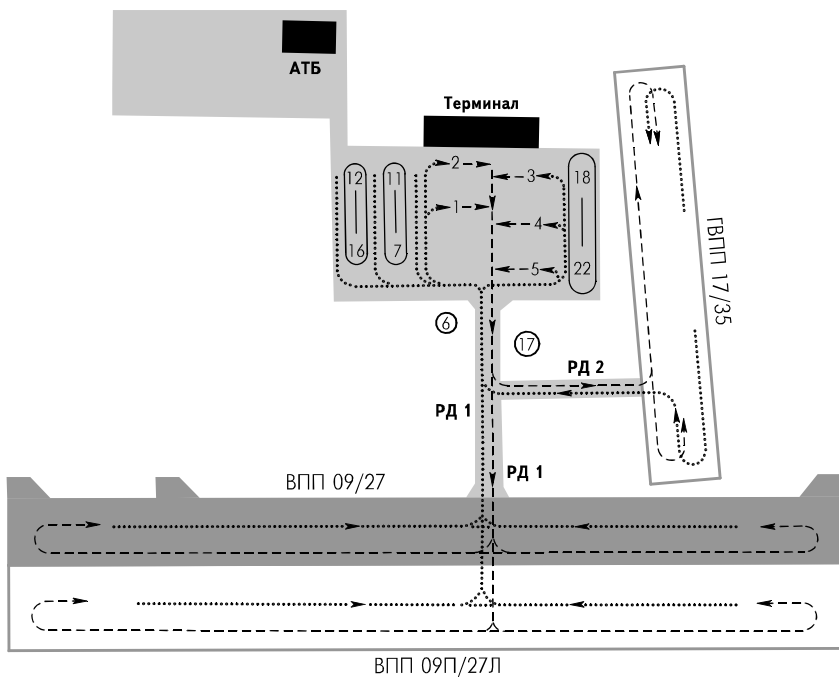
Кат. ВС	ВПП 09				ВПП 27			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A			300	300			300	300
B			500	700			500	700
C								
D								



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	арм.бетон	PCN 12 / R / C / X / T	18м
2	грунт	5,7т	30м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-2	арм.бетон	PCN 14 / R / C / X / T
3-5	арм.бетон	PCN 29 / R / C / X / T



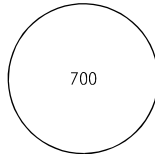
- МС 1 Ту-134, Ан-12, Як-42, а также классом ниже
- МС 2 Ту-134, Як-42, Ан-12, Ан-32, Ан-72, Ан-74
- МС 5 Ми-6, Ми-8, Ми-26
- МС 3-5 Ан-24, Ан-26, Ан-30, Л-410
- МС 6,17 Ан-8, Ан-12, Ми-2, Ми-6, Ми-8, Ми-16, Ка-26
- МС 18-22 Ан-2, Ми-2, Ка-26
- МС 7-16 Ан-2 (ВС-4кл.)

ПОЛТАВА Вышка **120.600**
GND-400

ПОЛТАВА, УКРАИНА

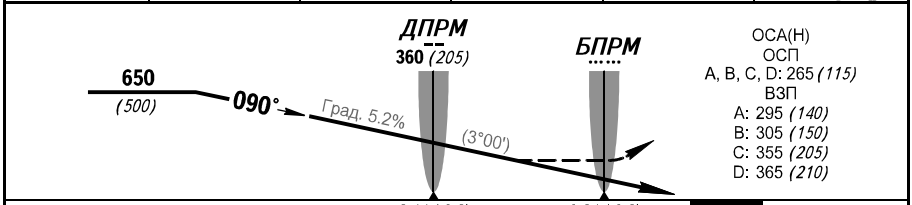
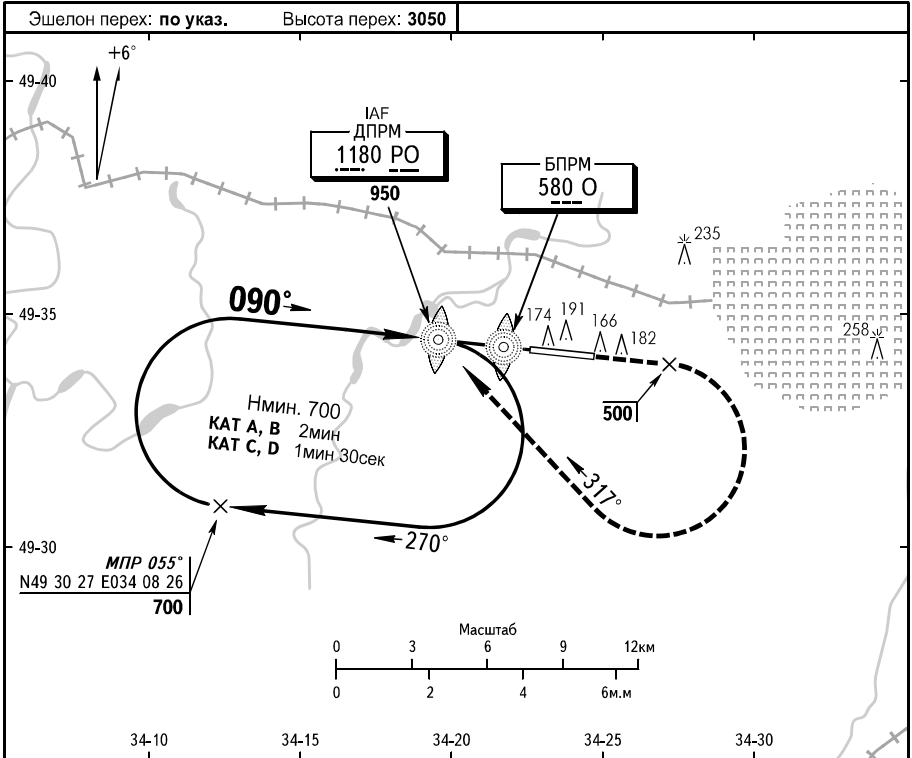
СУПРУНОВКА
ОСП ВПП 09

ДПРМ **1180 РО**



МБВ ДПРМ РО

Наэр. **154.0** Нпор. **152.6**



уход на второй круг: Набор на МПУ 090° до 500 (345), ПРАВЫЙ разворот МПУ 317° с набором 950 (795) на ДПРМ РО, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 09			ВЗП		
	ОСП			Нмс	Ннго	Двид
A	115x1700		140	190	1600	
B			150	200	2500	
C			210	310	3000	
D			210	310	4000	

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ-МАРГ 2600м, мин/сек	1.02	0.52	0.45	0.39	0.35	0.31	0.28	0.26
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

ПОЛТАВА Вышка **120.600**

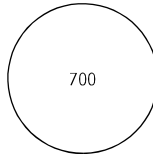
GND-400

ПОЛТАВА, УКРАИНА

СУПРУНОВКА

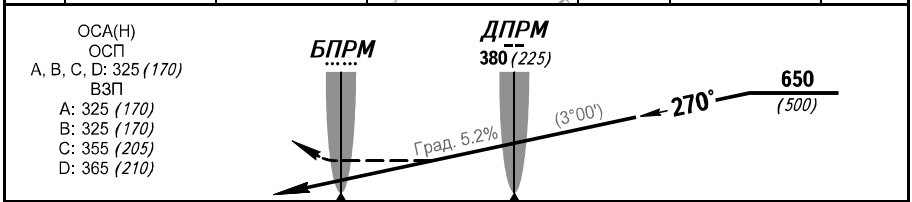
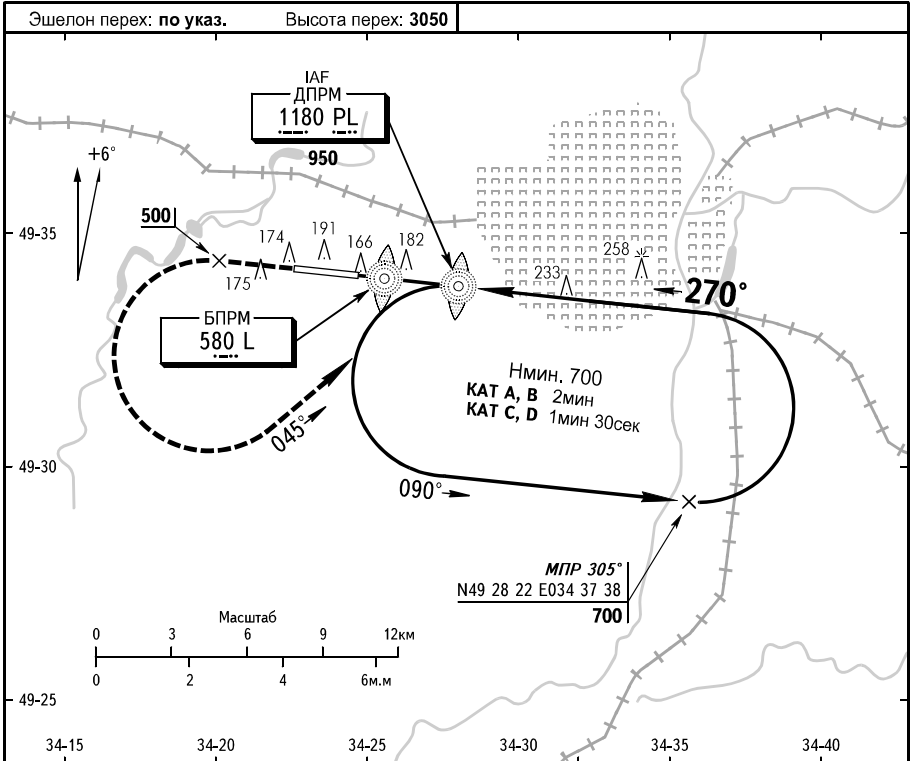
ОСП ВПП 27

ДПРМ **1180 PL**



МБВ ДПРМ PL

Наэр. **154.0** Нпор. **153.9**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 270° до 500 (345), ЛЕВЫЙ разворот МПУ 045° с набором до 950 (795) на ДПРМ PL, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 27							ВЗП		
	ОСП							Нмс	Ннго	Двид
A	175x2500							170	220	1600
B								170	220	2500
C								210	310	3000
D								210	310	4000

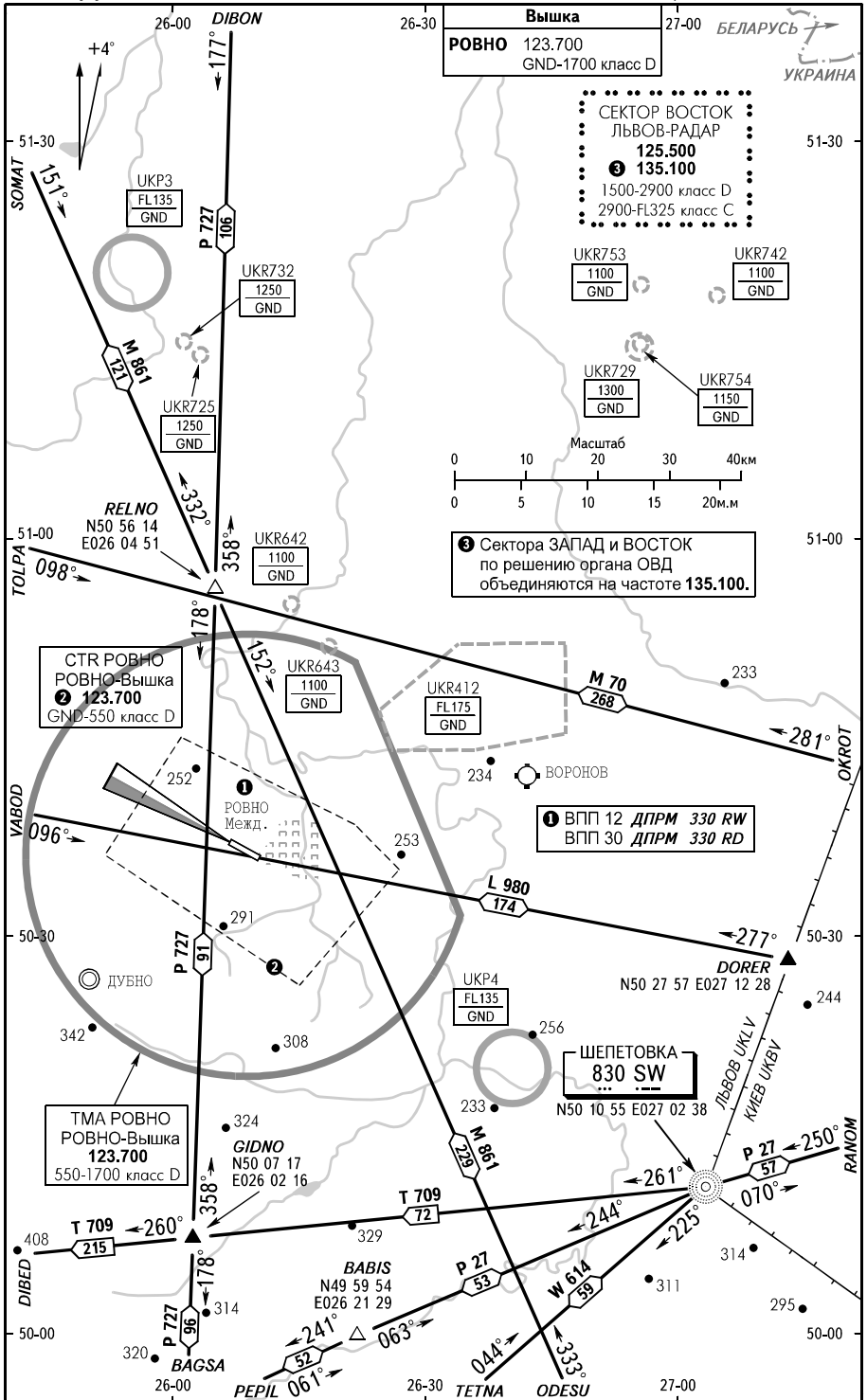
Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ-МАРг, мин/сек	1.12	0.60	0.51	0.45	0.40	0.36	0.33	0.30
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2

РАЙОН
АЭРОДРОМА

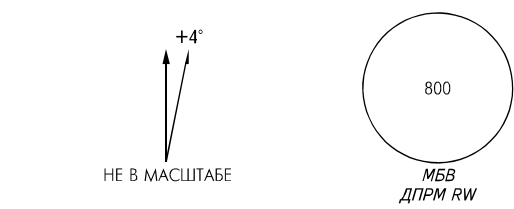
19 сен 13

A-1

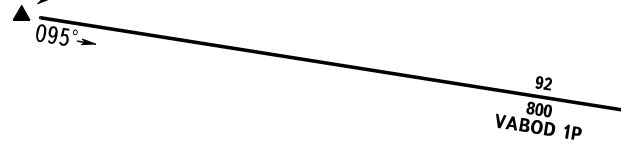
РОВНО, УКРАИНА



РОВНО Вышка **123.700**
GND-1700 класс D
Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

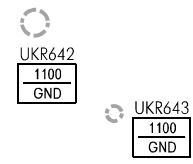


VABOD
N50 45 30 E024 47 42
2750 или выше

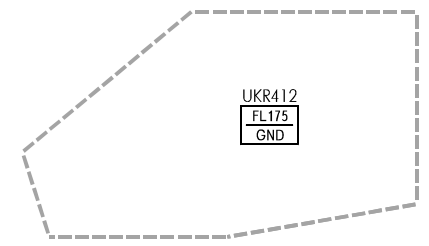


IAF ДПРМ
330 RW
N50 37 41 E026 04 55
1500 или выше

RELNO
N50 56 14 E026 04 51
2750 или выше



DORER 1P, GIDNO 1P,
RELNO 1P, VABOD 1P

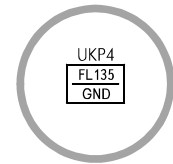


ВОРОНОВ

82
800
DORER 1P

DORER
N50 27 57 E027 12 28
3050 или выше

ДУБНО

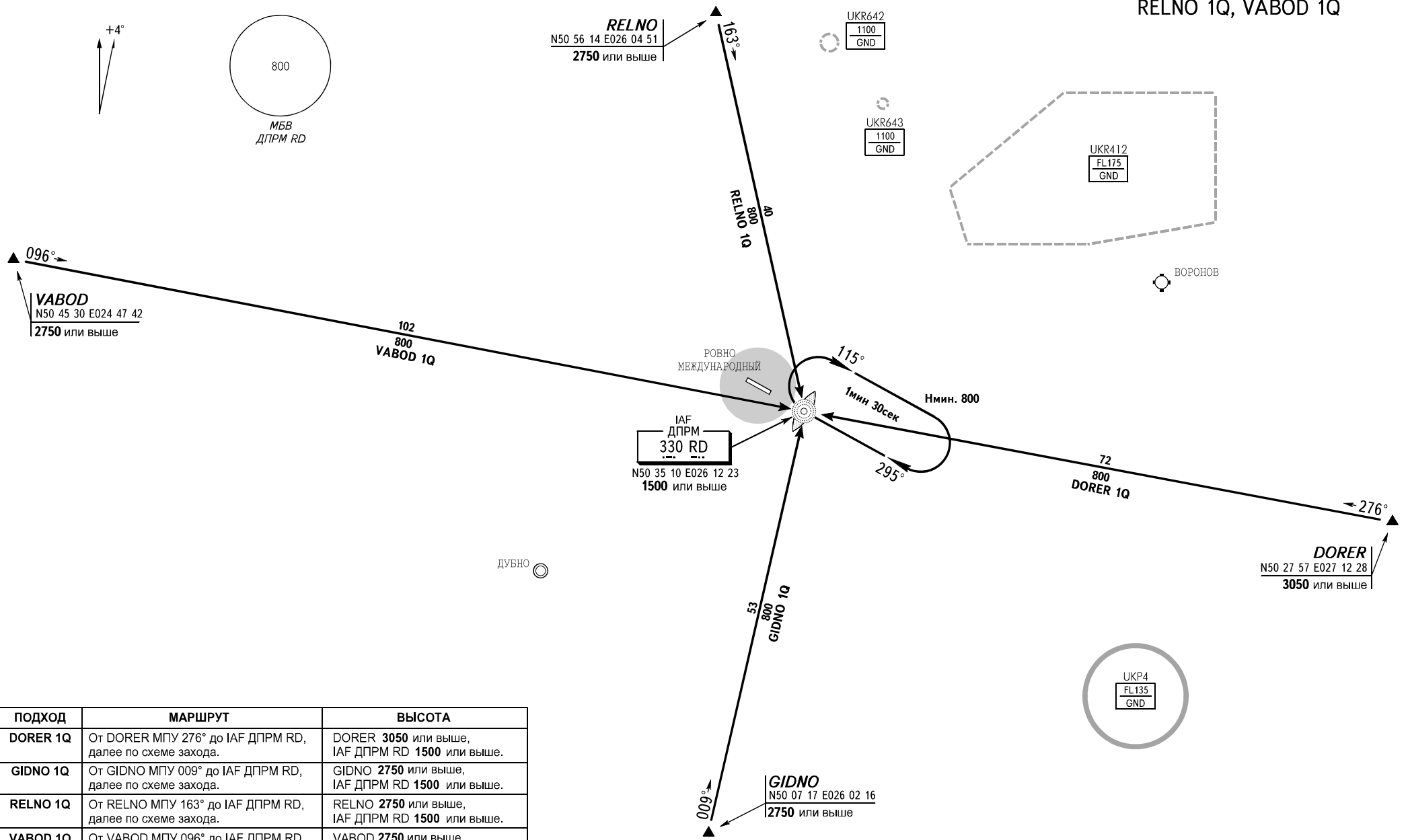


57
800
GIDNO 1P

GIDNO
N50 07 17 N026 02 16
3050 или выше

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
DORER 1P	От DORER МПУ 278° до IAF ДПРМ RW, далее по схеме захода.	DORER 3050 или выше, IAF ДПРМ RW 1500 или выше.
GIDNO 1P	От GIDNO МПУ 359° до IAF ДПРМ RW, далее по схеме захода.	GIDNO 3050 или выше, IAF ДПРМ RW 1500 или выше.
RELNO 1P	От RELNO МПУ 176° до IAF ДПРМ RW, далее по схеме захода.	RELNO 2750 или выше, IAF ДПРМ RW 1500 или выше.
VABOD 1P	От VABOD МПУ 095° до IAF ДПРМ RW, далее по схеме захода.	VABOD 2750 или выше, IAF ДПРМ RW 1500 или выше.

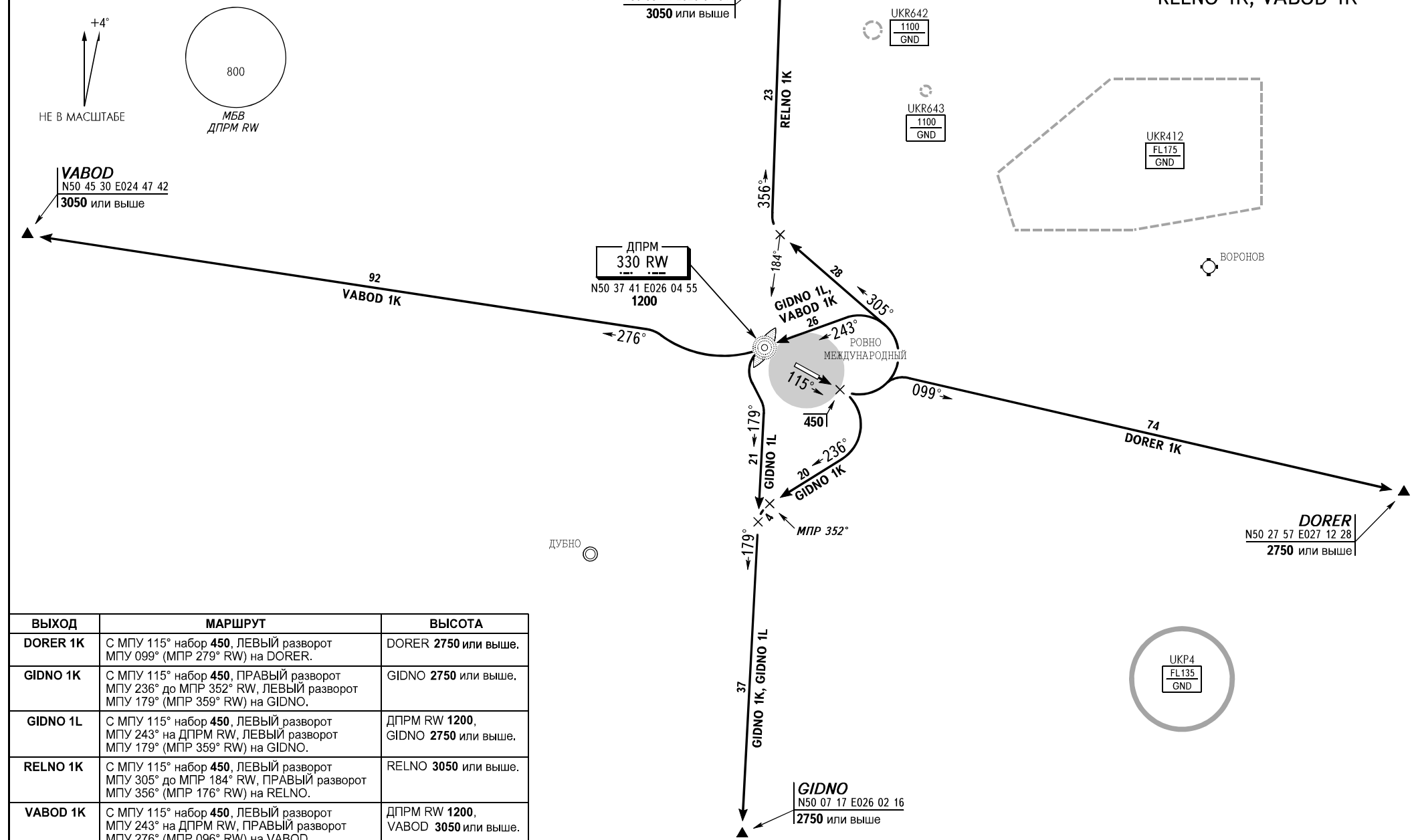
РОВНО Вышка **123.700**
GND-1700 класс D
Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
DORER 1Q	От DORER МПУ 276° до IAF ДПРМ RD, далее по схеме захода.	DORER 3050 или выше, IAF ДПРМ RD 1500 или выше.
GIDNO 1Q	От GIDNO МПУ 009° до IAF ДПРМ RD, далее по схеме захода.	GIDNO 2750 или выше, IAF ДПРМ RD 1500 или выше.
RELNO 1Q	От RELNO МПУ 163° до IAF ДПРМ RD, далее по схеме захода.	RELNO 2750 или выше, IAF ДПРМ RD 1500 или выше.
VABOD 1Q	От VABOD МПУ 096° до IAF ДПРМ RD, далее по схеме захода.	VABOD 2750 или выше, IAF ДПРМ RD 1500 или выше.

РОВНО Вышка **123.700**
GND-1700 класс D
Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

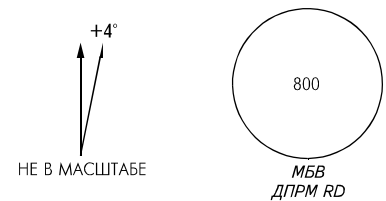
DORER 1K, GIDNO 1K, GIDNO 1L,
RELNO 1K, VABOD 1K



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
DORER 1K	С МПУ 115° набор 450 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 099° (МПР 279° RW) на DORER.	DORER 2750 или выше.
GIDNO 1K	С МПУ 115° набор 450 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 236° до МПР 352° RW, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 179° (МПР 359° RW) на GIDNO.	GIDNO 2750 или выше.
GIDNO 1L	С МПУ 115° набор 450 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 243° на ДПРМ RW, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 179° (МПР 359° RW) на GIDNO.	ДПРМ RW 1200 , GIDNO 2750 или выше.
RELNO 1K	С МПУ 115° набор 450 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 305° до МПР 184° RW, ПРАВЫЙ разворот МПУ 356° (МПР 176° RW) на RELNO.	RELNO 3050 или выше.
VABOD 1K	С МПУ 115° набор 450 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 276° на ДПРМ RW, ПРАВЫЙ разворот МПУ 276° (МПР 096° RW) на VABOD.	ДПРМ RW 1200 , VABOD 3050 или выше.

DORER 1M, GIDNO 1M, GIDNO 1N,
RELNO 1M, VABOD 1M

РОВНО Вышка **123.700**
GND-1700 класс D
Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**



VABOD
N50 45 30 E024 47 42
3050 или выше

RELNO
N50 56 14 E026 04 51
3050 или выше

UKR642
1100
GND

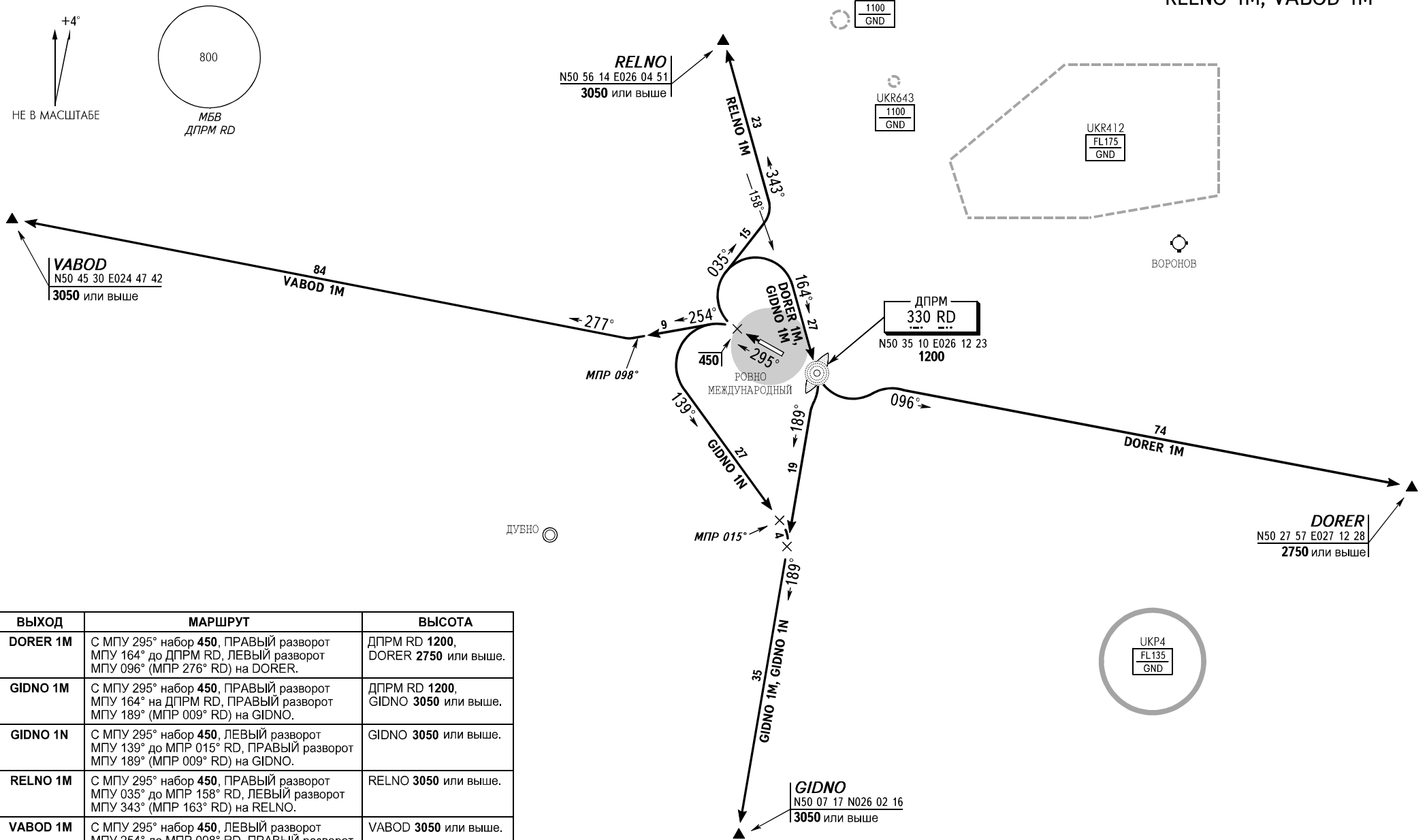
UKR643
1100
GND

UKR412
FL175
GND

ДПРМ
330 RD
N50 35 10 E026 12 23
1200

DORER
N50 27 57 E027 12 28
2750 или выше

GIDNO
N50 07 17 N026 02 16
3050 или выше



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
DORER 1M	С МПУ 295° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 164° до ДПРМ RD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 096° (МПР 276° RD) на DORER.	ДПРМ RD 1200, DORER 2750 или выше.
GIDNO 1M	С МПУ 295° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 164° на ДПРМ RD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 189° (МПР 009° RD) на GIDNO.	ДПРМ RD 1200, GIDNO 3050 или выше.
GIDNO 1N	С МПУ 295° набор 450, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 139° до МПР 015° RD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 189° (МПР 009° RD) на GIDNO.	GIDNO 3050 или выше.
RELNO 1M	С МПУ 295° набор 450, ПРАВЫЙ разворот МПУ 035° до МПР 158° RD, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 343° (МПР 163° RD) на RELNO.	RELNO 3050 или выше.
VABOD 1M	С МПУ 295° набор 450, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 254° до МПР 098° RD, ПРАВЫЙ разворот МПУ 277° (МПР 097° RD) на VABOD.	VABOD 3050 или выше.

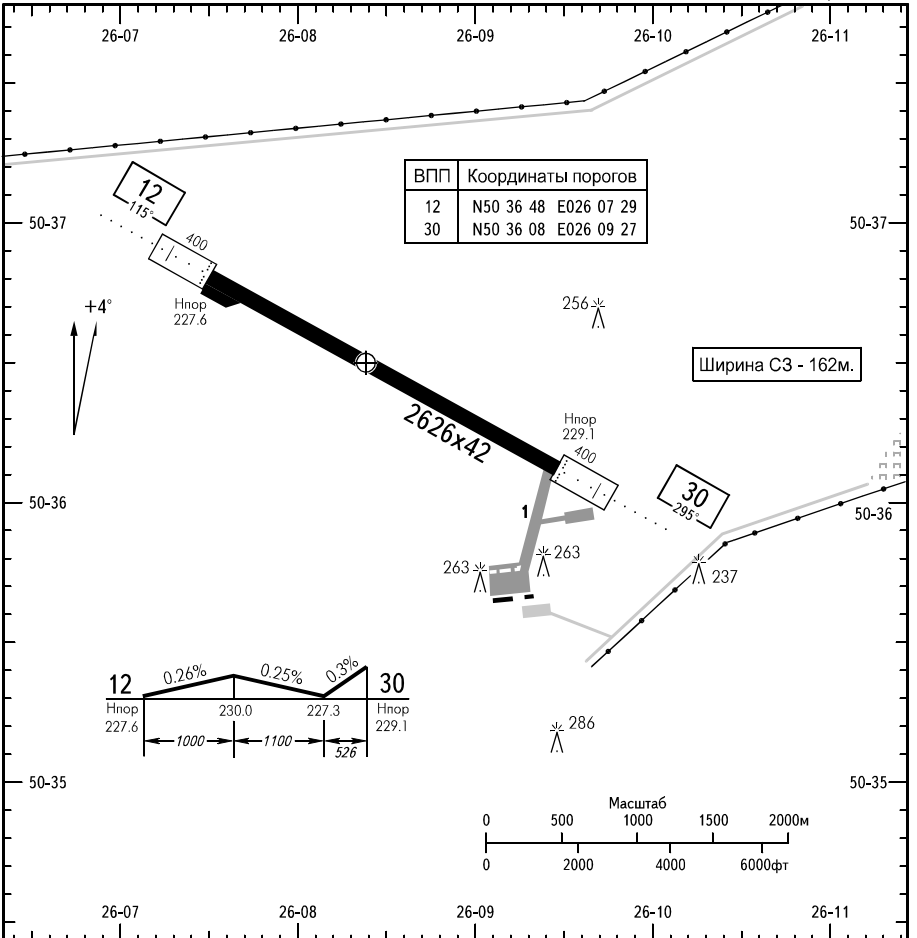
РОВНО Вышка **123.700**
GND-550 класс D

РОВНО, УКРАИНА

КТА:
N50 36 30 E026 08 23

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Наэр. **230.0**



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
12	ОМИ, огни приближения 900м, PAPI-L (2°40')	2626	3026	2626	2626
30	ОМИ, огни приближения 900м, PAPI-L (3°00')				

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА					
Кат. ВС	ВПП 12		ВПП 30		
	день	ночь	день	ночь	
A	300	300	300	300	
B	300	300	300	300	
C	500	700	500	700	
D	500	700	500	700	

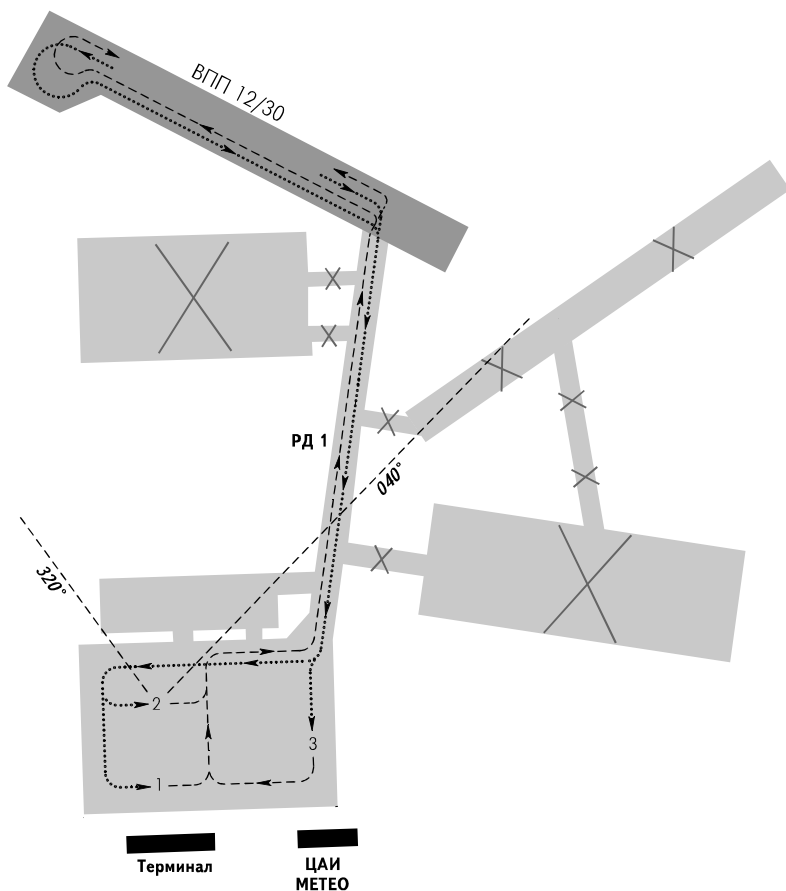
+4°



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрывтие	Грузонапряженность	Ширина
1	бетон	PCN 28 / R / C / X / T	18м
Перрон	бетон	PCN 33 / R / C / X / T	

МС	Грузонапряженность
1-3	PCN 33 / R / C / X / T



Сектор 040°-320° ЗАКРЫТ для
взлета и посадки вертолетов.

МС 1-3 Ту-134, Ан-12, Як-42, Ан-72, Ан-24, Ан-26
МС 2(Н) для взлета и посадки вертолетов VIP

РОВНО Вышка **123.700**

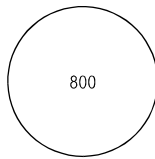
GND-1700 класс D

РОВНО, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 12

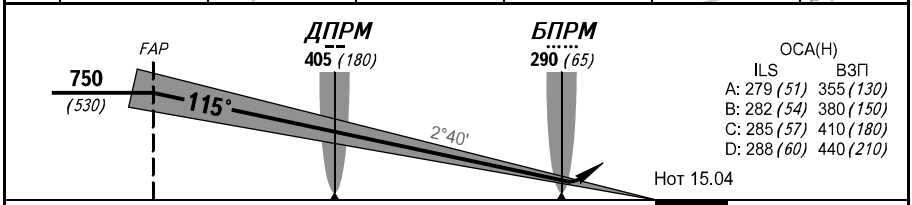
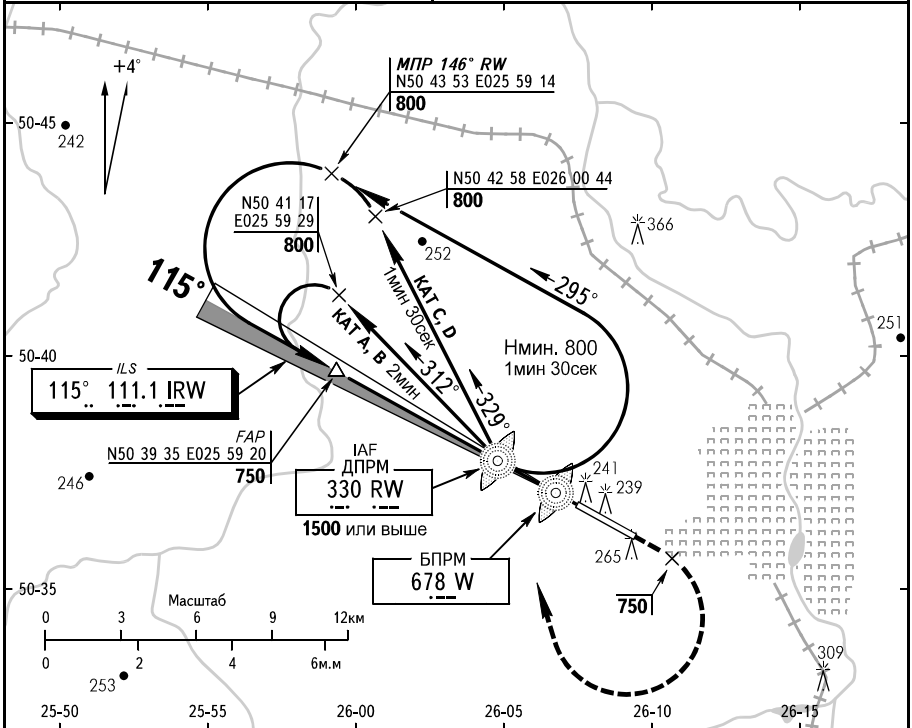
КРМ **111.1 IRW**



МБВ ДПРМ RW

Наэр. **230.0** Нпор. **227.6**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа** (мм.рт.ст.) **QNH** (QFE - по запросу)



уход на второй круг: Набор 750 (525), ПРАВЫЙ разворот с набором 1500 (1275) на ДПРМ RW, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 12		ВЗП		
	ILS		Нмс	Ннго	Двид
A	60x1000		150	200	2500
B			180	280	3000
C			210	310	4000
D	65x1000		210	310	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - порог 3460, мин:сек	1.23	1.09	0.59	0.52	0.46	0.42	0.38	0.35
Вертикальная скорость снижения, м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

РОВНО Вышка 123.700

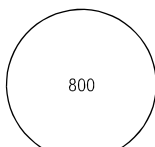
GND-1700 класс D

РОВНО, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП, ОПРС ВПП 12

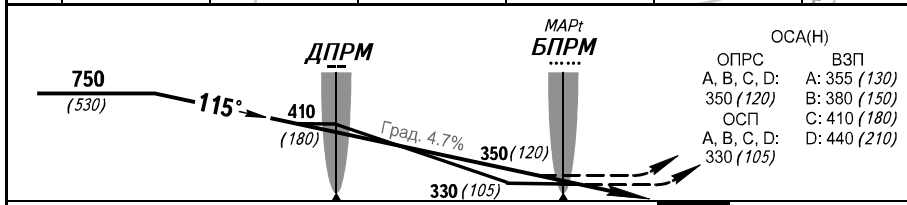
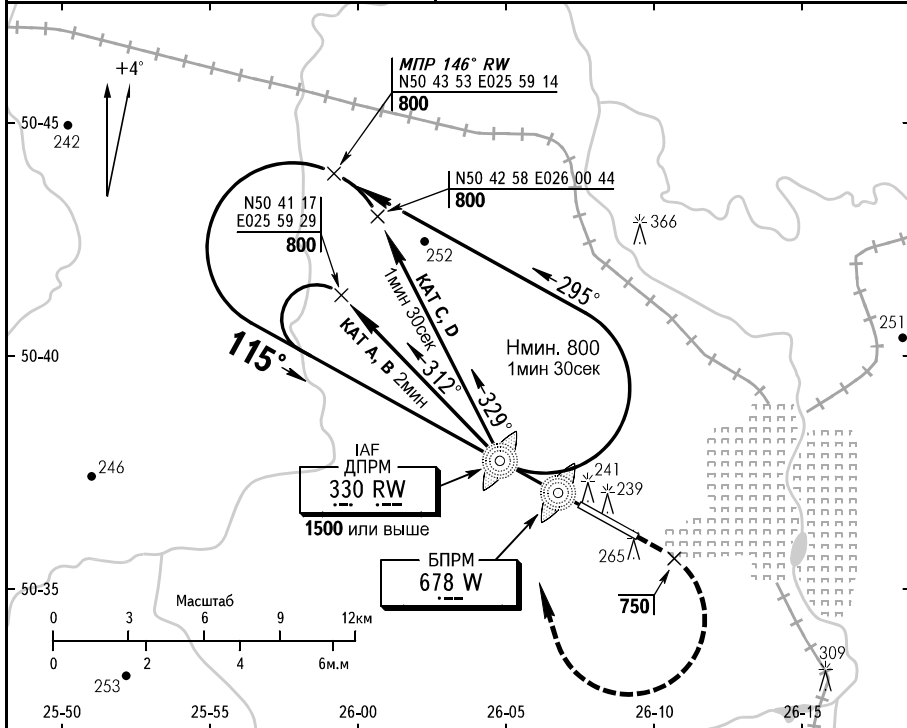
ДПРМ 330 RW



МБВ ДПРМ RW

Наэр. 230.0 Нпор. 227.6

Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разэр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE- по запросу)



ОСА(Н)

- ОПРС ВЗП
- A, B, C, D: A: 355 (130)
- 350 (120) B: 380 (150)
- ОСП C: 410 (180)
- A, B, C, D: D: 440 (210)
- 330 (105)

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 (525), ПРАВЫЙ разворот с набором 1500 (1275) на ДПРМ RW, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 12				ВЗП			
	ОСП	ОПРС W			Нмс	Ннго	Двид	
A	105x1500	120x1800			150	200	2500	
B		150x2200			180	280	3000	
C					210	310	4000	
D								
Путевая скорость, км/ч								
	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРг 2484, мин:сек								
	1.00	0.50	0.43	0.37	0.33	0.30	0.27	0.25
Вертикальная скорость снижения, м/сек								
	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

РОВНО Вышка **123.700**

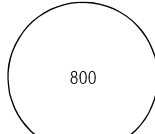
GND-1700 класс D

РОВНО, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

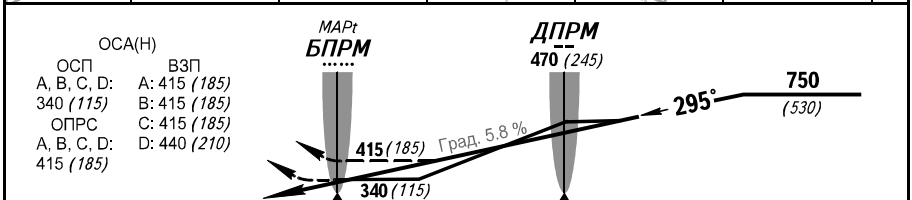
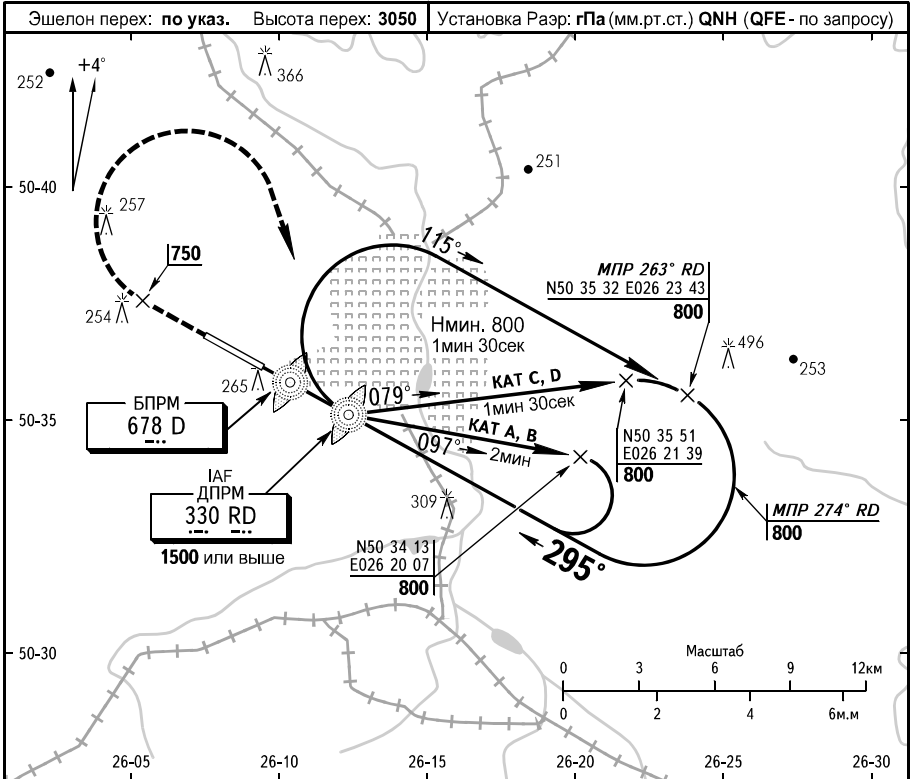
ОСП, ОПРС ВПП 30

ДПРМ **330 RD**



МБВ ДПРМ RD

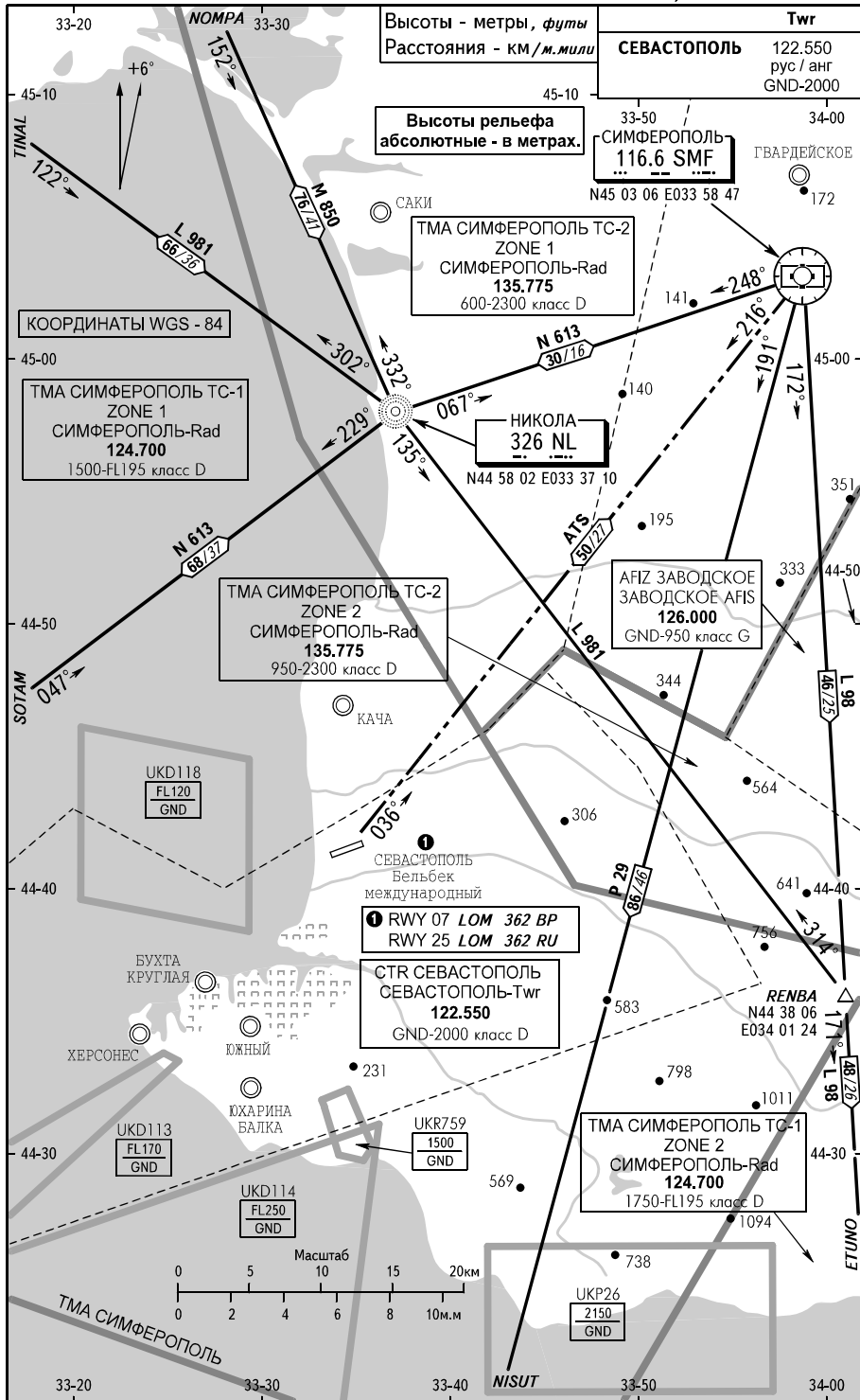
Наэр. **230.0** Нпор. **229.1**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 750 (525), ПРАВЫЙ разворот с набором 1500 (1275) на ДПРМ RD, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 30				ВЗП				
	ОСП	ОПРС D	Нмс	Ннго	Двид				
A	115x1700	185x2500	190	240	2500				
B			190	310	3000				
C			210	310	4000				
D									
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	300	330	360	
ДПРМ - МАРТ 2562, мин:сек		1.01	0.51	0.44	0.38	0.34	0.31	0.28	0.26
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.4	2.9	3.4	3.9	4.4	4.9	5.3	5.8

СЕВАСТОПОЛЬ, УКРАИНА



СЕВАСТОПОЛЬ Twr **122.550** рус / англ
124.000 п/з
GND-2000

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**

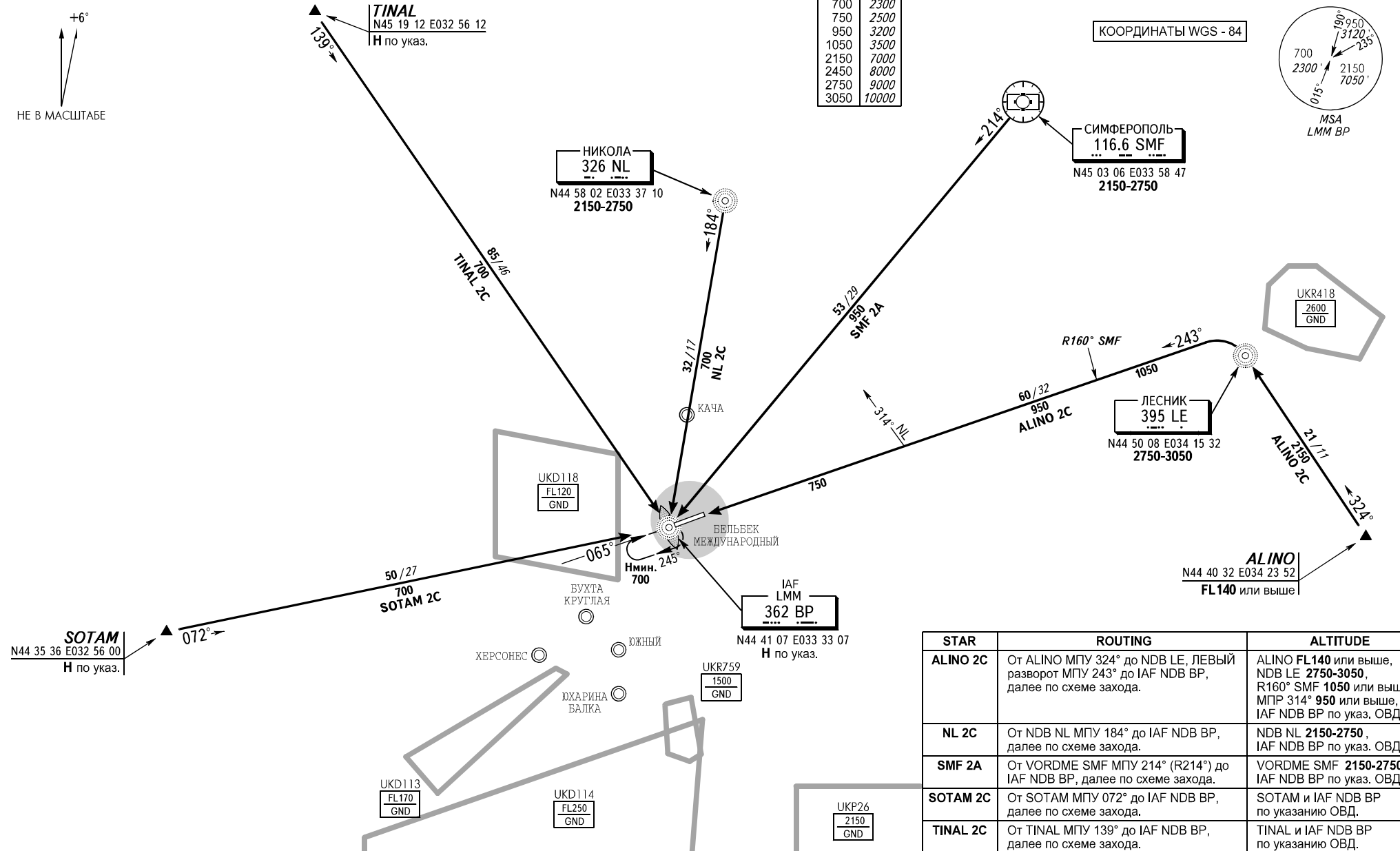
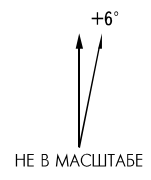
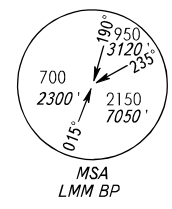
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
700	2300
750	2500
950	3200
1050	3500
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ALINO 2C, NL 2C, SMF 2A,
SOTAM 2C, TINAL 2C

КОординАТЫ WGS - 84



STAR	ROUTING	ALTITUDE
ALINO 2C	От ALINO МПУ 324° до NDB LE, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 243° до IAF NDB BP, далее по схеме захода.	ALINO FL140 или выше, NDB LE 2750-3050, R160° SMF 1050 или выше, МПУ 314° 950 или выше, IAF NDB BP по указ. ОВД.
NL 2C	От NDB NL МПУ 184° до IAF NDB BP, далее по схеме захода.	NDB NL 2150-2750, IAF NDB BP по указ. ОВД.
SMF 2A	От VORDME SMF МПУ 214° (R214°) до IAF NDB BP, далее по схеме захода.	VORDME SMF 2150-2750, IAF NDB BP по указ. ОВД.
SOTAM 2C	От SOTAM МПУ 072° до IAF NDB BP, далее по схеме захода.	SOTAM и IAF NDB BP по указанию ОВД.
TINAL 2C	От TINAL МПУ 139° до IAF NDB BP, далее по схеме захода.	TINAL и IAF NDB BP по указанию ОВД.

ALINO 2D, NL 2D, SMF 2D,
SOTAM 2D, TINAL 2D

КОординАТЫ WGS - 84

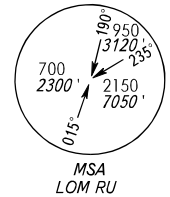


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
700	2300
750	2500
950	3200
1050	3500
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

СЕВАСТОПОЛЬ Twr **122.550** рус / англ
124.000 п/з
GND-2000
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

+6°
НЕ В МАСШТАБЕ

TINAL
N45 19 12 E032 56 12
H по указ.

НИКОЛА 326 NL
N44 58 02 E033 37 10
2150-2750

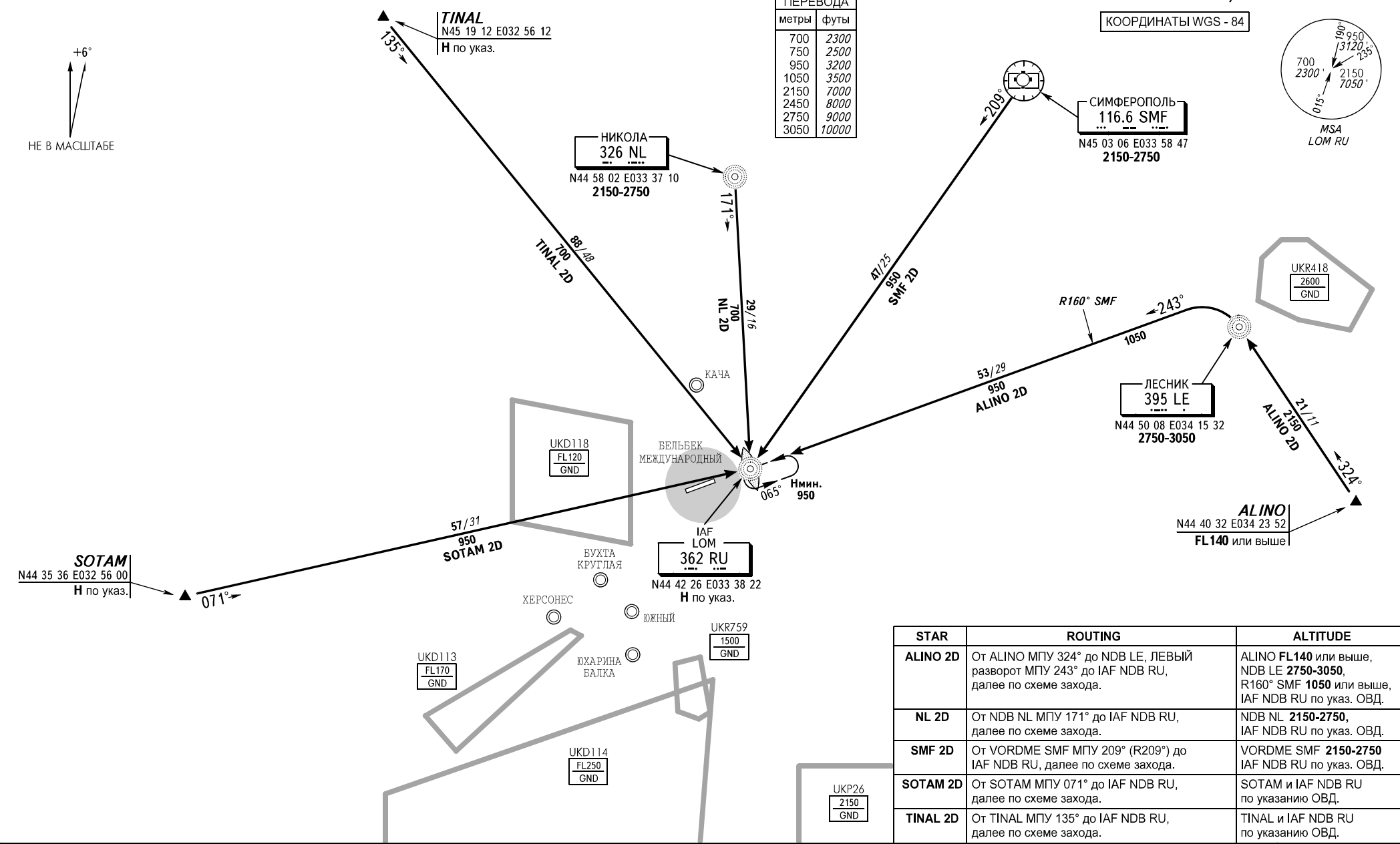
СИМФЕРОПОЛЬ 116.6 SMF
N45 03 06 E033 58 47
2150-2750

ЛЕСНИК 395 LE
N44 50 08 E034 15 32
2750-3050

IAF LOM 362 RU
N44 42 26 E033 38 22
H по указ.

ALINO
N44 40 32 E034 23 52
FL 140 или выше

SOTAM
N44 35 36 E032 56 00
H по указ.



STAR	ROUTING	ALTITUDE
ALINO 2D	От ALINO МПУ 324° до NDB LE, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 243° до IAF NDB RU, далее по схеме захода.	ALINO FL 140 или выше, NDB LE 2750-3050, R160° SMF 1050 или выше, IAF NDB RU по указ. ОБД.
NL 2D	От NDB NL МПУ 171° до IAF NDB RU, далее по схеме захода.	NDB NL 2150-2750, IAF NDB RU по указ. ОБД.
SMF 2D	От VORDME SMF МПУ 209° (R209°) до IAF NDB RU, далее по схеме захода.	VORDME SMF 2150-2750 IAF NDB RU по указ. ОБД.
SOTAM 2D	От SOTAM МПУ 071° до IAF NDB RU, далее по схеме захода.	SOTAM и IAF NDB RU по указанию ОБД.
TINAL 2D	От TINAL МПУ 135° до IAF NDB RU, далее по схеме захода.	TINAL и IAF NDB RU по указанию ОБД.

СЕВАСТОПОЛЬ Twr **122.550** рус / англ
124.000 п/з
GND-2000

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000**

Высоты - метры, футы
Расстояния - км / м.мили

NL 2A, RENBA 2A, SOTAM 2A,
TINAL 2A

КОординАТЫ WGS - 84

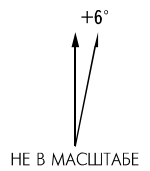
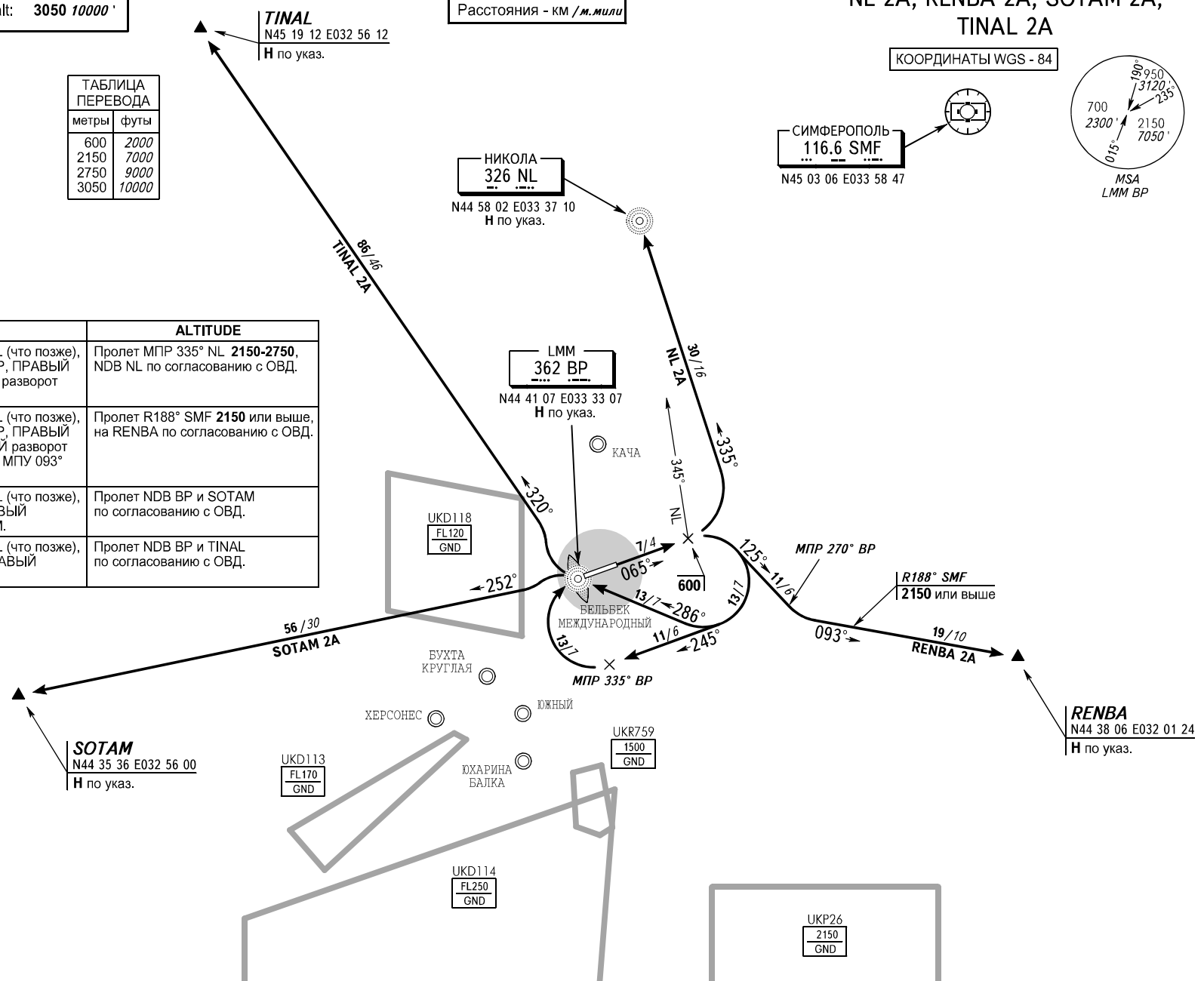


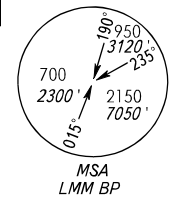
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
600	2000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

Все вылеты разрешены ТОЛЬКО ПРАВЫМ разворотом с набором по схеме и только ВС с градиентом набора не менее 7.0%.

SID	ROUTING	ALTITUDE
NL 2A	Набор с МПУ взлета 600 или до МПР 345° NL (что позже), ПРАВЫЙ разворот МПУ 245° до МПР 335° BP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 065° до МПР 345° NL, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 335° на NDB NL.	Пролет МПР 335° NL 2150-2750 , NDB NL по согласованию с ОВД.
RENBA 2A	Набор с МПУ взлета 600 или до МПР 345° NL (что позже), ПРАВЫЙ разворот МПУ 245° до МПР 335° BP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 065° до МПР 345° NL, ПРАВЫЙ разворот МПУ 125° до МПР 270° BP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 093° (МПР 273° BP) на RENBA.	Пролет R188° SMF 2150 или выше, на RENBA по согласованию с ОВД.
SOTAM 2A	Набор с МПУ взлета 600 или до МПР 345° NL (что позже), ПРАВЫЙ разворот МПУ 286° на NDB BP, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 252° (МПР 072° BP) на SOTAM.	Пролет NDB BP и SOTAM по согласованию с ОВД.
TINAL 2A	Набор с МПУ взлета 600 или до МПР 345° NL (что позже), ПРАВЫЙ разворот МПУ 286° на NDB BP, ПРАВЫЙ разворот МПУ 320° (МПР 140° BP) на TINAL.	Пролет NDB BP и TINAL по согласованию с ОВД.

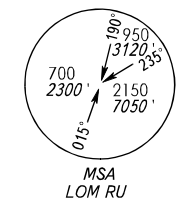


СИМФЕРОПОЛЬ
116.6 SMF
N45 03 06 E033 58 47



NL 2B, RENBA 2B, SOTAM 2B, TINAL 2B

КОординАТЫ WGS - 84



СЕВАСТОПОЛЬ Twr	122.550 рус / англ 124.000 п/з GND-2000	Trans level: By ATC Trans alt: 3050 10000'	Высоты - метры, <i>футы</i> Расстояния - км / <i>м.мили</i>
-----------------	---	---	--



TINAL
N45 19 12 E032 56 12
H по указ.

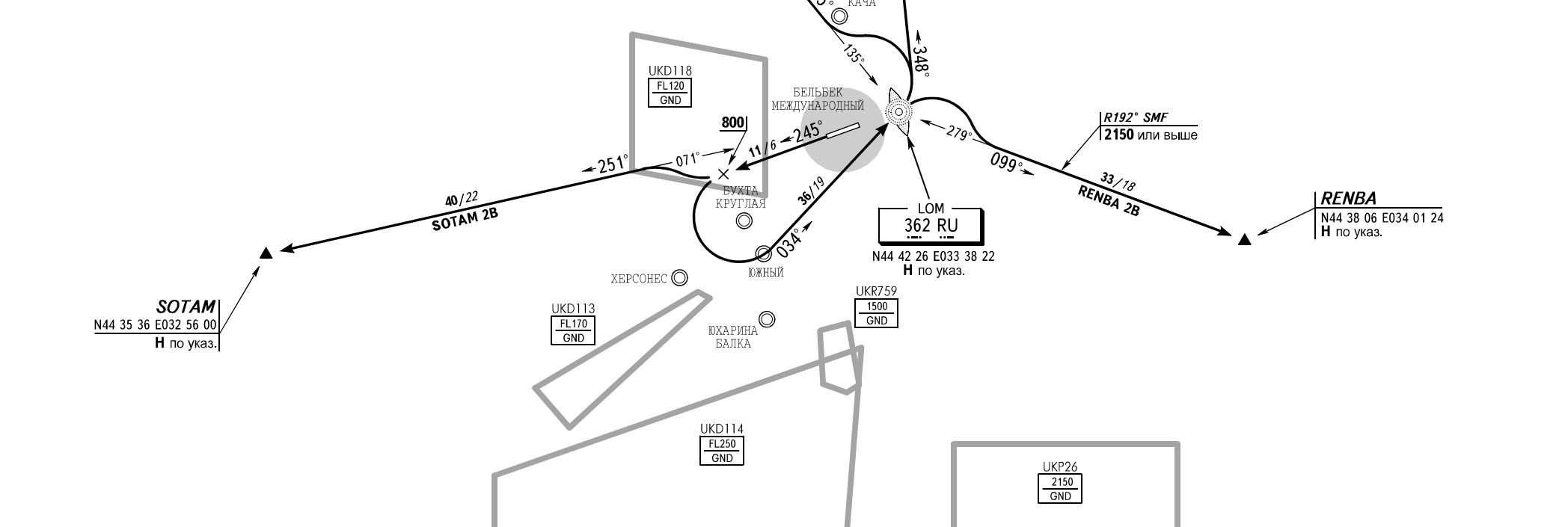
НИКОЛА
326 NL
N44 58 02 E033 37 10
2150-2750

СИМФЕРОПОЛЬ
116.6 SMF
N45 03 06 E033 58 47

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
800	2700
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

SID	ROUTING	ALTITUDE
NL 2B	Набор 800 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 034° на NDB RU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 348° на NDB NL.	NDB RU по согласов. с ОВД, NDB NL 2150-2750 .
RENBA 2B	Набор 800 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 034° на NDB RU, ПРАВЫЙ разворот МПУ 099° (МПР 279° RU) на RENBA.	NDB RU по согласов. с ОВД, R192° SMF 2150 или выше, RENBA по согласов. с ОВД.
SOTAM 2B	Набор 800 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 251° (МПР 071° RU) на SOTAM.	SOTAM по согласов. с ОВД.
TINAL 2B	Набор 800 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 034° на NDB RU, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 315° (МПР 135° RU) на TINAL.	NDB RU и TINAL по согласованию с ОВД.



SOTAM
N44 35 36 E032 56 00
H по указ.

RENBA
N44 38 06 E034 01 24
H по указ.

LOM
362 RU
N44 42 26 E033 38 22
H по указ.

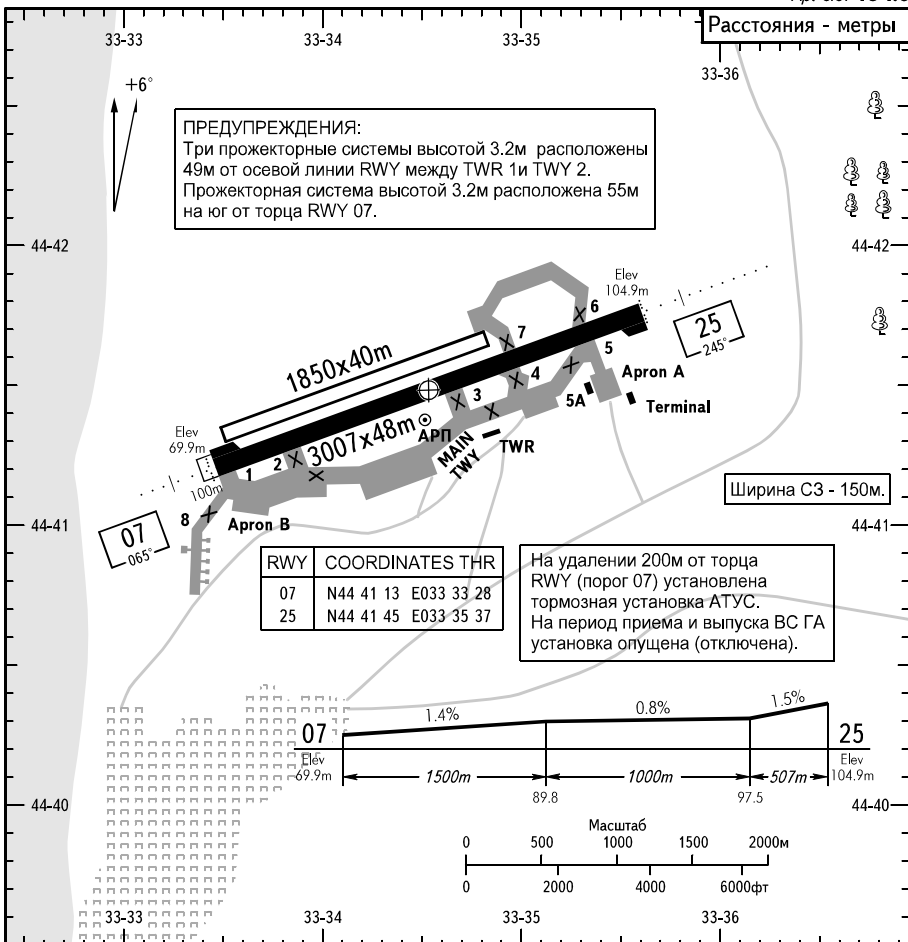
СЕВАСТОПОЛЬ Twr

122.550 рус / анг
124.000 п/з
GND-2000

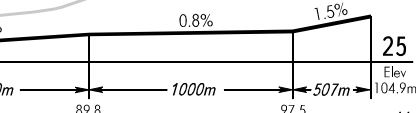
СЕВАСТОПОЛЬ, УКРАИНА

ARP: БЕЛЬБЕК МЕЖДУНАРОДНЫЙ
N44 41 29 E033 34 32

Apt elev 104.9

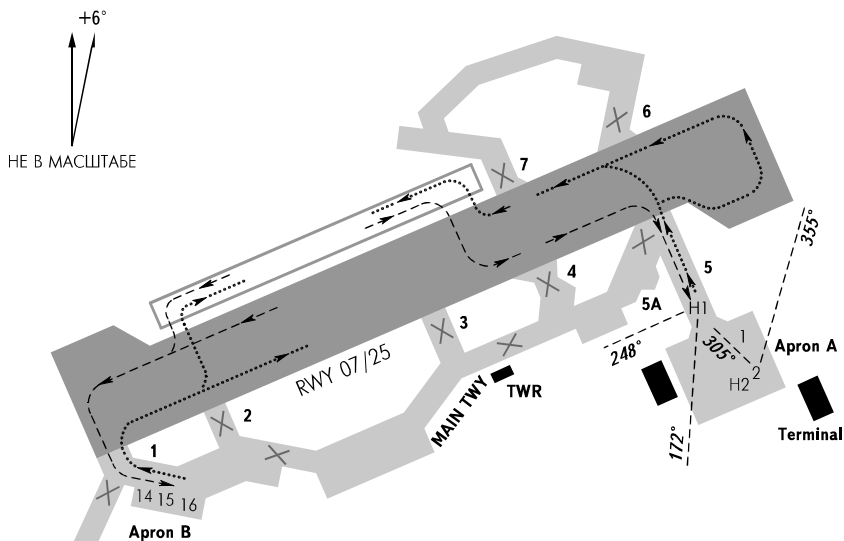


RWY	COORDINATES THR
07	N44 41 13 E033 33 28
25	N44 41 45 E033 35 37



RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
07	RL (100m) ALS (560m)	2977m	2977m	2977m	3007m
25	RL (100m) ALS	2977m	3007m	2977m	3007m

TAKE-OFF MINIMA			
RWY 07/25			
ACFT CAT	RL	RCLM	NIL
A, B	400m	day	day
C		400m	500m
D			



МС 2 используется для полетов вертолетов с VIP.

Сектор 172°-248° и 355°-305° ЗАКРЫТ для взлета и посадки вертолетов.

Руление ВС по РД выполнять на тяге внутренних двигателей.

STANDS	SURFASE	STRENGTH
1, 2, H2	concrete	PCN 32 / R / A / X / T
14-16	concrete	PCN 31 / R / A / X / T

	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
MAIN TWY	concrete	PCN 31 / R / A / X / T	14m
TWY 1	concrete	PCN 31 / R / A / X / T	24m
TWY 5	concrete	PCN 32 / R / A / X / T	28m
Apron A	concrete	PCN 32 / R / A / X / T	
Apron B	concrete	PCN 31 / R / A / X / T	

- РД 2, 3, 4, 6, 7, 8 и участок МРД от РД 2 до РД 4 ЗАКРЫТЫ для руления ВС ГА.
- МС 1, 14, 15, 16 - для следующих типов ВС ГА: Ан-24, Ан-74, Як-40, F-900, F-2000, H-25, H-125, L-410 и классом ниже.
- МС 2 - для следующих типов ВС ГА: Ту-134, Як-42, В-737-500, ЕМБ-145 и классом ниже.

СЕВАСТОПОЛЬ Twr

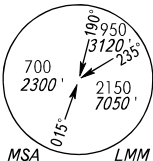
122.550 рус/анг
124.000 п/з
 GND-2000

СЕВАСТОПОЛЬ, УКРАИНА

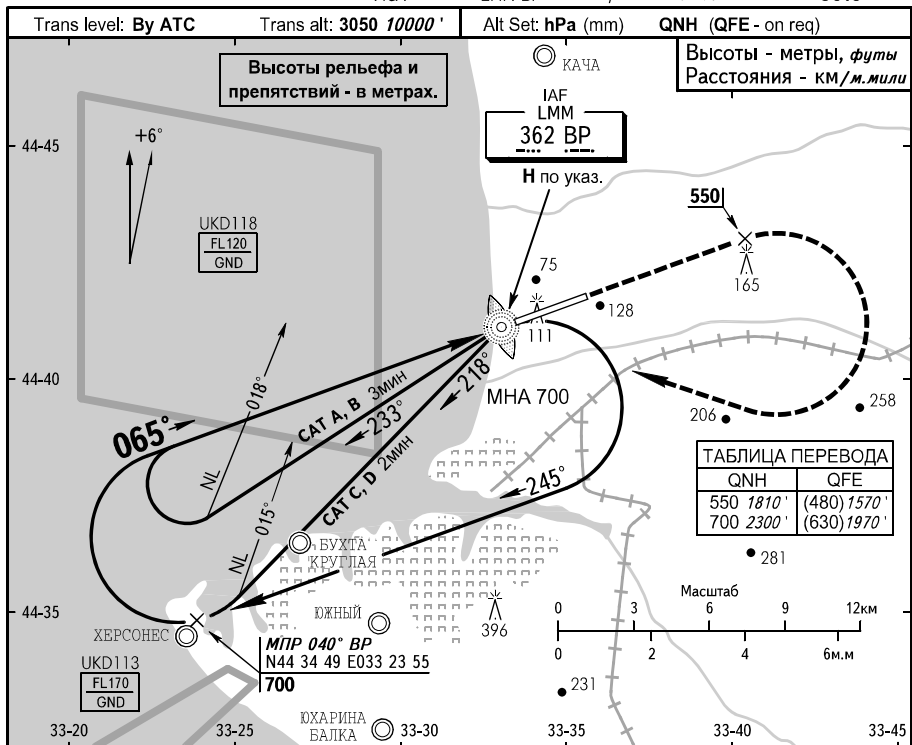
БЕЛЪБЕК МЕЖДУНАРОДНЫЙ

NDB RWY 07

LMM **362 BP**

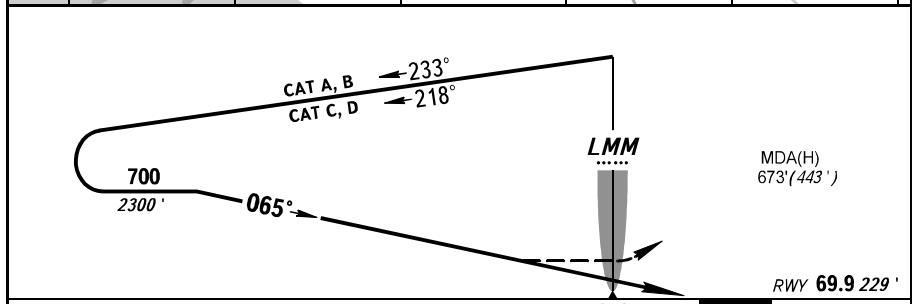
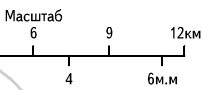


Mpt elev **104.9344'** RWY **69.9 229'**



Высоты - метры, футы
 Расстояния - км/м.мили

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
QNH	QFE
550 1810'	(480)1570'
700 2300'	(630)1970'



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 065° 550 1810', ПРАВЫЙ разворот на LOM BP с набором 700 2300', далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 07			CIRCLE-TO-LAND		
	NDB			MDH	CEIL	VIS
	MDH		ALS out			
A, B		VIS 1600m	VIS 2400m	210m	260m	2400m
C	135m			230m	330m	2400m
D		VIS 2200m	VIS 2800m	280m	380m	4000m

MAPt at LMM

СЕВАСТОПОЛЬ Twr

122.550 рус/анг
124.000 п/з
GND-2000

СЕВАСТОПОЛЬ, УКРАИНА

БЕЛБЕК МЕЖДУНАРОДНЫЙ

NDB RWY 25

NDB 362 RU

MSA LOM RU Apt elev 104.9 344' RWY 104.9 344'

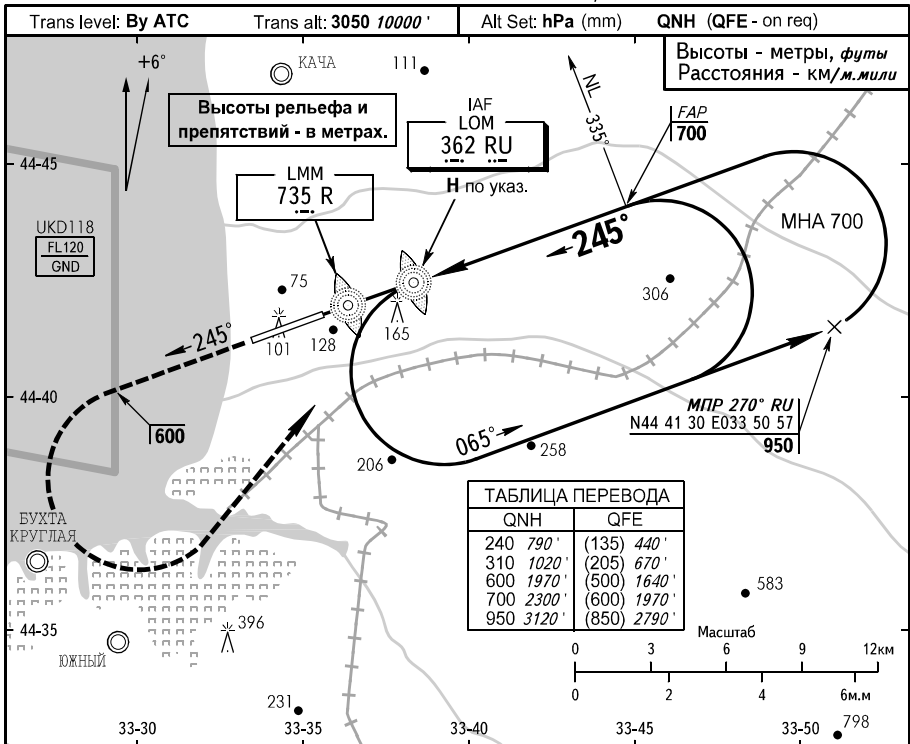
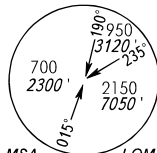
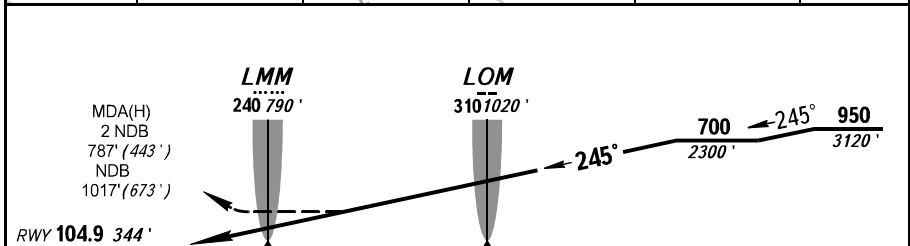


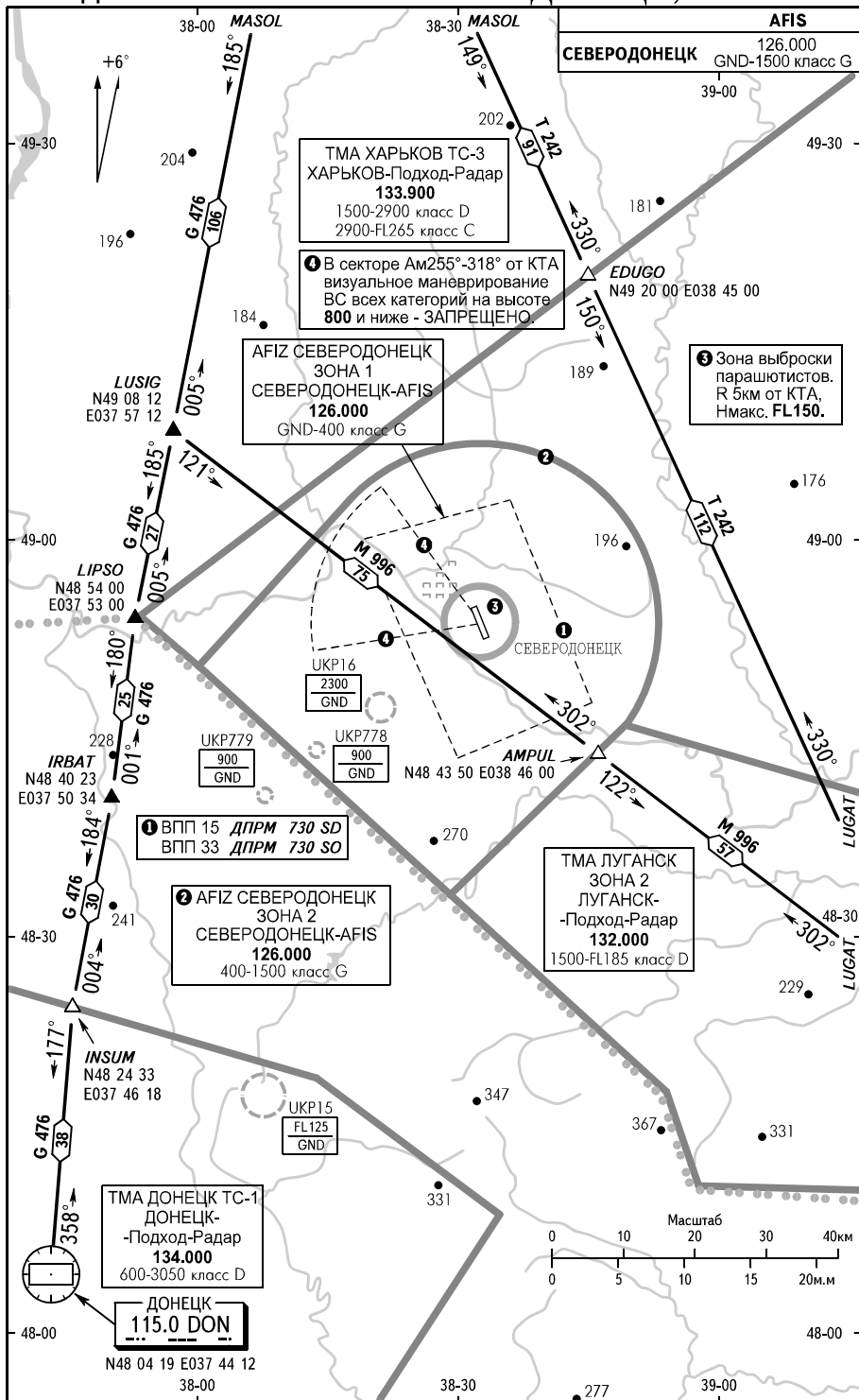
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

QNH	QFE
240 790'	(135) 440'
310 1020'	(205) 670'
600 1970'	(500) 1640'
700 2300'	(600) 1970'
950 3120'	(850) 2790'



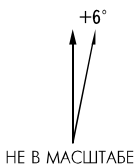
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 245° 600 1970', ЛЕВЫЙ разворот на LOM RU с набором 950 3120', далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 25						CIRCLE-TO-LAND		
	2 NDB			NDB			MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out		MDH	ALS out				
A, B	135m	VIS 1600m	VIS 2400m	205m	VIS 1600m	VIS 2400m	210m	260m	2400m
C		VIS 1800m	VIS 2600m		VIS 2800m	VIS 3600m	230m	330m	2400m
D					VIS 3000m	VIS 3800m	280m	380m	4000m
W km/h		150	200	250	300	Circling not authorized South of AD.			
Descent grad	6.4%	2.7	3.5	4.4	5.3				
MAPt at NDB									

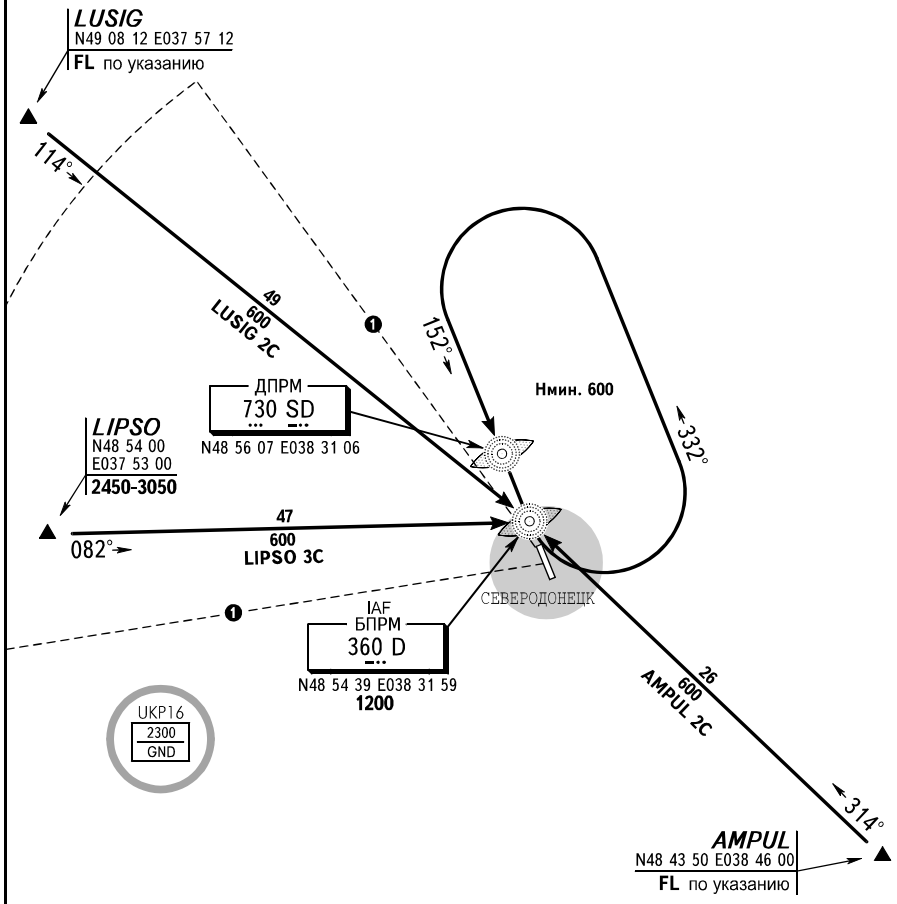
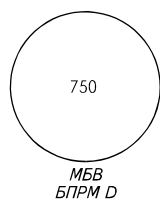


СЕВЕРОДОНЕЦК АFIS	126.000 GND-1500 класс G	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
-------------------	------------------------------------	--

AMPUL 2C, LIPSO 3C, LUSIG 2C



1 В секторе Ам255°-318° от КТА визуальное маневрирование ВС всех категорий на высоте **800** и ниже - **ЗАПРЕЩЕНО**.

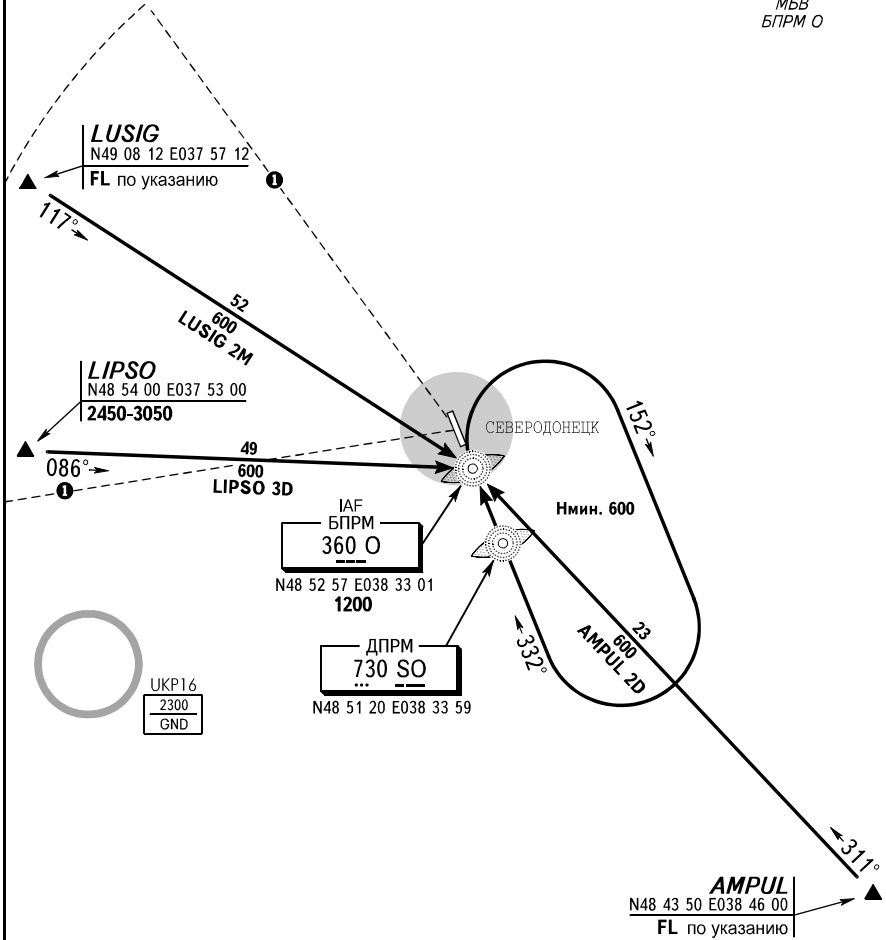
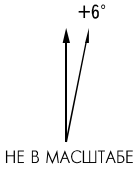
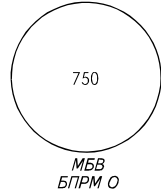


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMPUL 2C	Следовать от AMPUL с МПУ 314° (МПР 314° БПРМ D) на IAF БПРМ D, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	AMPUL FL по указанию, IAF БПРМ D 1200 .
LIPSO 3C	Следовать от LIPSO с МПУ 082° (МПР 082° БПРМ D) на IAF БПРМ D, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	LIPSO 2450-3050 , IAF БПРМ D 1200 .
LUSIG 2C	Следовать от LUSIG с МПУ 114° (МПР 114° БПРМ D) на IAF БПРМ D, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	LUSIG FL по указанию, IAF БПРМ D 1200 .

СЕВЕРОДОНЕЦК АFIS **126.000** Эшелон перех: **по указ.**
GND-1500 класс G Высота перех: **3050**

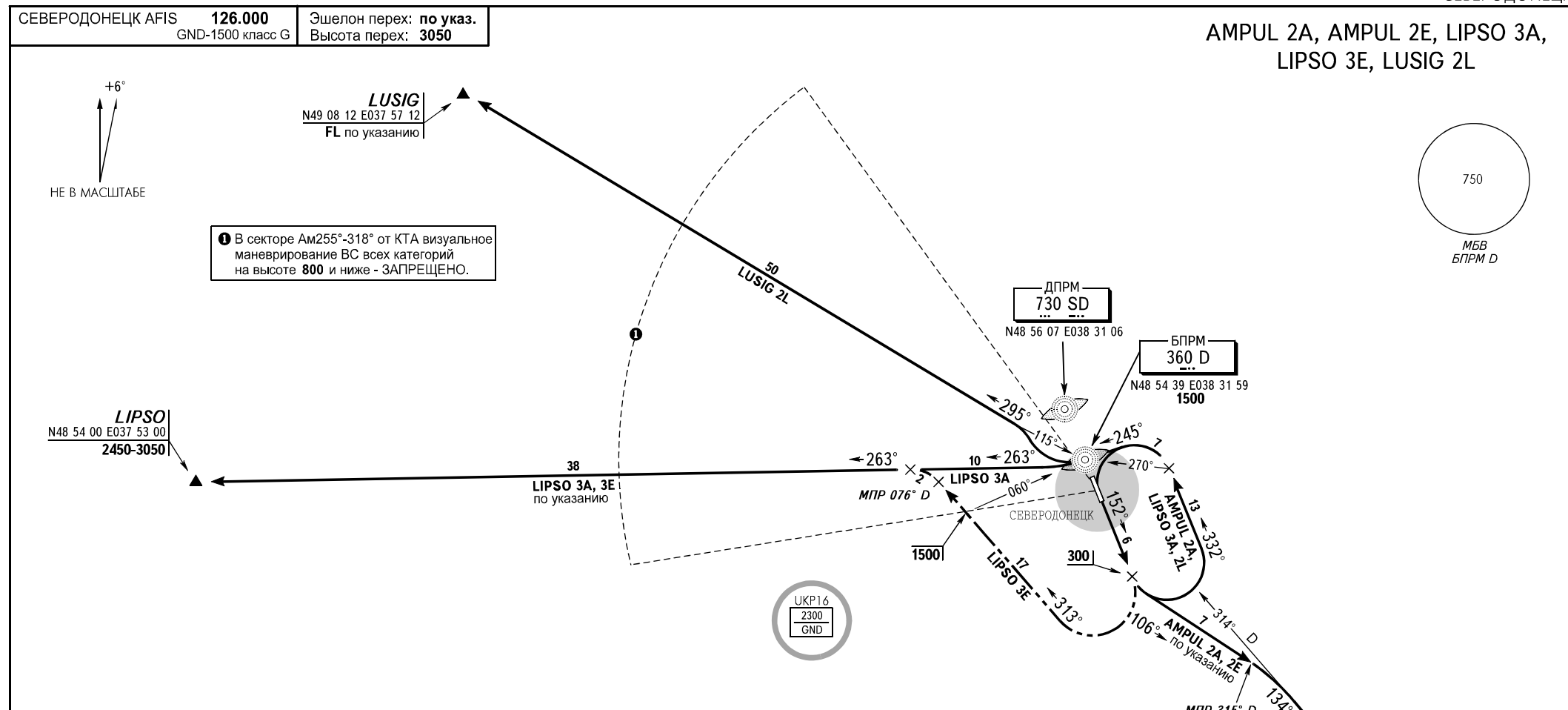
AMPUL 2D, LUSIG 2M, LIPSO 3D

❶ В секторе Ам255°-318° от КТА визуальное маневрирование ВС всех категорий на высоте **800** и ниже - ЗАПРЕЩЕНО.



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
AMPUL 2D	Следовать от AMPUL с МПУ 311° (МПР 311° БПРМ О) на IAF БПРМ О, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	AMPUL FL по указанию, IAF БПРМ О 1200.
LIPSO 3D	Следовать от LIPSO с МПУ 086° (МПР 086° БПРМ О) на IAF БПРМ О, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	LIPSO 2450-3050, IAF БПРМ О 1200.
LUSIG 2M	Следовать от LUSIG с МПУ 117° (МПР 117° БПРМ О) на IAF БПРМ О, далее в соответствии со схемой захода на посадку по приборам.	LUSIG FL по указанию, IAF БПРМ О 1200.

AMPUL 2A, AMPUL 2E, LIPSO 3A,
LIPSO 3E, LUSIG 2L

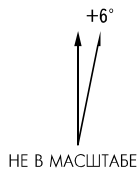


ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА	ПРИМЕЧАНИЕ
AMPUL 2A	Набор с МПУ 152° 300, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 332° до пересечения МПР 270° БПРМ D, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 152° (МПР 332° БПРМ D), с МПУ 152° следовать 30сек, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 106° до пересечения МПР 315° БПРМ D, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 134° (МПР 314° БПРМ D) на AMPUL.	AMPUL FL по указанию.	
AMPUL 2E	Набор с МПУ 152° 300, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 106° до пересечения МПР 315° БПРМ D, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 134° (МПР 314° БПРМ D) на AMPUL.	AMPUL FL по указанию.	Используется по разрешению органа ОВД.
LIPSO 3A	Набор с МПУ 152° 300, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 332° до пересечения МПР 270° БПРМ D, ЛЕВЫЙ разворот на БПРМ D, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 263° (МПР 083° БПРМ D) на LIPSO.	Набор на БПРМ D 1500, LIPSO 2450-3050.	
LIPSO 3E	Набор с МПУ 152° 300, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 313° до пересечения МПР 076° БПРМ D, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 263° (МПР 083° БПРМ D) на LIPSO.	Пролет; МПР 060° БПРМ D 1500, LIPSO 2450-3050.	Используется по разрешению органа ОВД.
LUSIG 2L	Набор с МПУ 152° 300, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 332° до пересечения МПР 270° БПРМ D, ЛЕВЫЙ разворот на БПРМ D, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 295° (МПР 115° БПРМ D) на LUSIG.	Набор на БПРМ D 1500, LUSIG FL по указанию.	

AMPUL 2B, LIPSO 3B, LIPSO 3F,
LUSIG 2B

СЕВЕРОДОНЕЦК AFIS **126.000** Эшелон перех: по указ.
GND-1500 класс G Высота перех: **3050**

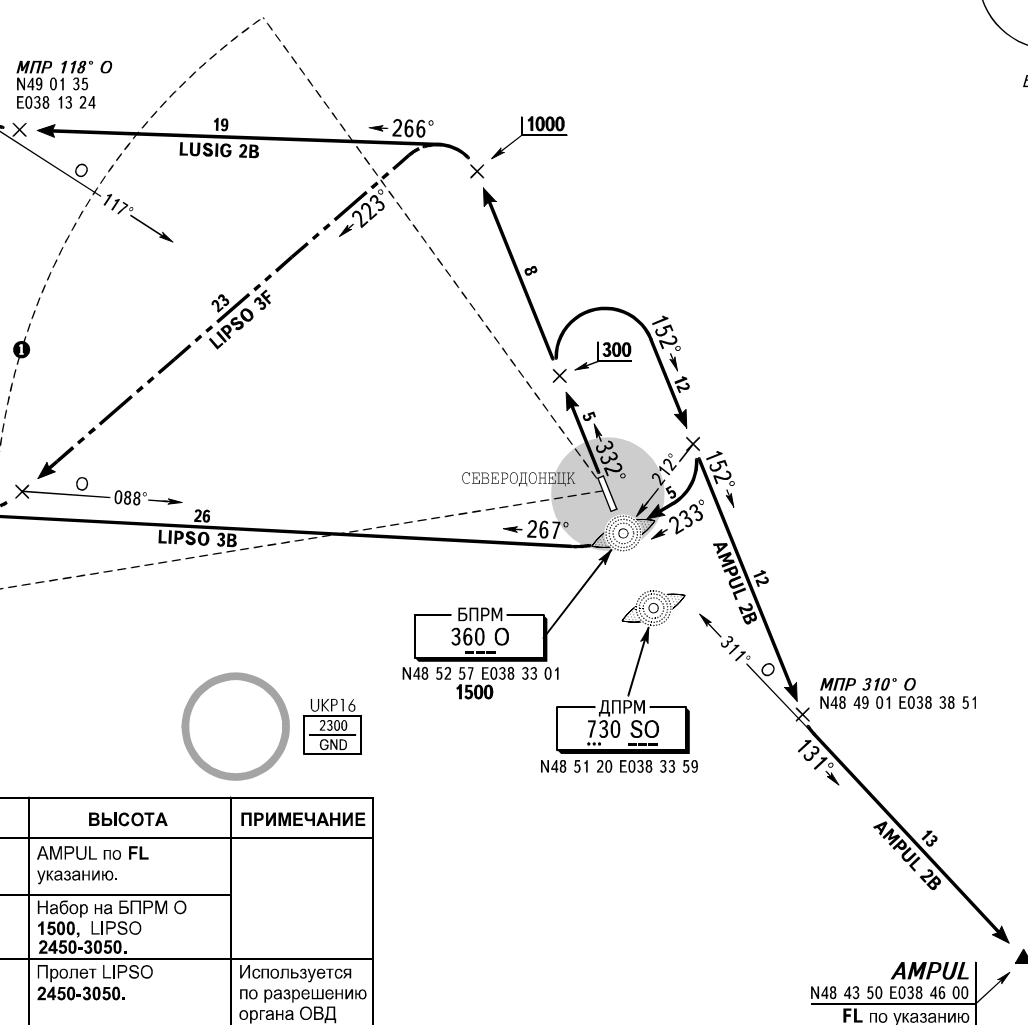
LUSIG
N49 08 12 E037 57 12
FL по указанию



❶ В секторе Ам255°-318° от КТА визуальное маневрирование ВС всех категорий на высоте **800** и ниже - ЗАПРЕЩЕНО.

LIPSO
N48 54 00 E037 53 00
2450-3050

LIPSO 3B, 3F
по указанию



БПРМ **360 O**
N48 52 57 E038 33 01
1500

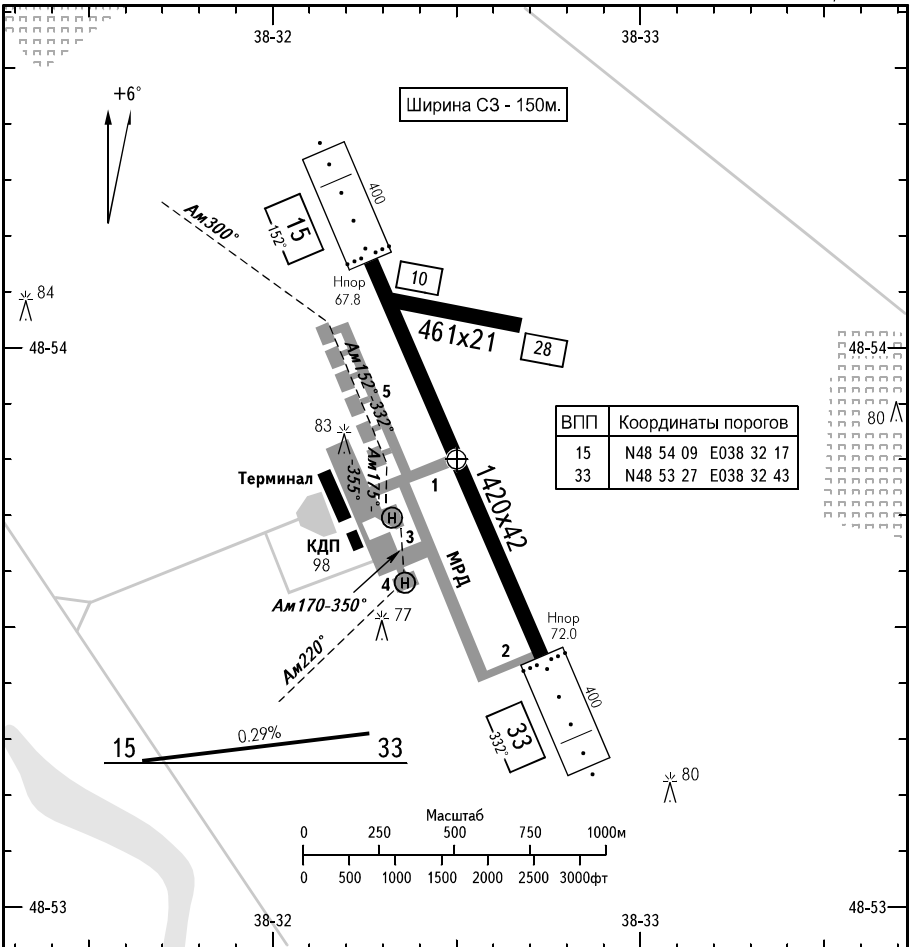
ДПРМ **730 SO**
N48 51 20 E038 33 59

УКР16
2300
GND

МПР 310° O
N48 49 01 E038 38 51

AMPUL
N48 43 50 E038 46 00
FL по указанию

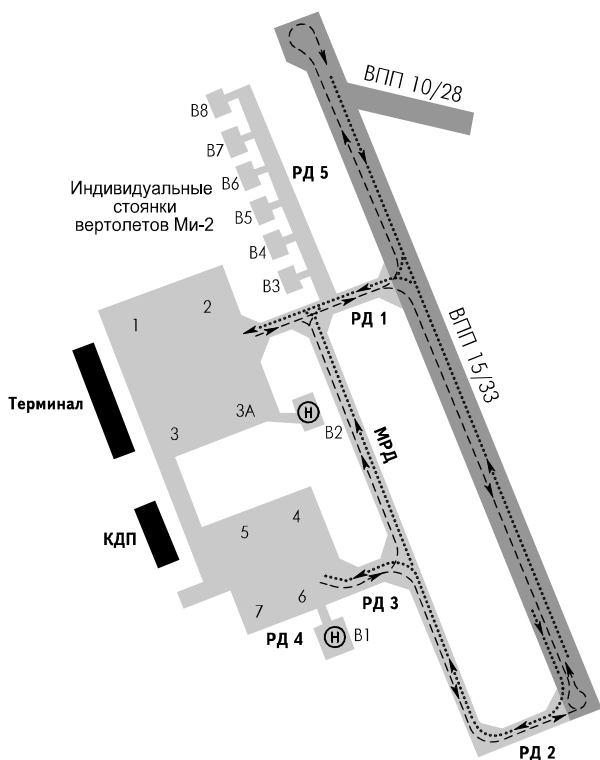
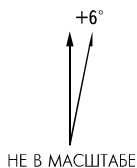
ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА	ПРИМЕЧАНИЕ
AMPUL 2B	Набор с МПУ 332° 300 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 152° до пересечения МПР 310° БПРМ O, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 131° (МПР 311° БПРМ O) на AMPUL.	AMPUL по FL указанию.	
LIPSO 3B	Набор с МПУ 332° 300 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 152° до пересечения МПР 212° БПРМ O, ПРАВЫЙ разворот на БПРМ O, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 267° (МПР 087° БПРМ O) на LIPSO.	Набор на БПРМ O 1500 , LIPSO 2450-3050 .	
LIPSO 3F	Набор с МПУ 332° 1000 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 223° до пересечения МПР 088° БПРМ O, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 267° (МПР 087° БПРМ O) на LIPSO.	Пролет LIPSO 2450-3050 .	Используется по разрешению органа ОВД
LUSIG 2B	Набор с МПУ 332° 1000 , ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 266° до пересечения МПР 118° БПРМ O, ПРАВЫЙ разворот на МПУ 297° (МПР 117° БПРМ O) на LUSIG.	LUSIG FL по указанию.	



ВПП	Координаты порогов		
15	N48 54 09	E038 32 17	
33	N48 53 27	E038 32 43	

ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
15	ОМИ, огнями приближения 420м	1420	1820	1420	1420
33					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА							
Кат. ВС	ВПП 15				ВПП 33		
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП
A			300				300
B							
C			500				500
D							



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1, 2, МРД	бетон	PCN 9 / R / A / X / T	16м
3	бетон	PCN 7 / R / A / X / T	16м
4	асф.бетон	PCN 11 / F / B / Z / T	10м
5	асф.бетон	PCN 11 / F / B / Z / T	6м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-3, 3А	бетон	PCN 10 / R / A / X / T
4-7	бетон	PCN 12 / R / A / X / T

МС 1-4 Ан-24, Як-40
МС 3А, 5-7 Ан-2
МС В1-В8 Ми-2
МС В1, В2 Ми-8

МС 3 используется при свободной МС 3А.
МС 4 используется при свободной МС 5, 6.

СЕВЕРОДОНЕЦК AFIS **126.000**
GND-1500 класс G

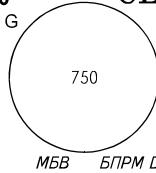
СЕВЕРОДОНЕЦК, УКРАИНА

СЕВЕРОДОНЕЦК

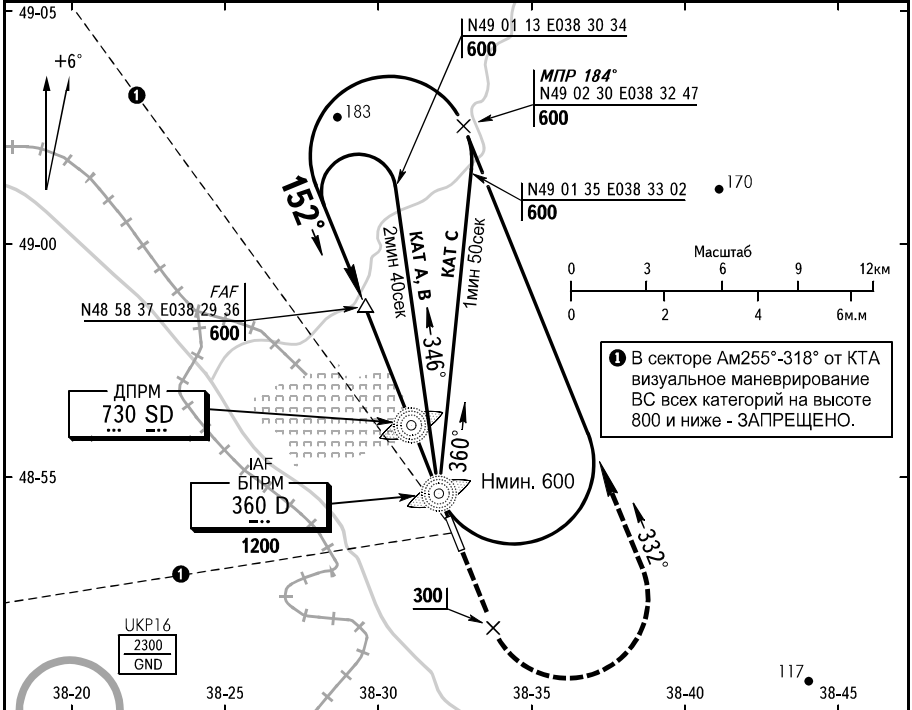
ОСП ВПП 15

ДПРМ **730 SD**

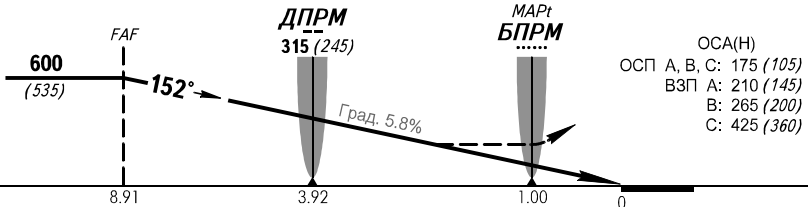
Наэр. **72.0** Нпор. **67.8**



Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа** (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



На предпосадочной прямой до ДПРМ возможен кратковременный уход стрелки АРК на +(5-8°).



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 152° до 300 (235), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 332° с набором до 600 (535), далее по схеме захода или по указанию диспетчера.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15							
	ОСП	ВЗП						
		Нмс	Ннго	Двид				
A	105x2500	150	200	2500				
B		200	250	3000				
C		360	460	5000				
D	Не опубликовано							
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330
ДПРМ - МАРt 2920, мин:сек		1.10	0.58	0.50	0.44	0.39	0.35	0.32
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.4	2.9	3.4	3.9	4.4	4.9	5.3

СЕВЕРОДОНЕЦК AFIS **126.000**
GND-1500 класс G

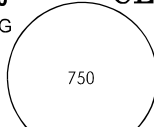
СЕВЕРОДОНЕЦК, УКРАИНА

СЕВЕРОДОНЕЦК

ОСП ВПП 33

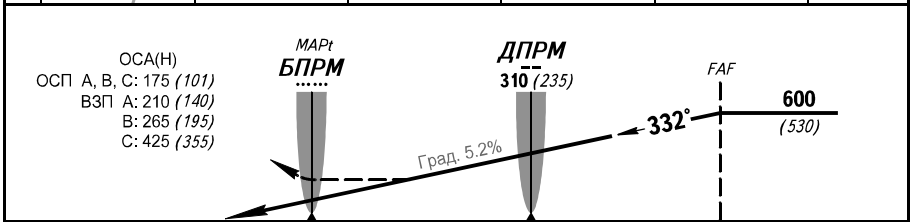
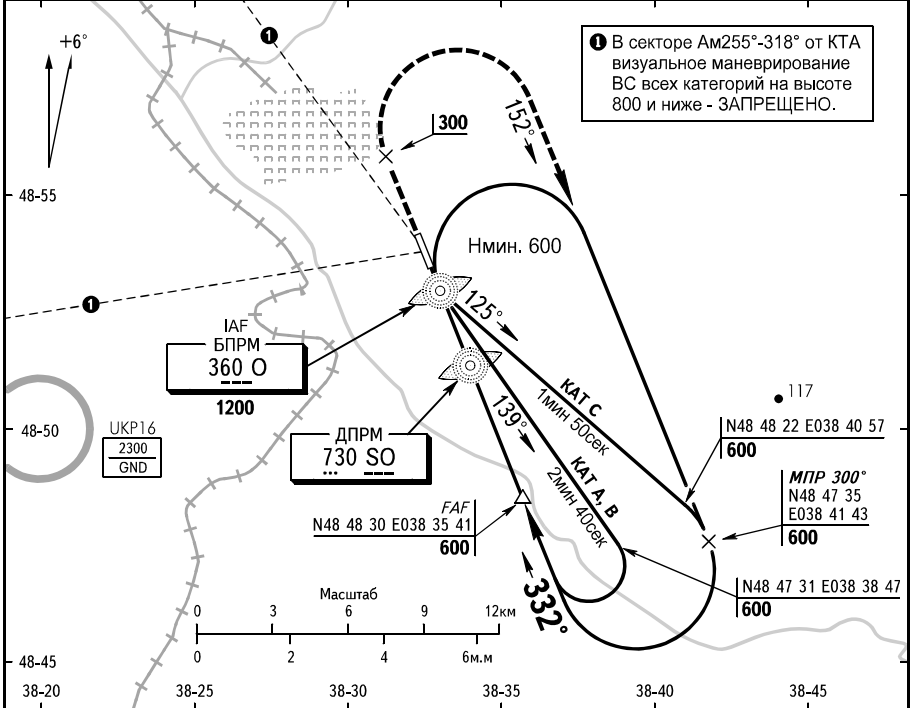
ДПРМ **730 SO**

Наэр. **72.0** Нпор. **72.0**



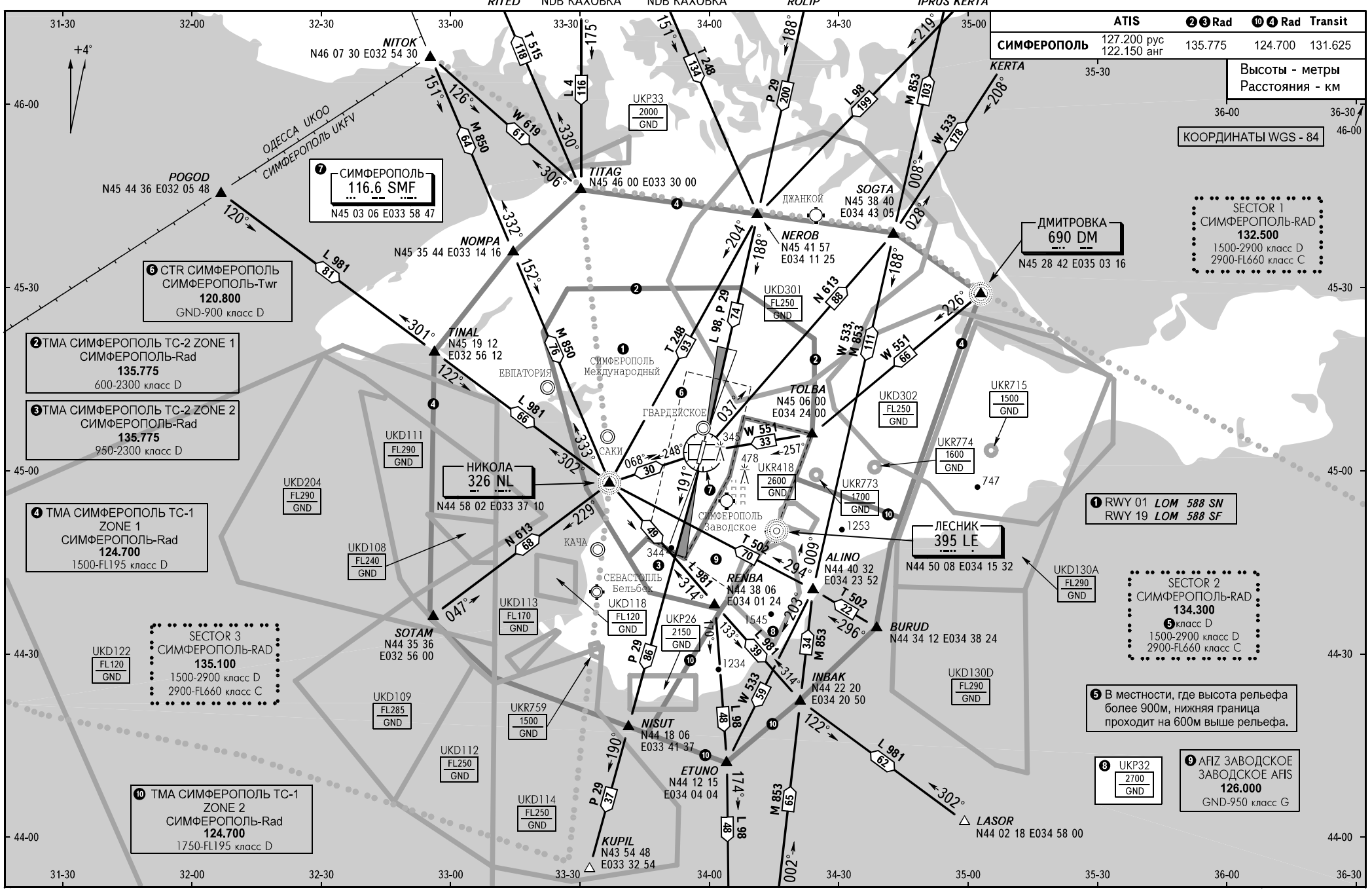
МБВ БПРМ О

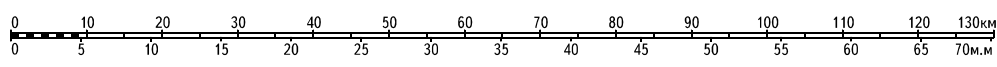
Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа** (мм,рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



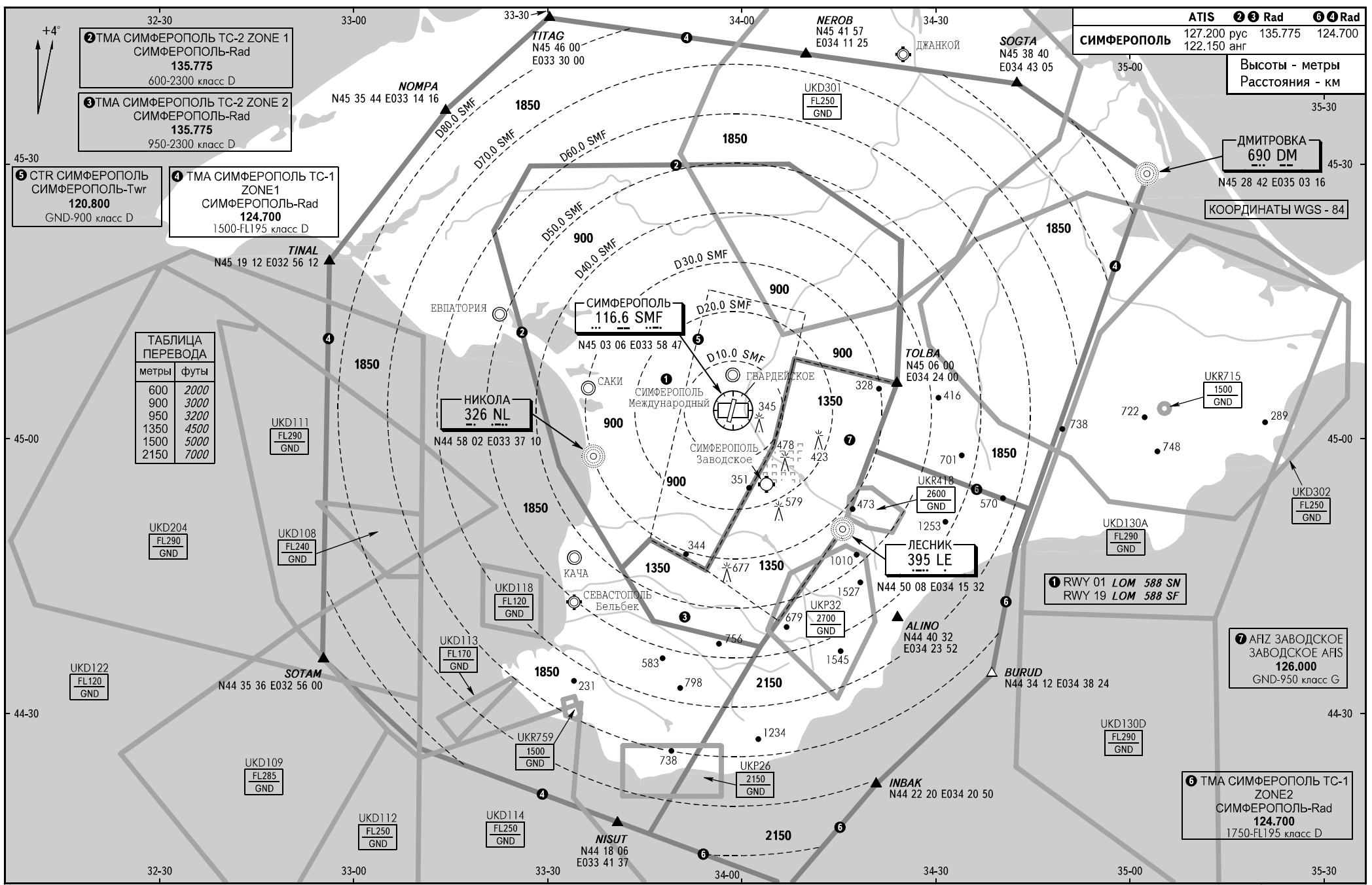
уход на второй круг: Набор на МПУ 332° до 300 (230), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 152° с набором до 600 (530), далее по схеме захода или по указанию диспетчера.

		ПОСАДКА ВПП 33						
Кат. ВС	ОСП	ВЗП						
		Нмс	Ннго	Двид				
A	105x2500	150	200	2500				
B		200	250	3000				
C		360	460	5000				
D	Не опубликовано							
Путевая скорость, км/ч		150	180	210	240	270	300	330
ДПРМ - МАРt 3200, мин:сек		1.17	1.04	0.55	0.48	0.43	0.38	0.35
Вертикальная скорость снижения, м/сек		2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8





СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА



2 ТМА СИМФЕРОПОЛЬ TC-2 ZONE 1
СИМФЕРОПОЛЬ-Rad
135.775
600-2300 класс D

3 ТМА СИМФЕРОПОЛЬ TC-2 ZONE 2
СИМФЕРОПОЛЬ-Rad
135.775
950-2300 класс D

5 STR СИМФЕРОПОЛЬ СИМФЕРОПОЛЬ-Twr
120.800
GND-900 класс D

4 ТМА СИМФЕРОПОЛЬ TC-1 ZONE 1
СИМФЕРОПОЛЬ-Rad
124.700
1500-FL195 класс D

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
600	2000
900	3000
950	3200
1350	4500
1500	5000
2150	7000

СИМФЕРОПОЛЬ ATIS 2 3 Rad 6 4 Rad
127.200 рус 135.775 124.700
122.150 англ

Высоты - метры
Расстояния - км

ДМИТРОВКА 690 DM
N45 28 42 E035 03 16

КООРДИНАТЫ WGS - 84

1 RWY 01 LOM 588 SN
RWY 19 LOM 588 SF

7 AFIZ ЗАВОДСКОЕ ЗАВОДСКОЕ ATIS
126.000
GND-950 класс G

6 ТМА СИМФЕРОПОЛЬ TC-1 ZONE 2
СИМФЕРОПОЛЬ-Rad
124.700
1750-FL195 класс D

45-30

45-00

44-30

45-30

45-00

44-30

44-30

44-30

32-30 33-00 33-30 34-00 34-30 35-00

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

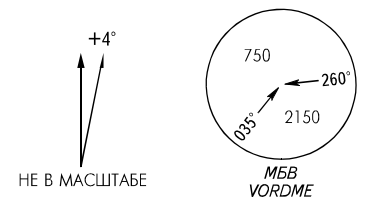
СИМФЕРОПОЛЬ Радар **124.700 135.775**
СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры
Расстояния - км

UKP33
2000
GND

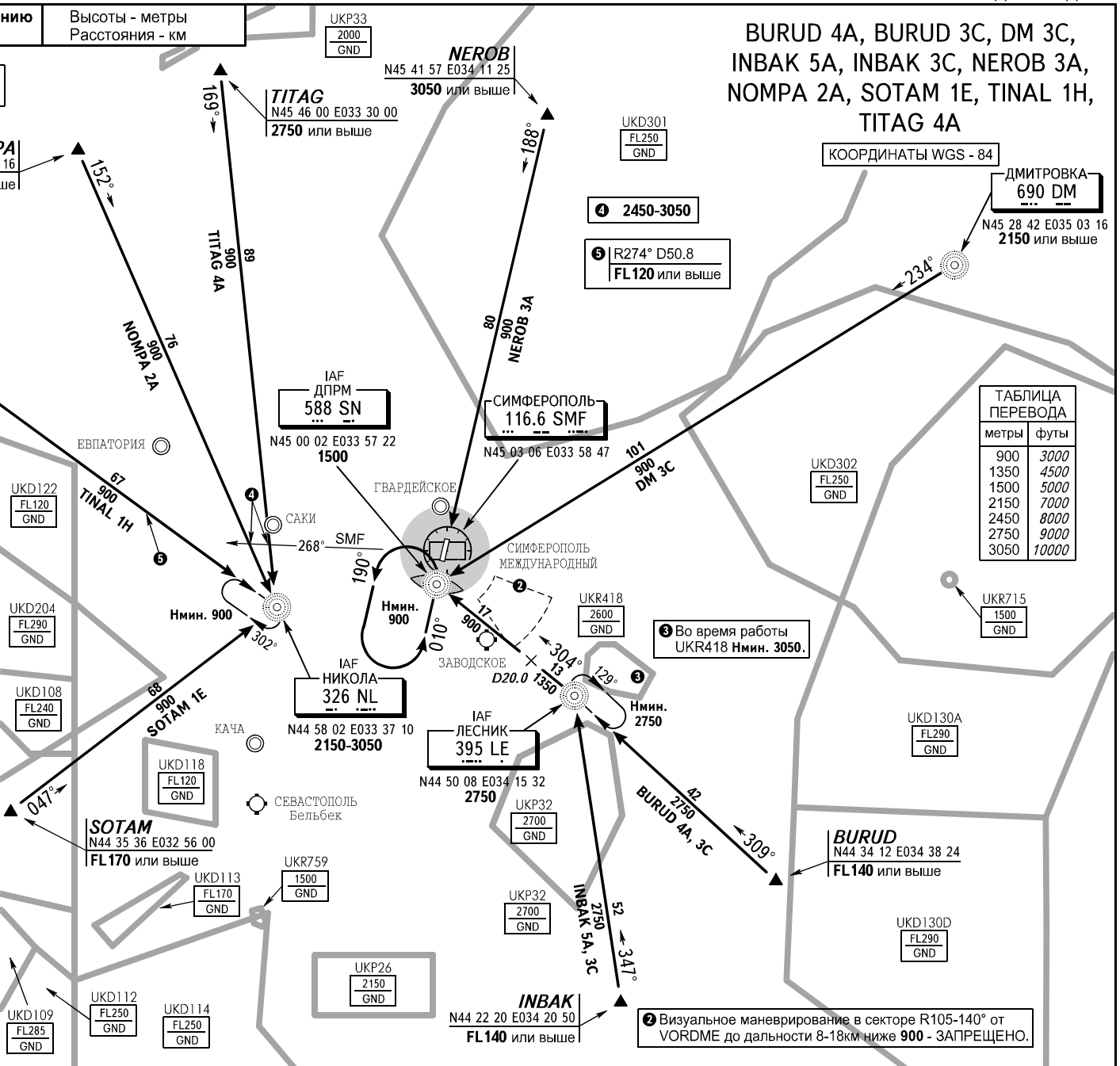
BURUD 4A, BURUD 3C, DM 3C,
INBAK 5A, INBAK 3C, NEROB 3A,
NOMPA 2A, SOTAM 1E, TINAL 1H,
TITAG 4A



1 СИМФЕРОПОЛЬ Вышка
работает на высотах до **900**.

Не снижаться ниже вертикальных границ
опасных, запретных и зон ограничения
полетов без разрешения органа ОВД.

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BURUD 3C	МПУ 309° до IAF ОПРС LE.	BURUD FL140 или выше, IAF ОПРС LE 2750.
BURUD 4A	МПУ 309° до ОПРС LE, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 304° до IAF ДПРМ SN.	BURUD FL140 или выше, ОПРС LE 2750, IAF ДПРМ SN 1500.
DM 3C	МПУ 234° до IAF ДПРМ SN.	ОПРС DM, D55.0 SMF, 2150 или выше, IAF ДПРМ SN 1500.
INBAK 5A	МПУ 347° до ОПРС LE, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 304° до IAF ДПРМ SN.	INBAK FL140 или выше, ОПРС LE 2750, IAF ДПРМ SN 1500.
INBAK 3C	МПУ 347° до IAF ОПРС LE.	INBAK FL140 или выше, IAF ОПРС LE 2750.
NEROB 3A	МПУ 188° до IAF ДПРМ SN.	NEROB 3050 или выше, IAF ДПРМ SN 1500.
NOMPA 2A	МПУ 152° до IAF ОПРС NL.	NOMPA 2750 или выше, R268° SMF 2450-3050, IAF ОПРС NL 2150-3050.
SOTAM 1E	МПУ 047° до IAF ОПРС NL.	SOTAM FL170 или выше, IAF ОПРС NL 2150-3050.
TINAL 1H	МПУ 122° до IAF ОПРС NL.	TINAL FL140 или выше, R274° SMF FL120 или выше, IAF ОПРС NL 2150-3050.
TITAG 4A	МПУ 169° до IAF ОПРС NL.	TITAG 2750 или выше, R268° SMF 2450-3050, IAF ОПРС NL 2150-3050.



4 2450-3050

5 R274° D50.8
FL120 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1350	4500
1500	5000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

3 Во время работы
UKR418 Нмин. 3050.

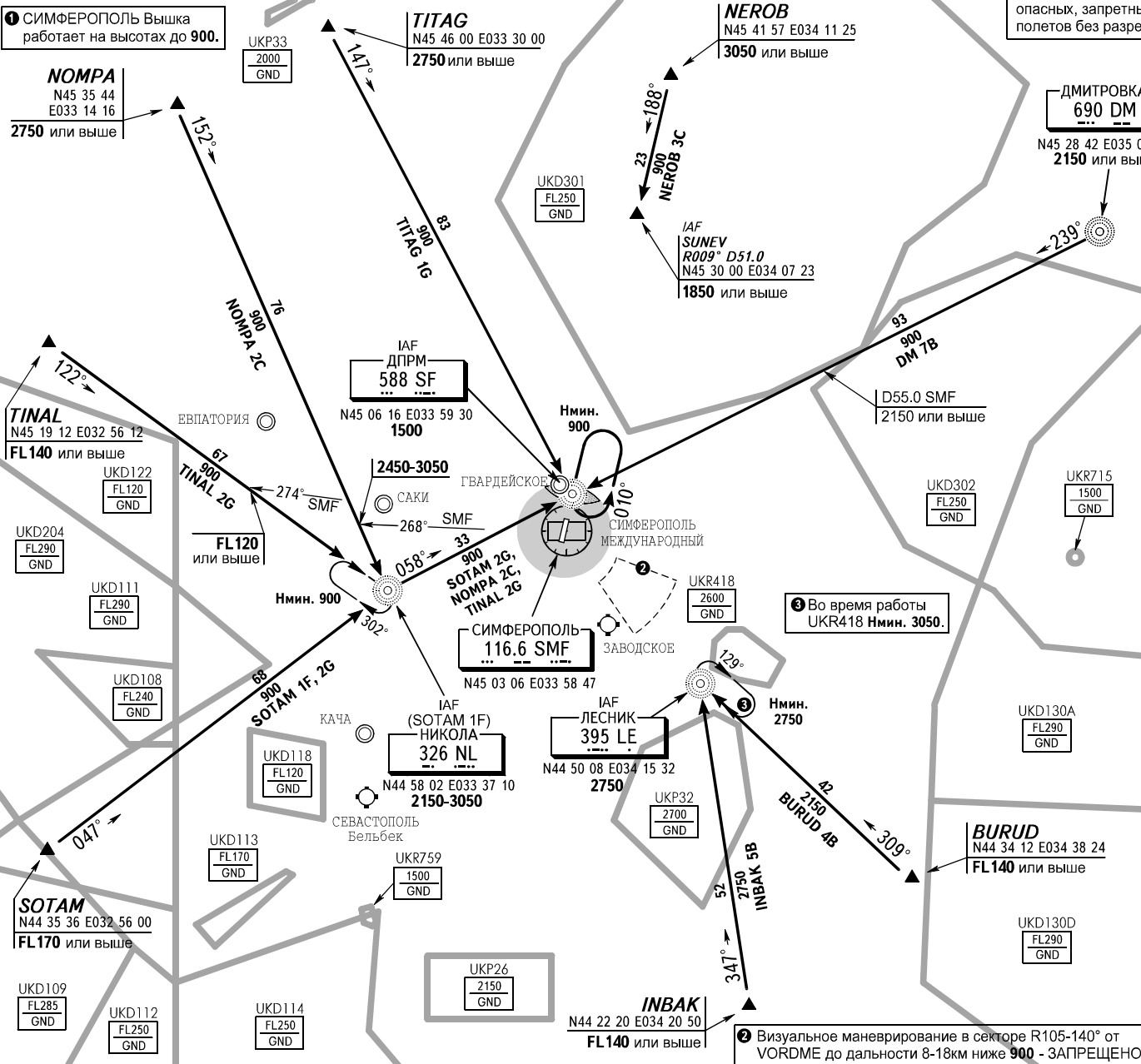
2 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от
VORDME до дальности 8-18км ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

СИМФЕРОПОЛЬ Радар 124.700 135.775
СИМФЕРОПОЛЬ Вышка 120.800 ①
Эшелон перех: по указанию
Высота перех: 3050
Высоты - метры
Расстояния - км

Не снижаться ниже вертикальных границ опасных, запретных зон и зон ограничения полетов без разрешения органа ОВД.

BURUD 4B, DM 7B, INBAK 5B,
NEROB 3C, NOMPA 2C, SOTAM 2G,
SOTAM 1F, TINAL 2G, TINAG 1G



КОординАТЫ WGS - 84

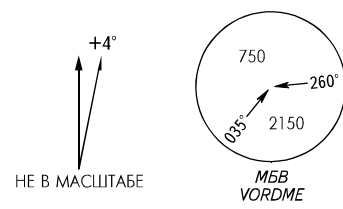


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
900	3000
1500	5000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BURUD 4B	МПУ 309° до IAF ОПРС LE.	BURUD FL140 или выше, IAF ОПРС LE 2750.
DM 7B	МПУ 239° до IAF ДПРМ SF.	ОПРС DM, D55.0 SMF 2150 или выше, ДПРМ SF 1500.
INBAK 5B	МПУ 347° до IAF ОПРС LE.	INBAK FL140 или выше, IAF ОПРС LE 2750.
NEROB 3C	МПУ 188° до IAF SUNEV.	NEROB 3050 или выше, IAF SUNEV 1850 или выше.
NOMPA 2C	МПУ 152° до ОПРС NL, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 058° до IAF ДПРМ SF.	NOMPA 2750 или выше, R268° SMF 2450-3050, ОПРС NL 2150-3050, IAF ДПРМ SF 1500.
SOTAM 2G	МПУ 047° до ОПРС NL, ПРАВЫЙ разворот МПУ 058° до IAF ДПРМ SF.	SOTAM FL170 или выше, ОПРС NL 2150-3050, IAF ДПРМ SF 1500.
SOTAM 1F	МПУ 047° до IAF ОПРС NL.	SOTAM FL170 или выше, IAF ОПРС NL 3050-2150.
TINAL 2G	МПУ 122° до ОПРС NL, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 058° до IAF ДПРМ SF.	TINAL FL140 или выше, R 274° SMF FL120 или выше, ОПРС NL 2150-3050, IAF ДПРМ SF 1500.
TITAG 1G	МПУ 147° до IAF ДПРМ SF.	TITAG 2750 или выше, IAF ДПРМ SF 1500.

③ Во время работы UKR418 Нмин. 3050.

② Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до дальности 8-18км ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.

NL 2H, NL 2K, NOMPA 2B,
RENBA 2F, SOGTA 1A, TITAG 4F

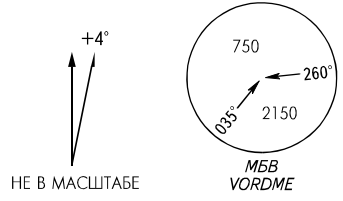
КОординАТЫ WGS - 84

СИМФЕРОПОЛЬ Радар 124.700 135.775
СИМФЕРОПОЛЬ Вышка 120.800

Эшелон перех: по указанию
Высота перех: 3050

Высоты - метры
Расстояния - км

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка
работает на высотах до 900.



TITAG
R331° D87.8
N45 46 00 E033 30 00
2150 или выше

NOMPA
R312° D83.8
N45 35 44 E033 14 16
2750 или выше

SOGTA
R037° D87.6
N45 38 40 E034 43 05
FL 110 или выше

UKD301
FL250
GND

D55.0
2150 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
1850	6000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

НИКОЛА
326 NL
N44 58 02 E033 37 10
2150-3050

СИМФЕРОПОЛЬ
116.6 SMF
N45 03 06 E033 58 47
1850-2750

UKR418
2600
GND

UKP32
2700
GND

D35.0
2750 или выше

RENBA
R172° D46.4
N44 38 06 E034 01 24
2750 или выше

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NOMPA 2B	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 272° до R312° SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 312° на NOMPA.	NOMPA 2750 или выше.
NL 2H	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 225° на ОПРС NL.	ОПРС NL 2150-3050.
NL 2K	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 238° на VORDME SMF, ПРАВЫЙ разворот по R248° SMF на ОПРС NL.	VORDME SMF 1850-2750, ОПРС NL 2150-3050.
RENBA 2F	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 238° на VORDME SMF, ЛЕВЫЙ разворот по R172° SMF на RENBA.	VORDME SMF 1850-2750, D35.0 SMF 2750, RENBA 2750 или выше.
SOGTA 1A	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ПРАВЫЙ разворот до захвата R037° SMF, МПУ 037° на SOGTA.	D55.0 SMF 2150 или выше, SOGTA FL110 или выше.
TITAG 4F	Набор с МПУ 010° до D7.5 SMF, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 294° до R334° SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 331°(R331° SMF) на TITAG.	TITAG 2150 или выше.

СИМФЕРОПОЛЬ Радар **124.700 135.775**
СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**

Эшелон перех: **по указанию**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры
Расстояния - км

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка
работает на высотах до **900**.

SOGTA
R037° D87.6
N45 38 40 E034 43 05
FL110 или выше

NL 1L, NOMPA 3A, RENBA 2H,
SOGTA 1C, SOGTA 1E, ТИТАГ 2D

КООРДИНАТЫ WGS - 84

NOMPA
R312° D83.8
N45 35 44
E033 14 16
2750 или выше

ТИТАГ
R331° D87.8
N45 46 00 E033 30 00
2150 или выше

UKD301
FL250
GND

D55.0
2150 или выше

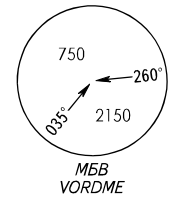
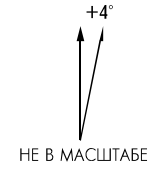
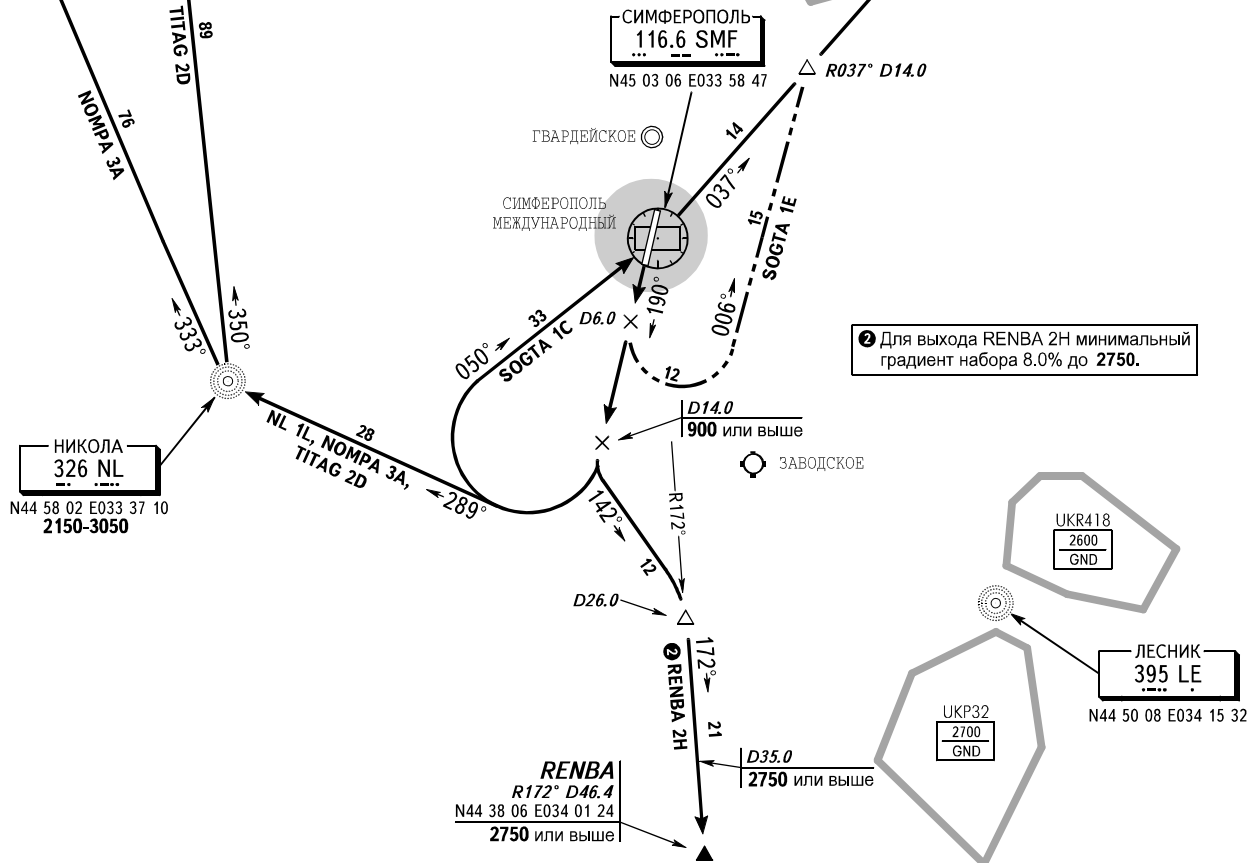


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
900	3000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



Для выхода RENBA 2H минимальный
градиент набора 8.0% до 2750.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
NOMPA 3A	Набор с МПУ 190° до D14.0 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 289° на ОПРС NL, ПРАВЫЙ разворот МПУ 333° на NOMPA.	D14.0 SMF 900 или выше, ОПРС NL 2150-3050 , NOMPA 2700 или выше.
NL 1L	Набор с МПУ 190° до D14.0 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 289° на ОПРС NL.	D14.0 SMF 900 или выше, ОПРС NL 2150-3050 .
RENBA 2H	Набор с МПУ 190° до D14.0 SMF, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 142° до пересечения R172° SMF, по R172° SMF на RENBA.	D14.0 SMF 900 или выше, D35.0 SMF 2750 или выше, RENBA 2750 или выше.
SOGTA 1C	Набор с МПУ 190° до D14.0 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 050° на VORDME SMF, ЛЕВЫЙ разворот по R037° SMF на SOGTA.	D14.0 SMF 900 или выше, SMF VOR/DME 1850-2750 , R037° D14.0 SMF 2150-3050 , D55.0 SMF 2150 или выше, SOGTA FL110 или выше.
SOGTA 1E	Набор с МПУ 190° до D6.0 SMF, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 006° до пересечения R037° SMF по R037° SMF на SOGTA. (По согласованию с органом ОВД.)	R037° D14.0 SMF 2150-3050 или выше, D55.0 SMF 2150 или выше, SOGTA FL110 или выше.
ТИТАГ 2D	Набор с МПУ 190° до D14.0 SMF, ПРАВЫЙ разворот МПУ 289° на ОПРС NL, ПРАВЫЙ разворот МПУ 350° на ТИТАГ.	D14.0 SMF 900 или выше, ОПРС NL 2150-3050 , ТИТАГ 2150 или выше.

Летнее местное время: UTC + 3 часа.

Зимнее местное время: UTC + 2 часа.

КООРДИНАЦИЯ ВРЕМЕННЫХ ОКОН АЭРОПОРТА

По меньшей мере, за 30 минут до расчетного времени прибытия, экипажи ВС должны обеспечить оператора радиосвязи (СИМФЕРОПОЛЬ Транзит) на частоте 131.625 МГц информацией о фактическом количестве пассажиров на борту, багаже и другими соответствующими данными.

Эксплуатанты ВС должны координировать временные окна аэропорта для полетов в международный аэропорт СИМФЕРОПОЛЬ. Координация временных окон аэропорта должна осуществляться в соответствии с разделом 6 документа IATA - "Руководство по стандартным расписаниям".

СЛИВ ТОПЛИВА

В границах зоны ожидания над ДПРМ SN и ДПРМ SF на высотах 1800м 6000' или выше с разрешения органа ОВД ВС могут выполнять слив топлива.

ПРОЦЕДУРЫ РУЛЕНИЯ

ВС с мест стоянок G1, G2, 19-42, как правило, вырывают на тяге собственных двигателей. ВС с мест стоянок 1-14 вытаскиваются тягачами на перронную РД Т1 для запуска двигателей.

Руление ВС по РД - на тяге внутренних двигателей.

Разрешается перемещение вертолетов по воздуху с/на стоянки на высоте до 10м со скоростью до 37км/ч (20 узлов) при соблюдении правил перемещения и отсутствия препятствий на перроне.

ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

1. В период активации зон D301, D302 (противоградные стрельбы) предусматривается обходной маршрут:

-для вылетающих ВС: ОПРС NL - ОПРС DO - TITAG - ОПРС KH, далее согласно FPL;

-для прибывающих ВС: ОПРС KH - TITAG - ОПРС DO - ОПРС NL.

При полетах по обходному маршруту, если позволяет воздушная обстановка, выполняется радиолокационное векторение.

2. При видимости на ВПП (RVR) 600м и менее вводятся процедуры "Ограниченная видимость".

О начале применения процедур пилоты будут извещены по ATIS и диспетчером ОВД.

- движение и парковка ВС только с машиной сопровождения;

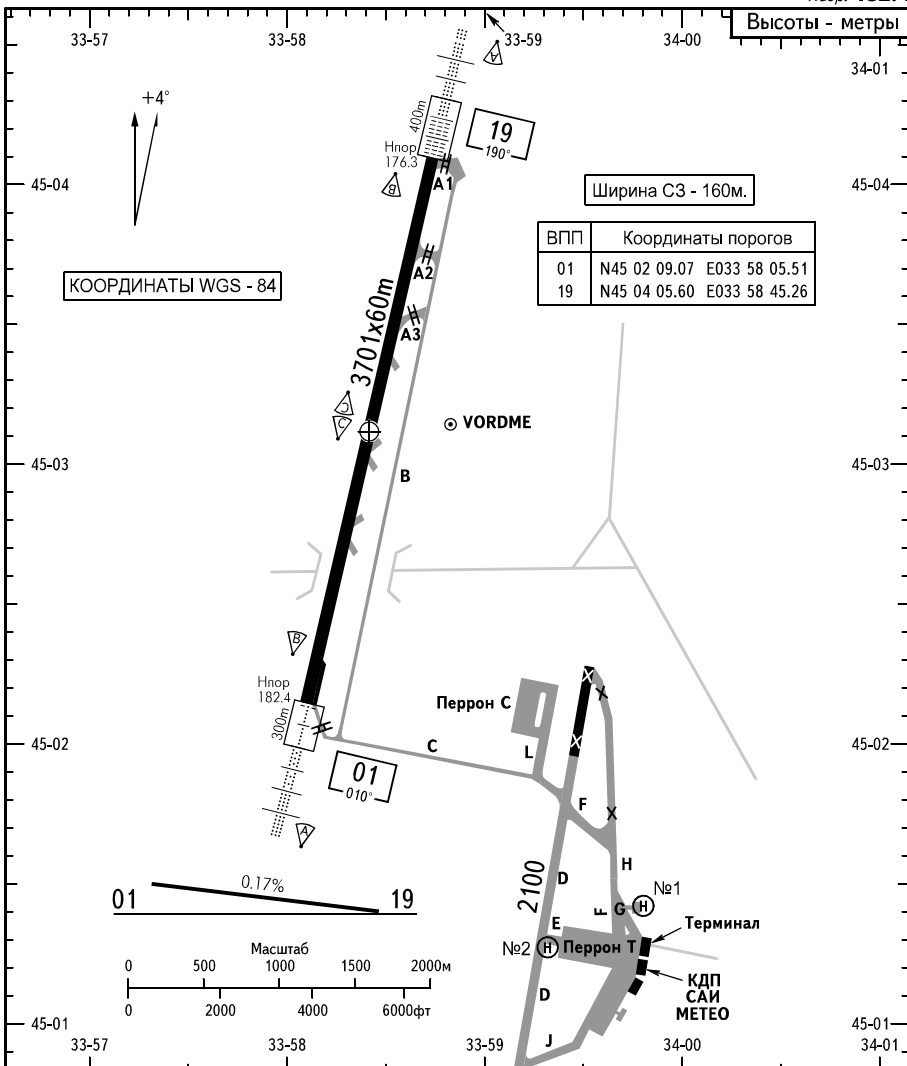
- одновременно движение по РД и перрону разрешено только одному ВС;

- после посадки ВС пилот должен сообщить об освобождении ВПП и местонахождение.

ATIS **127.200** рус **122.150** анг
 СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
 СИМФЕРОПОЛЬ Руление **119.000**
 СИМФЕРОПОЛЬ Транзит **131.625**

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

КТА: МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 N45 03 07 E033 58 25 Назр. **182.4**

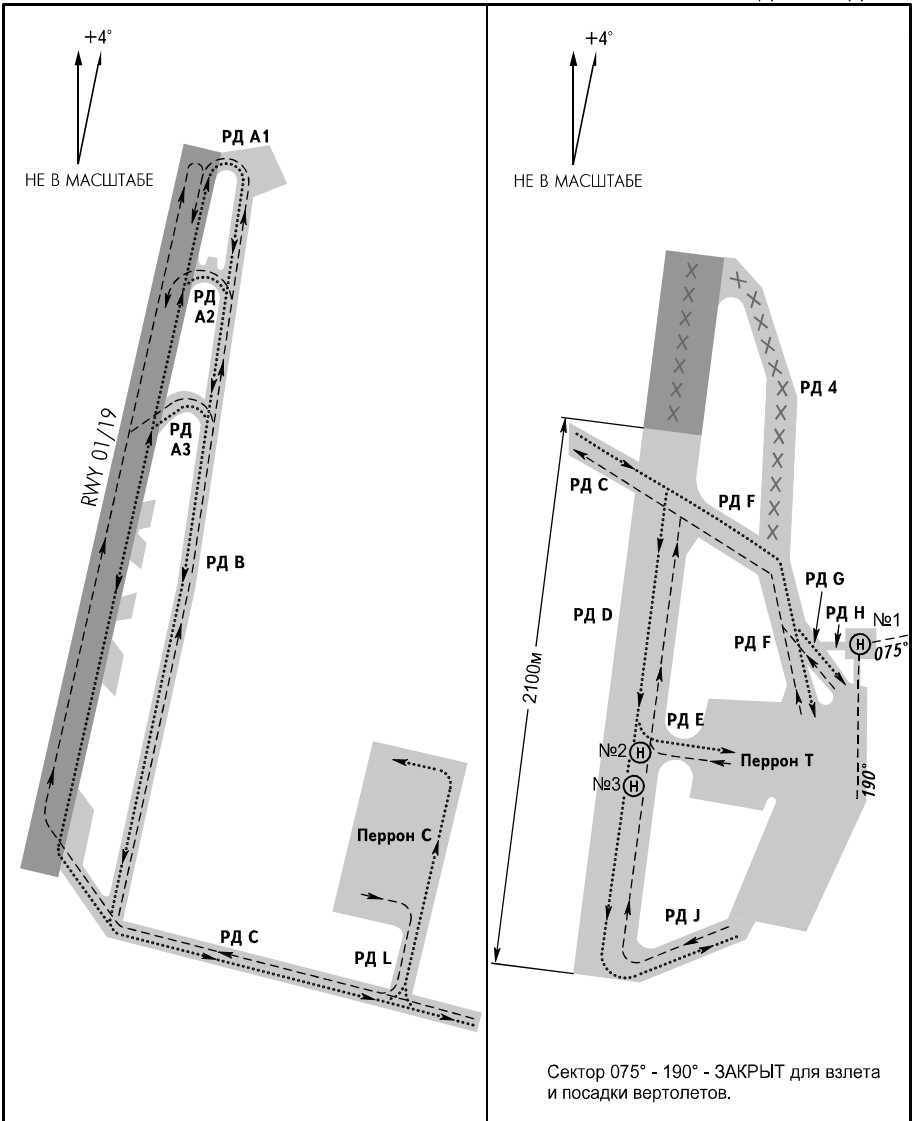


RWY	СВЕТОБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
01	HIRL(60m) CL(15m) HIALS-I PAPI-L (3°00')	3701m	4101m	3701m	3701m
19	HIRL(60m) CL(15m) HIALS-II TDZ PAPI-L (3°00')	3701m	4001m	3701m	3701m

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА							
RWY 01/19							
ACFT CAT	LVP in operation				RL	RCLM	NIL
	CL+HIRL* & mult RVR req	CL+RL & mult RVR req	CL+RL	RL			
A, B	125m	150m	200m	250m	400m	400m	500m
C	125m	150m	200m	250m			
D	150m	200m	250m	300m			

* Approved Operators. Approved guidance system required below 150m.

РУЛЕНИЕ

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Сектор 075° - 190° - ЗАКРЫТ для взлета и посадки вертолетов.

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
A1, B, C	жел.бетон	PCN 51 / R / B / X / T	22.5м
E	асф.бетон	PCN 16 / R / B / X / T	22.5м
D	асф.бетон	PCN 22 / R / B / X / T	45м
J	асф.бетон	PCN 20 / R / B / X / T	17.5м
G	асф.бетон	PCN 32 / F / C / W / T	21м
H	асф.бетон	PCN 20 / F / C / X / T	10.5м
A2, A3, L	жел.бетон	PCN 53 / R / B / X / T	22.5м
РД F	асф.бетон	PCN 39 / R / B / X / T	22.5м
Сектор РД D от РД C до РД E	асф.бетон	PCN 31 / R / B / X / T	45м
Сектор РД D от РД E до РД J	асф.бетон	PCN 22 / R / B / X / T	45м

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

1. РД A2 и РД L используется только в дневное время.
2. При рулении по РД A1, A2, A3, B оставаться на связи с диспетчером АДП на частоте 120.800.
3. Руление по РД F, G, J производить на тяге собственных двигателей.

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

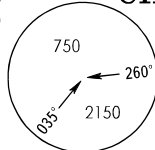
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ILS or LOC RWY 01

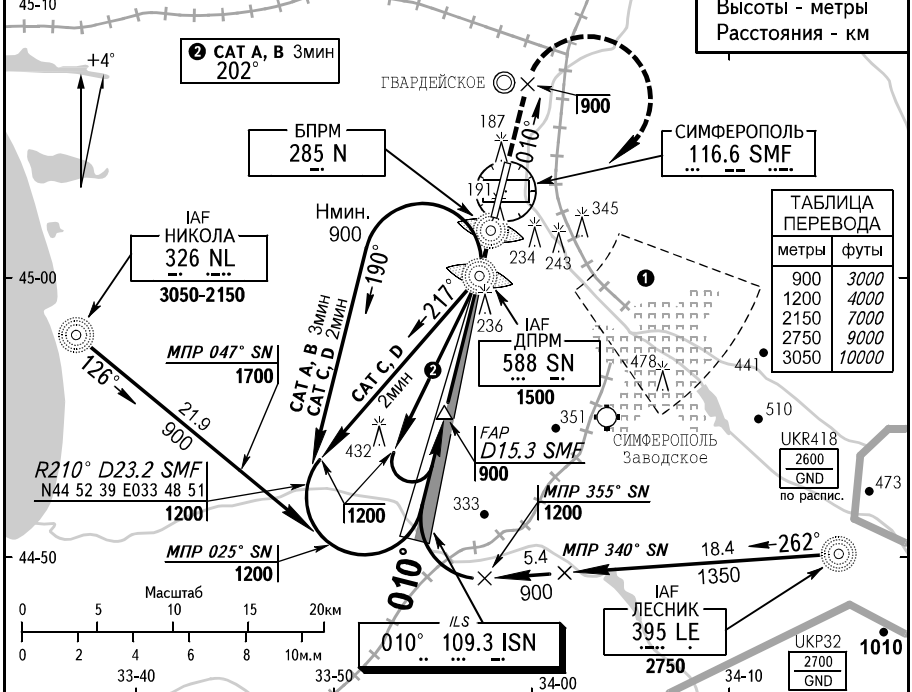
КРМ **109.3 ISN**

МБВ VORDME

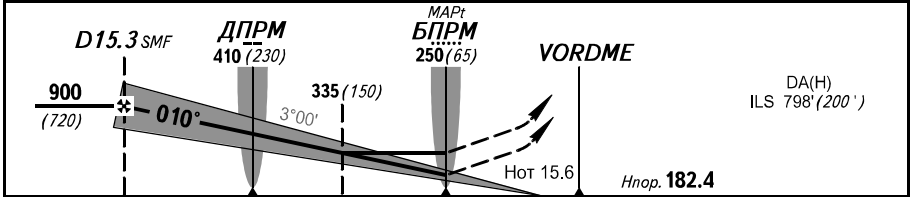
Наэр. **182**



Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



DME SMF	14.0	12.0	10.0	8.0	6.0	4.0
ВЫСОТА	835 (650)	730 (545)	625 (440)	520 (335)	415 (230)	310 (125)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 900 (720) на МПУ 010°, далее по указанию органа ОВД. УХОД НА ТРЕТИЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: Набор 900 (720) на МПУ 010°, ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 на БПРМ N, далее по схеме захода.

Кат. BC	ПОСАДКА RWY 01				ВЗП			1 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8.0-18.0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.
	ILS				MDH	CEIL	VIS	
A	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	150m	200m	1600m	
B					160m	210m	1600m	
C					290m	390m	2400m	
D					290m	390m	4000m	
W, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
V, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

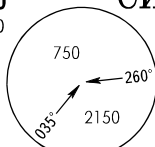
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

CAT II/I ILS or LOC RWY 19

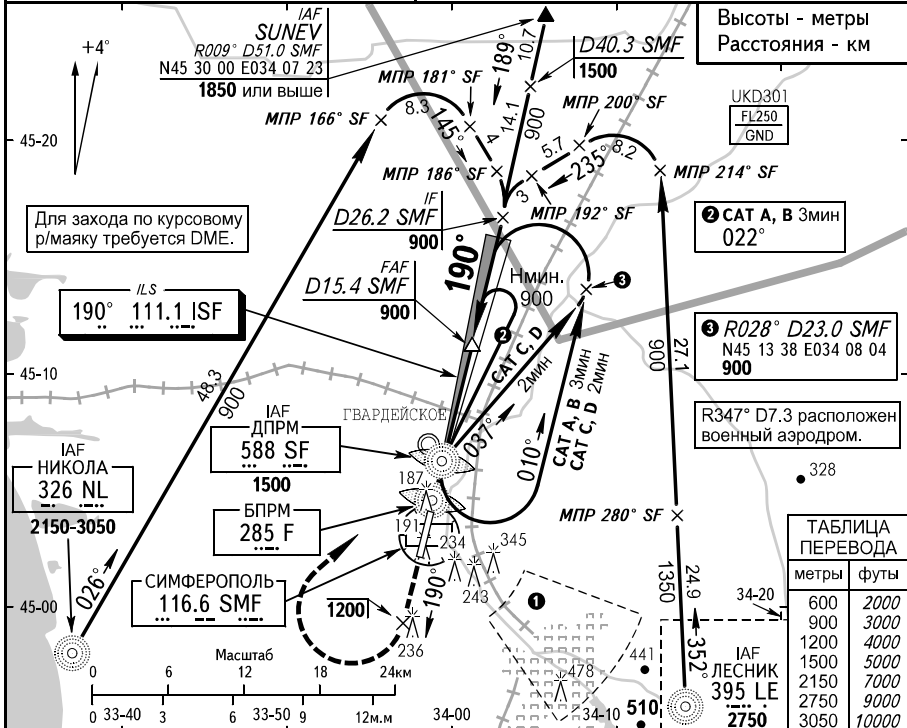
KPM **111.1 ISF**

МБВ VORDME

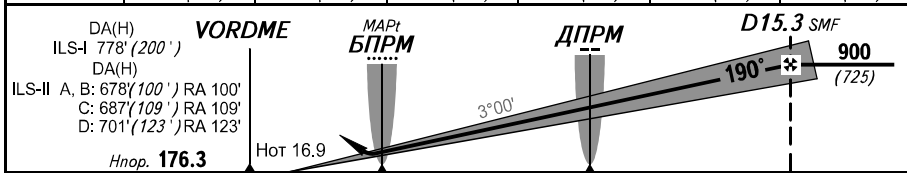
Назр. **182** Нпор. **176.3**



Эшелон перех: по указ. Высота перех: **3050** Установка Разр: rPa (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



DME SMF	4.0	6.0	8.0	10.0	12.0	14.0
ВЫСОТА	310 (135)	415 (240)	520 (345)	625 (450)	730 (555)	835 (660)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 1200 (1025) на МПУ 190°, далее по указанию органа ОВД.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: Набор 1200 (1025) на МПУ 190°, ПРАВЫЙ разворот с набором 1500 на ДПРМ SF, далее по схеме захода.

Кат. BC	ПОСАДКА RWY 19								ВЗП 1				
	ILS-II		ILS-I			LOC (GS out)			MDH	CEIL	VIS		
	DH	RA	DH	FULL	Cl. out	ALS out	MDH	ALS out					
A	30m	30m	60m	RVR 550m VIS 800m	RVR 720m VIS 800m	RVR 1000m VIS 1200m	115m	RVR 1000m VIS 1600m	RVR 1500m	150m	200m	1600m	
B	30m	30m							RVR 300m	RVR 1700m	160m	210m	1600m
C	33m	33m							RVR 350m	RVR 1700m	290m	390m	2400m
D	37m	37m							RVR 400m	RVR 2200m	290m	390m	4000m

W, км/ч 150 180 210 240 270 300 330 360
V, м/сек 2.2 2.6 3.1 3.5 3.9 4.4 4.8 5.2

1 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8.0-18.0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.

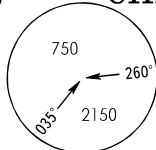
СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
VOR RWY 01

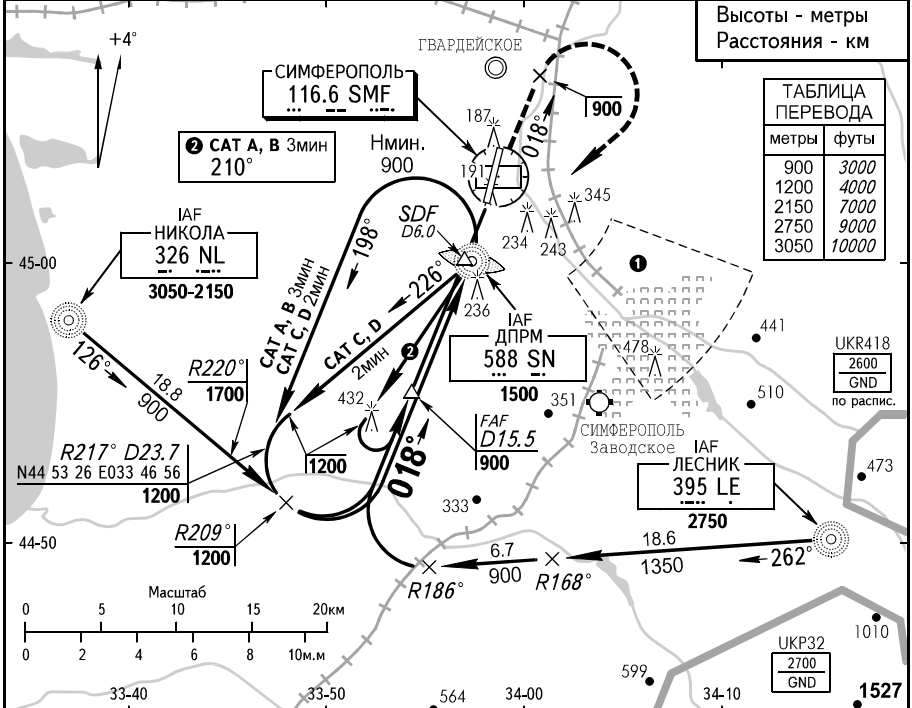
VORDME **116.6 SMF**

Наэр. **182** Нпор. **182.4**



MБВ VORDME

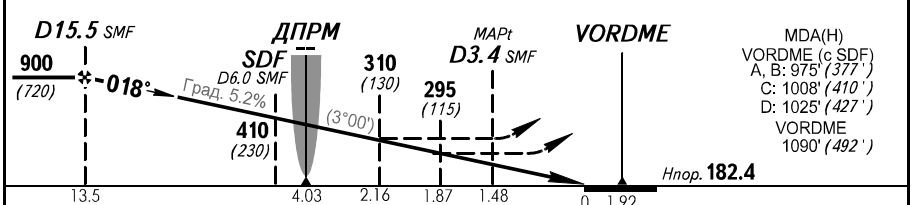
Эшелон перех: по указ. Высота перех: **3050** Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)



Высоты - метры
Расстояния - км

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

DME SMF	14.0	12.0	10.0	8.0	6.0
ВЫСОТА	830 (650)	725 (540)	620 (440)	515 (335)	410 (230)



уход на второй круг: Набор 900 (720) на МПУ 018°, далее по указанию органа ОВД.
уход на второй круг при потере Р/связи: Набор 900 (720) на МПУ 018°, ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 на ДПРМ SN, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 01								ВЗП			1 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8.0-18.0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.
	VORDME + SDF				VORDME				MDH	CEIL	VIS	
	MDH	ALS out	MDH	ALS out	MDH	ALS out						
A	115m	RVR 1000m	RVR 1500m	150m	RVR 1500m	RVR 1500m	150m	200m	1600m			
B		VIS 1600m	VIS 2200m		VIS 1600m	VIS 2400m	160m	210m	1600m			
C	125m	RVR 1300m	RVR 2000m	150m	RVR 1500m	RVR 2000m	290m	390m	2400m			
D		VIS 1800m	VIS 2600m		VIS 2000m	VIS 2800m	290m	390m	4000m			

W, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
V, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

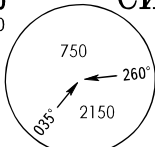
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VOR RWY 19

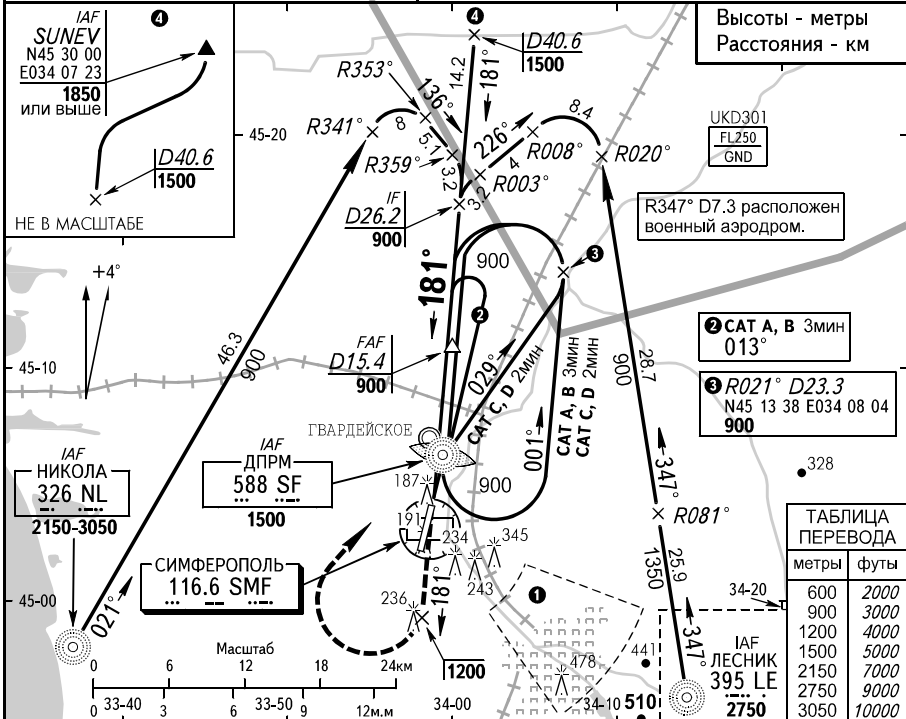
VOR **116.6 SMF**

Наэр. **182** Нпор. **176.3**



МББ VORDME

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



Высоты - метры
Расстояния - км

UKD301
FL250
GND

R347° D7.3 расположен военный аэродром.

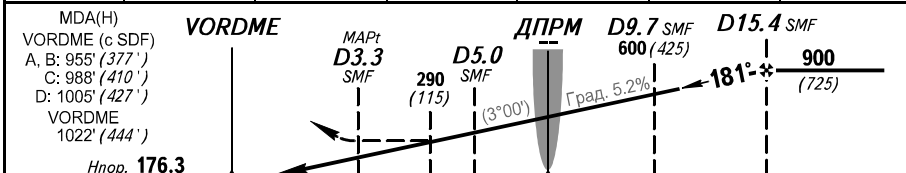
2 CAT A, B 3МИН
013°

3 R021° D23.3
N45 13 38 E034 08 04
900

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
600	2000
900	3000
1200	4000
1500	5000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

DME SMF	4.0	6.0	8.0	10.0	12.0	14.0
ВЫСОТА	310 (135)	415 (235)	515 (340)	620 (445)	725 (550)	830 (655)



уход на второй круг: Набор 1200 (1025) на МПУ 181°, далее по указанию органа ОВД.
 уход на второй круг при потере р/связи: Набор 1200 (1025) на МПУ 181°, ПРАВЫЙ разворот с набором 1500 на ДПРМ SF, далее по схеме захода.

Кат. BC	ПОСАДКА RWY 19								ВЗП	1 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8,0-18,0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.			
	VORDME + SDF				VORDME						MDH	CEIL	VIS
	MDH	ALS out	MDH	ALS out	MDH	CEIL	VIS						
A	115m	RVR 1000m	RVR 1500m	135m	RVR 1300m	RVR 1500m	150m	200m	1600m				
B		VIS 1600m	VIS 2200m		RVR 1600m	VIS 2400m	160m	210m	1600m				
C	125m	RVR 1300m	RVR 2000m	RVR 1300m	VIS 2800m	290m	390m	2400m					
D	130m	VIS 1800m	VIS 2600m	VIS 1800m		290m	390m	4000m					
W, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360					
V, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2					

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

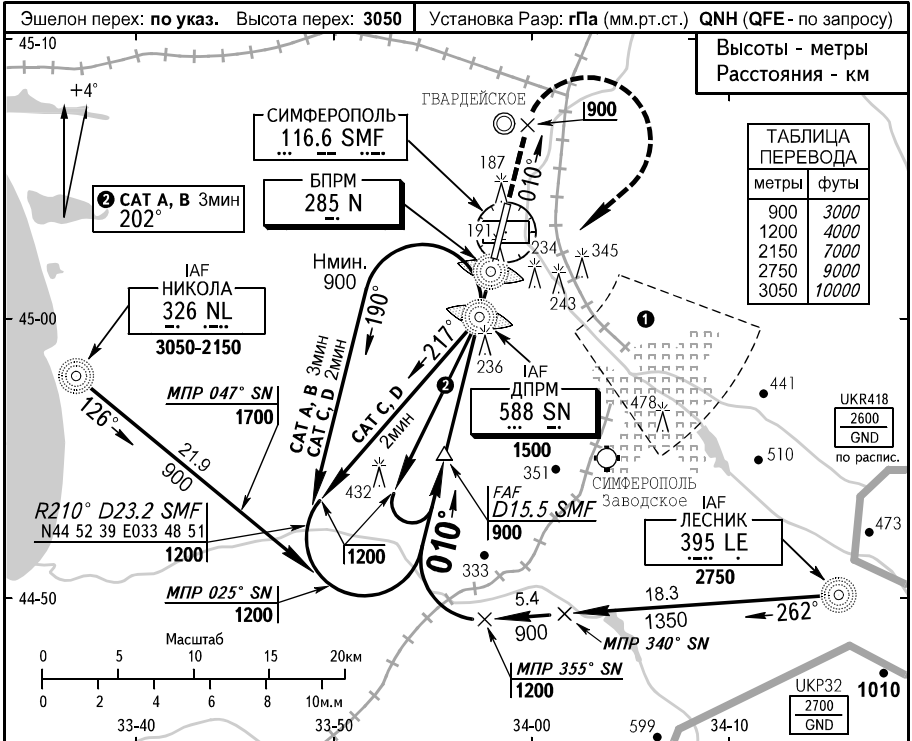
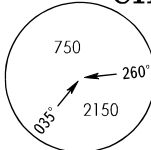
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП RWY 01

ДПРМ **588 SN**

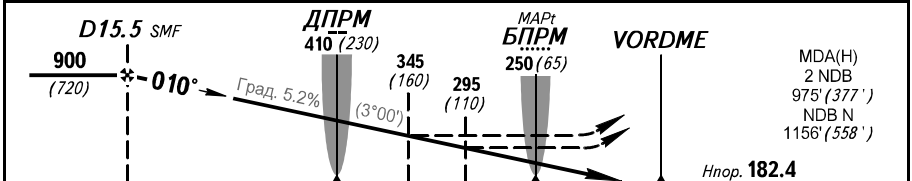
Наэр. **182** Нпор. **182.4**



Высоты - метры
Расстояния - км

метры	футы
900	3000
1200	4000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

DME SMF	14.0	12.0	10.0	8.0	6.0	4.0
ВЫСОТА	830 (650)	725 (545)	620 (440)	515 (335)	410 (230)	310 (125)



MDA(H)
2 NDB
975' (377')
NDB N
1156' (558')

уход на второй круг: Набор 900 (720) на МПУ 010°, далее по указанию органа ОВД.
уход на второй круг при потере Р/связи: Набор 900 (720) на МПУ 010°, ПРАВЫЙ разворот с набором 1200 на ДПРМ SN, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 01						ВЗП			1 Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8.0-18.0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.
	2 NDB		NDB N		MDH	CEIL	VIS			
A	115m	RVR 1000m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2000m	170m	RVR 1500m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2400m	150m	200m	1600m	
B			RVR 1700m VIS 2200m		RVR 1800m VIS 2600m	160m	210m	1600m		
C						290m	390m	2400m		
D						290m	390m	4000m		

W, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
V, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

СИМФЕРОПОЛЬ Вышка **120.800**
GND-900

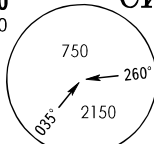
СИМФЕРОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОСП RWY 19

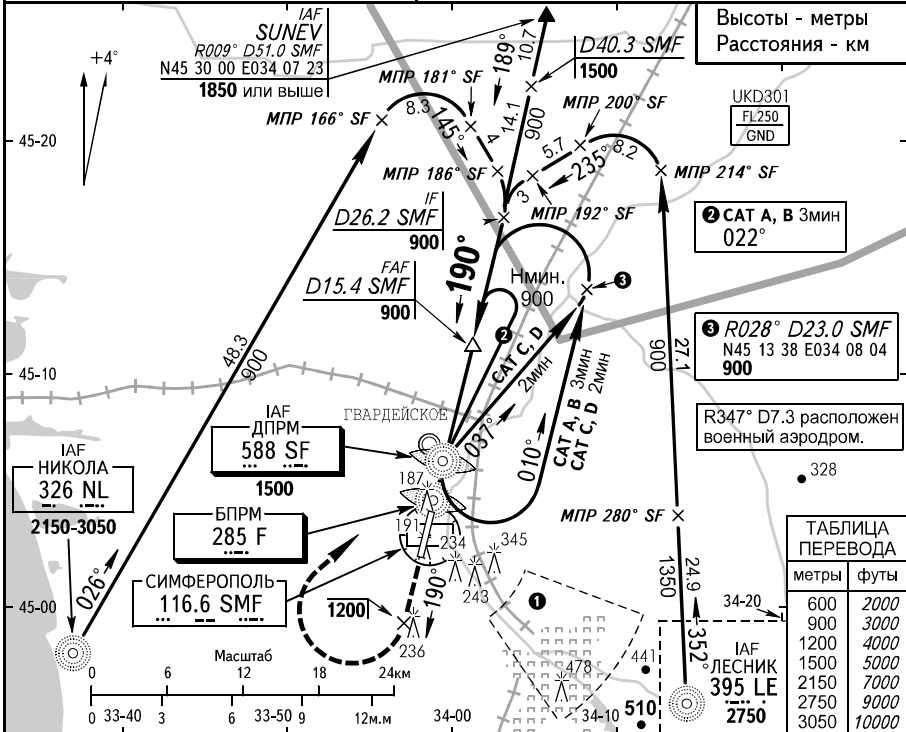
ДПРМ **588 SF**

MБВ VORDME

Назр. **182** Нпор. **176.3**



Эшелон перех: по указ. Высота перех: **3050** Установка Разр: гПа (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



Высоты - метры
Расстояния - км

UKD301
FL250
GND

② CAT A, B 3МИН
022°

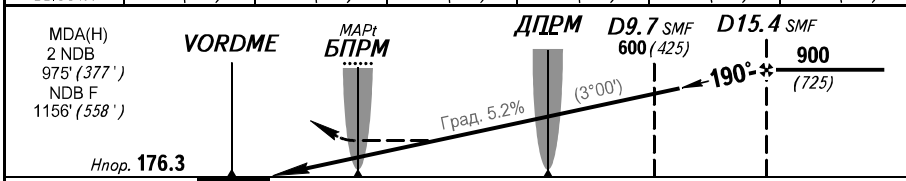
③ R028° D23.0 SMF
N45 13 38 E034 08 04
900

R347° D7.3 расположен
военный аэродром.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
600	2000
900	3000
1200	4000
1500	5000
2150	7000
2750	9000
3050	10000

DME SMF	4.0	6.0	8.0	10.0	12.0	14.0
ВЫСОТА	310 (135)	415 (235)	515 (340)	620 (445)	725 (550)	830 (655)



уход на второй круг: Набор 1200 (1025) на МПУ 190°, далее по указанию органа ОВД.
уход на второй круг при потере р/связи: Набор 1200 (1025) на МПУ 190°, ПРАВЫЙ
разворот с набором 1500 на ДПРМ SF, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 19						ВЗП			① Визуальное маневрирование в секторе R105-140° от VORDME до D8.0-18.0 ниже 900 - ЗАПРЕЩЕНО.
	2 NDB		NDB F		MDH	CEIL	VIS			
A	115m	RVR 1000m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2000m	135m	RVR 1300m VIS 1600m	RVR 1500m VIS 2400m	150m	200m	1600m	
B			RVR 1700m VIS 2200m		RVR 1300m VIS 1800m	160m	210m	1600m		
C						290m	390m	2400m		
D						290m	390m	4000m		

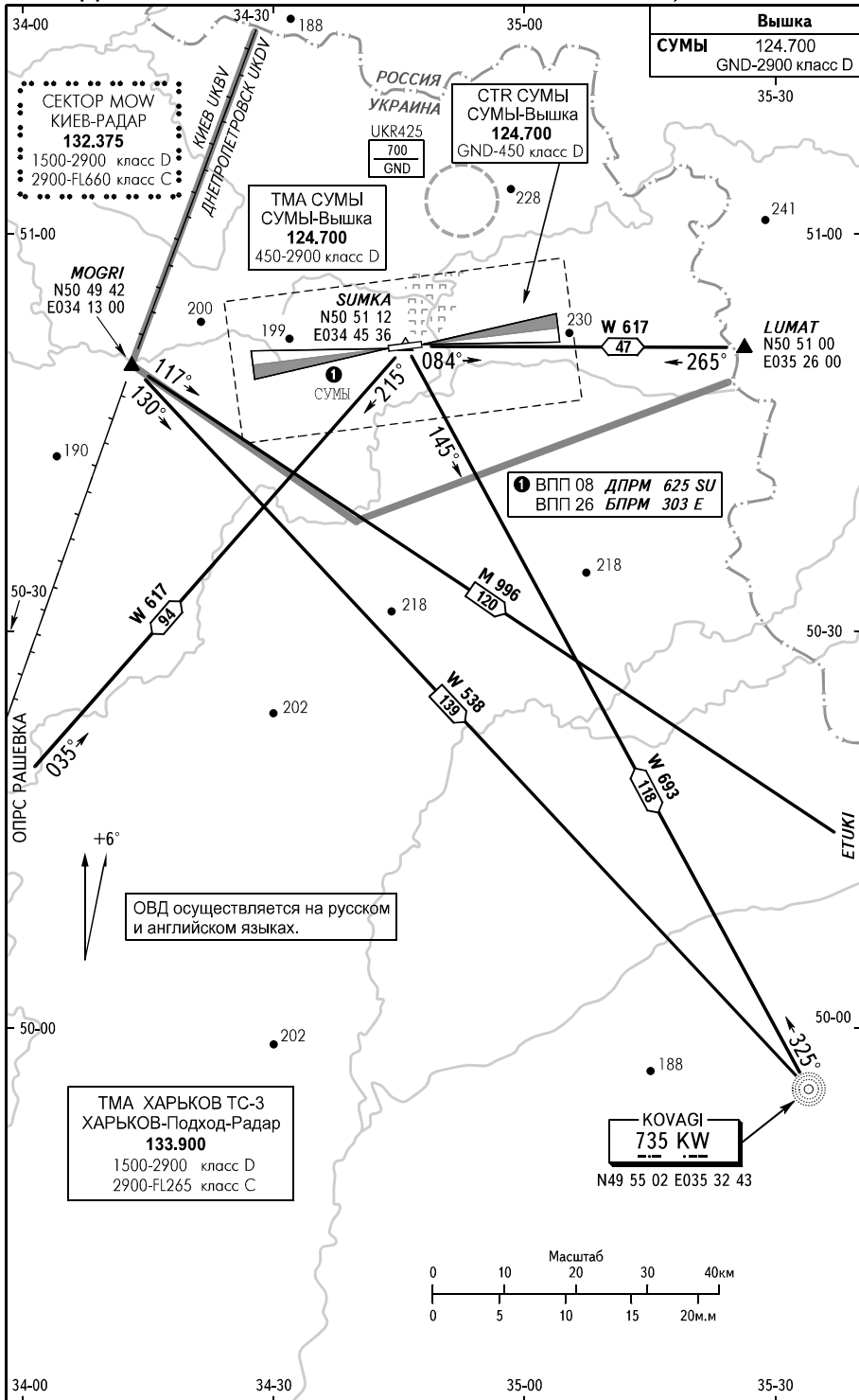
W, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
V, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

РАЙОН АЭРОДРОМА

8 мар 12

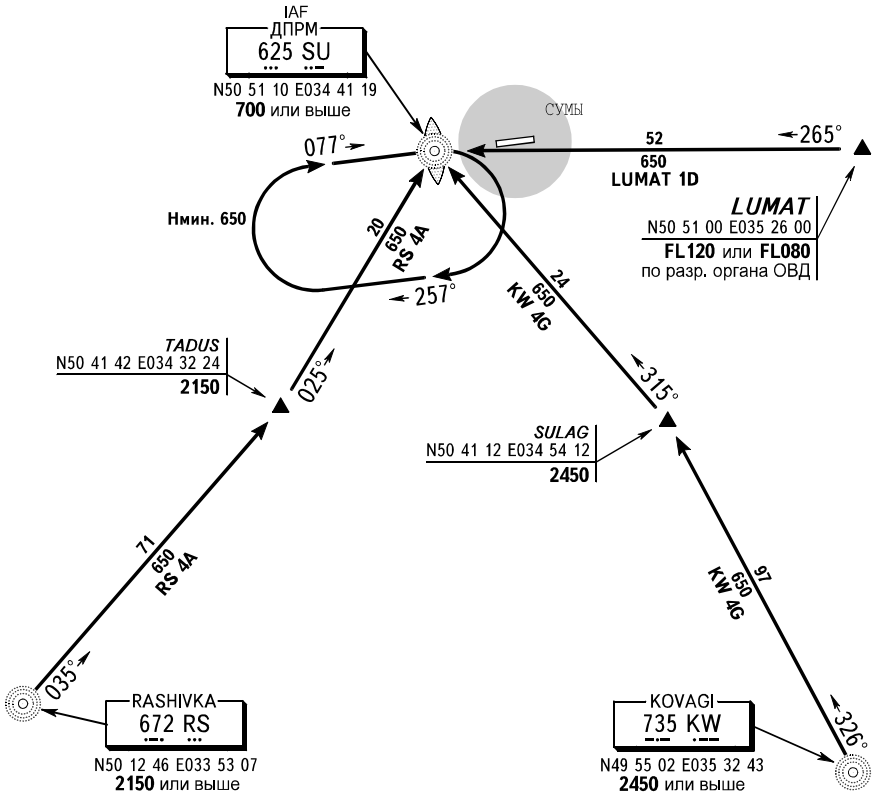
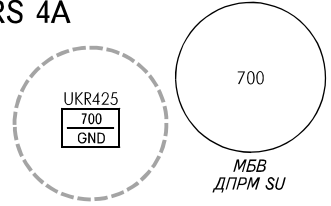
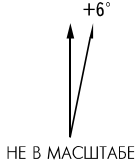
A-1

СУМЫ, УКРАИНА



СУМЫ Вышка	124.700 GND-2900	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------	----------------------------	--

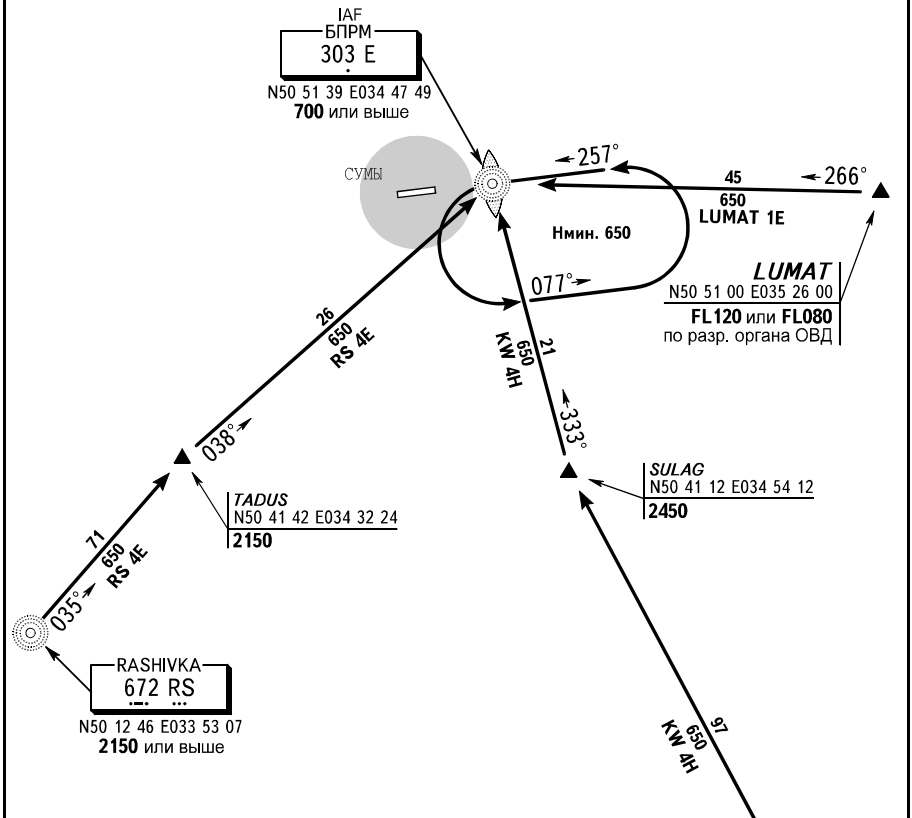
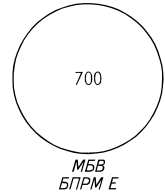
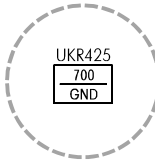
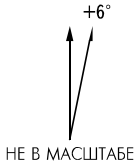
KW 4G, LUMAT 1D, RS 4A



ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KW 4G	От ОПРС KW МПУ 326° до SULAG, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 315° до IAF ДПРМ SU, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС KW 2450 или выше, SULAG 2450 , IAF ДПРМ SU 700 или выше.
RS 4A	От ОПРС RS МПУ 035° до TADUS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 025° до IAF ДПРМ SU, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС RS 2150 или выше, TADUS 2150 , IAF ДПРМ SU 700 или выше.
LUMAT 1D	От LUMAT МПУ 265° до IAF ДПРМ SU, далее по схеме захода.	Пролет: LUMAT FL120 или FL080 по разрешению органа ОВД, IAF ДПРМ SU 700 или выше.

СУМЫ Вышка	124.700 GND-2900	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------	----------------------------	--

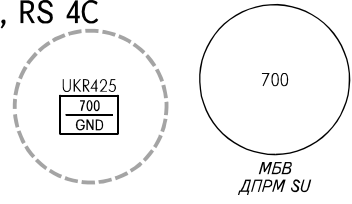
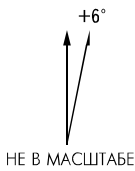
KW 4H, LUMAT 1E, RS 4E



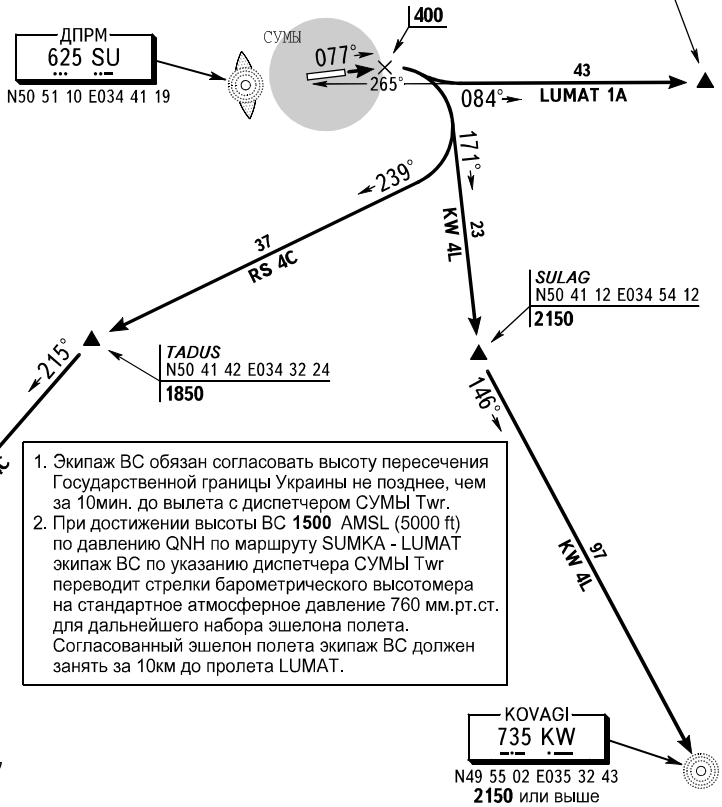
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KW 4H	От ОПРС KW МПУ 326° до SULAG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 333° до IAF БПРМ E, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС KW 2450 или выше, SULAG 2450 , IAF БПРМ E 700 или выше.
RS 4E	От ОПРС RS МПУ 035° до TADUS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 038° до IAF БПРМ E, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС RS 2150 или выше, TADUS 2150 , IAF БПРМ E 700 или выше.
LUMAT 1E	От LUMAT МПУ 266° до IAF БПРМ E, далее по схеме захода.	Пролет: LUMAT FL120 или FL080 по разрешению органа ОВД, IAF БПРМ E 700 или выше.

СУМЫ Вышка	124.700 GND-2900	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------	----------------------------	--

KW 4L, LUMAT 1A, RS 4C



LUMAT
N50 51 00 E035 26 00
FL110 или **FL070**,
FL090 по разр. органа ОВД

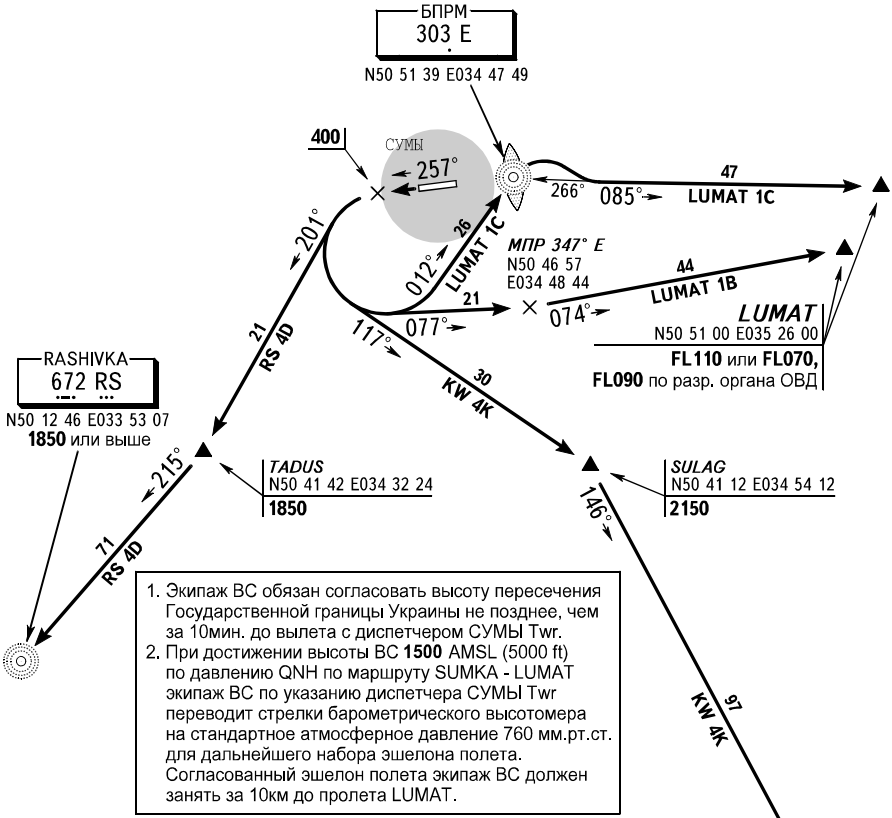
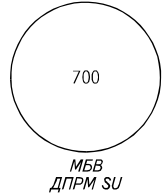
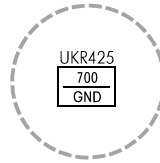


1. Экипаж ВС обязан согласовать высоту пересечения Государственной границы Украины не позднее, чем за 10мин. до вылета с диспетчером СУМЫ Тwr.
2. При достижении высоты ВС **1500 AMSL (5000 ft)** по давлению QNH по маршруту СУМКА - LUMAT экипаж ВС по указанию диспетчера СУМЫ Тwr переводит стрелки барометрического высотомера на стандартное атмосферное давление 760 мм.рт.ст. для дальнейшего набора эшелона полета. Согласованный эшелон полета экипаж ВС должен занять за 10км до пролета LUMAT.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KW 4L	Набор 400 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 171° на SULAG, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 146° на ОПРС KW.	Пролет: SULAG 2150 , ОПРС KW 2150 или выше.
RS 4C	Набор 400 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 239° на TADUS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 215° на ОПРС RS.	Пролет: TADUS 1850 , ОПРС RS 1850 или выше.
LUMAT 1A	Набор 400 с МПУ взлета, ПРАВЫЙ разворот МПУ 084° на СУМЫ (ДПРМ 265° SU) на LUMAT.	Пролет LUMAT FL110 или FL070 , FL090 по разр. органа ОВД.

СУМЫ Вышка	124.700 GND-2900	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
------------	----------------------------	--

KW 4K, LUMAT 1B, LUMAT 1C, RS 4D



1. Экипаж ВС обязан согласовать высоту пересечения Государственной границы Украины не позднее, чем за 10мин. до вылета с диспетчером СУМЫ Twr.
2. При достижении высоты ВС **1500** AMSL (5000 ft) по давлению QNH по маршруту СУМКА - LUMAT экипаж ВС по указанию диспетчера СУМЫ Twr переводит стрелки барометрического высотомера на стандартное атмосферное давление 760 мм.рт.ст. для дальнейшего набора эшелона полета. Согласованный эшелон полета экипаж ВС должен занять за 10км до пролета LUMAT.

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KW 4K	Набор 400 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 117° на SULAG, ПРАВЫЙ разворот МПУ 146° на ОПРС KW.	Пролет: SULAG 2150 , ОПРС KW 2150 или выше.
RS 4D	Набор 400 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 201° на TADUS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 215° на ОПРС RS.	Пролет: TADUS 1850 , ОПРС RS 1850 или выше.
LUMAT 1B	Набор 400 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 077° до МПР 347° E, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 074° на LUMAT.	Пролет LUMAT FL110 или FL070 , FL090 по разр. органа ОВД.
LUMAT 1C	Набор 400 с МПУ взлета, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 085° на БПРМ E, ПРАВЫЙ разворот МПУ 085° (МПР 265° E) на LUMAT.	Пролет LUMAT FL110 или FL070 , FL090 по разр. органа ОВД.

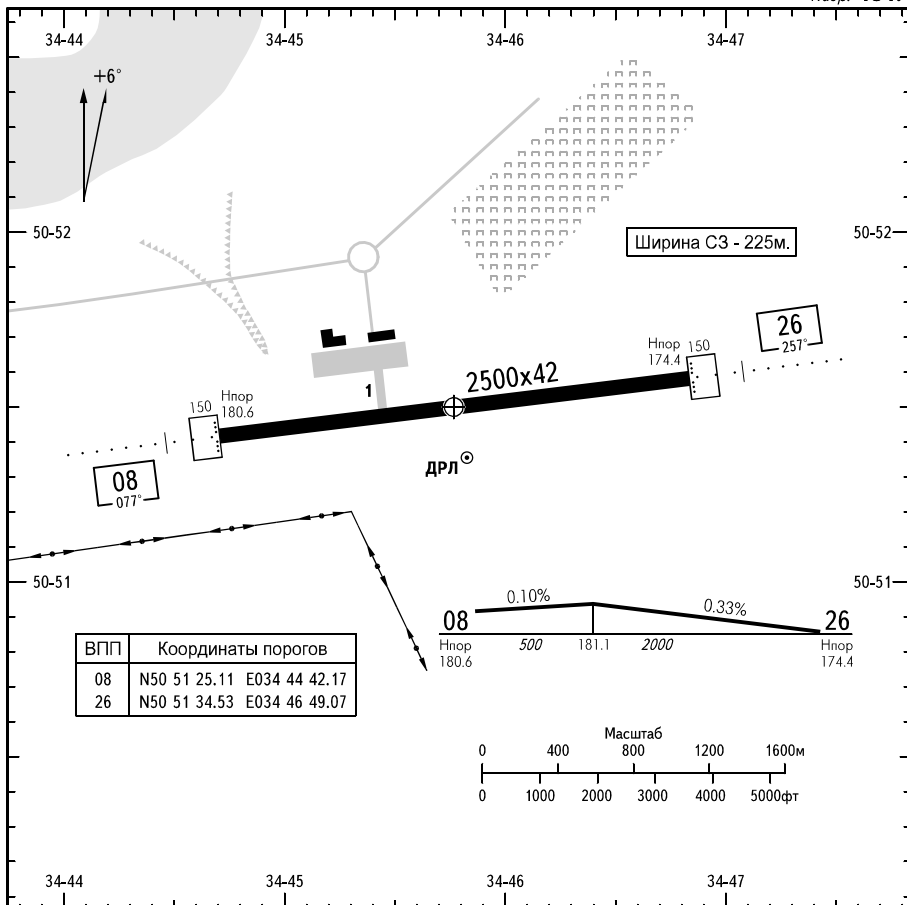
СУМЫ Вышка 124.700
GND-2900

СУМЫ, УКРАИНА

КТА:
N50 51 30 E034 45 46

СУМЫ

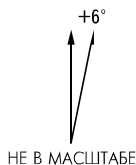
Наэр. 181.1



ВПП	Координаты порогов
08	N50 51 25.11 E034 44 42.17
26	N50 51 34.53 E034 46 49.07

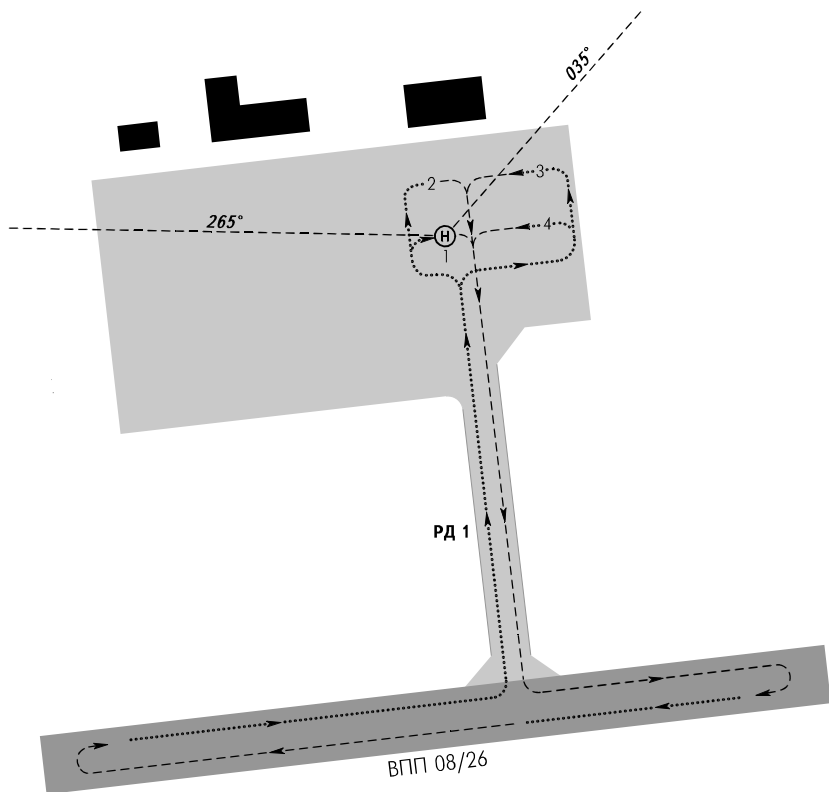
ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
08	ОМИ, огни приближения 900м	2500	2650	2500	2500
26					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 08				ВПП 26			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A			300	300			300	300
B			500	700			500	700
C								
D								



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 19 / F / D / X / T	21

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-4	асф.бетон	PCN 18.5 / F / D / X / T



1. Общая ширина РД 1 с укрепленными обочинами 25м.
2. Руление по РД 1 для ВС Ан-12 и Ту-134 производить при повышенном внимании экипажа.
3. Руление ВС Ан-12 на тяге внутренних двигателей.
4. Взлет и посадка вертолетов в секторе 265°-035° - ЗАПРЕЩЕНЫ.

- | | |
|------|-----------------------------|
| МС 1 | Ту-134, Ан-24, Як-40, Як-42 |
| МС 2 | Ту-134, Ан-24, Як-40 |
| МС 3 | Ту-134, Ан-24, Як-40, Як-42 |
| МС 4 | Ан-12, Ан-74 |

СУМЫ Вышка **124.700**
GND-2900

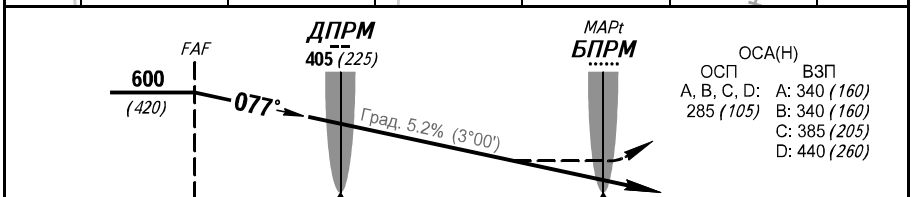
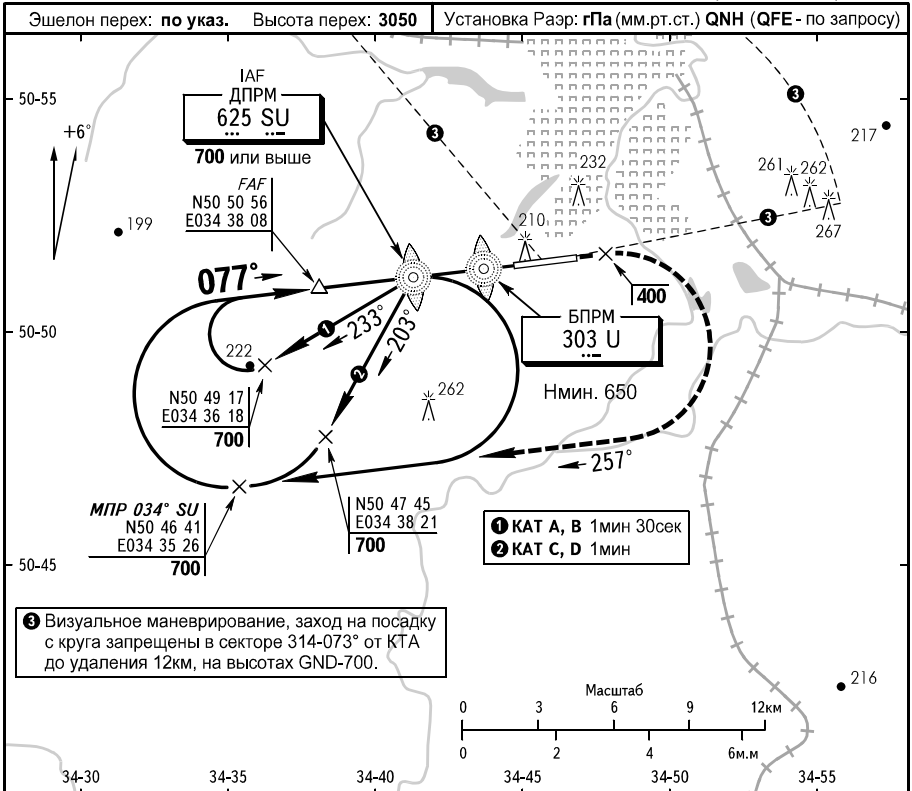
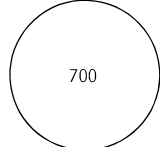
СУМЫ, УКРАИНА

СУМЫ

ОСП ВПП 08

ДПРМ **625 SU**

Наэр. **181.1** Нпор. **180.6**



уход на второй круг: Набор на МПУ 077° до 400 (220), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 257° с набором 700 (520), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 08						ВЗП		
	ОСП						Нмс	Ннго	Двид
A	105x1500						160	210	1600
B							160	210	2500
C							210	310	3000
D							260	360	4000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 2816, мин:сек	1.08	0.56	0.48	0.42	0.38	0.34	0.31	0.28
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

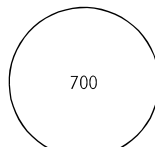
СУМЫ Вышка **124.700**
GND-2900

СУМЫ, УКРАИНА

СУМЫ

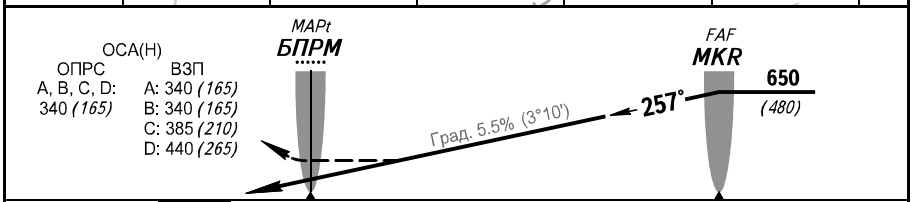
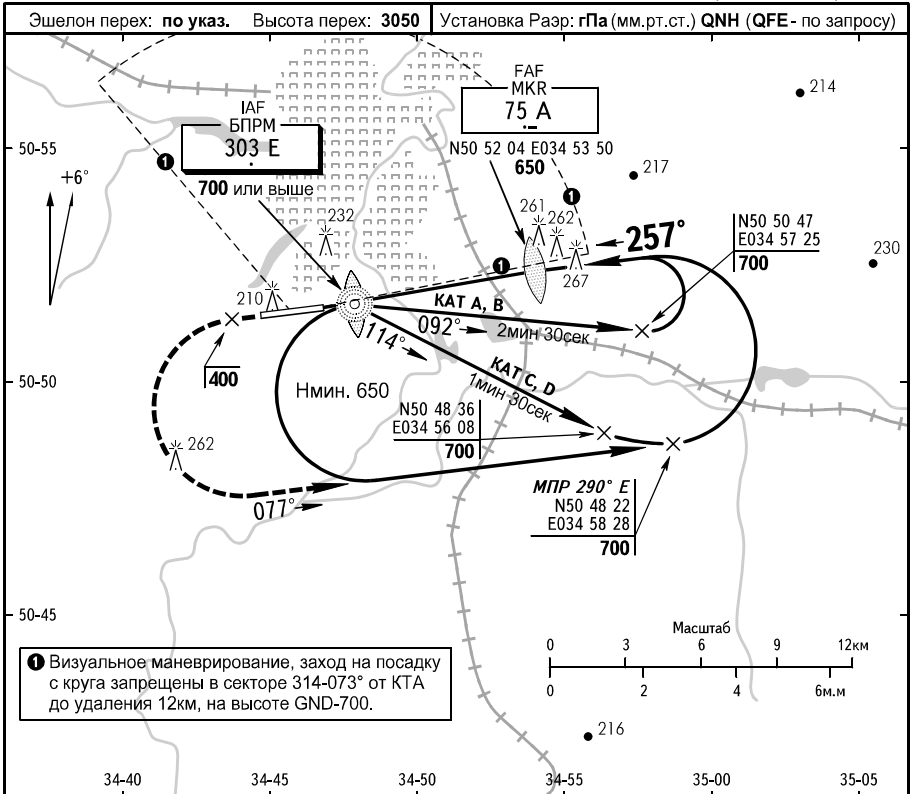
ОПРС ВПП 26

БПРМ **303 E**



МБВ БПРМ E

Наэр. **181.1** Нпор. **174.4**



уход на второй круг: Набор на МПУ 257° до 400 (230), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 077° с набором 700 (530), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 26						ВЗП		
	ОПРС						Нмс	Ннго	Двнд
A	200x2500						170	220	2500
B							210	310	3000
C	250x4000						270	370	4000
D									

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
МКР - МАРt 7112, мин/сек	2.51	2.22	2.02	1.47	1.35	1.25	1.18	1.11
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.3	2.8	3.2	3.7	4.1	4.6	5.0	5.5

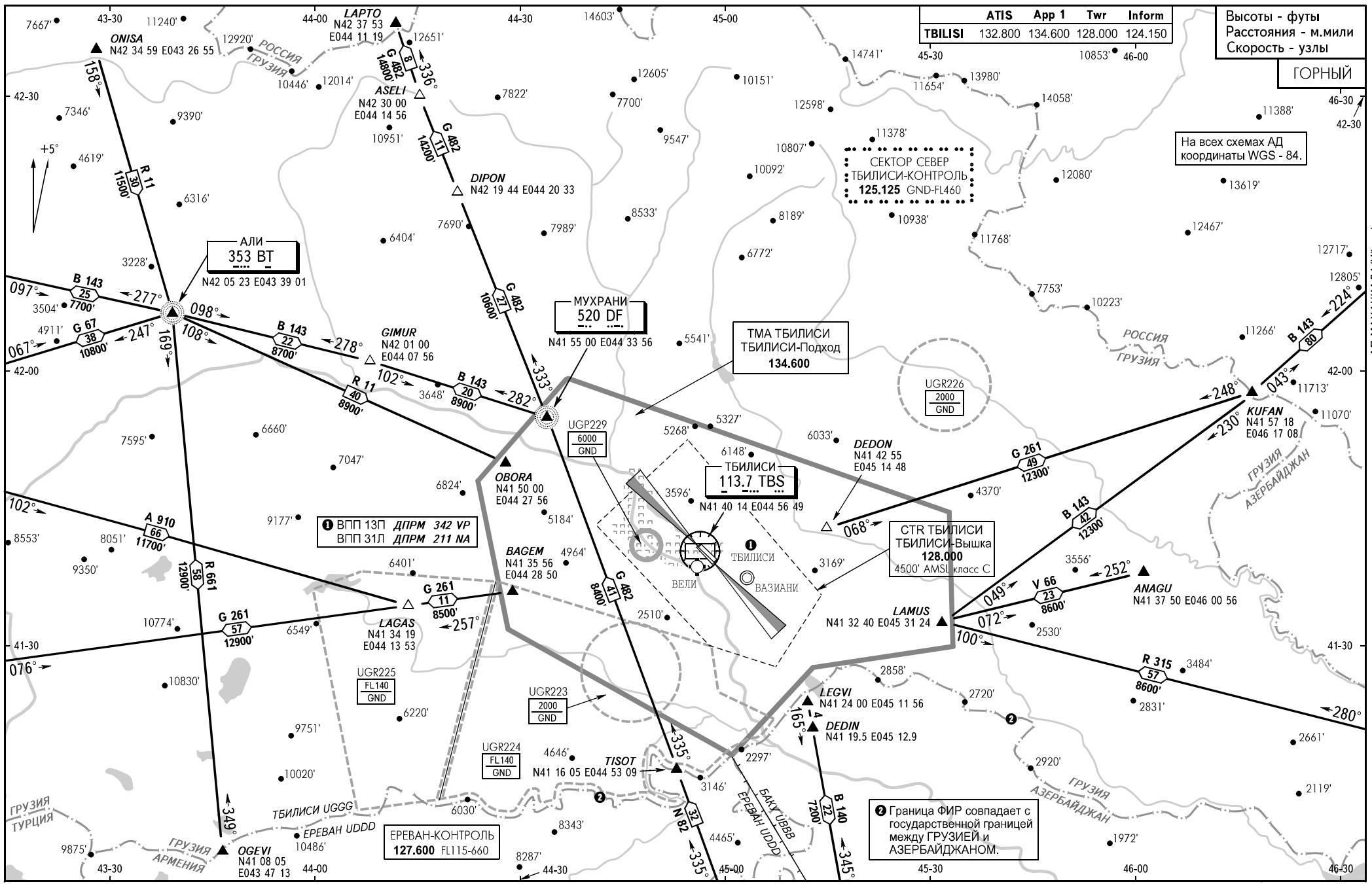
	ATIS	App 1	Twr	Inform
TBILISI	132.800	134.600	128.000	124.150

Высоты - футы
 Расстояния - м.мили
 Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

На всех схемах АД
 координаты WGS - 84.

СЕКТОР СЕВЕР
 ТБИЛИСИ-КОНТРОЛЬ
 125.125 GND-FL460



1 ВПП 13П ДПРМ 342 VP
 ВПП 31Л ДПРМ 211 NA

2 Граница ФИР совпадает с
 государственной границей
 между ГРУЗИЕЙ и
 АЗЕРБАЙДЖАНОМ.

	ATIS	App 1	Twr	Inform
TBILISI	132.800	134.600	128.000	124.150

Высоты - футоы
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы

ГОРНЫЙ

При потере радиосвязи:
- установить приемответчик на 7600;
- выполнять процедуру при потере радиосвязи на соответствующем маршруте SID или STAR.

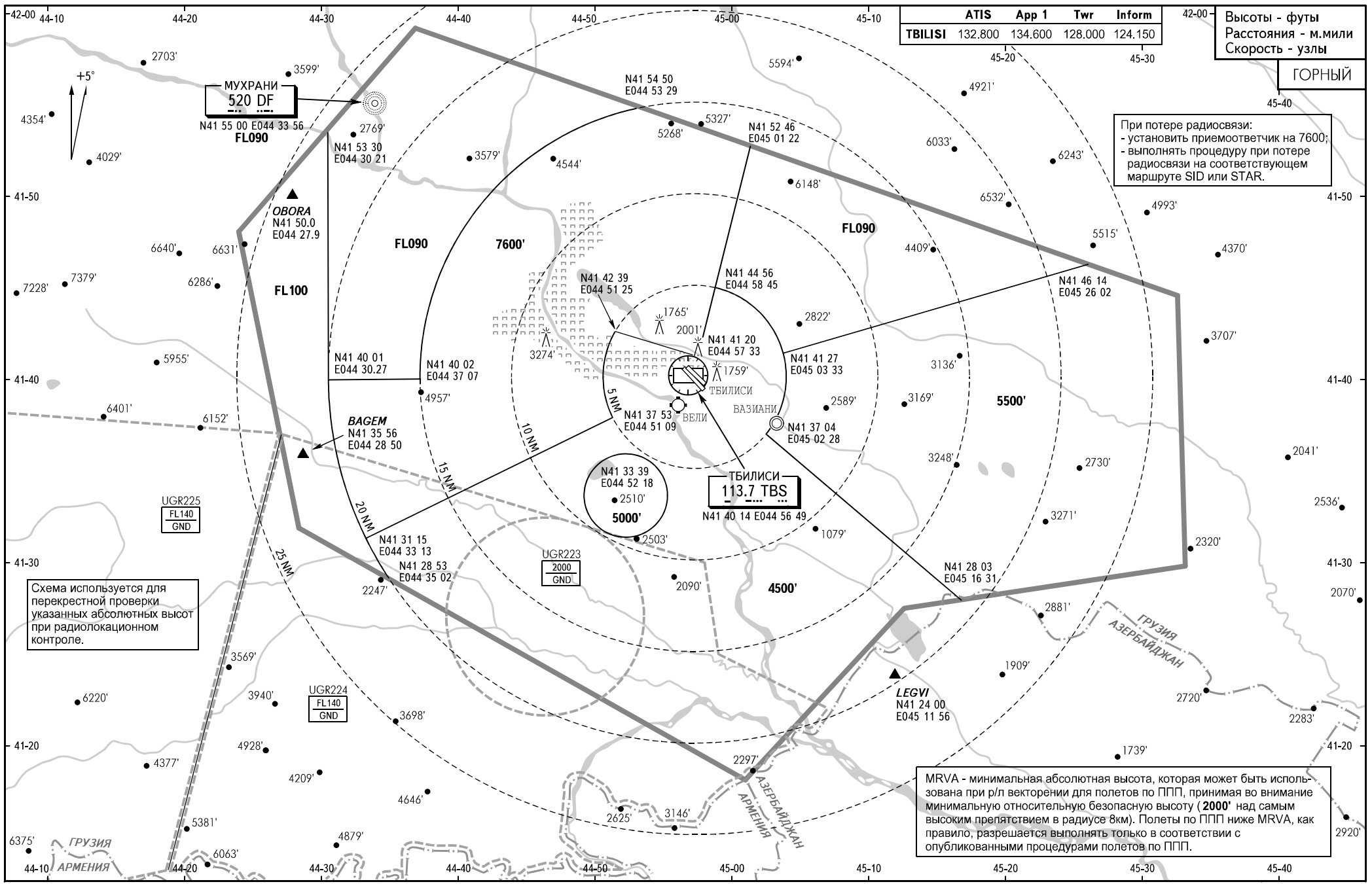
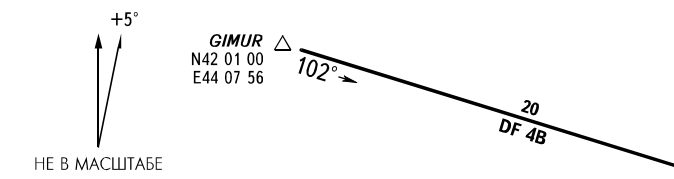


Схема используется для перекрестной проверки указанных абсолютных высот при радиолокационном контроле.

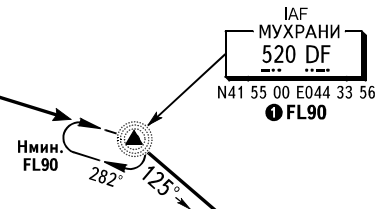
MRVA - минимальная абсолютная высота, которая может быть использована при р/л векторении для полетов по ППП, принимая во внимание минимальную относительную безопасную высоту (2000' над самым высоким препятствием в радиусе 5км). Полеты по ППП ниже MRVA, как правило, разрешается выполнять только в соответствии с опубликованными процедурами полетов по ППП.

ТБИЛИСИ App 1	134.600	Эшелон перех: FL90	Высоты - футы
ТБИЛИСИ Twr	128.000	Высота перех: 7600'	Расстояния - м.мили
			Скорость - узлы

BAGEM 4B, BAGEM 6B, DF 6B,
DF 4B, LAMUS 4B, LEGVI 4B

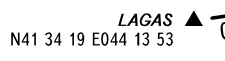
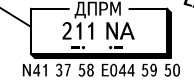
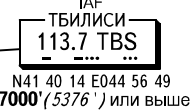
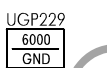
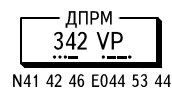
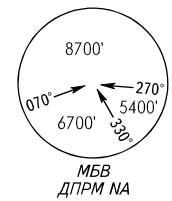


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
LEGVI 4B	От LEGVI МПУ 320° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 7000' или выше.
LAMUS 4B	От LAMUS МПУ 281° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 7000' или выше.
BAGEM 4B	От BAGEM МПУ 073° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 7000' или выше.
BAGEM 6B	От LAGAS МПУ 077° на BAGEM. Далее по схеме захода.	BAGEM FL90 или выше.
DF 6B	От ОПРС МУХРАНИ МПУ 125° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 7000' или выше.
DF 4B	От GIMUR МПУ 102° на ОПРС МУХРАНИ. Далее по схеме захода.	ОПРС DF FL90.

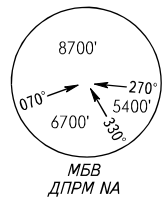


1. Впр. макс. 220 узлов.
2. При заходе с прямой над ОПРС МУХРАНИ Впр. макс. 210 узлов.

1 IAF МУХРАНИ для DF 4B. В остальных случаях FL90 или выше.



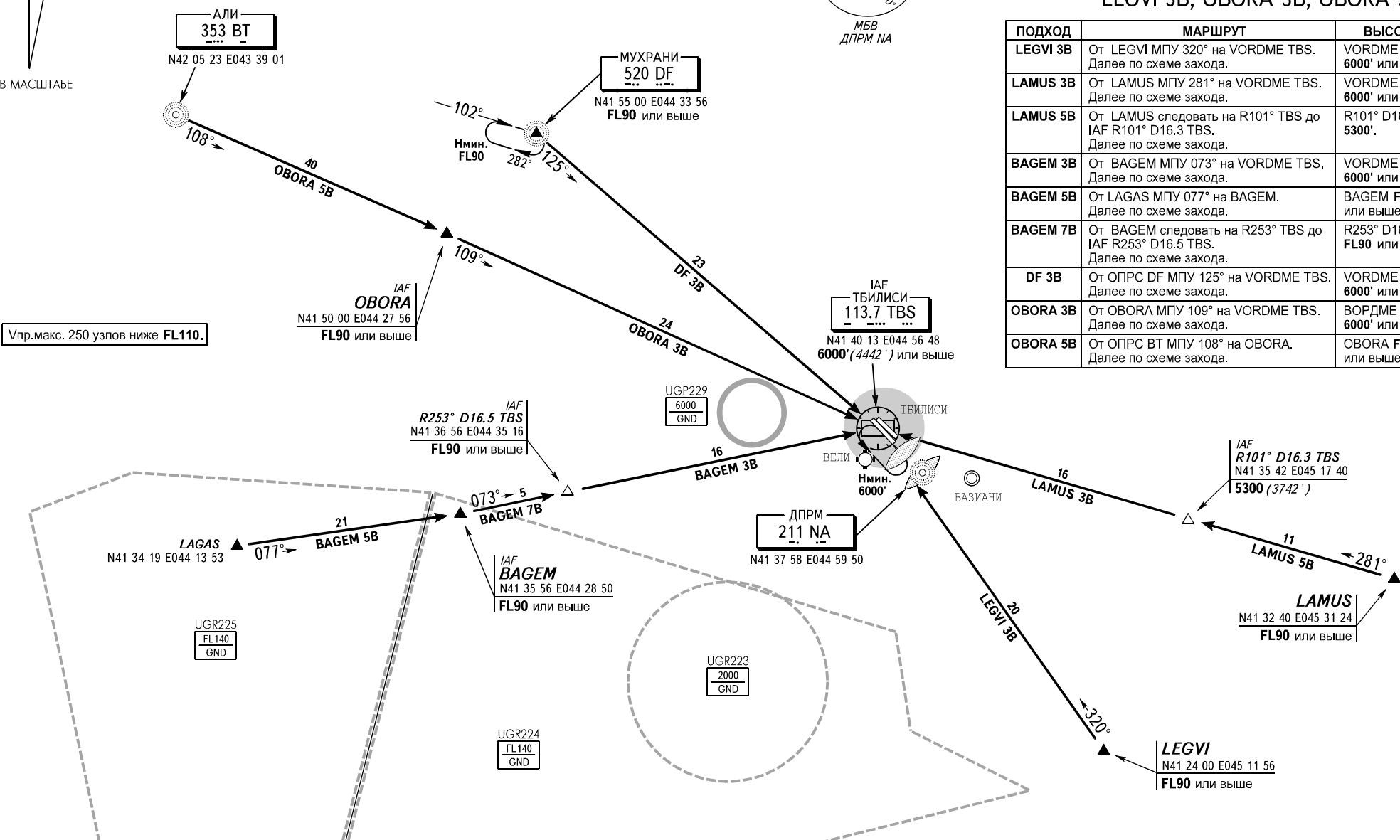
TBILISI App 1	134.600	Эшелон перех: FL90	Высоты - футы
TBILISI Twr	128.000	Высота перех: 7600'	Расстояния - м.мили
			Скорость - узлы



**BAGEM 3B, BAGEM 5B, BAGEM 7B,
DF 3B, LAMUS 3B, LAMUS 5B,
LEGVI 3B, OBORA 3B, OBORA 5B**

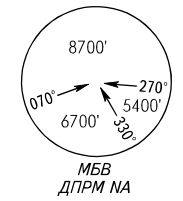
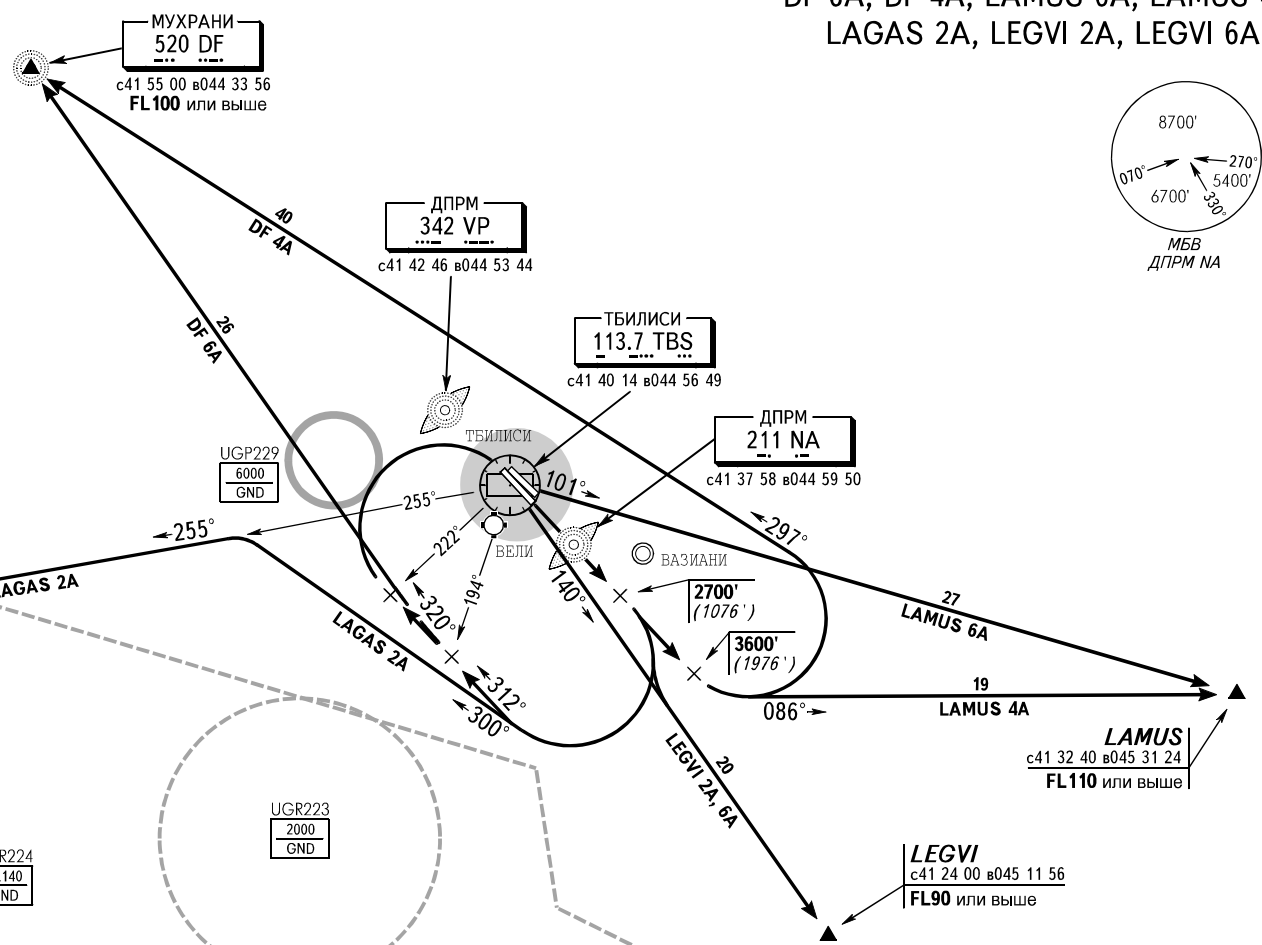
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
LEGVI 3B	От LEGVI МПУ 320° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 6000' или выше.
LAMUS 3B	От LAMUS МПУ 281° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 6000' или выше.
LAMUS 5B	От LAMUS следовать на R101° TBS до IAF R101° D16.3 TBS. Далее по схеме захода.	R101° D16.3 TBS 5300'.
BAGEM 3B	От BAGEM МПУ 073° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 6000' или выше.
BAGEM 5B	От BAGEM МПУ 077° на BAGEM. Далее по схеме захода.	BAGEM FL90 или выше.
BAGEM 7B	От BAGEM следовать на R253° TBS до IAF R253° D16.5 TBS. Далее по схеме захода.	R253° D16.5 TBS FL90 или выше.
DF 3B	От ОПРС DF МПУ 125° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 6000' или выше.
OBORA 3B	От OBORA МПУ 109° на VORDME TBS. Далее по схеме захода.	VORDME TBS 6000' или выше.
OBORA 5B	От ОПРС BT МПУ 108° на OBORA. Далее по схеме захода.	OBORA FL90 или выше.

+5°
НЕ В МАСШТАБЕ



TBILISI Twr	128.000	Эшелон перех: FL90 Высота перех: 7600'	Высоты - футы Расстояния - м.мили Скорость - узлы
TBILISI App 1	134.600		
ВЫХОД	МАРШРУТ И ВЫСОТЫ		МИН. ГРАД. НАБОРА
LEGVI 2A	С МПУ 132° набор 2700' , ПРАВЫЙ разворот с набором МПУ 160° до R140° TBS, МПУ 140° на LEGVI с набором FL90 или выше.		6.8%
LEGVI 6A	С МПУ 132° набор 2700' , ПРАВЫЙ разворот с набором МПУ 312° до R222° TBS, ПРАВЫЙ разворот на ВОРДМЕ TBS, МПУ 140° на LEGVI с набором FL90 или выше.		
LAMUS 6A	С МПУ 132° набор 2700' , ПРАВЫЙ разворот с набором МПУ 312° до R222° TBS, ПРАВЫЙ разворот на ВОРДМЕ TBS, МПУ 101° на LAMUS с набором FL110 или выше.		
LAMUS 4A	С МПУ 132° набор 3600' , ЛЕВЫЙ разворот с набором МПУ 086° на LAMUS с набором FL110 или выше.		6.0%
LAGAS 2A	С МПУ 132° набор 2700' , ПРАВЫЙ разворот с набором МПУ 300° до R255° TBS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 255° на LAGAS. Пролет LAGAS на FL140 или выше.		5.2%
DF 6A	С МПУ 132° набор 2700' , ПРАВЫЙ разворот с набором МПУ 312° до R194° TBS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 320° на ОПРС DF с набором FL100 или выше.		
DF 4A	С МПУ 132° набор 3600' , ЛЕВЫЙ разворот с набором МПУ 297° на ОПРС DF с набором FL100 или выше.		

DF 6A, DF 4A, LAMUS 6A, LAMUS 4A,
LAGAS 2A, LEGVI 2A, LEGVI 6A



LAGAS
R255° D33.0
с41 34 19 в044 13 53
FL140 или выше

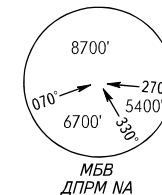
LAMUS
с41 32 40 в045 31 24
FL110 или выше

LEGVI
с41 24 00 в045 11 56
FL90 или выше

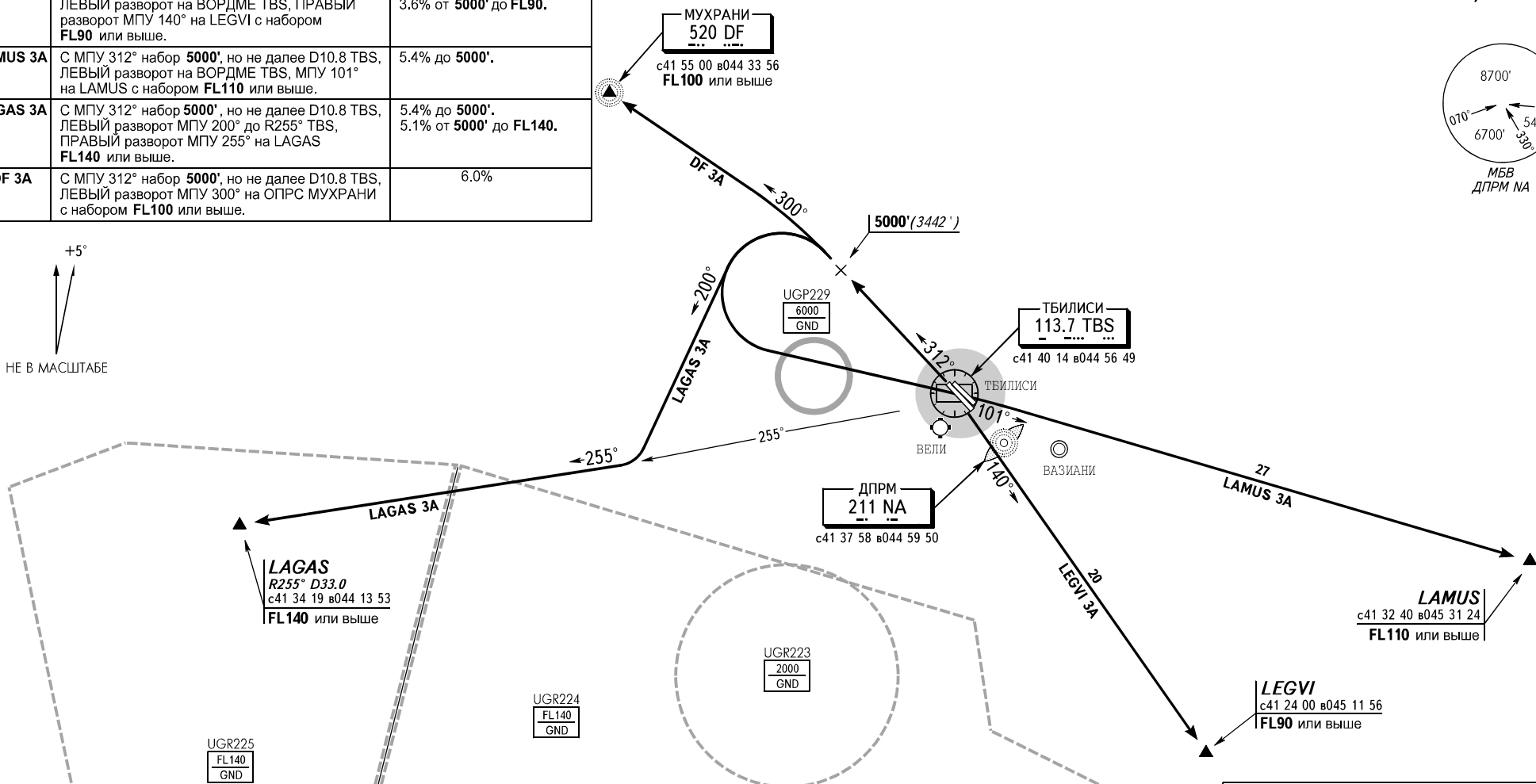
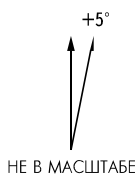
+5°
НЕ В МАСШТАБЕ

1. Взлет выполняется с использованием процедуры по уменьшению шумов на местности согласно РЛЭ.
2. Обязательно рассчитывать допустимую взлетную массу ВС с учетом препятствий зоны взлета и требуемых градиентов набора высоты.
3. Когда UGR 223, 224, 225 активизированы, набор **FL160** по указанию ОВД.

DF 3A, LAMUS 3A,
LAGAS 3A, LEGVI 3A



TBILISI Twr	128.000	Эшелон перех: FL90	Высоты - футы
TBILISI App 1	134.600	Высота перех: 7600'	Расстояния - м.мили
			Скорость - узлы
ВЫХОД	МАРШРУТ И ВЫСОТЫ		МИН. ГРАДИЕНТ НАБОРА
LEGVI 3A	С МПУ 312° набор 5000' , но не далее D10.8 TBS, ЛЕВЫЙ разворот на ВОРДМЕ TBS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 140° на LEGVI с набором FL90 или выше.		5.4% до 5000' , 3.6% от 5000' до FL90 .
LAMUS 3A	С МПУ 312° набор 5000' , но не далее D10.8 TBS, ЛЕВЫЙ разворот на ВОРДМЕ TBS, МПУ 101° на LAMUS с набором FL110 или выше.		5.4% до 5000' .
LAGAS 3A	С МПУ 312° набор 5000' , но не далее D10.8 TBS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 200° до R255° TBS, ПРАВЫЙ разворот МПУ 255° на LAGAS FL140 или выше.		5.4% до 5000' , 5.1% от 5000' до FL140 .
DF 3A	С МПУ 312° набор 5000' , но не далее D10.8 TBS, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 300° на ОНРС МУХРАНИ с набором FL100 или выше.		6.0%



1. Взлет выполняется с использованием процедуры по уменьшению шумов на местности согласно РЛЭ.
2. Обязательно рассчитывать допустимую взлетную массу ВС с учетом препятствий зоны взлета и требуемых градиентов набора высоты.
3. Когда UGR 223, 224, 225 активизированы, набор **FL160** по указанию ОВД.

ПРОЦЕДУРЫ ПОЛЕТА ПО ППП В ПРЕДЕЛАХ ТМА И СТР ТБИЛИСИ

Маршруты прибытия и вылета (STAR/SID) установлены для ТМА ТБИЛИСИ. Для прилетающих и вылетающих ВС используются контрольные точки на границе ТМА ТБИЛИСИ. Процедуры выполнения полета определяются соответствующим органом ОВД. При входе и снижении ниже FL110 приборная воздушная скорость должна быть 250 узлов (460км/ч) и менее.

При входе в ТМА ТБИЛИСИ экипаж должен сообщить:

- о входе в ТМА;
- высоту полета на данное время(абсолютную, FL);
- поступает ли информация ATIS и получено ли значение QNH.

Экипаж должен начать снижение для выполнения захода только, если это разрешено и по указаниям диспетчера ДС подхода ТБИЛИСИ("TBILISI APP").

При снижении ВС с эшелона перехода для выхода на высоту промежуточного этапа захода (высота полета по прямоугольной схеме захода) горизонтальная скорость и скорость снижения должны быть установлены в соответствии с РЛЭ.

Посадка ВС разрешается только после разрешения диспетчера "TOWER".

РАДИОЛОКАЦИОННЫЕ ПРОЦЕДУРЫ В ПРЕДЕЛАХ ТМА ТБИЛИСИ

Радиолокационный контроль обеспечивается в целях:

- а) ускорения воздушного движения и предотвращения столкновений в воздухе путем:
 - обеспечения радиолокационного векторения и контроля;
 - применения радиолокационного эшелонирования ВС;
 - выдачи предупреждений и информации о местоположении неопознанных ВС, которые представляют опасность;
- б) оказание помощи ВС в аварийных ситуациях;
- в) обеспечения навигационной помощи ВС;
- г) осуществления захода на посадку с помощью РЛС.

ПРОЦЕДУРЫ РУЛЕНИЯ

Номер МС прибывающему ВС назначает "TOWER". ВС АОН должны использовать зону стоянок для АОН.

Помощь машины сопровождения предоставляется:

- через запрос "TOWER";
- при значениях видимости менее 400м;
- ➔ - в ночное время для ВС категории C, D и E.
- ➔ Перрон 3 используется как отдельные МС.

ВС должны установить связь с "TOWER" для получения диспетчерского разрешения до начала руления. Запрос должен выполняться не ранее чем за 10 минут до запуска двигателей. Командир ВС должен начать запуск двигателей и руление только после получения разрешения от соответствующего органа УВД. Руление по площади маневрирования аэродрома должно выполняться в соответствии с процедурами руления или по указанию органа УВД. Командир несет ответственность за соблюдение правил руления, установленных для данного типа ВС. Во время руления командир ВС ведет наблюдение за зоной впереди ВС и принимает меры, чтобы избежать столкновения с другими ВС, транспортными средствами и препятствиями. ВС не должно вырывать на ВПП или пересекать какую-либо ВПП, не получив разрешения от диспетчера "TOWER". Руление от места ожидания к исполнительному старту и взлет должны выполняться только после получения разрешения от диспетчера "TOWER". Командир ВС должен выполнить взлет в течение 1 минуты после получения разрешения от органа УВД. Если в течение этого времени взлет не производится, командир ВС должен запросить новое диспетчерское разрешение.

ATIS 132.800
TBILISI Twr 128.000
TBILISI Apron 131.700
TBILISI INFORM 124.150

ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

КТА: N41 40 09 E044 57 17

ТБИЛИСИ
Наэр. 1624'

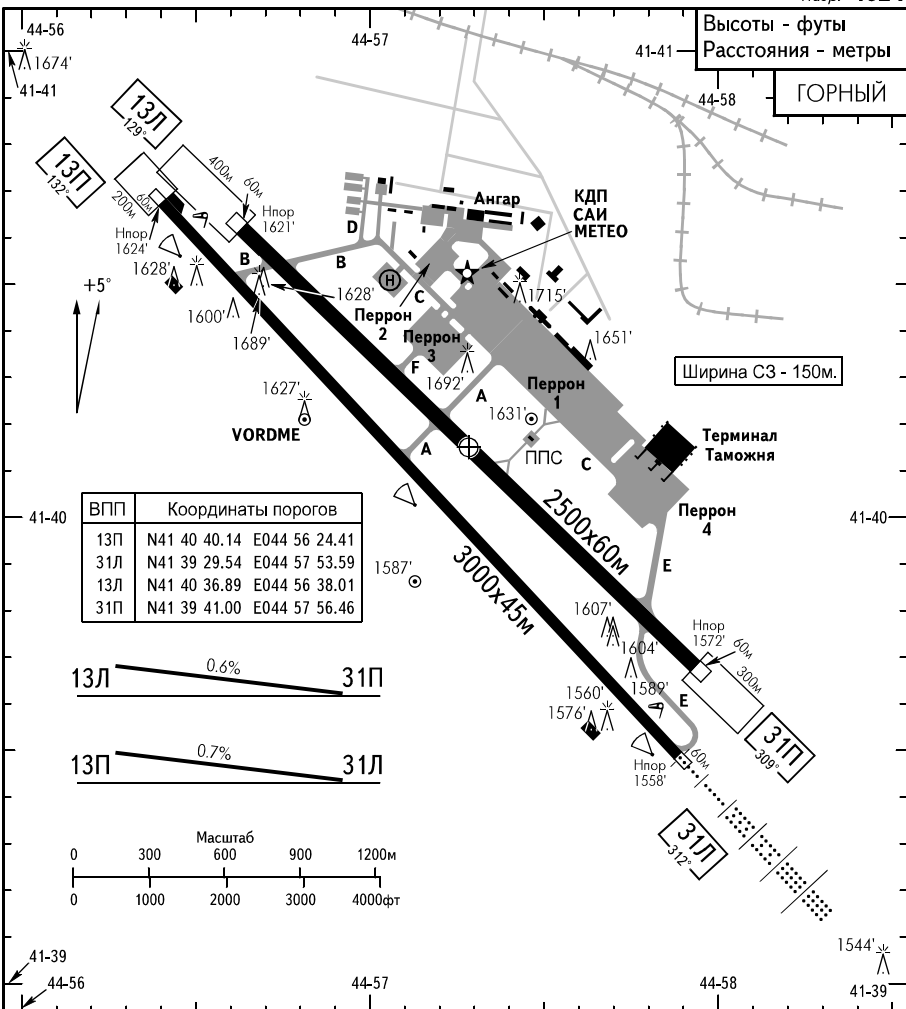


Table with 2 columns: ВПП (Runway) and Координаты порогов (Threshold coordinates). Rows include 13П, 31Л, 13Л, and 31П with their respective N/E coordinates.

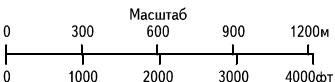
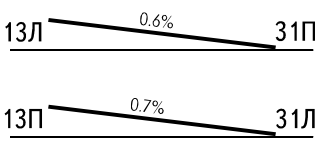


Table with 5 columns: ВПП (Runway), СВЕТООБОРУДОВАНИЕ (Lighting), and four columns of РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ (Available Distances): РДР, РДВ, РДПВ, РПД.

Ширина асфальтового покрытия спланированной части по краям ВПП 13П/31Л составляет 7.5 метра.

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА

Table with 8 columns: Кат. ВС (Category), ВПП 13П (Runway 13P) day/night, ВПП 13П (Runway 13P) without lights day/night, ВПП 31Л (Runway 31L) day/night, ВПП 31Л (Runway 31L) without lights day/night. Minimum takeoff heights are listed in meters.

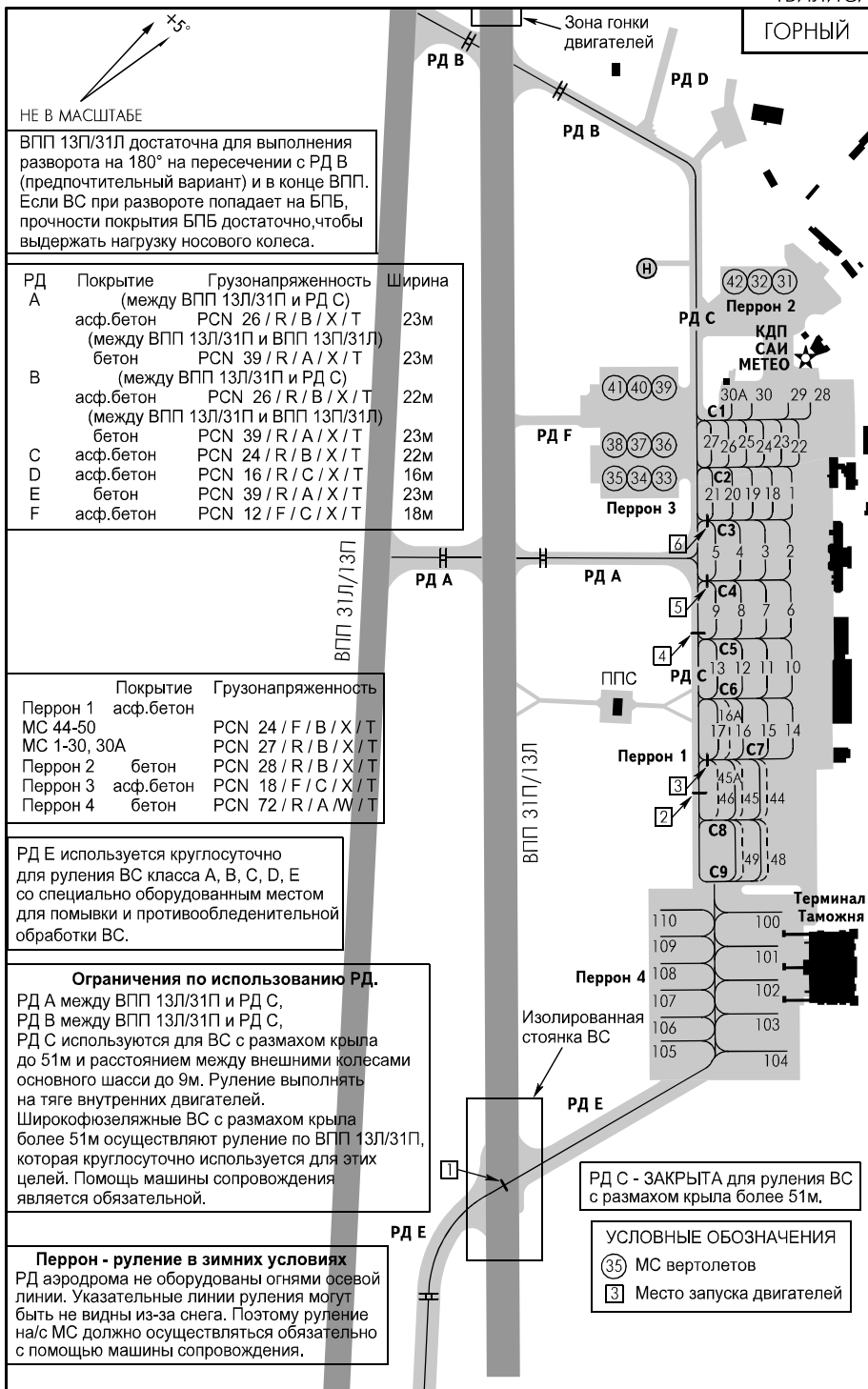
РУЛЕНИЕ СТОЯНКИ

20 сен 12

Д-2

ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

ТБИЛИСИ



НЕ В МАСШТАБЕ

ВПП 13П/31Л достаточна для выполнения разворота на 180° на пересечении с РД В (предпочтительный вариант) и в конце ВПП. Если ВС при развороте попадает на БПБ, прочности покрытия БПБ достаточно, чтобы выдержать нагрузку носового колеса.

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
A	(между ВПП 13Л/31П и РД С) асф.бетон	PCN 26 / R / В / X / T	23м
	(между ВПП 13Л/31П и ВПП 13П/31Л) бетон	PCN 39 / R / A / X / T	23м
B	(между ВПП 13Л/31П и РД С) асф.бетон	PCN 26 / R / В / X / T	22м
	(между ВПП 13Л/31П и ВПП 13П/31Л) бетон	PCN 39 / R / A / X / T	23м
C	асф.бетон	PCN 24 / R / В / X / T	22м
D	асф.бетон	PCN 16 / R / С / X / T	16м
E	бетон	PCN 39 / R / A / X / T	23м
F	асф.бетон	PCN 12 / F / С / X / T	18м

	Покрытие	Грузонапряженность
Перрон 1	асф.бетон	PCN 24 / F / В / X / T
МС 44-50		PCN 27 / R / В / X / T
МС 1-30, 30А		PCN 28 / R / В / X / T
Перрон 2	бетон	PCN 28 / R / В / X / T
Перрон 3	асф.бетон	PCN 18 / F / С / X / T
Перрон 4	бетон	PCN 72 / R / A / W / T

РД Е используется круглосуточно для руления ВС класса А, В, С, D, Е со специально оборудованным местом для помывки и противообледенительной обработки ВС.

Ограничения по использованию РД.

РД А между ВПП 13Л/31П и РД С,
РД В между ВПП 13Л/31П и РД С,
РД С используются для ВС с размахом крыла до 51м и расстоянием между внешними колесами основного шасси до 9м. Руление выполнять на тяге внутренних двигателей. Широкофюзеляжные ВС с размахом крыла более 51м осуществляют руление по ВПП 13Л/31П, которая круглосуточно используется для этих целей. Помощь машины сопровождения является обязательной.

Перрон - руление в зимних условиях

РД аэродрома не оборудованы огнями осевой линии. Указательные линии руления могут быть не видны из-за снега. Поэтому руление на/с МС должно осуществляться обязательно с помощью машины сопровождения.

РД С - ЗАКРЫТА для руления ВС с размахом крыла более 51м.

УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
 (35) МС вертолетов
 [3] Место запуска двигателей

ОГРАНИЧЕНИЯ ПО ИСПОЛЬЗОВАНИЮ STAND

Руление по TWY C разрешается выполнять ВС с размахом крыла до 52м и с размером колеи основного шасси до 14м и только с использованием тяги внутренних двигателей.
 Руление с / на STANDS 14, 16, 17, 44 и 46 для ВС с высотой двигателей не менее 2м от земли.
 Заруливание и выруливание только буксировкой, кроме ВС с макс. взлетным весом менее, чем 30000кг.
 Руление с STANDS 1, 2, 6, 10 осуществляется только буксировкой, кроме ВС ниже CAT 3В.
 STANDS 15, 16А, и 45А используются для ВС CAT 4D и 4Е.
 STAND 100 предназначена для больших типов ВС.
 Скорость движения ВС по перрону и TWY не должна превышать 50км/час.

STANDS	COORDINATES	STANDS	COORDINATES
1	N41 40 28.38 E044 57 23.90	25	N41 40 27.74 E044 57 19.11
2	N41 40 24.83 E044 57 28.63	26	N41 40 27.04 E044 57 18.24
3	N41 40 23.77 E044 57 27.26	27	N41 40 26.33 E044 57 17.37
4	N41 40 22.70 E044 57 25.90	28	N41 40 32.40 E044 57 20.76
5	N41 40 21.63 E044 57 24.51	29	N41 40 31.48 E044 57 19.59
6	N41 40 23.47 E044 57 30.46	30	N41 40 29.41 E044 57.17.00
7	N41 40 22.43 E044 57 29.07	30A	N41 40 28.54 E044 57 15.91
8	N41 40 21.28 E044 57 27.57	44	N41 40 15.44 E044 57 38.89
9	N41 40 20.29 E044 57 26.27	45	N41 40 14.36 E044 57 37.57
10	N41 40 20.18 E044 57 34.87	45A	N41 40 13.85 E044 57 36.89
11	N41 40 19.15 E044 57 33.56	46	N41 40 13.29 E044 57 36.25
12	N41 40 18.08 E044 57 32.21	48	N41 40 13.47 E044 57 42.74
13	N41 40 17.01 E044 57 30.88	49	N41 40 12.57 E044 57 41.61
14	N41 40 18.84 E044 57 36.83	50	N41 40 11.67 E044 57 40.50
15	N41 40 17.78 E044 57 35.55	100	N41 40 09.74 E044 57 46.30
16	N41 40 16.71 E044 57 34.22	101	N41 40 08.49 E044 57 48.29
16A	N41 40 15.88 E044 57 33.26	102	N41 40 07.17 E044 57 50.15
17	N41 40 15.64 E044 57 32.92	103	N41 40 05.84 E044 57 52.01
18	N41 40 27.50 E044 57 22.87	104	N41 40 04.68 E044 57 54.49
19	N41 40 26.57 E044 57 21.74	105	N41 40 00.13 E044 57 47.66
20	N41 40 25.51 E044 57 20.43	106	N41 40 01.15 E044 57 46.41
21	N41 40 24.58 E044 57 19.94	107	N41 40 02.20 E044 57 44.92
22	N41 40 29.91 E044 57 21.75	108	N41 40 03.26 E044 57 43.43
23	N41 40 29.21 E044 57 20.88	109	N41 40 04.32 E044 57 41.93
24	N41 40 28.48 E044 57 19.99	110	N41 40 05.38 E044 57 40.44

Изолированная стоянка ВС N41 39 47.65 E044 57 47.13
 Зона гонки двигателей N41 40 35.20 E044 56 40.40

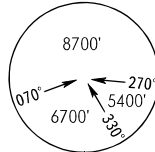
TBILISI Twr 128.000

ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

ТБИЛИСИ

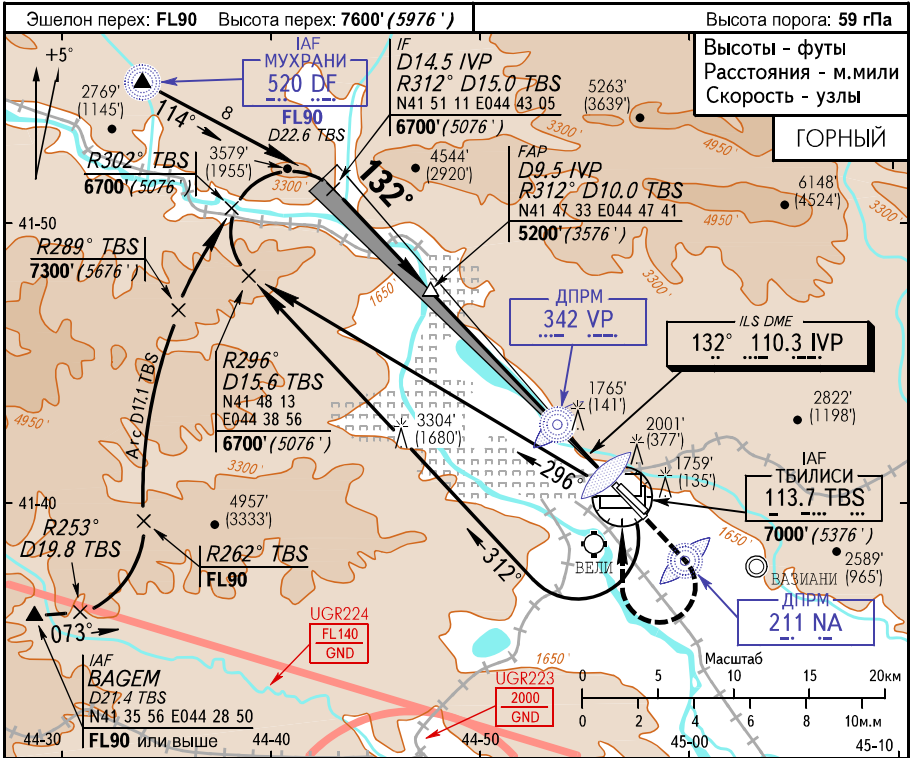
ILS DME ВПП 13П

КРМ 110.3 IVP

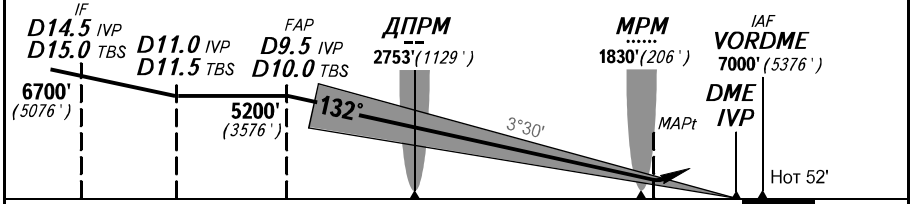


МБВ ДПРМ НА

Наэр. 1624' Нпр. 1624'



DME IVP м.мили	9	8	7	6	5	4	3	2	1
ВЫСОТА	5020' (3390')	4650' (3020')	4270' (2640')	3900' (2270')	3530' (1900')	3160' (1530')	2790' (1160')	2420' (790')	2050' (420')



уход на второй круг: Набор 3500' (1876') на R132° TBS, ПРАВЫЙ разворот на VORDME TBS с набором 7000' (5376'), далее по указанию ОВД.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 13П						ОСА(Н) Заход с прямой ILS А, В: 1820' (190') ILS С, D: 1840' (210') КРМ А, В, С, D: 2914' (1290')
	ILS			КРМ			
	A	60x1200м		395x3000м			
	B						
	C	75x1500м		395x5000м			
D							

Путевая скорость, kt	70	80	90	100	120	140	160	180
FAP - MAPr 9.1 NM, min:sec	7.47	6.49	6.03	5.27	4.33	3.54	3.24	3.02
Вертикальная скорость снижения, ft/min	440	500	560	620	750	870	1000	1120

1. Впр. макс. 220 узлов.
2. При заходе с прямой над ОПРС DF Впр. макс. 210 узлов.

TBILISI Twr 128.000

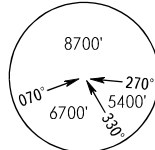
ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

ТБИЛИСИ

ILS DME ВПП 31Л

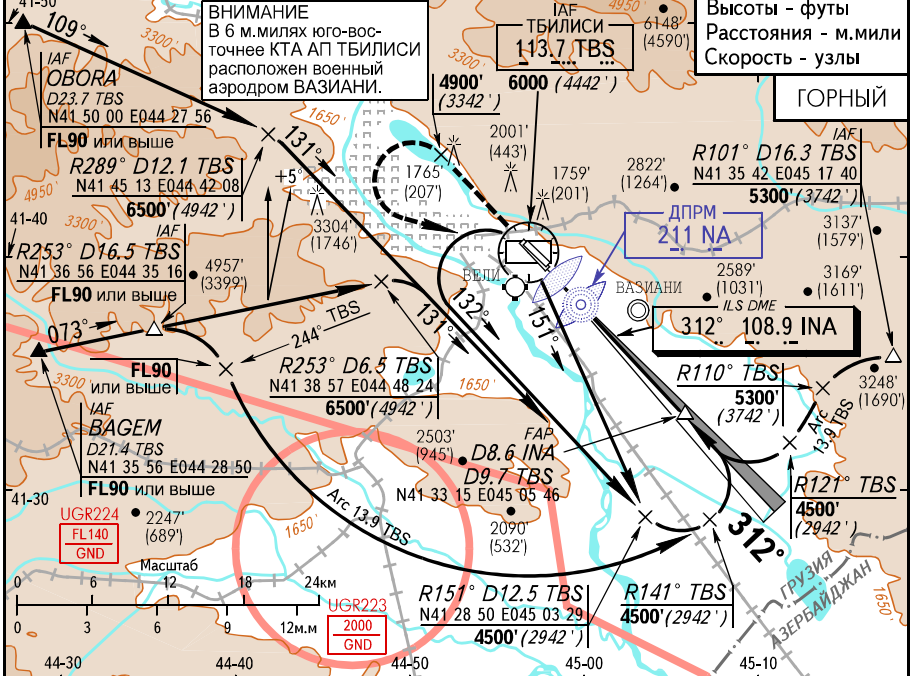
KPM 108.9 INA

Назр. 1624' Нпор. 1558'



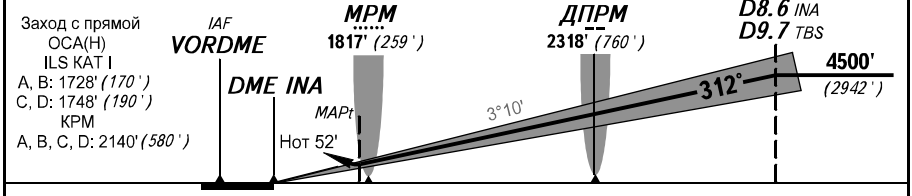
МБВ ДПРМ NA

Эшелон перех: FL90 Высота перех: 7600' (6042') Высота порога: 57 гПа



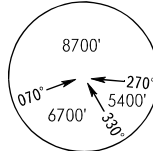
DME INA м.мили	1	2	3	4	5	6	7	8	9
ВЫСОТА	1946' (388')	2281' (723')	2617' (1059')	2953' (1395')	3288' (1730')	3624' (2066')	3960' (2402')	4295' (2737')	4631' (3073')

Контроль высоты по РВ - ЗАТРУДНЕН. На предпосадочной прямой возможна сильная турбулентность с нисходящими потоками и сдвиг ветра.

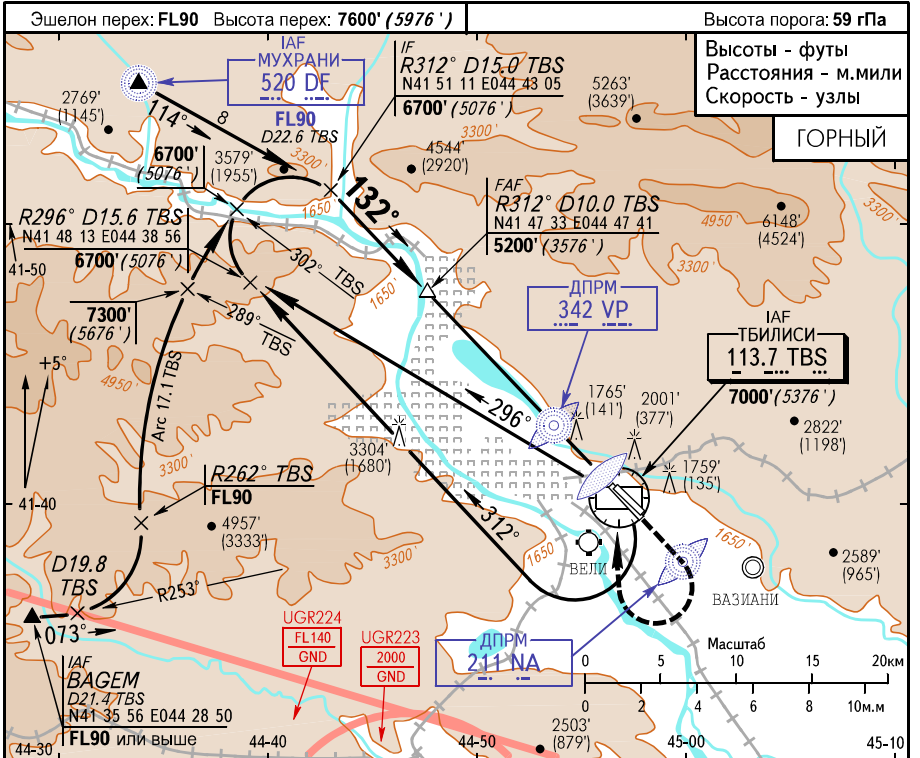


УХОД на второй круг: Набор 4900' (3342') на R312° TBS, ЛЕВЫЙ разворот на VORDME TBS с набором 6000' (4442'), далее по указанию ОВД. Градиент набора 3.3% и более.

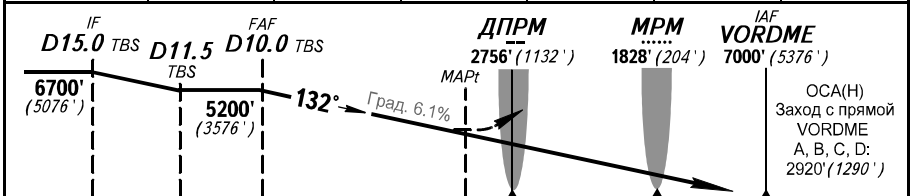
ПОСАДКА ВПП 31Л									
Кат. ВС	ILS KAT I					KPM			
A	60x800м (RVR 550м)					180x2500м			
B	без огней приближения 60x1200м								
C	(RVR 1000м)								
D									
Путевая скорость, kt	70	80	90	100	120	140	160	180	
FAP - MAPt 8.2 NM, min:sec	7.02	6.09	5.28	4.55	4.06	3.31	3.04	2.44	
Вертикальная скорость снижения, ft/min	392	448	504	560	672	784	896	1008	



МБВ ДПРМ НА



DME TBS м.мили	9	8	7	6	5	4
ВЫСОТА	4830' (3200')	4460' (2830')	4090' (2460')	3720' (2090')	3350' (1720')	2970' (1340')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 3500' (1876') на R132° TBS, ПРАВЫЙ разворот на VORDME TBS с набором 7000' (5376'), далее по указанию ОВД.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 13П							1. Впр. макс. 220 узлов. 2. При заходе с прямой над ОПРС DF Впр. макс. 210 узлов.
	VORDME							
A	400x3000м							ОСА(Н) Заход с прямой VORDME А, В, С, D: 2920' (1290')
B	400x3000м							
C	400x5000м							
D	400x5000м							
Путевая скорость, kt	70	80	90	100	120	140	160	180
FAF - MAPt 6.2 NM, min:sec	5.17	4.38	4.07	3.42	3.05	2.39	2.19	2.04
Вертикальная скорость снижения, ft/min	440	500	560	620	750	870	1000	1120

TBILISI TWR 128.000

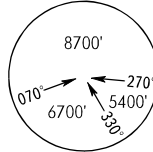
ТБИЛИСИ, ГРУЗИЯ

ТБИЛИСИ

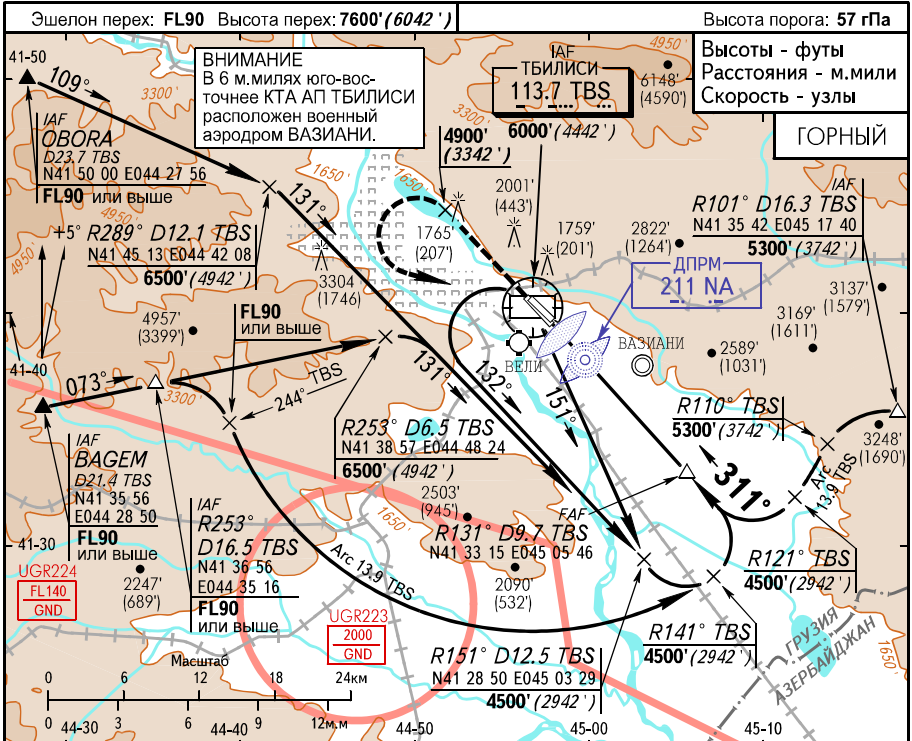
VORDME ВПП 31Л

VORDME 113.7 TBS

Назр. 1624' Нпор. 1558'

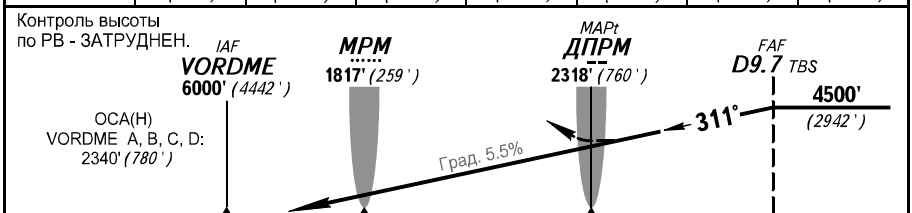


МБВ ДПРМ NA



Высоты - футов
Расстояния - м.мили
Скорость - узлы

DME TBS м.мили	3	4	5	6	7	8	9
ВЫСОТА	2260' (700')	2593' (1030')	2930' (1370')	3260' (1700')	3600' (2040')	3940' (2380')	4270' (2710')



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 4900' (3342') на R312° TBS, ЛЕВЫЙ разворот на VORDME TBS с набором 6000' (4442'), далее по указанию ОВД. Градиент набора 3.3% и более.

Кат.	ПОСАДКА ВПП 31Л		На предпосадочной прямой возможна сильная турбулентность с нисходящими потоками и сдвиг ветра.
ВС	VORDME		
A	240x3000м		
B			
C	240x3500м		

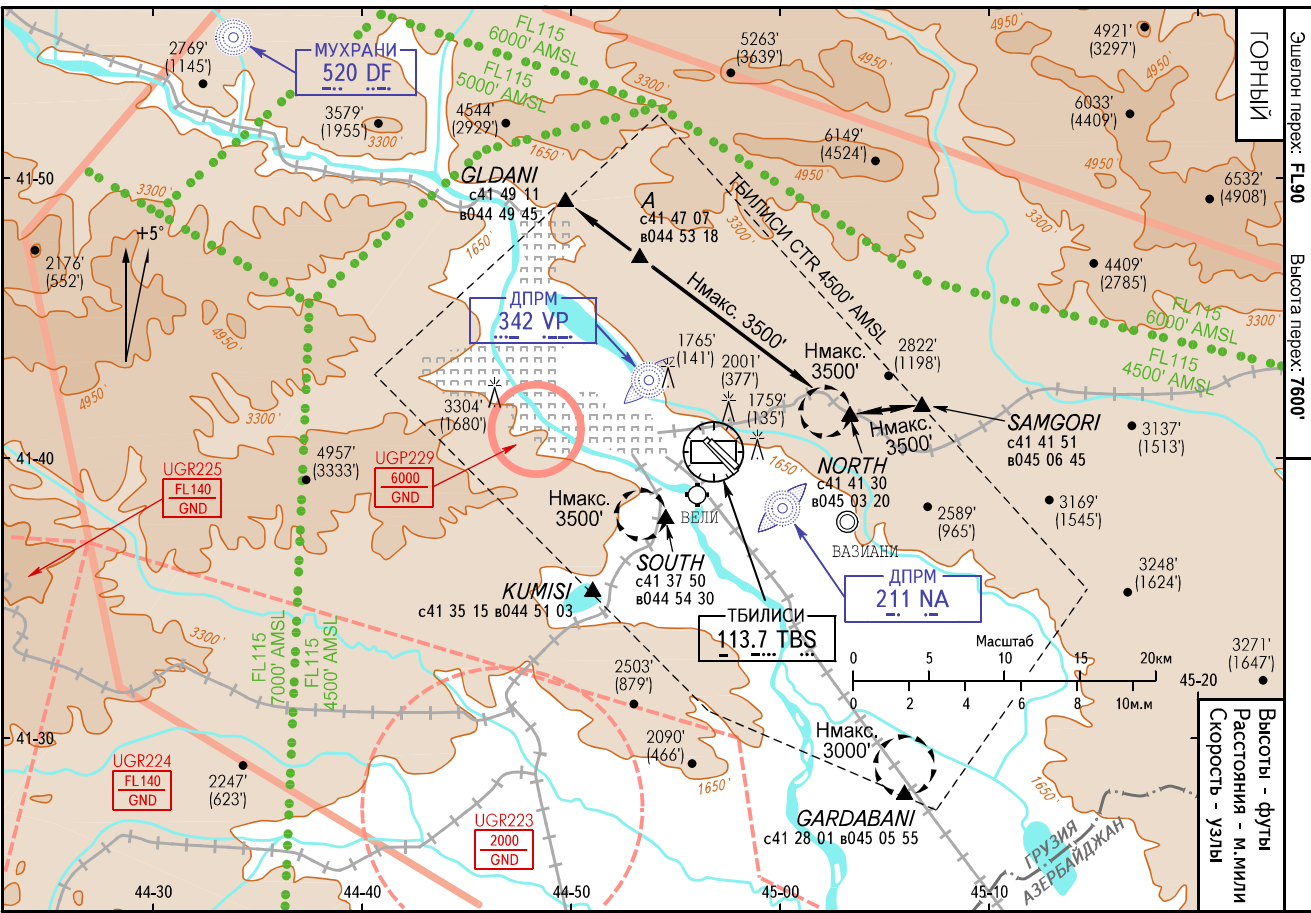
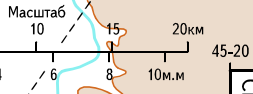
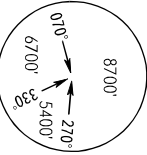
Путевая скорость, kt	70	80	90	100	120	140	160	180
FAF - MAPt 6.5 NM, min:sec	5.32	4.50	4.18	3.52	3.13	2.46	2.25	2.09
Вертикальная скорость снижения, ft/min	400	450	510	560	680	790	900	1010

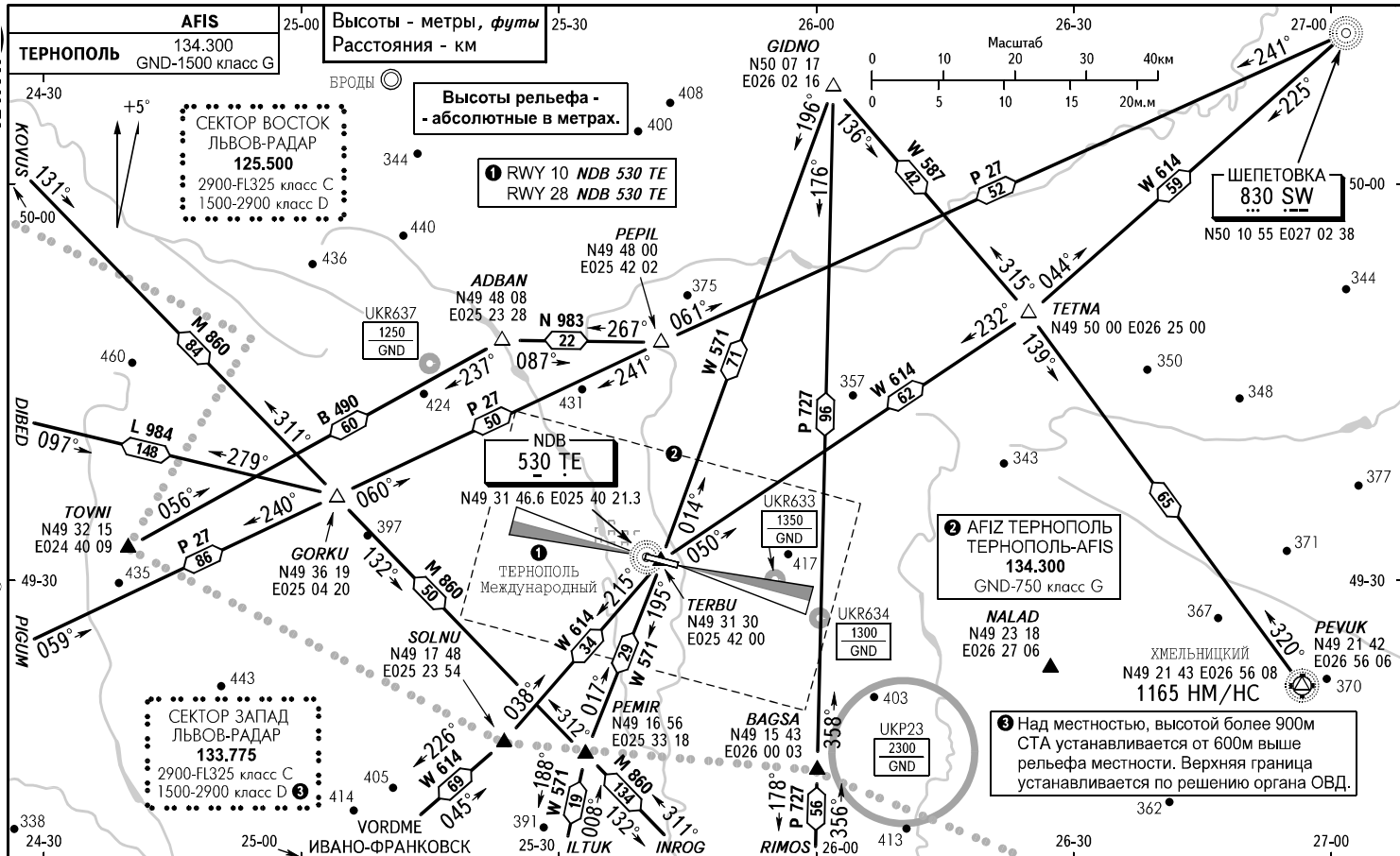
Эшелон перек: FL90

Высота перек: 7600'

ГОРНЫЙ

Высоты - футы
Расстояние - м.мили
Скорость - узлы





AFIS
 134.300
 GND-1500 класс G

25-00
Высоты - метры, футы
 25-30
Расстояния - км
 26-00

СЕКТОР ВОСТОК
Львов-РАДАР
125.500
 2900-FL325 класс C
 1500-2900 класс D

Высоты рельефа - абсолютные в метрах.

① RWY 10 NDB 530 TE
RWY 28 NDB 530 TE

② AFIS ТЕРНОПОЛЬ-АFIS 134.300
 GND-750 класс G

③ Над местностью, высотой более 900м
СТА устанавливается от 600м выше
рельефа местности. Верхняя граница
устанавливается по решению органа ОВД.

ЦАИГА Изм. Новая схема
 © ЦАИГ 1998-2013. ВСЕ ПРАВА ЗАЩИЩЕНЫ.

STAR

UKLT

19 сен 13

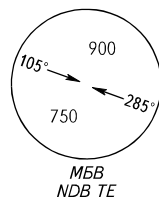
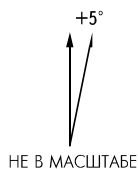
Б-1

RWY: 10/28

ТЕРНОПОЛЬ, УКРАИНА
МЕЖДУНАРОДНЫЙТЕРНОПОЛЬ AFIS **134.300**
GND-750 класс GЭшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

RWY 10

С точки (BAGSA, GIDNO, GORKU, PEMIR, PEVUK, TETNA) следовать на IAF NDB TE, далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF NDB TE **1500** или выше.

RWY 28

С точки (BAGSA, GIDNO, GORKU, PEMIR, PEVUK, TETNA) следовать на IAF NDB TE, далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF NDB TE **1500** или выше.

SID

УКЛТ

19 сен 13

B-1

RWY: 10/28

ТЕРНОПОЛЬ, УКРАИНА

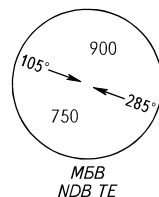
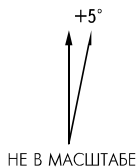
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ТЕРНОПОЛЬ AFIS **134.300**
GND-750 класс G

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

Высоты - метры

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



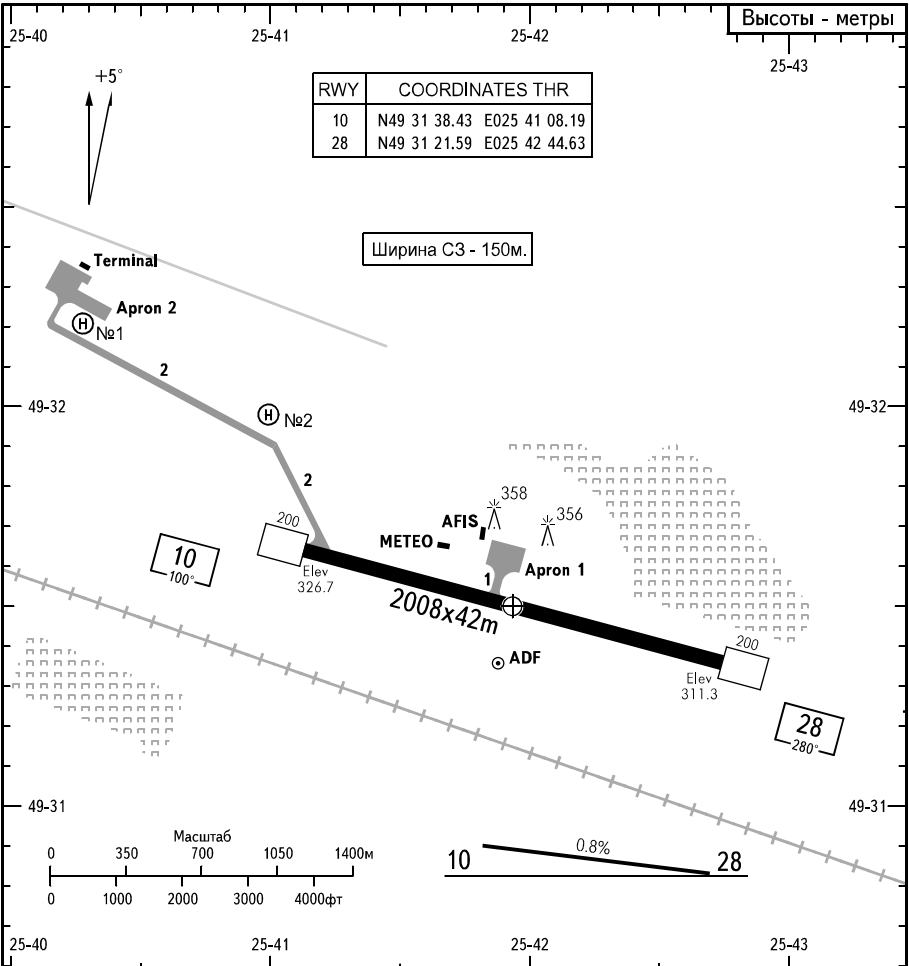
ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

RWY 10

Набор с МПУ 100° до **550**, ЛЕВЫЙ разворот на NDB TE с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5.0% до высоты **1500**. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

RWY 28

Набор с МПУ 280° до **550**, ЛЕВЫЙ разворот на NDB TE с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Градиент набора 3.5% до высоты **550**, затем минимальный градиент набора 5.0% до высоты **1500**. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

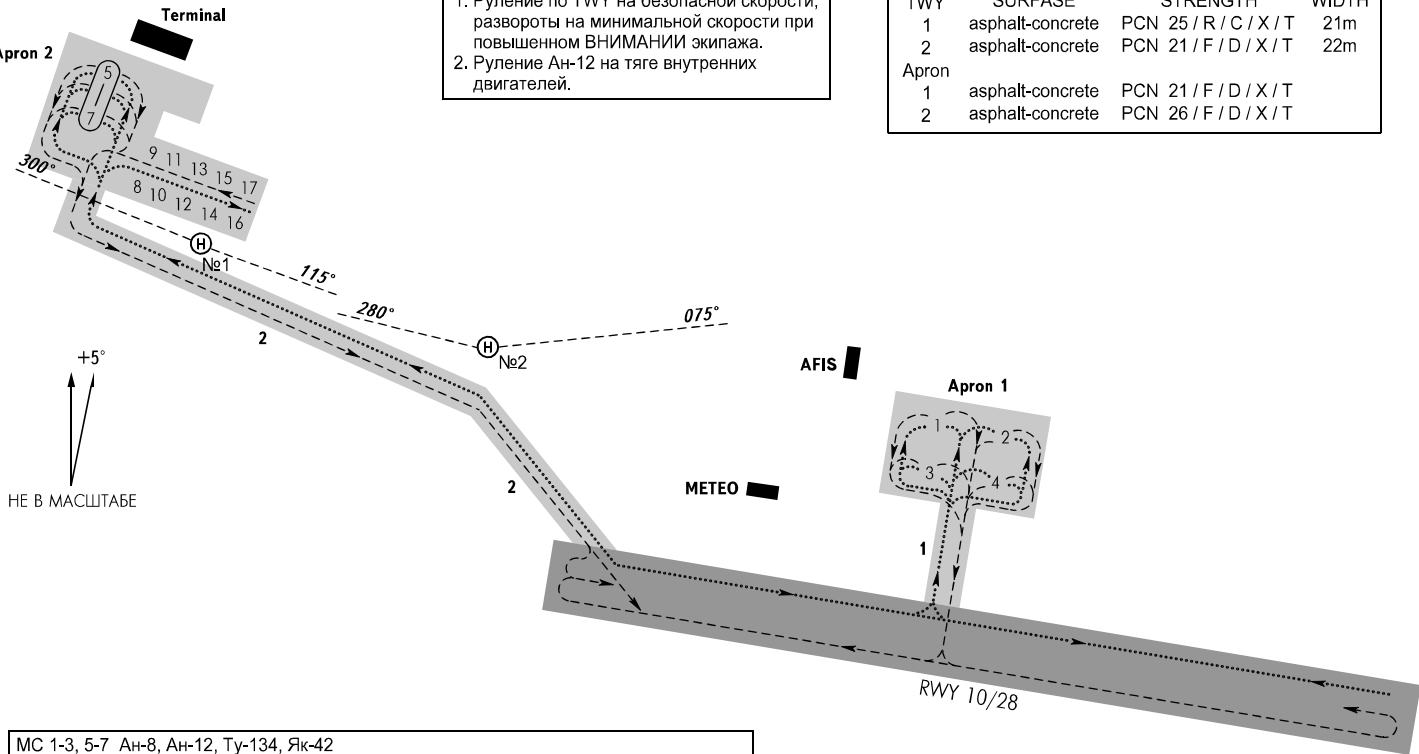


RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
10	NIL	2008m	2208m	2008m	2008m
28					

TAKE-OFF MINIMA	
RWY 10/28	
ACFT CAT	RCLM
A, B	day
C	400m
D	500m

TWY	SURFASE	STRENGTH	WIDTH
1	asphalt-concrete	PCN 25 / R / C / X / T	21m
2	asphalt-concrete	PCN 21 / F / D / X / T	22m
Apron			
1	asphalt-concrete	PCN 21 / F / D / X / T	
2	asphalt-concrete	PCN 26 / F / D / X / T	

1. Руление по TWY на безопасной скорости, развороты на минимальной скорости при повышенном ВНИМАНИИ экипажа.
2. Руление Ан-12 на тяге внутренних двигателей.



МС 1-3, 5-7 Ан-8, Ан-12, Ту-134, Як-42
 МС 1-7 Ан-2, Ан-24, Ан-26, Ан-28, Ан-30, Ан-32, Ан-72, Ан-74, Як-40, Л-410 и вертолетов
 МС 8-17 Ан-2, Ан-28, Л-410, Ми-2, Ка-26

+5°
 НЕ В МАСШТАБЕ

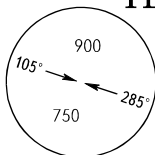
ТЕРНОПОЛЬ AFIS **134.300**
GND-1500 класс G

ТЕРНОПОЛЬ, УКРАИНА

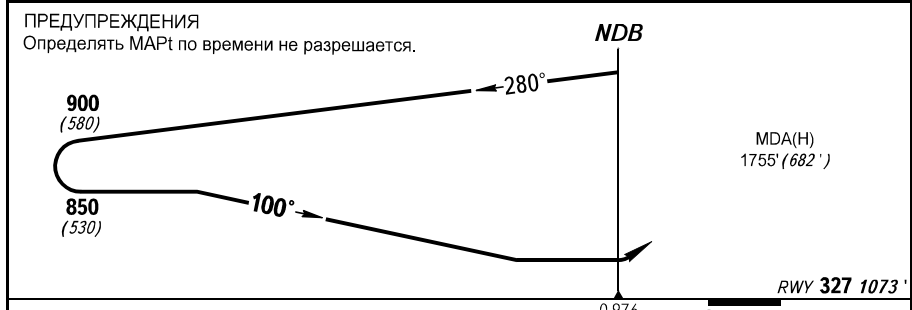
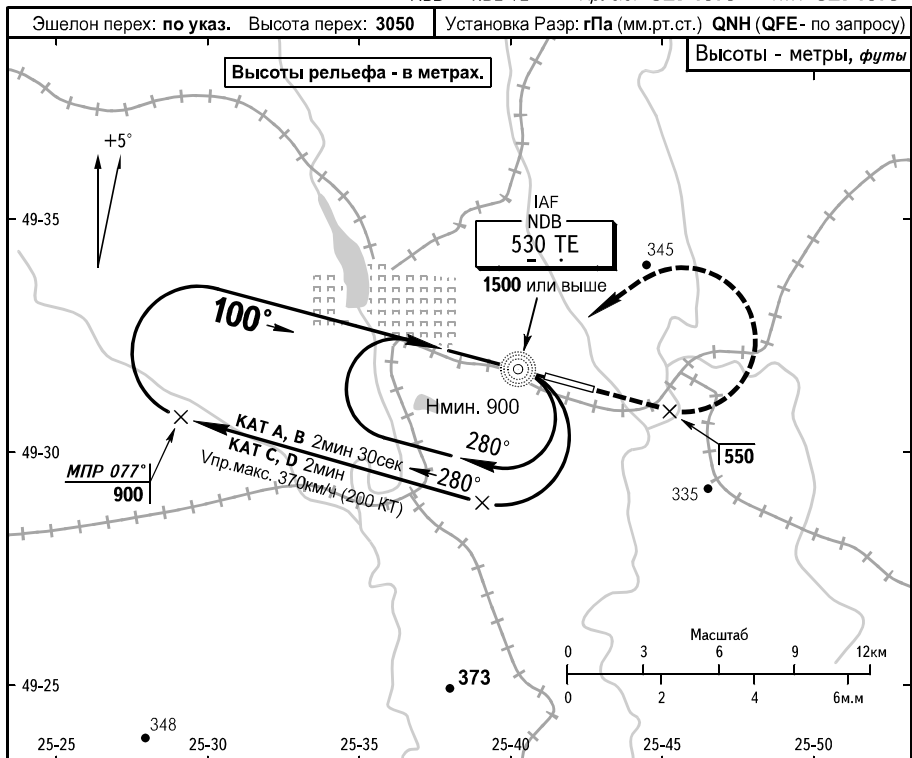
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

NDB RWY 10

NDB **530 TE**



МБВ NDB TE Apt elev **327 1073'** RWY **327 1073'**



уход на второй круг: Набор 550 (230) на МПУ 100°, ЛЕВЫЙ разворот с набором 900 (590) на NDB TE, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10		CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	NDB	MDH	CEIL	VIS
A, B		ALS out VIS 3000m	210m	260m	3000m
C	210m		240m	340m	4000m
D		VIS 4000m	400m	500m	5000m

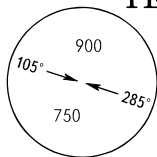
МАРt at NDB

ТЕРНОПОЛЬ AFIS **134.300**
GND-1500 класс G

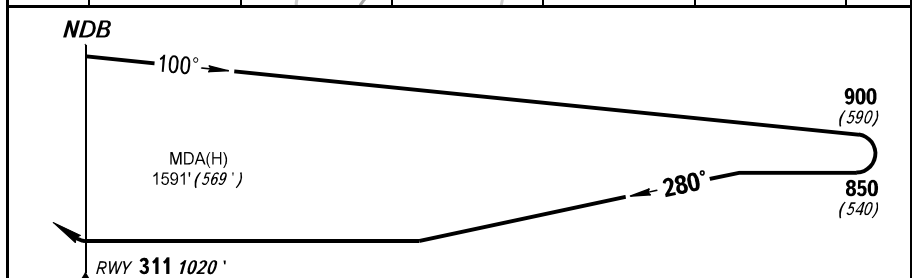
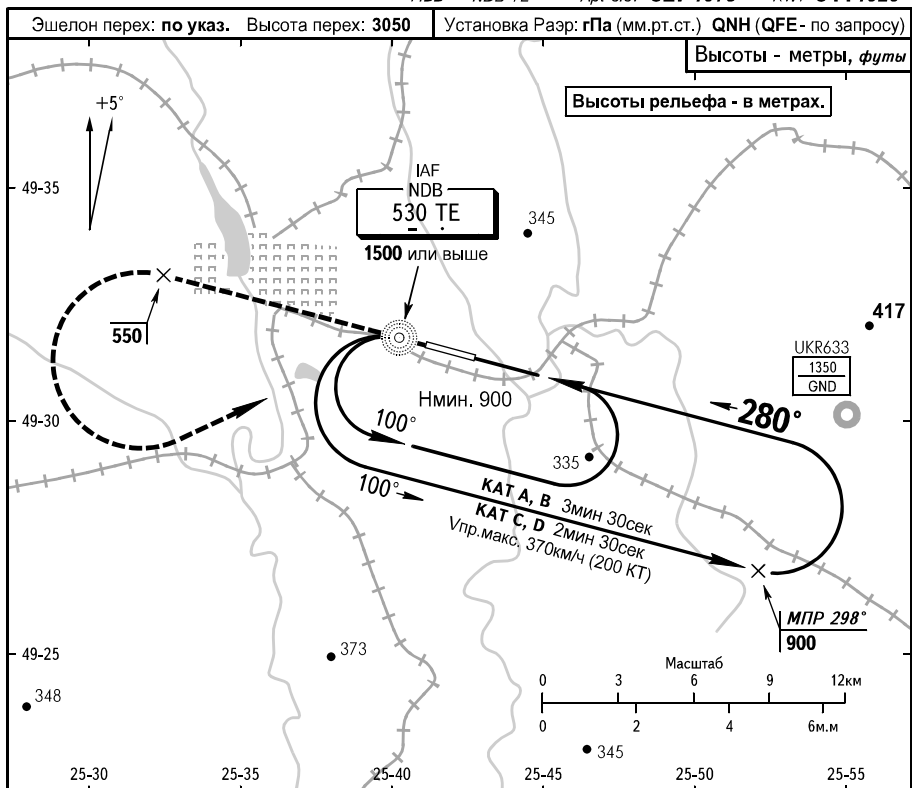
ТЕРНОПОЛЬ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
NDB RWY 28

NDB **530 TE**



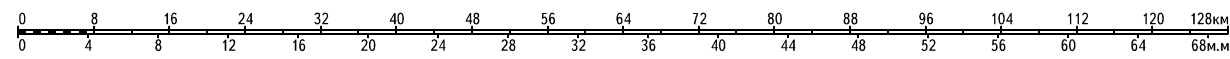
МБВ NDB TE Apt elev **327 1073'** RWY **311 1020'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 550 (240) на МПУ 280, ЛЕВЫЙ разворот с набором 900 (590) на NDB TE, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 28		CIRCLE-TO-LAND		
	MDH	NDB	MDH	CEIL	VIS
A, B	175m	ALS out VIS 2500m	210m	260m	1800m
C		VIS 3000m	240m	340m	3000m
D			400m	500m	5000m

УЖГОРОД, УКРАИНА



Rad	Twr	App
УЖГОРОД	121.900 600-3050 класс D	134.500 GND-1500 класс D

Высоты - метры, фты
Расстояния - км

УЖГОРОД Rad 121.900
УЖГОРОД Twr 134.500 обеспечивает
ОВД на русском и английском языках.

Высоты рельефа и препятствий -
абсолютные в метрах.

Взлет с RWY 10 ВС всех
типов - ЗАПРЕЩЕН.

УЖГОРОД Rad,
Twr, App работают
в светлое время суток.

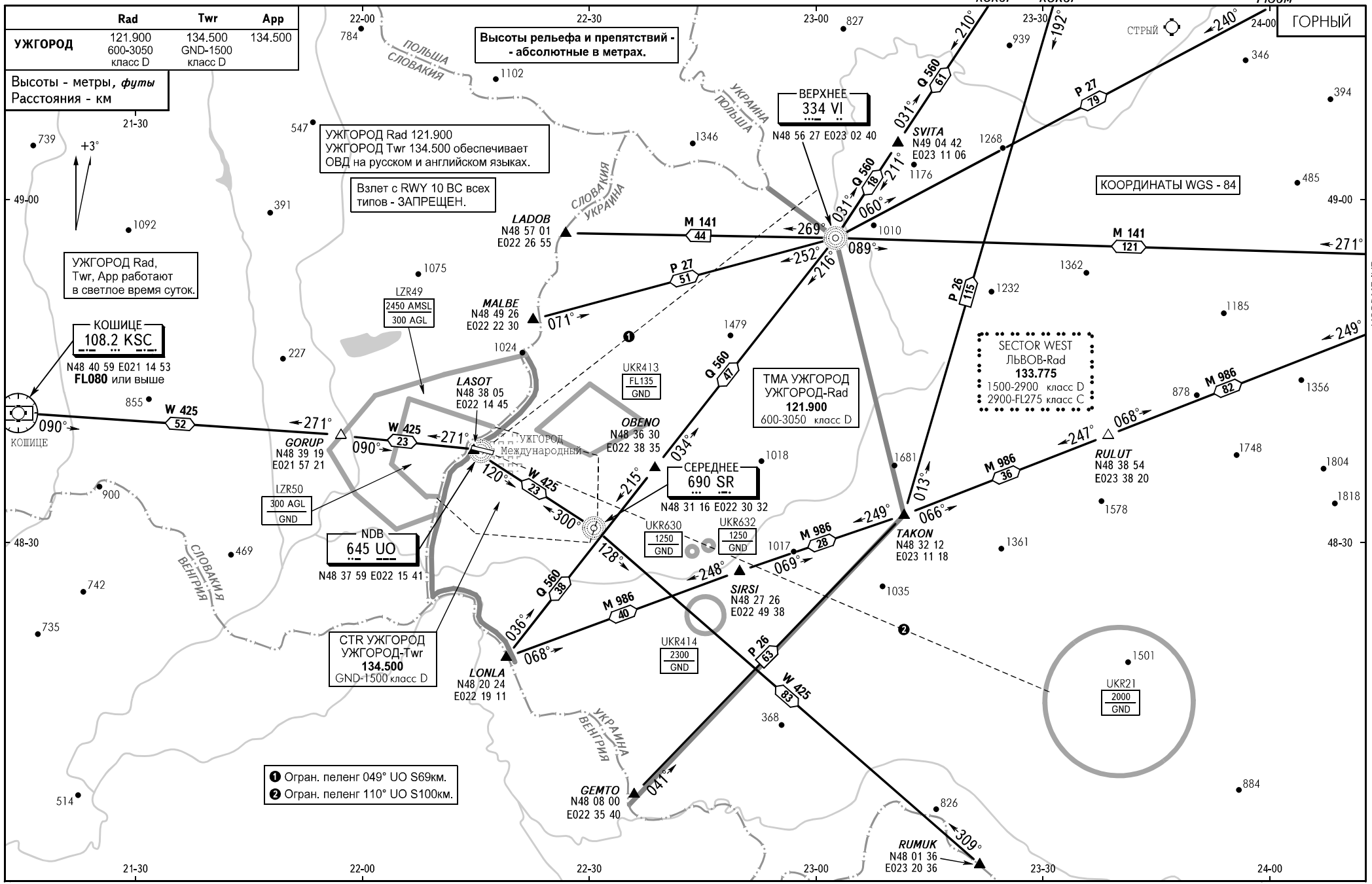
КОШИЦЕ
108.2 KSC

КОШИЦЕ
090°
W 425
52

NDB
645 UO
N48 37 59 E022 15 41

СТР УЖГОРОД
УЖГОРОД-Twr
134.500
GND-1500 класс D

- 1 Огран. пеленг 049° UO S69км.
- 2 Огран. пеленг 110° UO S100км.

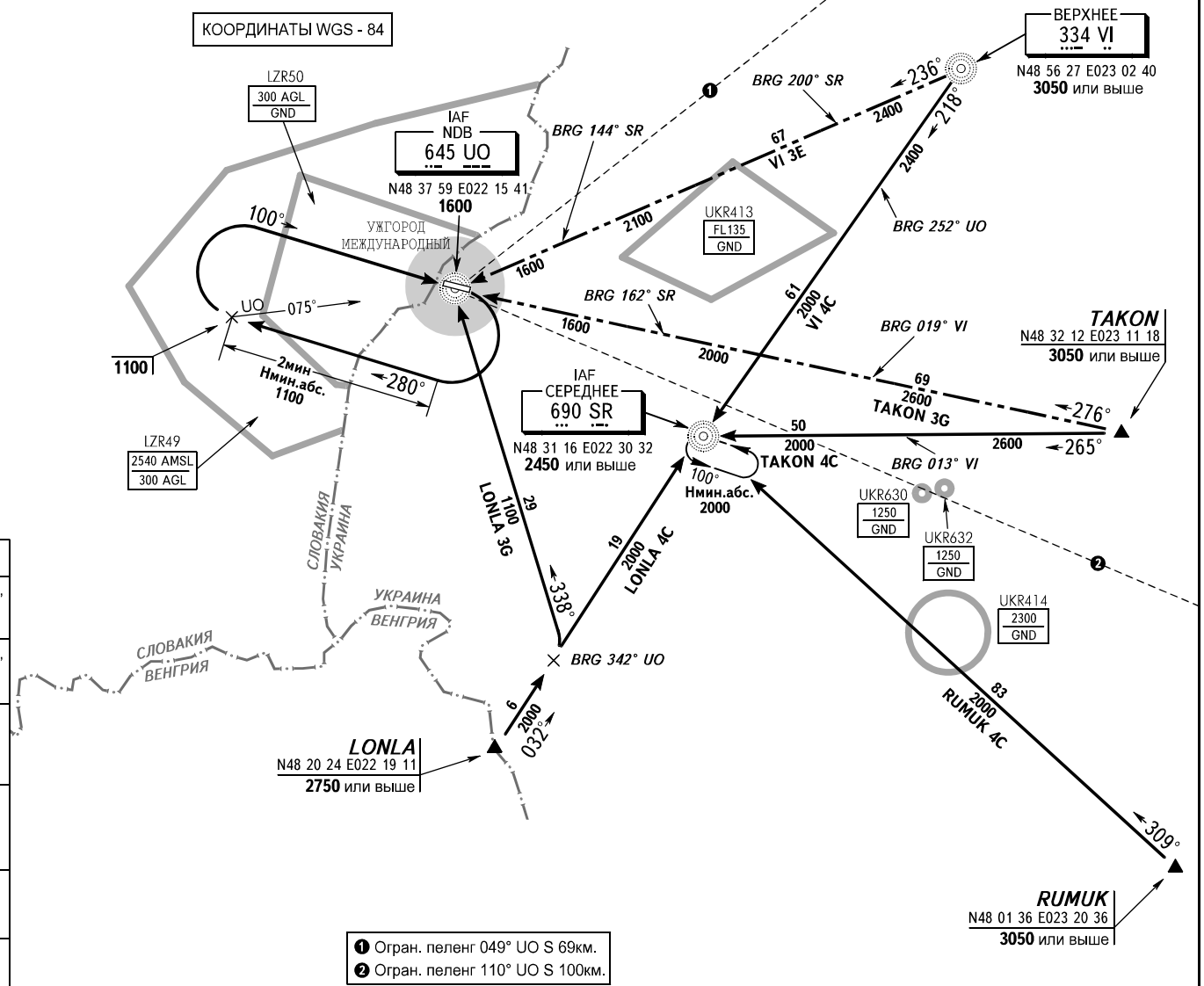
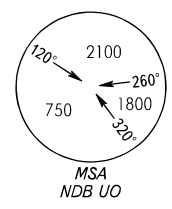
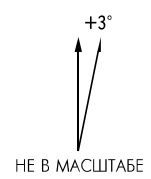


УЖГОРОД Rad	121.900 600-3050 класс D
УЖГОРОД Twr	134.500 GND-1500 класс D

Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
Trans alt: 3050	Расстояния - км

LONLA 4C, LONLA 3G, RUMUK 4C,
TAKON 4C, TAKON 3G, VI 4C, VI 3E

КОординАТЫ WGS - 84



- ❶ Огран. пеленг 049° UO S 69км.
- ❷ Огран. пеленг 110° UO S 100км.

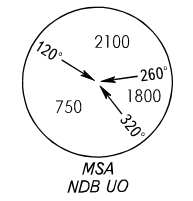
ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
LONLA 4C	От LONLA МПУ 032° до IAF NDB SR, далее по схеме захода.	LONLA 2750 или выше, IAF NDB SR 2450 или выше.
LONLA 3G	От LONLA МПУ 032° до МПР 342° UO, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 338° до IAF NDB UO, далее по схеме захода.	LONLA 2750 или выше, IAF NDB UO 1600.
RUMUK 4C	От RUMUK МПУ 309° до IAF NDB SR, далее по схеме захода.	RUMUK 3050 или выше, IAF NDB SR 2450 или выше.
TAKON 4C	От TAKON МПУ 265° до IAF NDB SR, далее по схеме захода.	TAKON 3050 или выше, IAF NDB SR 2450 или выше.
TAKON 3G	От TAKON МПУ 276° до IAF NDB UO, далее по схеме захода. (По указанию ОБД).	TAKON 3050 или выше, IAF NDB UO 1600.
VI 4C	От NDB VI МПУ 217° до NDB SR, далее по схеме захода.	NDB VI 3050 или выше, IAF NDB SR 2450 или выше.
VI 3E	От NDB VI МПУ 236° до IAF NDB UO, далее по схеме захода. (По указанию ОБД).	NDB VI 3050 или выше, IAF NDB UO 1600.

УЖГОРОД Twr	134.500 GND-1500 класс D
УЖГОРОД Rad	121.900 600-3050 класс D

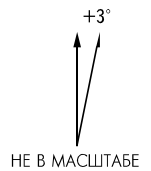
Trans level: By ATC	Высоты - метры, <i>футы</i>
Trans alt: 3050	Расстояния - км

LONLA 4B, LONLA 4E, RUMUK 4B,
RUMUK 4E, TAKON 4B, TAKON 3H, VI 4B, VI 3H, VI 3G

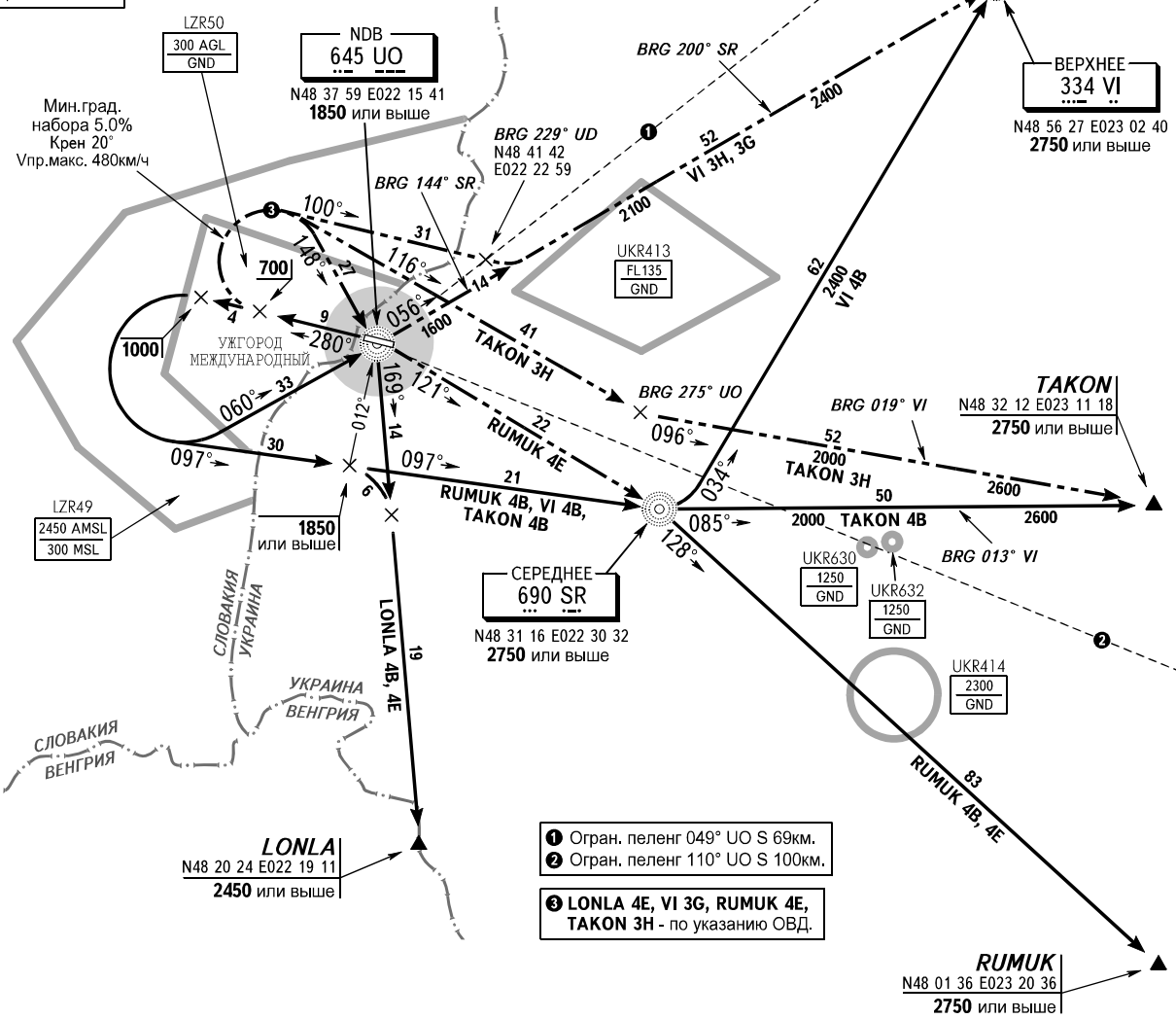
КОординАТЫ WGS - 84



- Для определения осредненной траектории полета по схеме выхода используются статистические данные технических характеристик ВС.
- При выполнении выходов VI 3G, LONLA 4E, RUMUK 4E, TAKON 3H минимальный градиент набора высоты 5.0% до высоты **1850**. Если невозможно следовать процедурам выхода, необходимо сообщить об этом диспетчеру ОВД.



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
LONLA 4B	Набор 1000 на МПУ 280°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 097° до МПР 012° УО, ПРАВЫЙ разворот МПУ 169° до LONLA.	МПР 012° УО 1850 или выше, LONLA 2450 или выше.
LONLA 4E	Набор 700 на МПУ 280°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 148° до NDB УО, ПРАВЫЙ разворот МПУ 169° до LONLA. (По указанию ОВД. Град.набора не менее 5.0% до 1850).	NDB УО 1850 или выше, LONLA 2450 или выше.
RUMUK 4B	Набор 1000 на МПУ 280°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 097° до NDB SR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 128° на RUMUK.	МПР 012° УО 1850 или выше, NDB SR, RUMUK 2750 или выше.
RUMUK 4E	Набор 700 на МПУ 280°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 148° до NDB УО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 121° до NDB SR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 128° на RUMUK. (По указанию ОВД. Град.набора не менее 5.0% до 1850).	NDB УО 1850 или выше, NDB SR, RUMUK 2750 или выше.
TAKON 4B	Набор 1000 на МПУ 280°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 097° до NDB SR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 085° на TAKON.	МПР 012° УО 1850 или выше, NDB SR, TAKON 2750 или выше.
TAKON 3H	Набор 700 на МПУ 280°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 116° до МПР 275° УО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 096° на TAKON. (По указанию ОВД. Град.набора не менее 5.0% до 1850).	NDB УО 1850 или выше, TAKON 2750 или выше.
VI 4B	Набор 1000 на МПУ 280°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 097° до NDB SR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 034° до NDB VI.	МПР 012° УО 1850 или выше, NDB SR, NDB VI 2750 или выше.
VI 3H	Набор 1000 на МПУ 280°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 060° до NDB УО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 056° до NDB VI. (По указанию ОВД).	NDB УО 1850 или выше, NDB VI 2750 или выше.
VI 3G	Набор 700 на МПУ 280°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 101° до МПР 229° УО, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 056° до NDB VI. (По указанию ОВД. Град.набора не менее 5.0% до 1850).	NDB VI 2750 или выше.

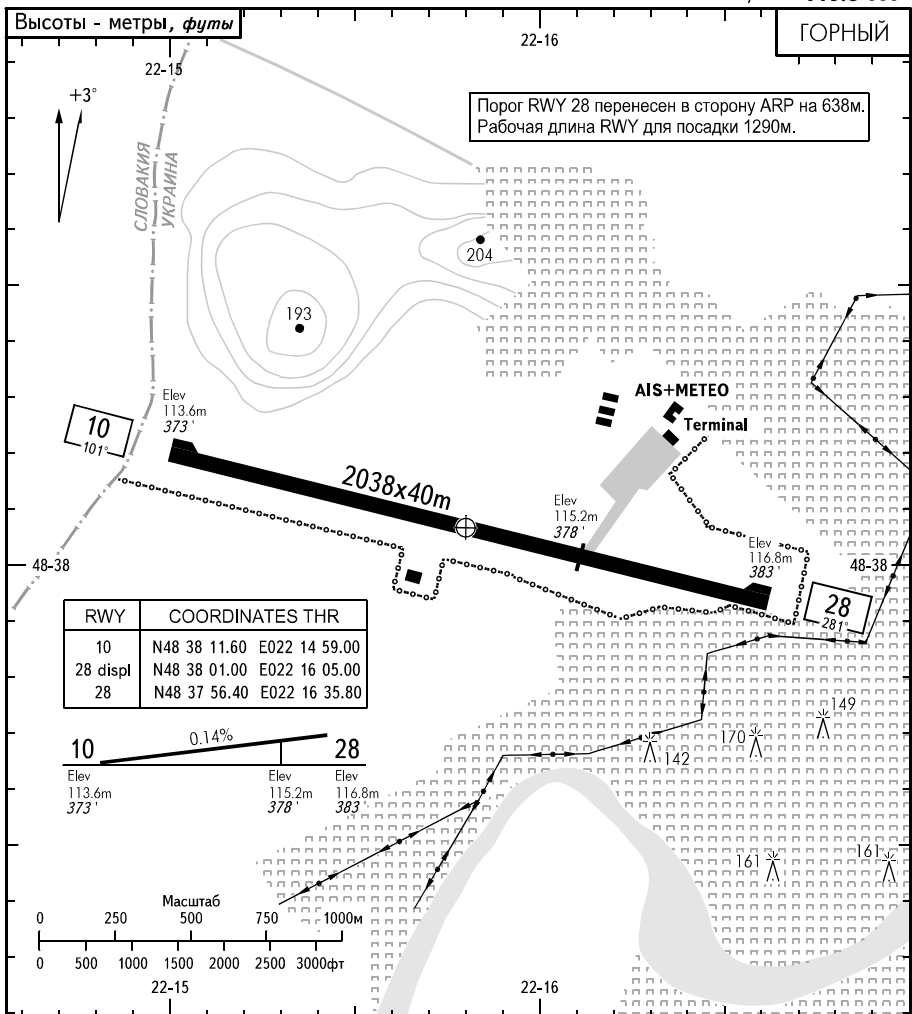


- 1 Огран. пеленг 049° УО S 69км.
- 2 Огран. пеленг 110° УО S 100км.
- 3 LONLA 4E, VI 3G, RUMUK 4E, TAKON 3H - по указанию ОВД.

УЖГОРОД Twr **134.500** GND-1500 класс D
 УЖГОРОД App **134.500**

УЖГОРОД, УКРАИНА

ARP: N48 38 04 E022 15 48 МЕЖДУНАРОДНЫЙ
 Apt elev **116.8 383'**



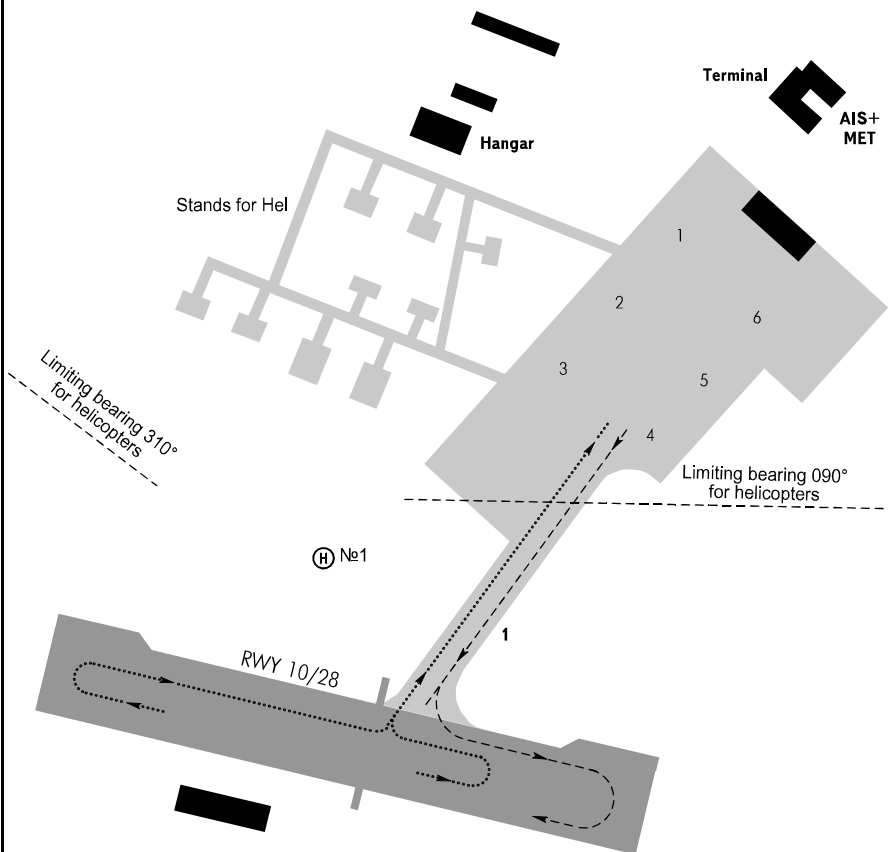
RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
10	RL (60m) RTIL				1938m
28	RL (60m)	1928m	1928m	1928m	1290m

TAKE-OFF MINIMA				
RWY 28				
ACFT CAT	LVP in operation	RL	RCLM	NIL
	RL				day	day
A, B	250m	400m	400m	500m
C	300m			
D	300m			



НЕ В МАСШТАБЕ

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
1	asphalt-concrete	PCN 29 / F / D / X / T	17m
	Apron	asphalt-concrete	PCN 41 / F / D / X / T



1. Руление ВС Як-42, Ан-12, Ил-18, Ту-134 строго по осевой линии на скорости, обеспечивающей минимальный радиус разворота.
2. Руление Ан-12, Ил-18 на тяге внутренних двигателей.

STANDS	ACFT types
1-3	Як-42, Ан-12, Ил-18, Ту-134А
4-6	Ял-40, Ан-24

УЖГОРОД Twr **134.500**
GND-1500 класс D

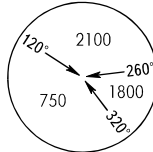
УЖГОРОД App **134.500**

УЖГОРОД, УКРАИНА

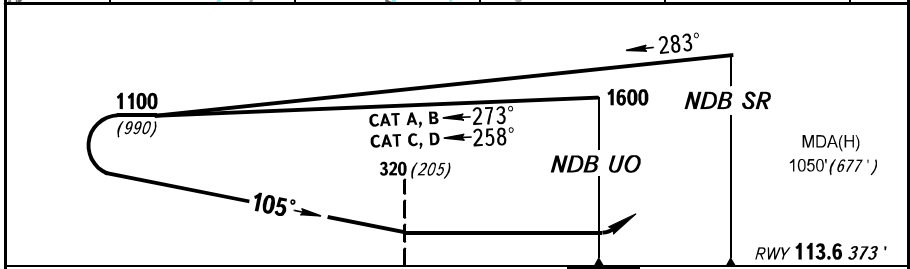
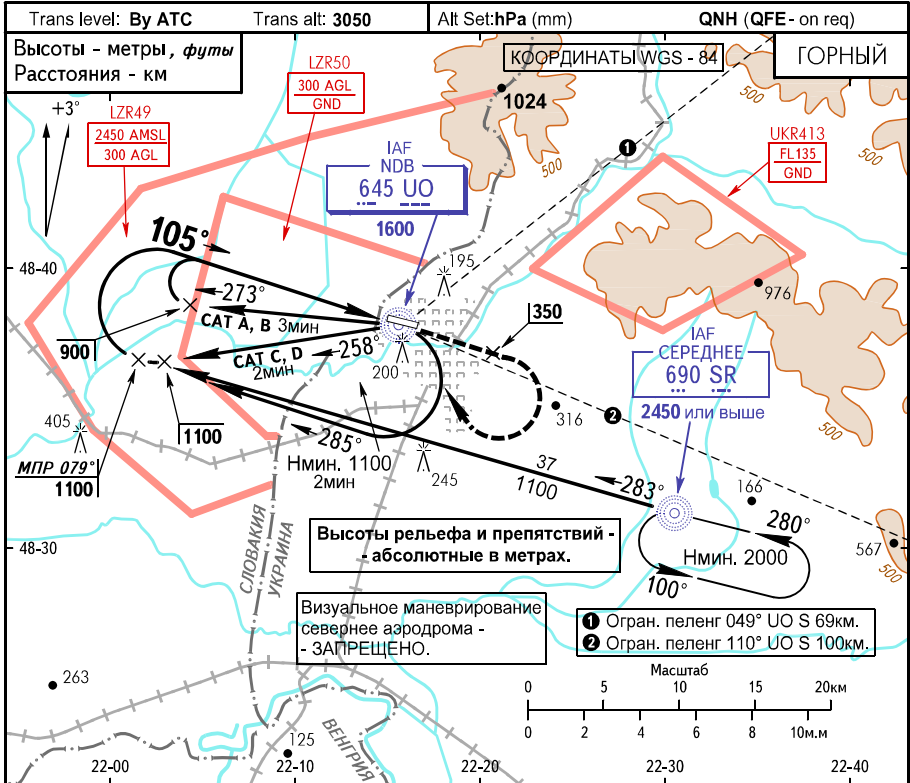
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

NDB RWY 10

NDB **645 UO**



MSA NDB UO Apt elev **116.8 383' RWY 113.6 373'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 350 (240), ПРАВЫЙ разворот с набором 1100 (990) на NDB UO, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10		CIRCLE-TO-LAND		
	NDB		MDH	CEIL	VIS
A, B	210m	VIS 3000m	260m	310m	2400m
C			310m	410m	3600m
D			310m	410m	4400m

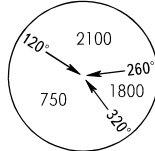
УЖГОРОД Twr **134.500**
 GND-1500 класс D
 УЖГОРОД App **134.500**

УЖГОРОД, УКРАИНА

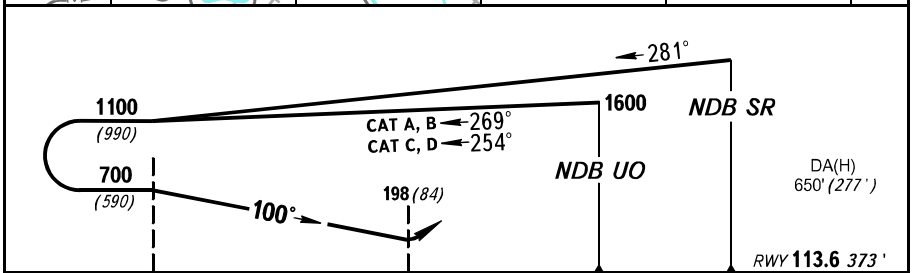
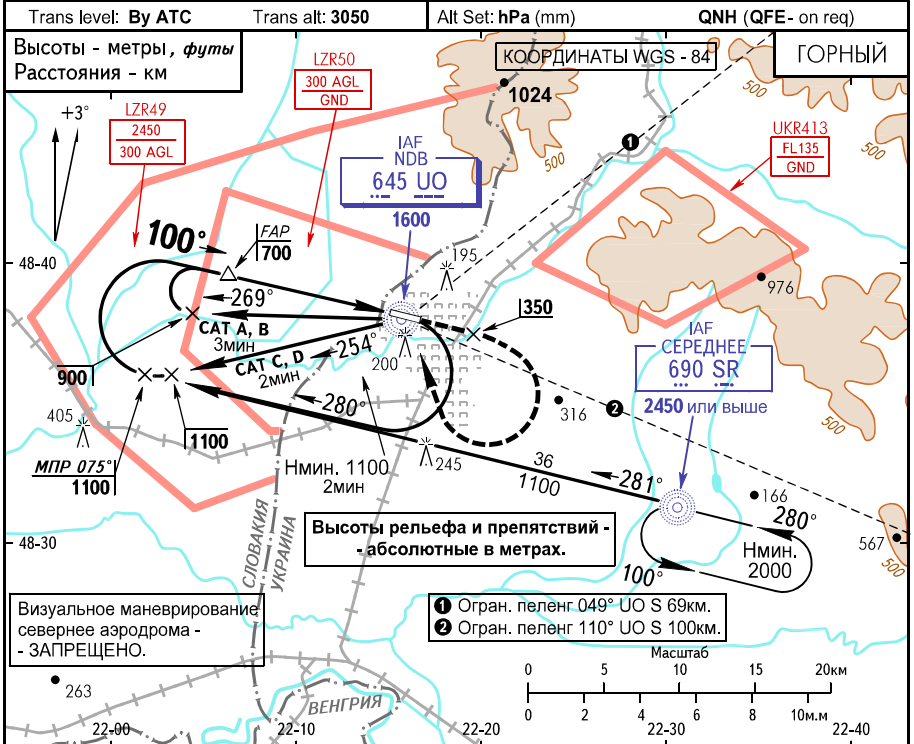
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

PAR RWY 10

NDB **645 UO**



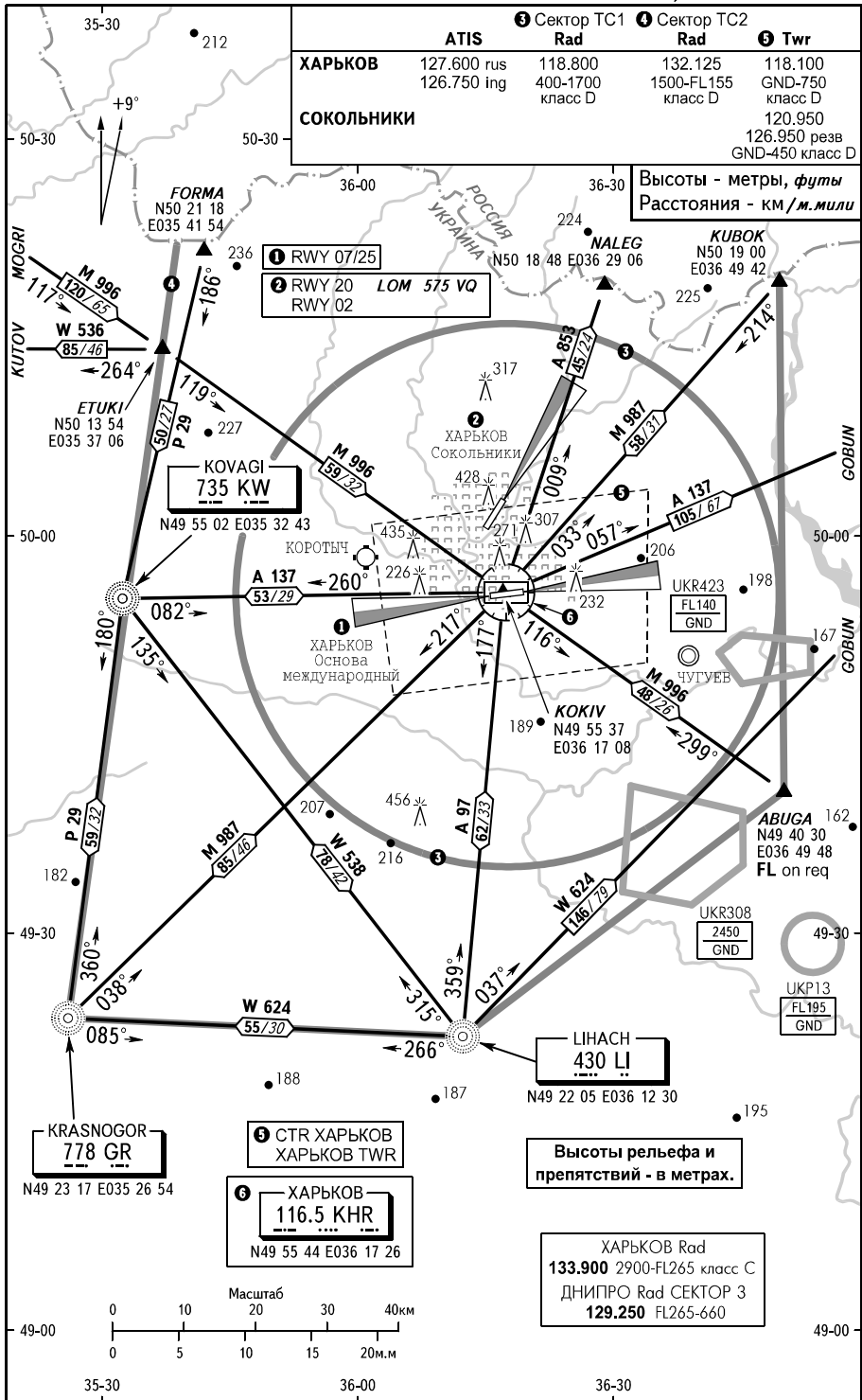
MSA NDB UO Apt elev **116.8 383' RWY 113.6 373'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 350 (240), ПРАВЫЙ разворот с набором 1100 (990) на NDB UO, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 10				CIRCLE-TO-LAND			
	PAR				MDH	CEIL	VIS	
A, B	85m	VIS 1600m				260m	310m	2400m
C						310m	410m	3600m
D						310m	410m	4400m
W km/h	150	200	250	300				
GS 3°00'	2.2	2.9	3.6	4.4				

ХАРЬКОВ, УКРАИНА



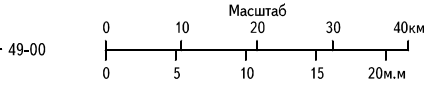
KRASNOGOR 778 GR
N49 23 17 E035 26 54

5 СТР ХАРЬКОВ ХАРЬКОВ ТWR

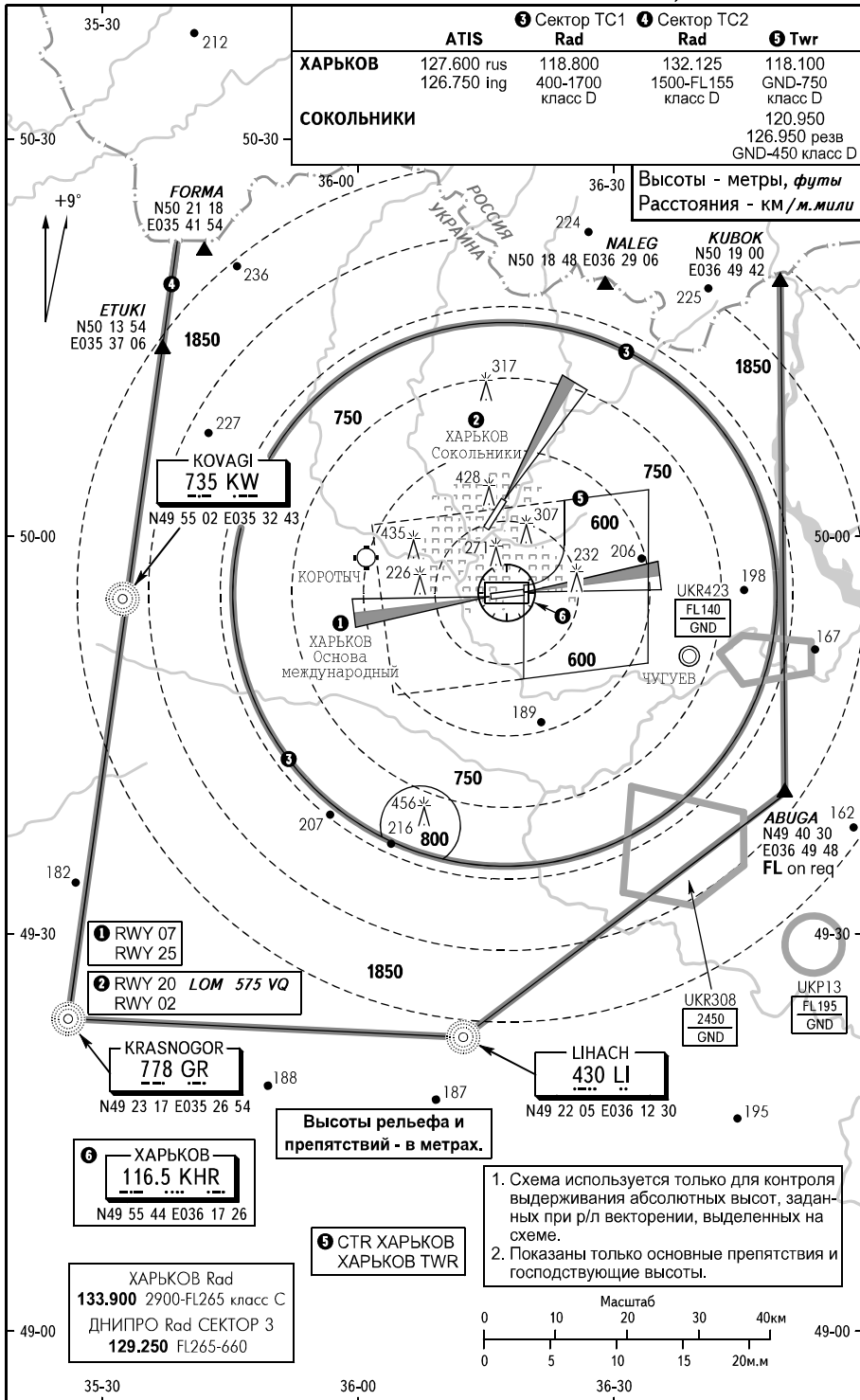
6 ХАРЬКОВ 116.5 KHR
N49 55 44 E036 17 26

Высоты рельефа и препятствий - в метрах.

ХАРЬКОВ Rad
133.900 2900-FL265 класс C
ДНИПРО Rad СЕКТОР 3
129.250 FL265-660



ХАРЬКОВ, УКРАИНА



FORMA 2G, GR 2G,
KUBOK 2G, KW 2R, LI 2G

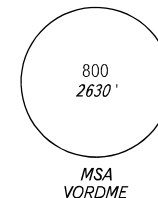
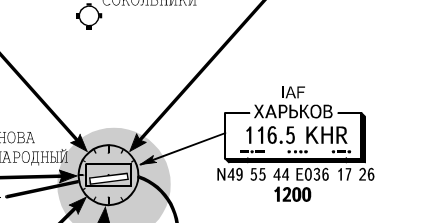
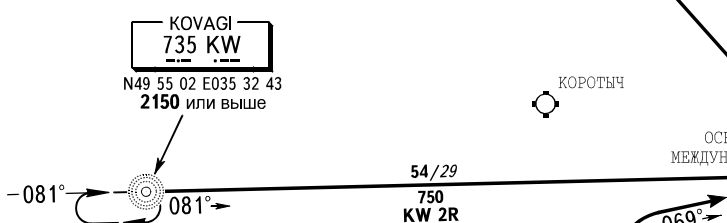
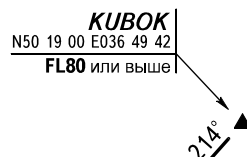
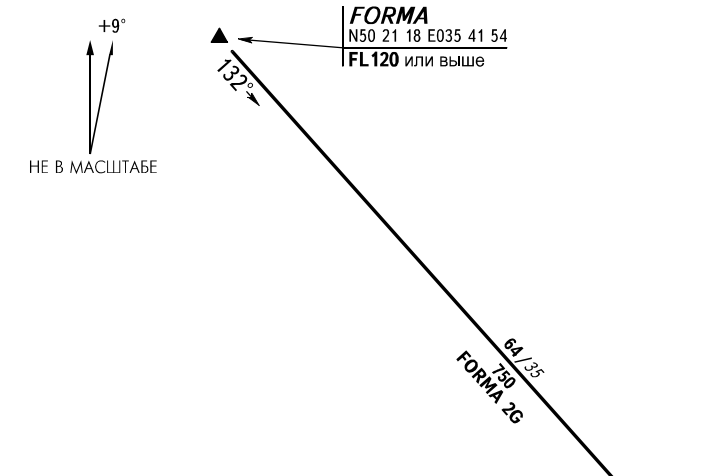


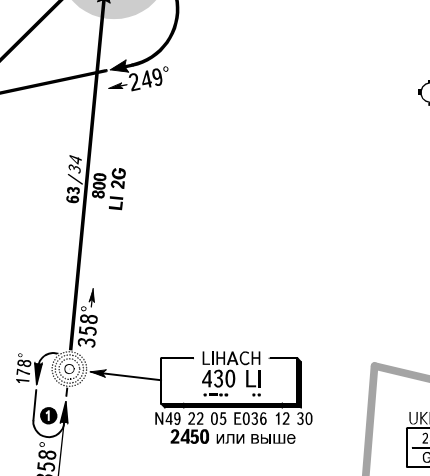
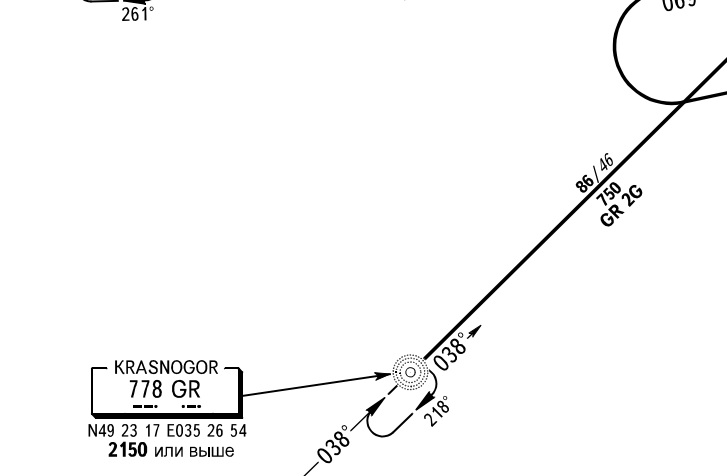
ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*



Только при уходе на второй круг, Нпол. 3050.



STAR	ROUTING	ALTITUDE
GR 2G	От NDB GR МПУ 038° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB GR 2150 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
FORMA 2G	От FORMA МПУ 132° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	FORMA FL120 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
KUBOK 2G	От KUBOK МПУ 214° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	KUBOK FL80 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
KW 2R	От NDB KW МПУ 081° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB KW 2150 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
LI 2G	От NDB LI МПУ 358° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB LI 2450 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .

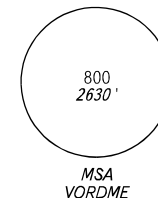
FORMA 2H, GR 2H,
KUBOK 2H, KW 2H, LI 2H

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

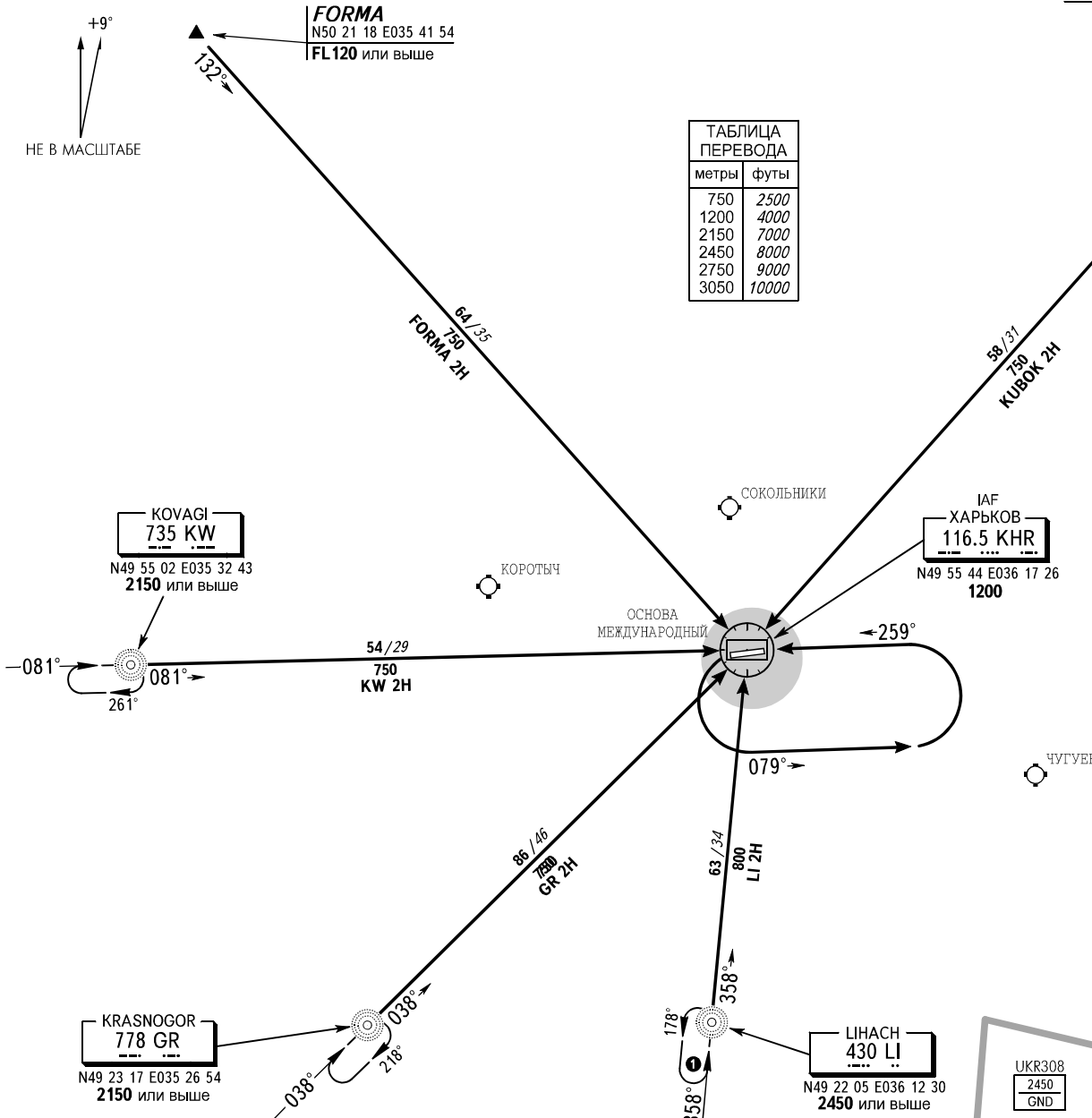
FORMA
N50 21 18 E035 41 54
FL120 или выше

KUBOK
N50 19 00 E036 49 42
FL80 или выше

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
750	2500
1200	4000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000



1 Только при уходе на второй круг, Нпол. 3050.



STAR	ROUTING	ALTITUDE
GR 2H	От NDB GR МПУ 038° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB GR 2150 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
FORMA 2H	От FORMA МПУ 132° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	FORMA FL120 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
KUBOK 2H	От KUBOK МПУ 214° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	KUBOK FL80 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
KW 2H	От NDB KW МПУ 081° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB KW 2150 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .
LI 2H	От NDB LI МПУ 358° до IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.	NDB LI 2450 или выше, IAF VORDME KHR 1200 .

RWY: 07

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

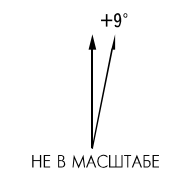
ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

FORMA 1K, GR 1K,
KUBOK 1X, KW 1K, LI 1K

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

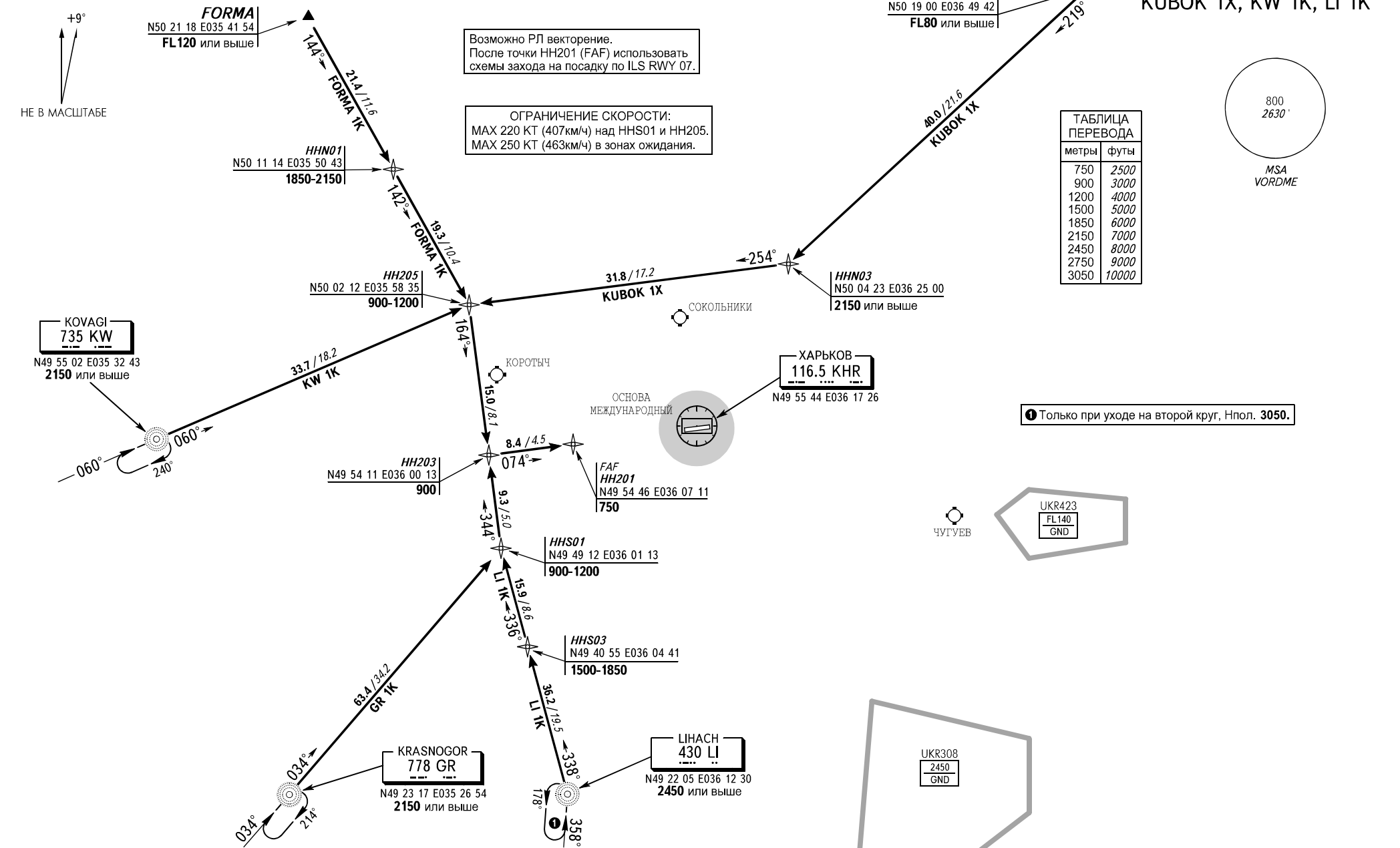
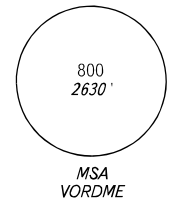


Возможно РЛ векторение.
После точки НН201 (FAF) использовать
схемы захода на посадку по ILS RWY 07.

ОГРАНИЧЕНИЕ СКОРОСТИ:
МАХ 220 КТ (407км/ч) над ННС01 и НН205.
МАХ 250 КТ (463км/ч) в зонах ожидания.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
900	3000
1200	4000
1500	5000
1850	6000
2150	7000
2450	8000
2750	9000
3050	10000

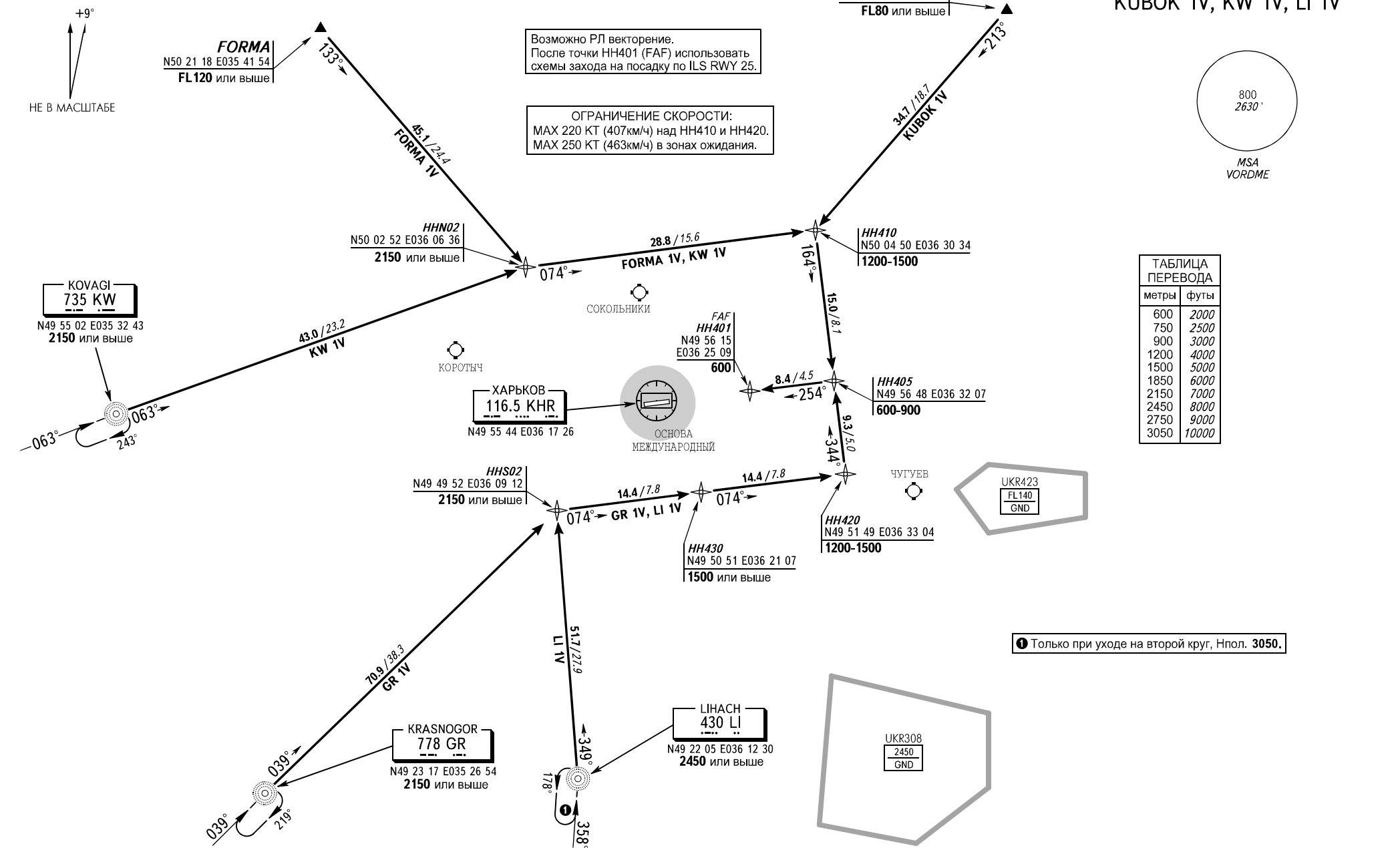


ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D

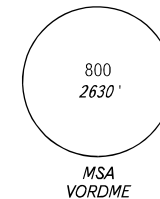
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

**FORMA 1V, GR 1V,
KUBOK 1V, KW 1V, LI 1V**



ABUGA 1T, ETUKI 1T, GR 1T,
KUBOK 2T, KW 2T,
LI 1T, NALEG 2T

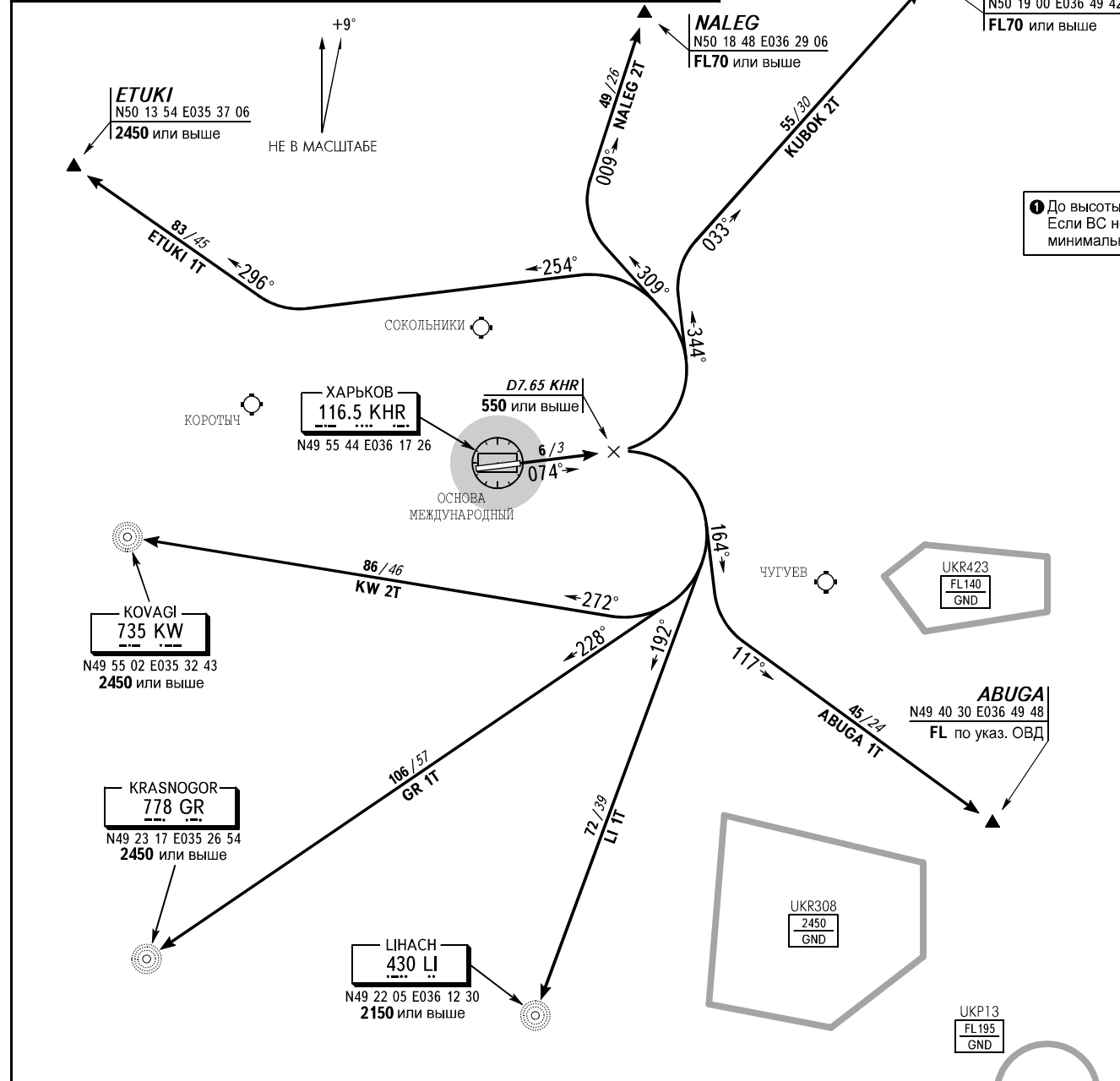


1 До высоты 550 минимальный градиент набора 6.0%.
Если ВС не может выполнить набор с заданным минимальным градиентом - доложить органу ОВД.

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА	
метры	футы
550	1850
750	2500
2150	7000
2450	8000
3050	10000

SID	ROUTING	ALTITUDE
ABUGA 1T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 164° до R117° KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 117° на ABUGA. 1	ABUGA FL по указанию ОВД.
ETUKI 1T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 254° до R296° KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 296° на ETUKI. 1	ETUKI 2450 или выше.
GR 1T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 228° на NDB GR. 1	NDB GR 2450 или выше.
KUBOK 2T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 344° до R033° KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 033° на KUBOK. 1	KUBOK FL70 или выше.
KW 2T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 272° на NDB KW. 1	NDB KW 2450 или выше.
LI 1T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 192° на NDB LI. 1	NDB LI 2150 или выше.
NALEG 2T	Набор 550 или выше до D7.65 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 309° до R009° KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 009° на NALEG. 1	NALEG FL70 или выше.

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, футы
Расстояния - км / м.мили



ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D

Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000**

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

**ABUGA 1F, ETUKI 1F, GR 1F,
KUBOK 2E, KUBOK 2L,
KW 2F, LI 1F, NALEG 2F, NALEG 2L**

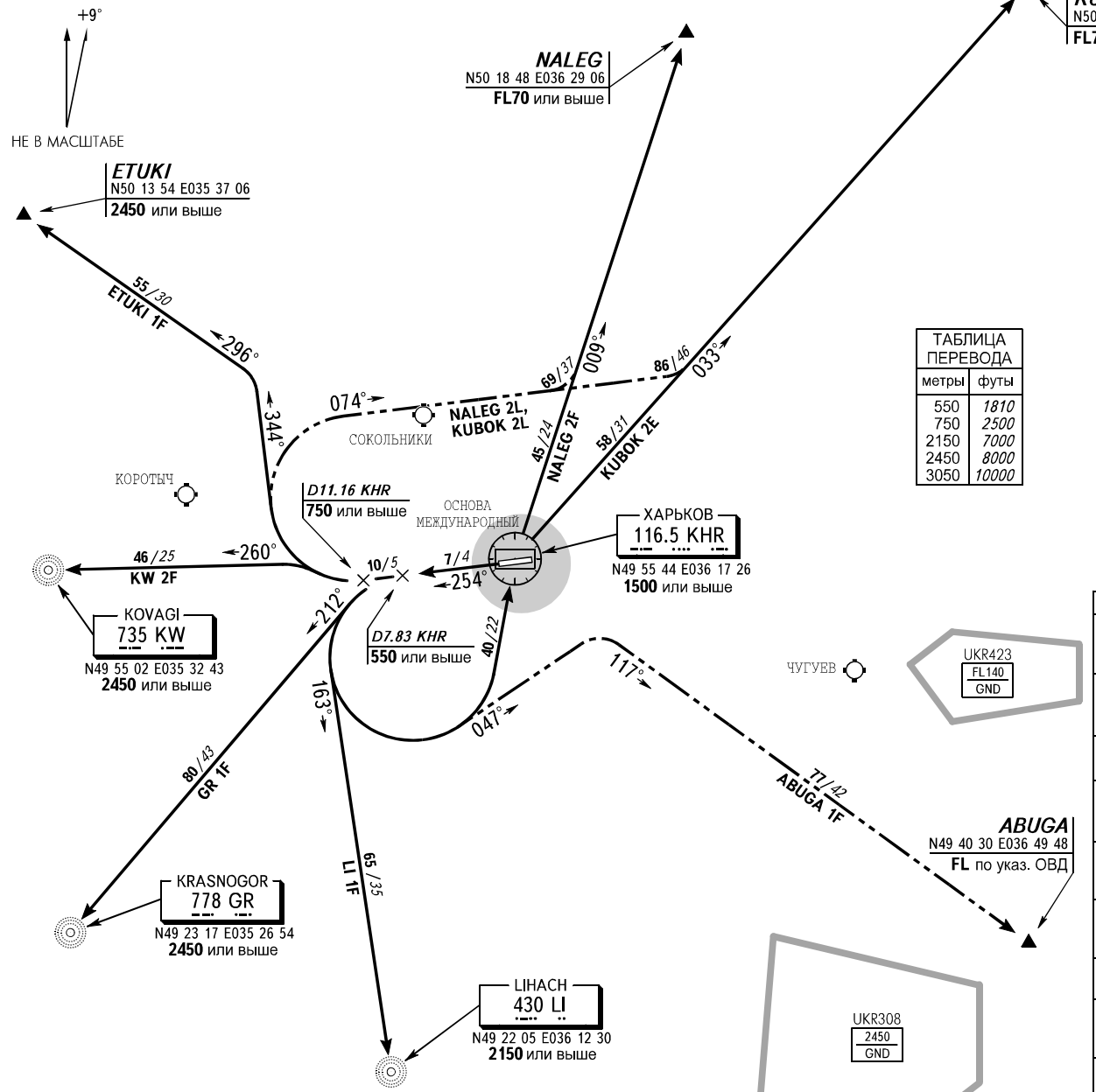
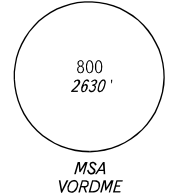


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
550	1810
750	2500
2150	7000
2450	8000
3050	10000

1 До высоты 550 минимальный градиент набора 6.0%.
Если ВС не может выполнить набор с заданным минимальным градиентом - доложить органу ОВД.

2 До высоты 750 для маршрутов KUBOK 2L, KW 2F, NALEG 2L, ETUKI 1F минимальный градиент набора 6%.
Если ВС не может выполнить набор с заданным минимальным градиентом - доложить органу ОВД.



SID	ROUTING	ALTITUDE
ABUGA 1F	Набор 550 или выше до D7.83 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 047° до R117° KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 117° на ABUGA. 1	ABUGA FL по указанию ОВД.
ETUKI 1F	Набор 750 или выше до D11.16 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 344° до R296° KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 296° на ETUKI. 2	ETUKI 2450 или выше.
GR 1F	Набор 550 или выше до D7.83 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 212° на NDB GR. 1	NDB KW 2450 или выше.
KUBOK 2E	Набор 550 или выше до D7.83 KHR, ЛЕВЫЙ разворот на VORDME KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 033° (R033° KHR) на KUBOK. 1	VORDME KHR 1500, KUBOK FL70 или выше.
KUBOK 2L	Набор 750 или выше до D11.16 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 074° до R033° KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 033° на KUBOK. 2	KUBOK FL70 или выше.
KW 2F	Набор 750 или выше до D11.16 KHR, ПРАВЫЙ разворот до R260° KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 260° на NDB KW. 2	NDB KW 2450 или выше.
LI 1F	Набор 550 или выше до D7.83 KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 163° на NDB LI. 1	NDB LI 2150 или выше.
NALEG 2F	Набор 550 или выше до D7.83 KHR, ЛЕВЫЙ разворот на VORDME KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 009° (R009° KHR) на NALEG. 1	VORDME KHR 1500, NALEG FL70 или выше.
NALEG 2L	Набор 750 или выше до D11.16 KHR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 074° до R009° KHR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 009° на NALEG. 2	NALEG FL70 или выше.

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000** '
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

**ABUGA 1E, ETUKI 1E, GR 1E,
KUBOK 1Q, KW 1E,
LI 1E, NALEG 1E**

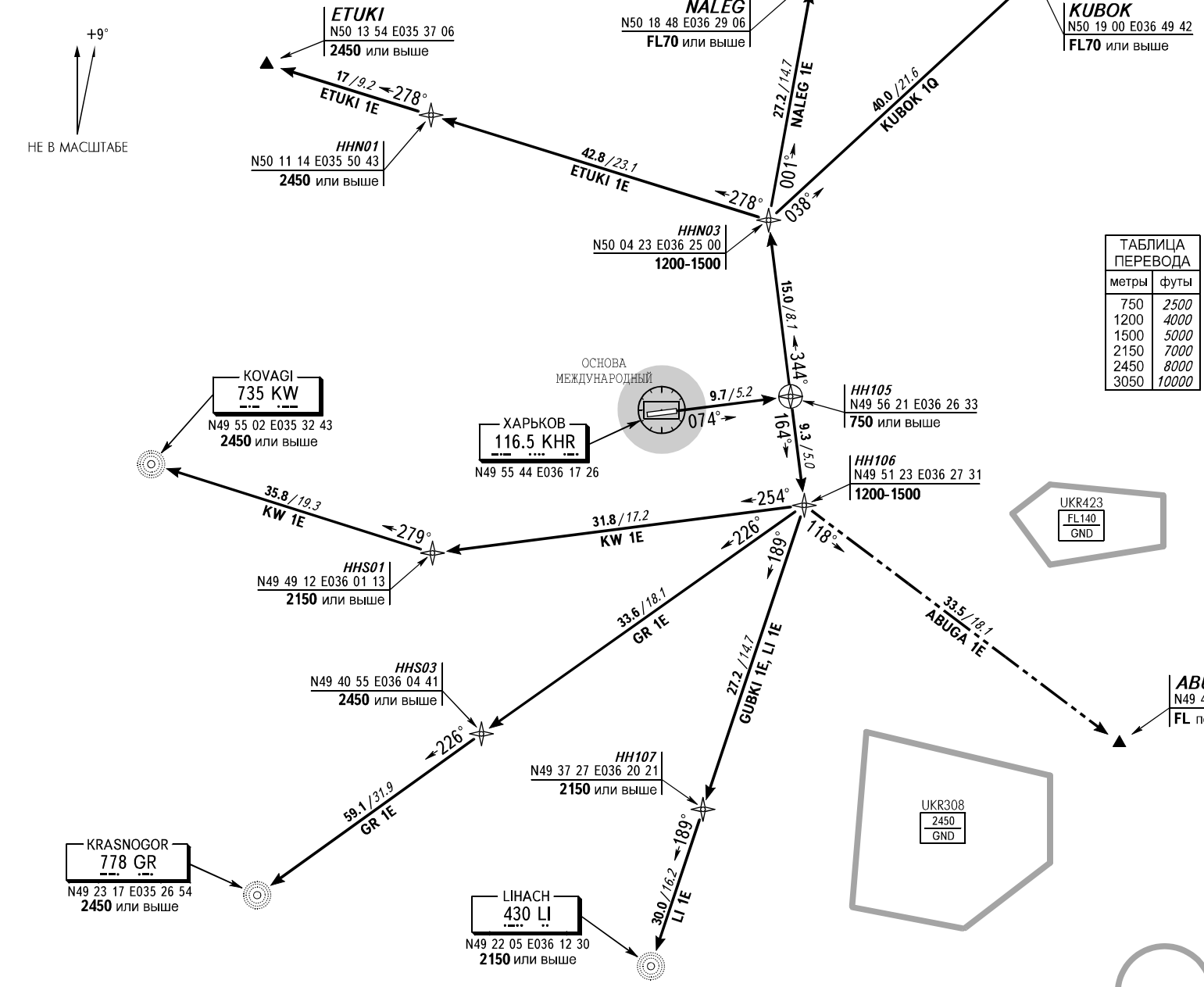


ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1200	4000
1500	5000
2150	7000
2450	8000
3050	10000

До высоты **750** минимальный градиент набора **6.0%**.
Если ВС не может выполнить набор с заданным минимальным градиентом - доложить органу ОВД.

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

RWY: 25

ХАРЬКОВ, УКРАИНА
ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ABUGA 1J, ETUKI 1J, GR 1J,
KUBOK 1R, KW 1J,
LI 1J, NALEG 1J

ХАРЬКОВ Twr **118.100**
GND-750 класс D
Trans level: **By ATC**
Trans alt: **3050 10000'**
Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км / *м.мили*

ETUKI
N50 13 54 E035 37 06
2450 или выше

NALEG
N50 18 48 E036 29 06
FL70 или выше

KUBOK
N50 19 00 E036 49 42
FL70 или выше

Требуется допуск для полетов по RNAV 1 (P-RNAV), в противном случае доложить органу ОВД.

800
2630'
MSA
VORDME

+9°
НЕ В МАСШТАБЕ

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

метры	футы
750	2500
1200	4000
1500	5000
2150	7000
2450	8000
3050	10000

До высоты 750 минимальный градиент набора 6.0%.
Если ВС не может выполнить набор с заданным минимальным градиентом - доложить органу ОВД.

ХАРЬКОВ
116.5 KHR
N49 55 44 E036 17 26

ОСНОВА
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

HHS02
N49 49 52 E036 09 12
1200-1500

HHS305
N49 54 51 E036 08 13
750 или выше

КОВАГИ
735 KW
N49 55 02 E035 32 43
2450 или выше

UKR423
FL140
GND

ABUGA
N49 40 30 E036 49 48
FL по указ. ОВД

КРАСНОГОР
778 GR
N49 23 17 E035 26 54
2450 или выше

ЛИХАЧ
430 LI
N49 22 05 E036 12 30
2150 или выше

UKR308
2450
GND

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**1. ПРАВИЛА РУЛЕНИЯ****1.1. Общее**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачами. Руление и буксировка по установленной маркировке. На стоянках перрона разрешено выполнять поочередный запуск и опробование двигателей в режиме малого газа - по разрешению "Kharkiv Ground" с учетом дополнительных мер безопасности.

1.2. Использование тяги двигателей в режиме, превышающем режим малого газа

Руление по перронам ВС категории "С" и "D" выполняется в режиме, не превышающем режим малого газа. Выруливание ВС категории "С" и "D" с мест стоянок осуществляется в режиме работы двигателей, не превышающем 0,42 номинала. В случае невозможности страгивания с места на этом режиме вызывается тягач для буксировки ВС к месту запуска.

1.3. Руление по перрону в зимних условиях

1.3.1. Ось руления может быть не видна из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера TWR "Kharkiv Ground".

1.4. Ограничения при рулении

1.4.1. Руление и установка ВС на МС на перронах К, L, М, N, Е через смежные МС - только за машиной сопровождения.

1.4.2. Руление ВС по TWY D1 между перронами К и M/N - только за машиной сопровождения.

1.4.3. Установка ВС на МС 1-10 носом к терминалу. Перемещение ВС от стоянок 1-10 - только буксировкой хвостом вперед. Установка ВС на стоянки 38-58 носом на север только буксировкой хвостом вперед.

1.4.4. Руление ВС кода 4D по TWY - строго по осевой линии на безопасной скорости при повышенном внимании.

2. Зона стоянки для ВС АОН

ВС АОН следуют за машинами сопровождения на выделенные для них МС. Стоянки 25-35, 38, 39,43-58, H2 временно не используются. О вводе их в действие будет сообщено NOTAM.

3. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

3.1. Миграция птиц наблюдается ежедневно утром перед восходом солнца через западную часть аэродрома с северо-запада на юго-восток и после захода солнца через восточную часть аэродрома в обратном направлении.

3.2. Небольшая концентрация птиц наблюдается на аэродроме утром в период 0700-0900 LT и вечером - 1600 -1800 LT. Высота колеблется от 100 до 600 м.

II. ПРИБЫТИЕ**1. СОКРАЩЕНИЕ ВРЕМЕНИ ПРЕБЫВАНИЯ НА RWY**

1.1. Пилотам напоминают о том, что быстрое освобождение RWY, дает возможность органу ОВД использовать минимальные радиолокационные интервалы на предпосадочной прямой. Это обеспечит оптимальное время использование RWY и минимизирует угрозу ухода ВС на второй круг.

1.2. Для уменьшения времени занятия RWY (ROT) после посадки, пилоты должны применять следующие процедуры:

- как правило, RWY должны освобождаться по существующим TWY скоростного выхода (A2 - для RWY25, A3 - для RWY07).

1.3. После посадки пилотов просят сообщить об освобождении RWY и критической зоны ILS.

2. ПРАВИЛА РУЛЕНИЯ

2.1. Прибывающие ВС встречает машина сопровождения на TWY C1, C2, C3, за которой ВС следуют до указанного ею MC. Для прибывающих ВС установлен стандартный маршрут руления:

RWY 07/25 - TWY A1, A2, A3, A4, B1, B2, B, C1, C2, C3, D, D1 - стоянка.

2.2. Прибывающие ВС встречают машины сопровождения на TWY C1, C2 и C3, за которыми ВС следуют до указанной стоянки. Передвижение (руление, буксировка) ВС по аэродрому производится только с разрешения диспетчера TWR "Kharkiv Ground", полученного на частоте 133,250 МГц. Без разрешения диспетчера TWR "Kharkiv Ground" руление и буксировка - запрещены.

III. ВЫЛЕТ

1. ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНАЯ ОБРАБОТКА

1.1. Противобледенительная обработка ВС осуществляется в установленных местах на стоянках, на перроне (TWY) после буксировки ВС. Координацию осуществляет "Kharkiv Transit" на частоте 131,800 МГц.

2. ЗАПУСК ДВИГАТЕЛЕЙ, БУКСИРОВКА И РУЛЕНИЕ

2.1. Перед запуском двигателей экипаж должен прослушать информацию ATIS на частоте 126,750 МГц (на английском языке) или 127,600 МГц (на русском). Для получения диспетчерского разрешения установить связь с диспетчером "Kharkiv GND" на частоте 133,250 МГц.

2.2. Экипаж (пилот) запрашивает разрешение на запуск двигателей, указывая номер стоянки (перрон). Разрешение на буксировку или выруливание со стоянки запрашивается при готовности ВС выполнить это незамедлительно.

2.3. По завершению буксировки и запуска двигателей пилот сообщает диспетчеру руления о готовности выруливать. Руление ВС выполняет на минимальной тяге двигателей за машиной сопровождения до TWY C1, C2 и далее без машины сопровождения, следуя по TWY до места предварительного старта.

2.4. Для вылетающих ВС установлен стандартный маршрут руления:

Перрон: Стоянка - TWY D, D1, C1, C2, C3, B1, B2, B, A1, A4 - RWY 07/25.

Вылетающие ВС следуют за машиной сопровождения от места стоянки до TWY C1, C2 и C3.

2.5. В условиях ограниченной видимости, 400 м и менее, по требованию командира ВС или по указанию руководителя полетов в ночное время ВС с мест стоянок сопровождают до магистральной TWY "D".

2.6. Использование мест ожидания

Экипажи докладывают с места ожидания для категории II или с других пунктов передачи сообщений о местоположении, предписанных диспетчером ОВД. Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную парой однонаправленных боковых, желтых мигающих огней и управляемыми огнями линии "Stop Bars" - линия красных ненаправленных углубленных огней, а также дневной маркировкой (маркировка места ожидания) на TWY A1, A4 и D. Пересекать (занимать) RWY, TWY при выруливании и при буксировке без разрешения диспетчера службы ОВД - запрещено.

2.7. Пересечение критической зоны ILS всеми видами транспорта и руление ВС без разрешения диспетчера руления строго запрещаются.

2.8. Взлет не от начала RWY разрешается, если располагаемые характеристики летной полосы от места начала разбега соответствуют требуемым характеристикам для фактической взлетной массы и условий взлета.

2.9. Минимальная безопасная высота (MSA) в районе аэродрома -800 м в радиусе 46 км от VOR/DME "KHR".

3. МЕТОДЫ СНИЖЕНИЯ УРОВНЯ ШУМА

3.1. Взлет

В целях уменьшения уровня шума должны выполняться следующие процедуры взлета и первоначального набора высоты:

- От взлета до набора высоты 600 м (1500 футов) - на взлетной мощности двигателей, закрылки во взлетном положении, скорость V_2+20 км/ч (10 узлов) или с учетом ограничений по углу тангажа.
- От 600 м (1500 ft) до 1200 м (3000 ft) - уменьшение мощности двигателей до мощности набора высоты по маршруту, закрылки во взлетном положении, V_2+20 км/ч (10 узлов) или с учетом ограничений по углу тангажа.
- После 1200 м (3000 ft) уборка закрылков согласно РЛЭ для данного типа ВС, набору эшелона по маршруту.

3.2. Использование реверса тяги двигателей

Реверс тяги двигателей не используется в период 2300-0700 LT, кроме случаев, когда это требуется по соображениям безопасности полетов.

АТIS 127.600 rus
ХАРЬКОВ ТWR 118.100
ХАРЬКОВ Gnd 133.250

126.750 Ing
118.100 GND-750 класс D

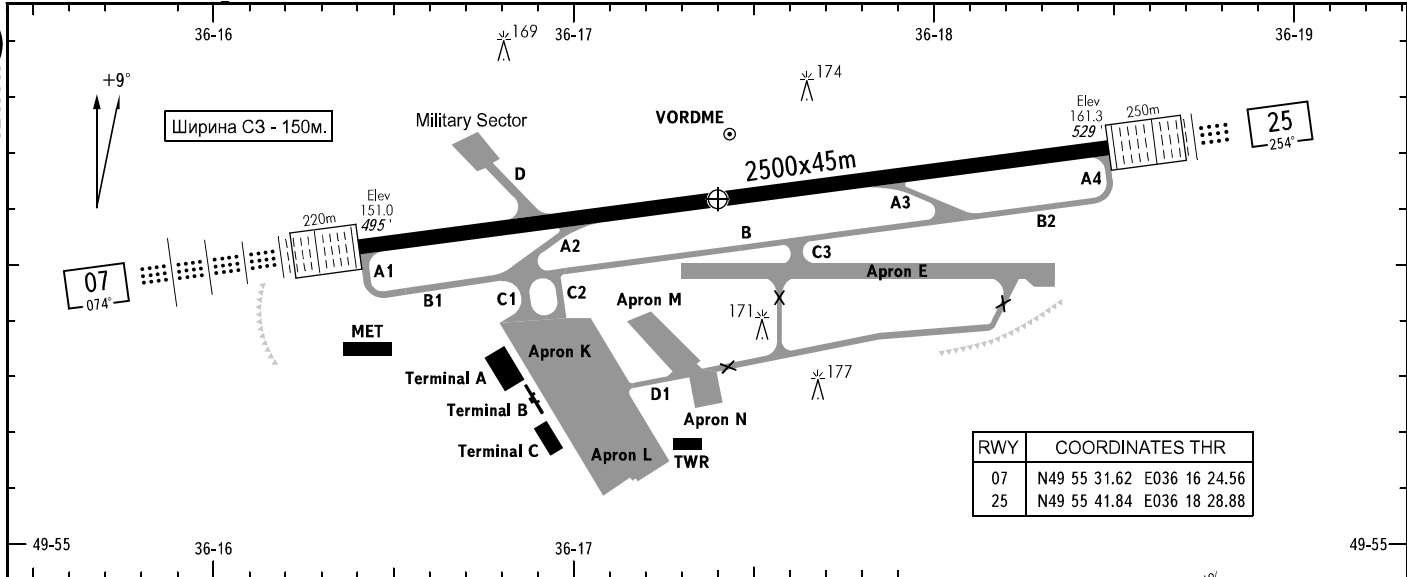
ХАРЬКОВ, УКРАИНА

ОШОБА

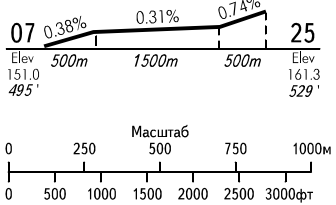
АРР: N49 55 37 E036 17 24

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

Apr elev 161.3 529'



RWY	COORDINATES	THR
07	N49 55 31.62	E036 16 24.56
25	N49 55 41.84	E036 18 28.88



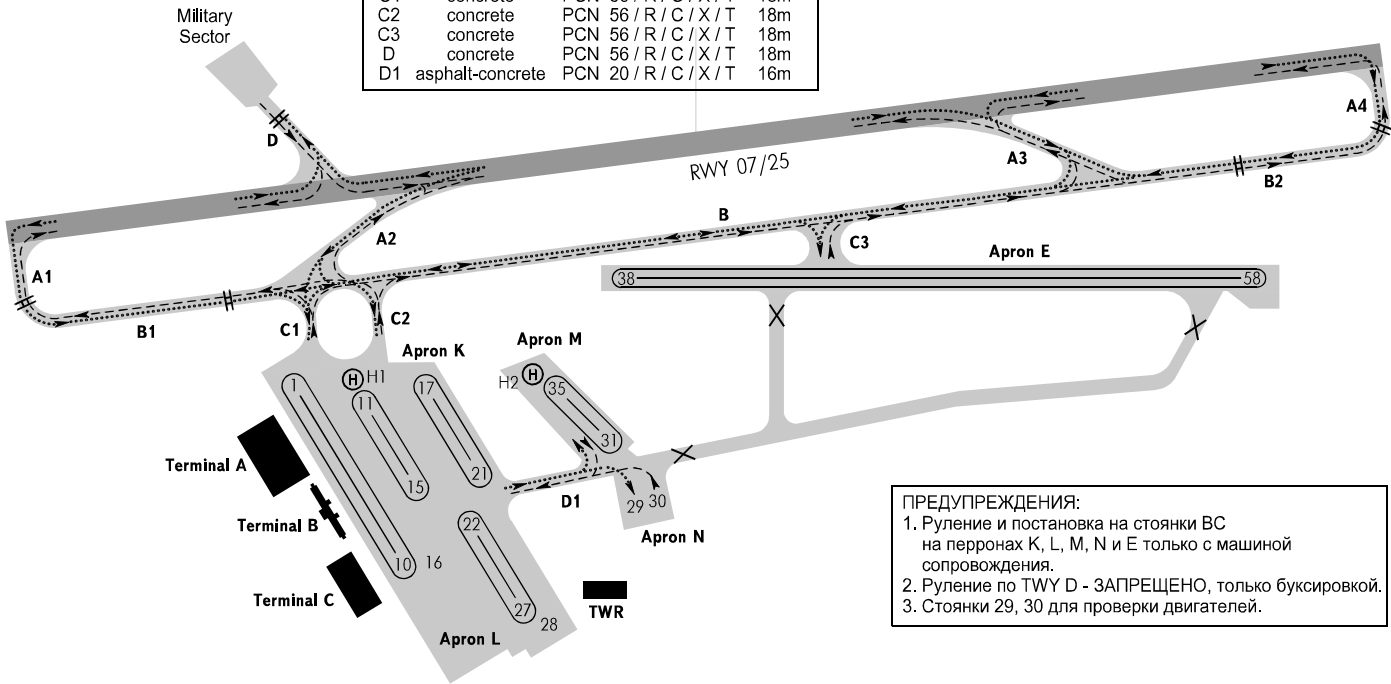
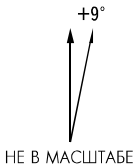
RWY	AERODROME LIGHTING	USABLE DISTANCES			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
07	HIRL (60m) CL (15m) HIALS-II (454m) TDZ PAPI-L (3°00')	2500m	2750m	2500m	2500m
25	HIRL (60m) CL (15m) HIALS-II (420m) TDZ PAPI-L (3°00')	2500m	2720m	2500m	2500m

TAKE-OFF MINIMA				
RWY 07/25				
ACFT CAT	LVP in operation		RCLM	NIL
	RL+CL	RL		
A, B	200m	250m	400m	500m
C				
D	250m	300m		

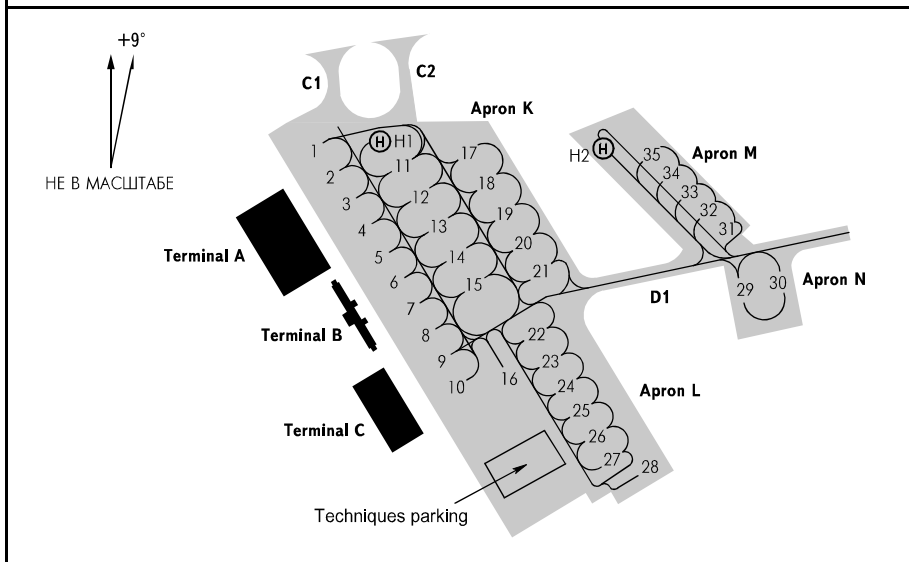
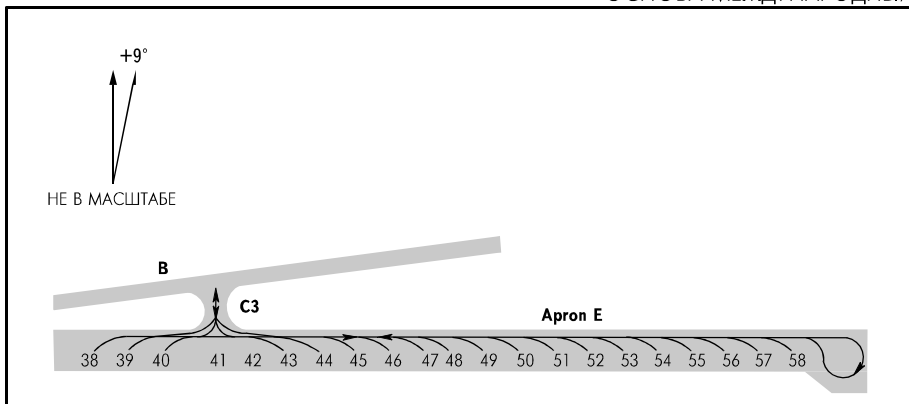
Высоты - метры, фуны
Расстояния - метры

APRON	STRENGTH	STANDS
K	PCN 52 / R / B / X / T	
L	PCN 24 / R / C / X / T	
N	PCN 28 / R / C / X / T	
M	PCN 14 / F / D / Y / T	(31-34)
	PCN 5 / F / C / X / T	(35)
	PCN 5 / F / D / Y / T	(H2)
E	PCN 40 / R / C / X / T	(38-58)

TWY	SURFACE	STRENGTH	WIDTH
A1	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
A2	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
A3	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
A4	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
B	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
B1	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
B2	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
C1	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
C2	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
C3	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
D	concrete	PCN 56 / R / C / X / T	18m
D1	asphalt-concrete	PCN 20 / R / C / X / T	16m



- ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:**
1. Руление и постановка на стоянки ВС на перронах К, Л, М, N и E только с машиной сопровождения.
 2. Руление по TWY D - ЗАПРЕЩЕНО, только буксировкой.
 3. Стоянки 29, 30 для проверки двигателей.



ACFT types	STANDS	REMARKS
MD-83, A-321, B-737-400	1	1. Установка ВС на стоянке 1-10 на тяге собственных двигателей носом к вокзалу. Выруливание ВС со стоянок 1-10 только буксировкой. 2. Установка ВС на стоянки 38-58 носом на север только буксировкой. 3. Запуск двигателей и буксировка на малой тяге разрешается только по запросу ХАРЬКОВ Gnd. 4. Н-3 (стоянка 7) предназначена для вертолетов VIP. Может использоваться для посадки и взлета. 5. Стоянки 25-35, 38, 39, 43-58, Н-2 не используются. О введении в действие по NOTAM.
B-737-800, A-321	2-8	
B-737-800, A-320, Helicopters VIP	7 (H3)	
B-737-800, A-320	9, 10, 16	
Ил-76, MD-83, Ту-154, B-767-300ER	11	
MD-83, B-737-800, A-321	12-14	
MD-83, B-737-800, B-757-200, Ту-154	15	
B-737-400	16-21	
Helicopters	H1	
EMB-145, Ан-148, CRJ-200, Як-40	22-26, 28	
ATR-42, EMB-135, Ан-148	27	
MD-83, B-737-400, A-320	29, 30	
ATR-42, Ан-148, EMB-145	31-34	
ATR-42, Ан-148, EMB-145	35	
Helicopters, DA-42	H2	
B-737-400, EMB-145, Ан-148, CRJ-200	38, 39, 43-58	
B-737-800, A-321	40-42	

ХАРЬКОВ Twr

118.100

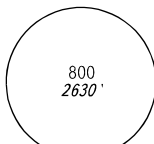
GND-750 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

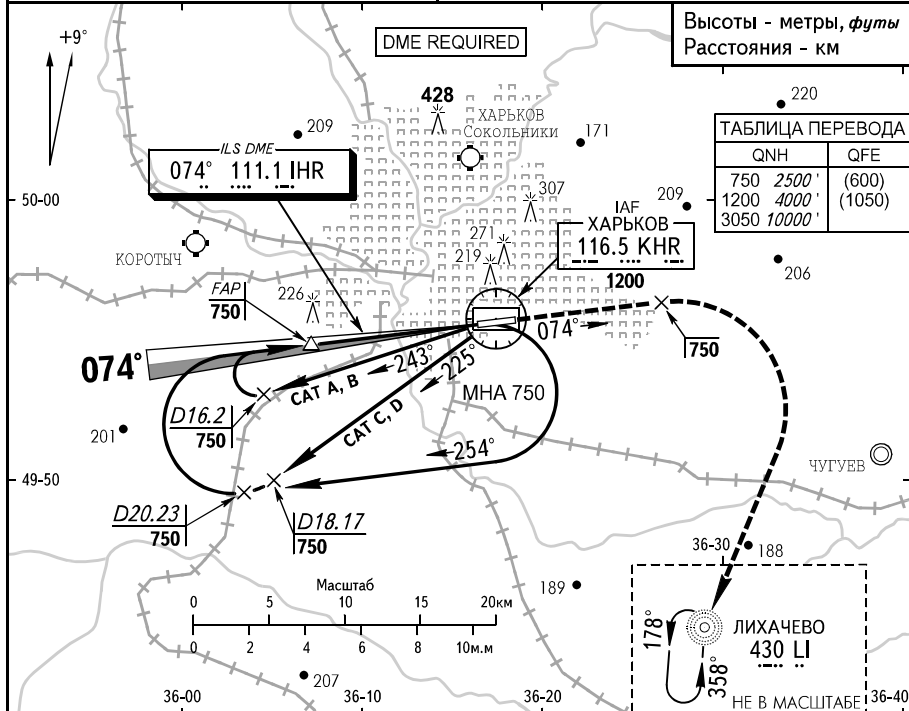
ILS DME RWY 07

LOC 111.1 IHR

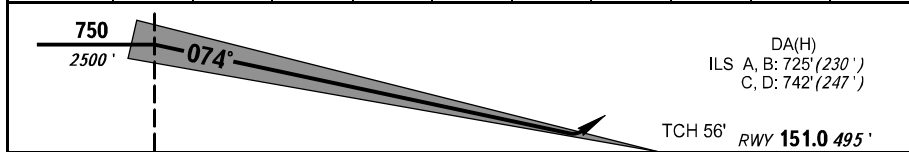


MSA VORDME Apt elev 161.3 529' RWY 151.0 495'

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050 10000'** Alt Set: **hPa (mm)** QNH (QFE - on req)



DME IHR	10.0	9.0	8.0	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0
DIST THR, km	9.66	8.66	7.66	6.66	5.66	4.66	3.66	2.67	1.67	0.67
ALTITUDE	675 (524)	622 (471)	570 (419)	518 (367)	465 (314)	413 (262)	361 (210)	308 (157)	256 (105)	204 (53)



DA(H)
ILS A, B: 725 (230')
C, D: 742 (247')

TCH 56' RWY 151.0 495'

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: С МПУ 074° набор 750 2500', ПРАВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', далее по указанию органа ОВД.
УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: С МПУ 074° набор 750 2500', ПРАВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', полет в зоне ожидания в течении 5мин, затем следовать на IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 07					CIRCLE-TO-LAND		
	ILS - I					MDH	CEIL	VIS
A	70m	RVR 550m	VIS 800m	ALS out	VIS 1200m	160m	260m	1600m
B						210m	260m	2400m
C	75m	RVR 550m	VIS 800m	ALS out	VIS 1400m	280m	380m	3000m
D						280m	380m	4000m
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование СЕВЕРНЕЕ АД - ЗАПРЕЩЕНО.		
ILS GS 3°00'		2.2	2.9	3.6	4.4			

ХАРЬКОВ Twr **118.100**

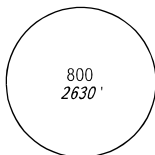
GND-750 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS DME RWY 25

LOC **111.7 IHA**



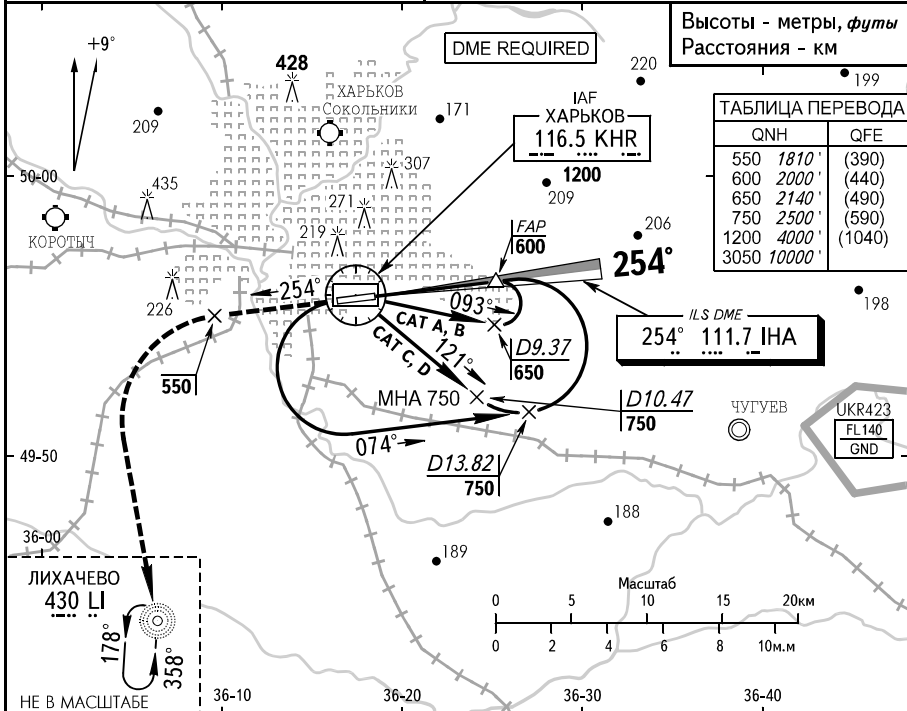
MSA VORDME Apt elev **161.3 529'** RWY **161.3 529'**

Trans level: **By ATC** Trans alt: **3050 10000'** Alt Set: **hPa (mm)** QNH (QFE - on req)

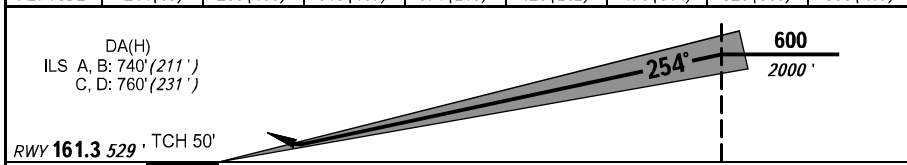
Высоты - метры, футы
Расстояния - км

ТАБЛИЦА ПЕРЕВОДА

QNH	QFE
550 1810'	(390)
600 2000'	(440)
650 2140'	(490)
750 2500'	(590)
1200 4000'	(1040)
3050 10000'	



DME IHA	1.0	2.0	3.0	4.0	5.0	6.0	7.0	8.0
DIST THR, km	0.64	1.64	2.64	3.63	4.63	5.63	6.63	7.63
ALTITUDE	214 (53)	266 (105)	319 (157)	371 (210)	423 (262)	476 (314)	528 (365)	580 (419)



уход на второй круг: С МПУ 254° набор 550 1810', ЛЕВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', далее по указанию органа ОВД.
уход на второй круг при ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: С МПУ 254° набор 550 1810', ЛЕВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', полет в зоне ожидания в течении 5мин, затем следовать на IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 25				CIRCLE-TO-LAND		
	ILS - I				MDH	CEIL	VIS
A	65m	RVr 750m VIS 800m		ALS out VIS 1200m	160m	210m	1600m
B					200m	250m	1600m
C	70m	RVr 800m VIS 900m		VIS 1300m	270m	370m	3000m
D					270m	370m	4000m

W km/h	150	200	250	300	Визуальное маневрирование СЕВЕРНЕЕ АД - ЗАПРЕЩЕНО.
ILS GS 3'00'	2.2	2.9	3.6	4.4	

ХАРЬКОВ Twr **118.100**

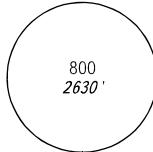
GND-750 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

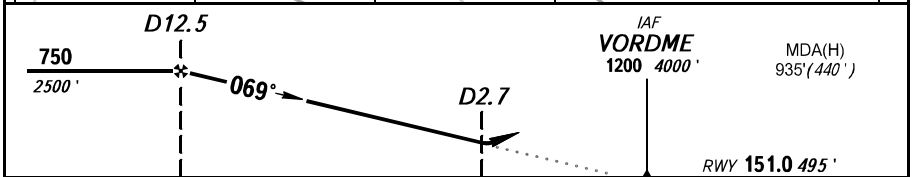
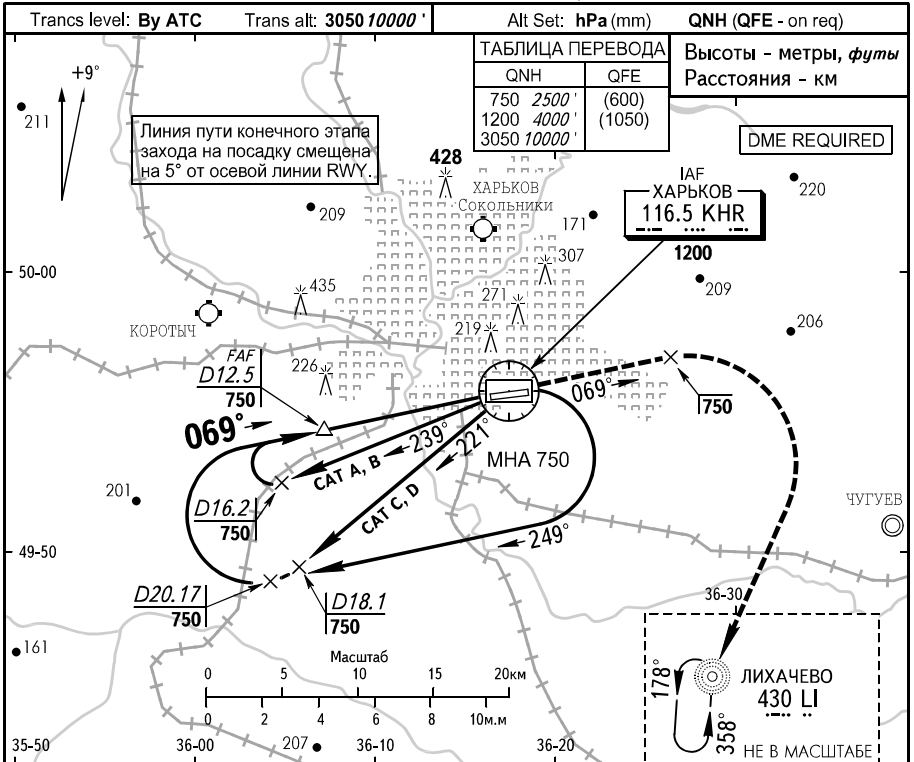
ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 07

VORDME **116.5 KHR**



MSA VORDME Apt elev **161.3 529' RWY 151.0 495'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: С МПУ 069° набор 750 2500', ПРАВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', далее по указанию органа ОВД.
 УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: С МПУ 069° набор 750 2500', ПРАВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000', полет в зоне ожидания в течении 5мин, затем следовать на IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 07				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME				MDH	CEIL	VIS
A	135m	VIS 1600m		ALS out	160m	210m	1600m
B		VIS 2400m		210m	260m	2400m	
C		VIS 1800m		270m	370m	3000m	
D		VIS 2600m		270m	370m	4000m	
W km/h		150	200	250	300	Визуальное маневрирование СЕВЕРНЕЕ АД - ЗАПРЕЩЕНО.	
Descent grad 5,2%		2.2	2.9	3.6	4.4		
MAPt at D2.7							

ХАРЬКОВ Twr **118.100**

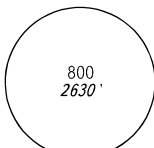
GND-750 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

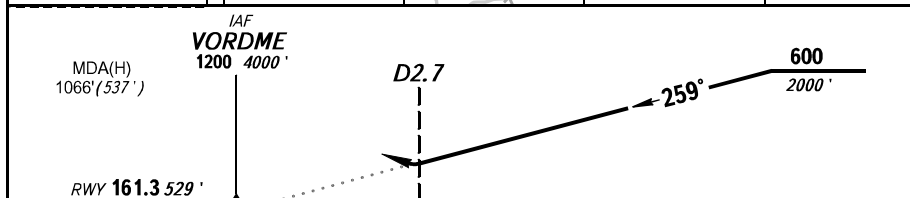
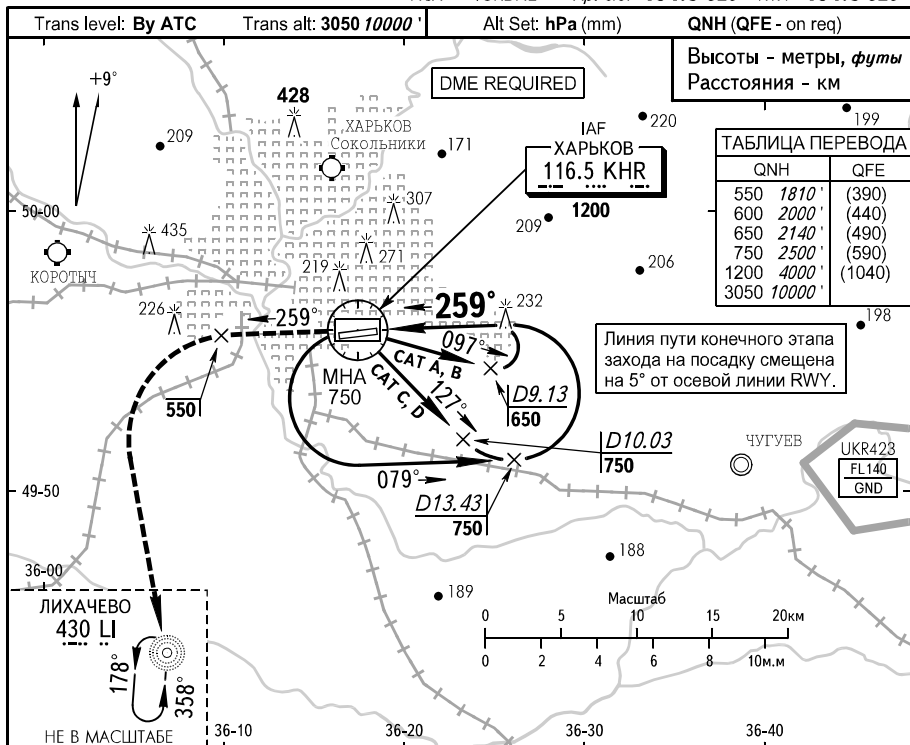
ОСНОВА МЕЖДУНАРОДНЫЙ

VORDME RWY 25

VORDME **116.5 KHR**



MSA VORDME Apt elev **161.3 529'** RWY **161.3 529'**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: С МПУ 259° набор 550 1810'; ЛЕВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000'; далее по указанию органа ОВД.

УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ ПРИ ПОТЕРЕ Р/СВЯЗИ: С МПУ 259° набор 550 1810'; ЛЕВЫЙ разворот на NDB LI с набором 3050 10000'; полет в зоне ожидания в течении 5мин, затем следовать на IAF VORDME KHR, далее по схеме захода.

ACFT CAT	STRAIGHT-IN LANDING RWY 25				CIRCLE-TO-LAND		
	VORDME				MDH	CEIL	VIS
A	165m	VIS 1600m	ALS out		160m	210m	1600m
B			VIS 2400m		210m	260m	2400m
C			VIS 3000m		270m	370m	3000m
D			VIS 3200m		270m	370m	4000m

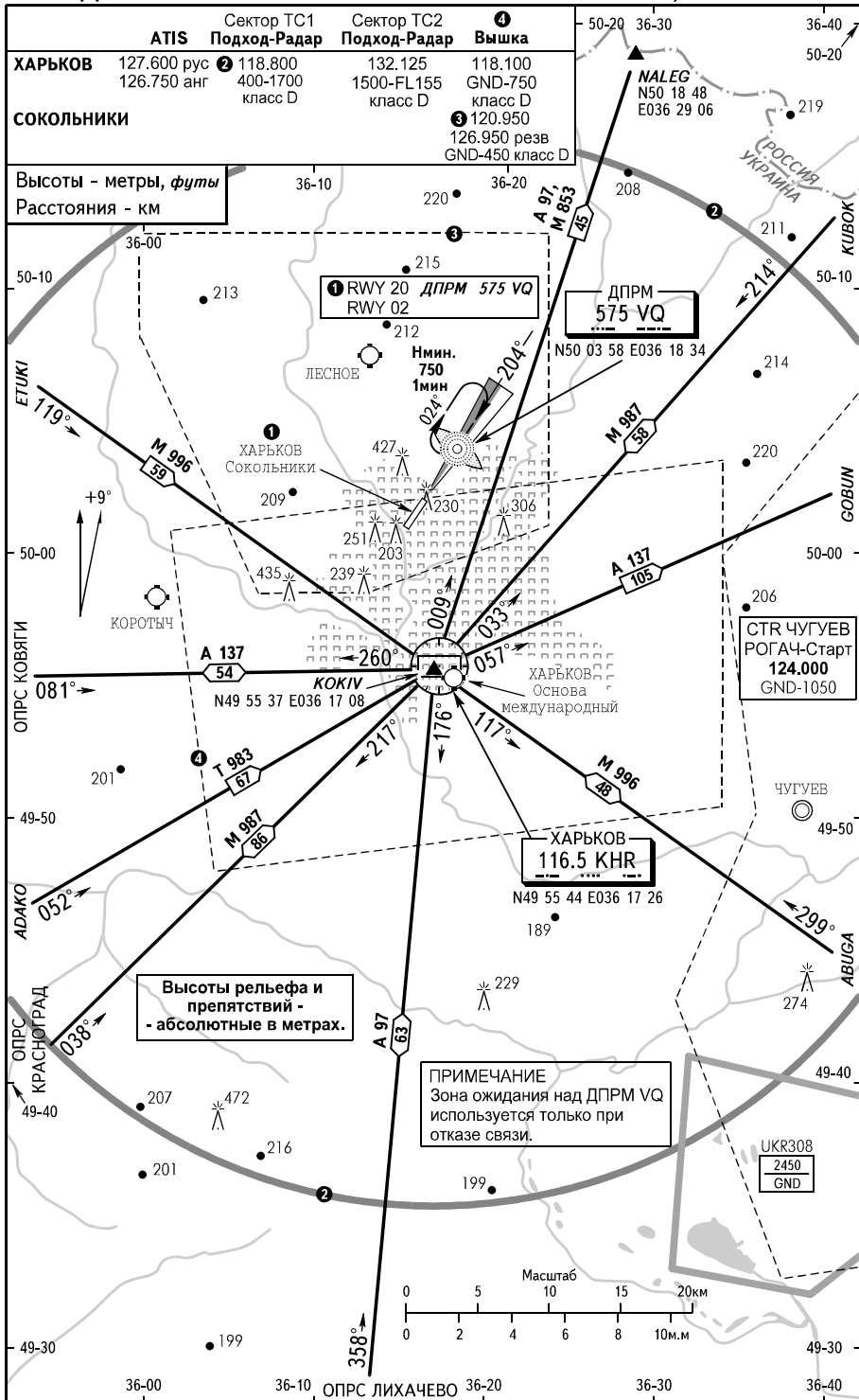
W km /h	150	200	250	300	Визуальное маневрирование СЕВЕРНЕЕ АД - ЗАПРЕЩЕНО.
Descent grad 5.2%	2.2	2.9	3.6	4.4	
MAPt at D2.7					

РАЙОН АЭРОДРОМА

25 июл 13

2A-1

ХАРЬКОВ, УКРАИНА



ХАРЬКОВ Радар	118.800	123.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
СОКОЛЬНИКИ Вышка	400-1700 класс D	1500-FL155 класс D	
	120.950	126.950 резв	
		GND-450 класс D	

ABUGA 2L, FORMA 2N, GR 2L,
KUBOK 2N, KW 1F, KW 1Q, LI 2L

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABUGA 2L	От ABUGA МПУ 309° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ABUGA FL180 или выше по указ. ОВД, IAF БПРМ V 1200 или по указ. ОВД.
FORMA 2N	От FORMA МПУ 123° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода.	Пролет: FORMA FL110 или выше (по QNE), IAF БПРМ V на 1200 или по указ. ОВД.
GR 2L	От ОПРС GR МПУ 032° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС GR 2150 или выше, IAF БПРМ V 1200 или по указ. ОВД.
KUBOK 2N	От KUBOK МПУ 224° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода.	Пролет: KUBOK FL080 или выше (по QNE), IAF БПРМ V на 1200 или по указ. ОВД.
KW 1F	От ОПРС KW МПУ 068° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ОПРС KW 2150 или выше, IAF БПРМ V 1200 или по указ. ОВД.
KW 1Q	От ОПРС KW МПУ 082° до МПР 017° V, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 005° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС KW 2150 или выше, IAF БПРМ V 1200 или по указ. ОВД.
LI 2L	От ОПРС LI МПУ 357° на IAF БПРМ V, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС LI 2450 или выше, IAF БПРМ V 1200 или по указ. ОВД.

FORMA
N50 21 18 E035 41 54
FL110 или выше

KUBOK
N50 19 00
E036 49 42
FL080 или выше

ДПРМ
575 VQ
N50 03 58 E036 18 29

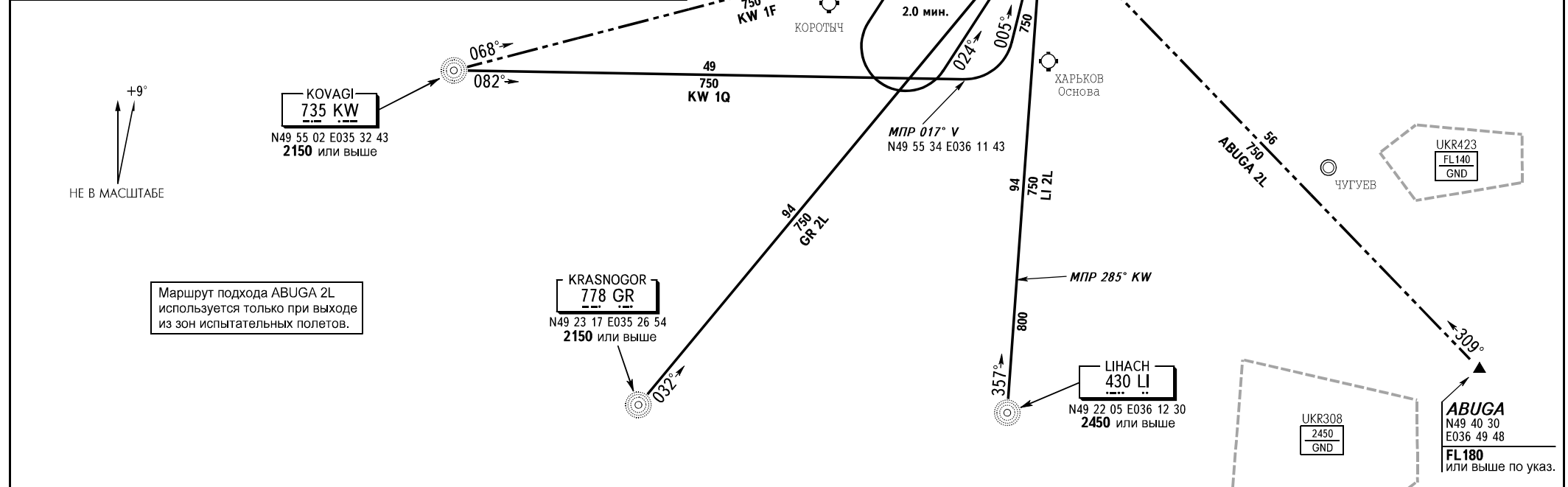
IAF БПРМ
364 V
N50 02 27 E036 16 59
1200
или по указ.

KOVAGI
735 KW
N49 55 02 E035 32 43
2150 или выше

KRASNOGOR
778 GR
N49 23 17 E035 26 54
2150 или выше

ЛИНАХ
430 LI
N49 22 05 E036 12 30
2450 или выше

ABUGA
N49 40 30
E036 49 48
FL180
или выше по указ.

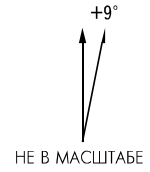
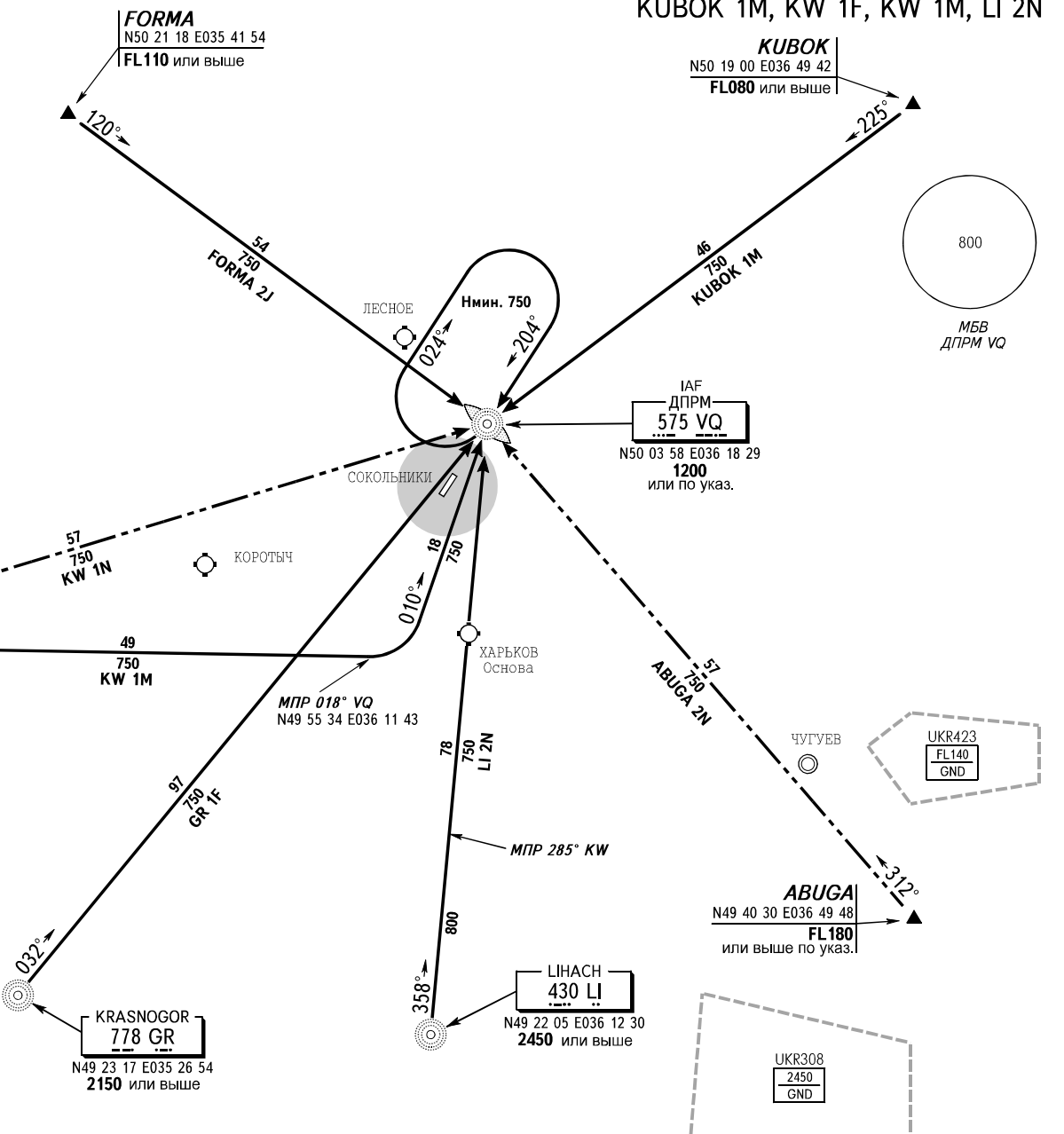


+9°
НЕ В МАСШТАБЕ

Маршрут подхода ABUGA 2L
используется только при выходе
из зон испытательных полетов.

ХАРЬКОВ Радар	118.800	123.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
СОКОЛЬНИКИ Вышка	120.950	126.950 резв	
	400-1700 класс D	1500-FL155 класс D	GND-450 класс D

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABUGA 2N	От ABUGA МПУ 312° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ABUGA FL180 или выше по указанию ОВД, IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.
FORMA 2J	От FORMA МПУ 120° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода.	Пролет: FORMA FL110 или выше (по QNE), IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.
GR 1F	От ОПРС GR МПУ 032° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС GR 2150 или выше, IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.
KUBOK 1M	От KUBOK МПУ 225° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода.	Пролет: KUBOK FL080 или выше (по QNE), IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.
KW 1N	От ОПРС KW МПУ 066° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ОПРС KW 2150 или выше по указанию ОВД, IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.



Маршрут подхода ABUGA 2N используется только при выходе из зон испытательных полетов.

ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
KW 1M	От ОПРС KW МПУ 082° до МПР 018° VQ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 010° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС KW 2150 или выше, IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.
LI 2N	От ОПРС LI МПУ 358° на IAF ДПРМ VQ, далее по схеме захода.	Пролет: ОПРС LI 2450 или выше, IAF ДПРМ VQ 1200 или по указ. ОВД.

ABUGA 2P, GR 2P, KUBOK 2Z,
KW 2P, KW 2Z, LI 2P, NALEG 2Z

ХАРЬКОВ Радар	118.800	123.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
400-1700 класс D	1500-FL155 класс D		
СОКОЛЬНИКИ Вышка	120.950	126.950 резв	
	GND-450 класс D		

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ABUGA 2P	С МПУ 024° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот на МПУ 152° до МПР 259° KW, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 130° (МПР 310° VQ) на ABUGA. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ABUGA FL по указанию ОВД.
GR 2P	С МПУ 024° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° на ОПРС GR.	Пролет: г.т. N49 56 18 E036 16 39 по указанию ОВД, ОПРС GR 2450 или выше.
KUBOK 2Z	С МПУ 024° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 074° до МПР 184° LI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 035° (МПР 215° GR) на KUBOK.	Пролет: KUBOK FL070 или выше по QNE.
KW 2P	С МПУ 024° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° до МПР 259° KW, ПРАВЫЙ разворот МПУ 260° на ОПРС KW.	Пролет: г.т. N49 56 18 E036 16 39 по указанию ОВД, ОПРС KW 2450 или выше.
KW 2Z	С МПУ 024° набор 500 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 236° на ОПРС KW. (По указанию органа ОВД).	Пролет: ОПРС KW 2450 или выше.
NALEG 2Z	С МПУ 024° набор 500 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 016° на NALEG.	Пролет: NALEG FL070 или выше по QNE.
LI 2P	С МПУ 024° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 216° до МПР 259° KW, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 174° на ОПРС LI.	Пролет: г.т. N49 56 18 E036 16 39 по указанию ОВД, ОПРС LI 2150 или выше.

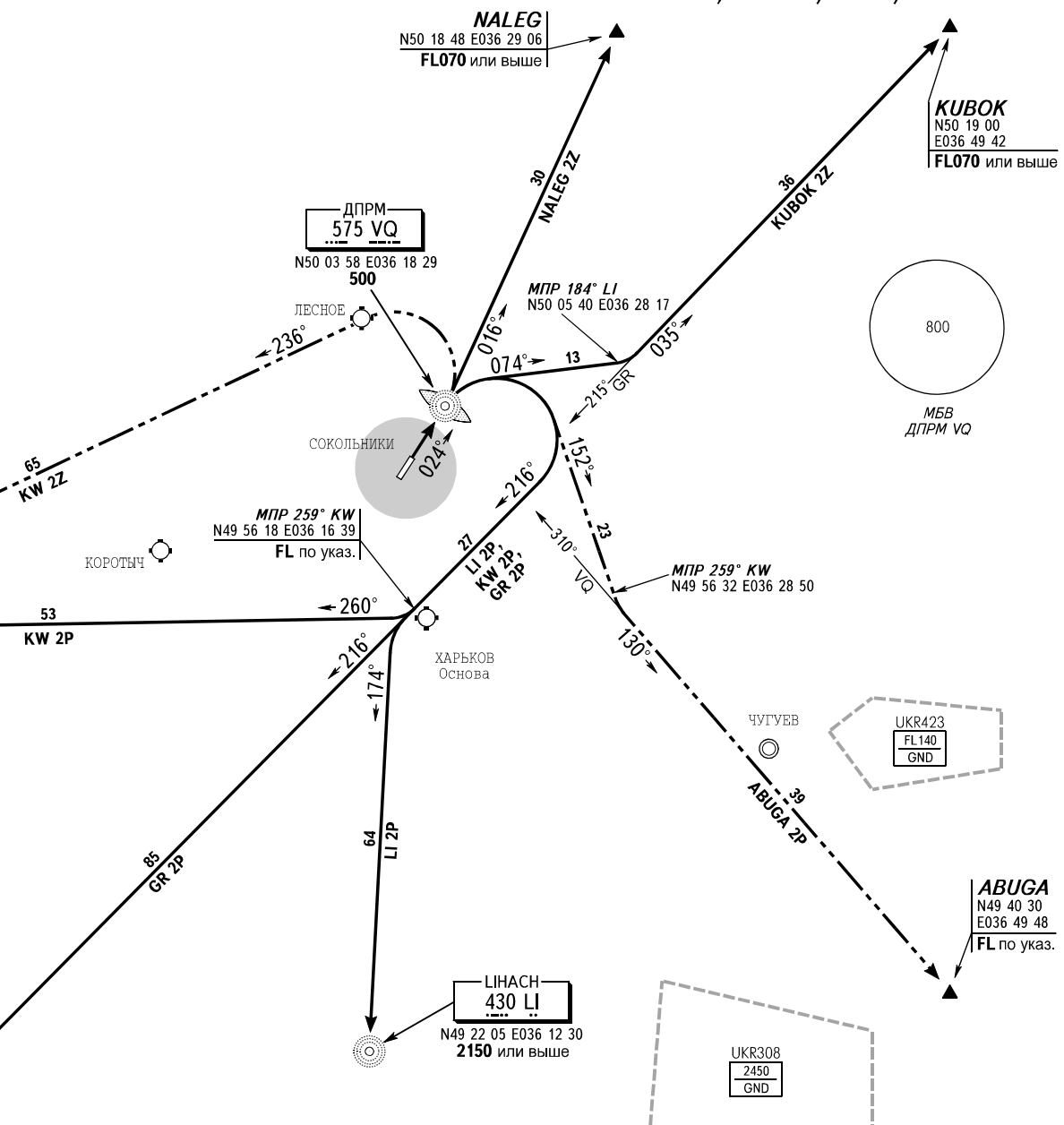


KOVAGI
735 KW
N49 55 02 E035 32 43
2450 или выше

- ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:**
1. После взлета на **400 (230)** перейти на связь с ХАРЬКОВ Радар, разворот выполнить на **500 (330)**.
 2. Экипажи ВС рассчитывают максимально допустимую взлетную массу ВС с учетом препятствий зоны взлета.

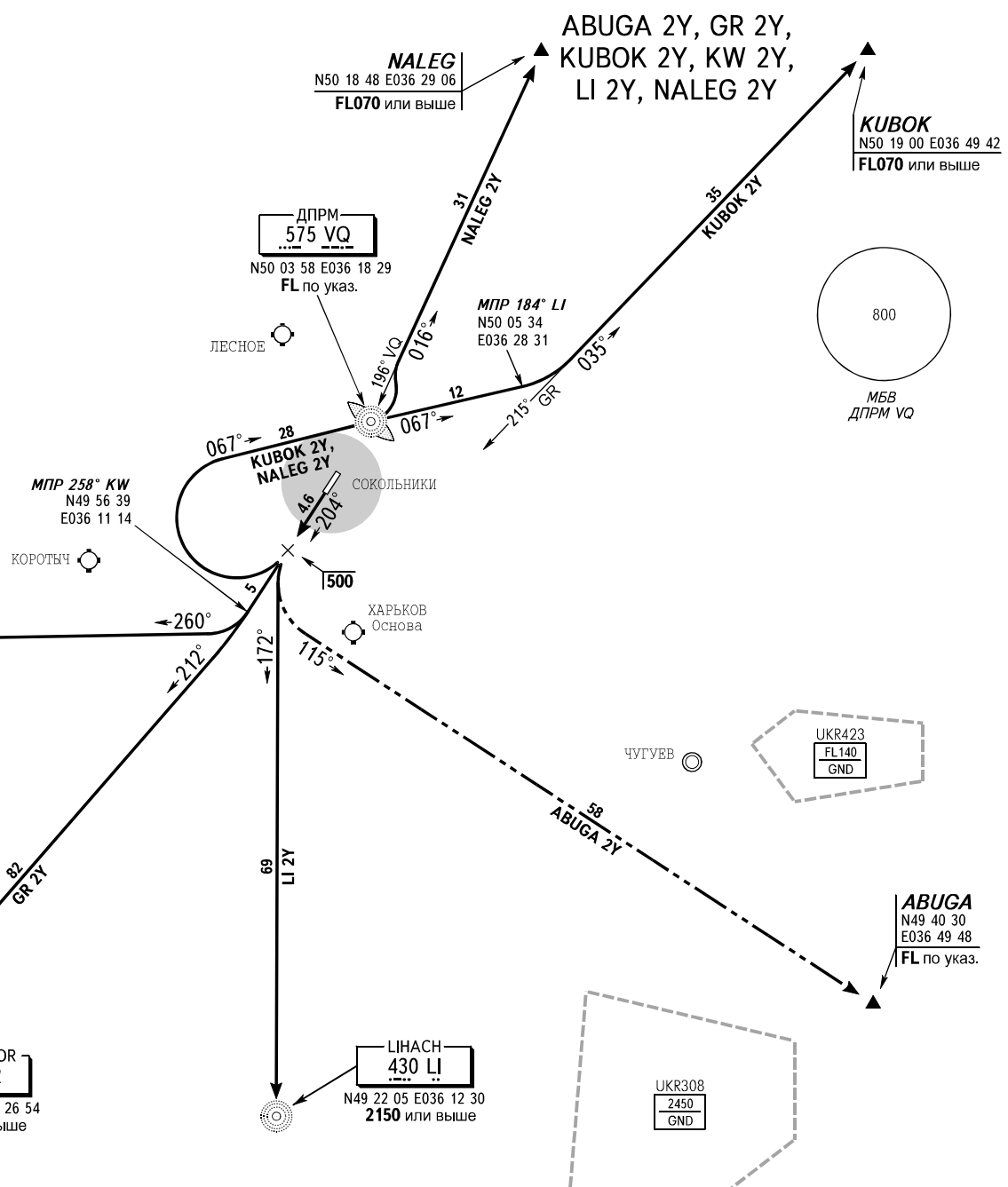
KRASNOGOR
778 GR
N49 23 17 E035 26 54
2450 или выше

LIHACH
430 LI
N49 22 05 E036 12 30
2150 или выше



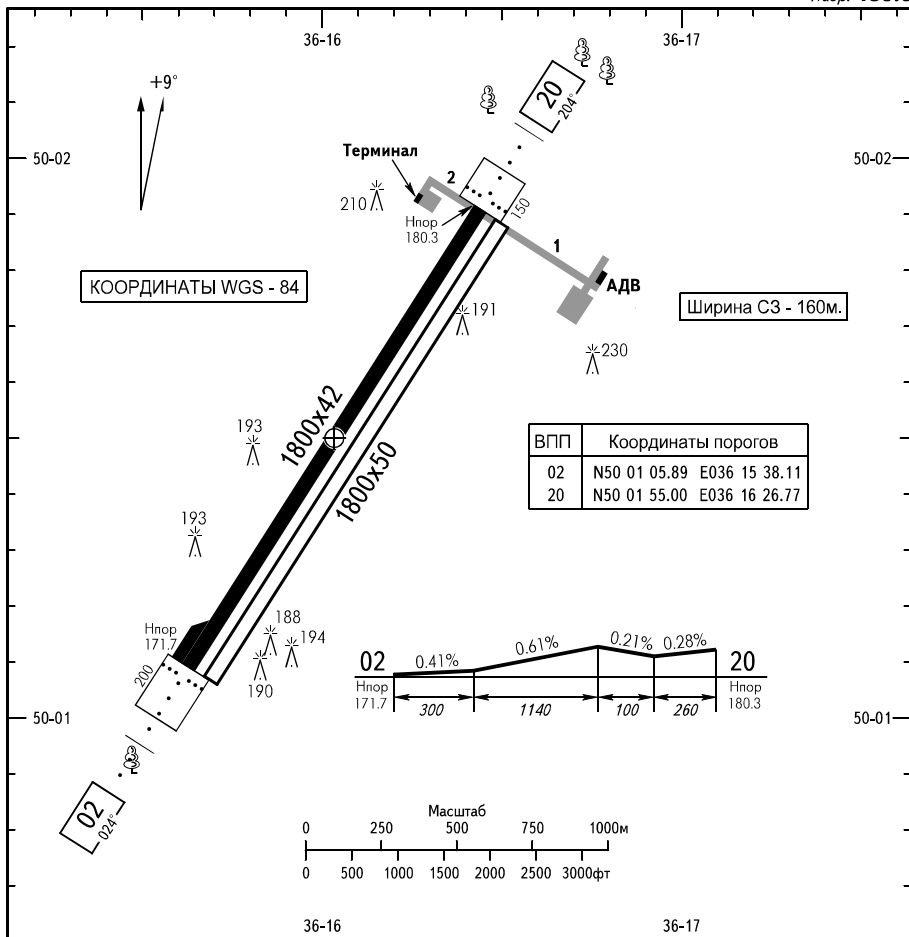
ХАРЬКОВ Радар	118.800	123.700	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
СОКОЛЬНИКИ Вышка	400-1700 класс D	1500-FL155 класс D	
	120.950	126.950 резв	
	GND-450 класс D		

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
АВУГА 2Y	С МПУ 204° набор 500 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 115° на АВУГА. (По указанию органа ОВД).	Пролет: АВУГА FL по указанию ОВД.
GR 2Y	С МПУ 204° набор 500 до МПР 258° KW, ПРАВЫЙ разворот МПУ 212° на GR.	Пролет: ОПРС GR 2450 или выше.
КУБОК 2Y	С МПУ 204° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 067° (через ДПРМ VQ) до МПР 184° LI, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 035° (МПР 215° GR) на КУБОК.	Пролет: ДПРМ VQ по указ. ОВД, КУБОК FL070 или выше по QNE.
KW 2Y	С МПУ 204° набор 500 до МПР 258° KW, ПРАВЫЙ разворот МПУ 260° на ОПРС KW.	Пролет: г.т. N49 56 39 E036 11 14 750 или выше, ОПРС KW 2450 или выше.
LI 2Y	С МПУ 204° набор 500 , ЛЕВЫЙ разворот МПУ 172° на ОПРС ЛИХАЧЕВО.	Пролет: ОПРС LI 2150 или выше.
NALEG 2Y	С МПУ 204° набор 500 , ПРАВЫЙ разворот МПУ 067° на ДПРМ VQ, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 016° (МПР 196° VQ) на NALEG.	Пролет: ДПРМ VQ по указ. ОВД, NALEG FL070 или выше по QNE.



ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:

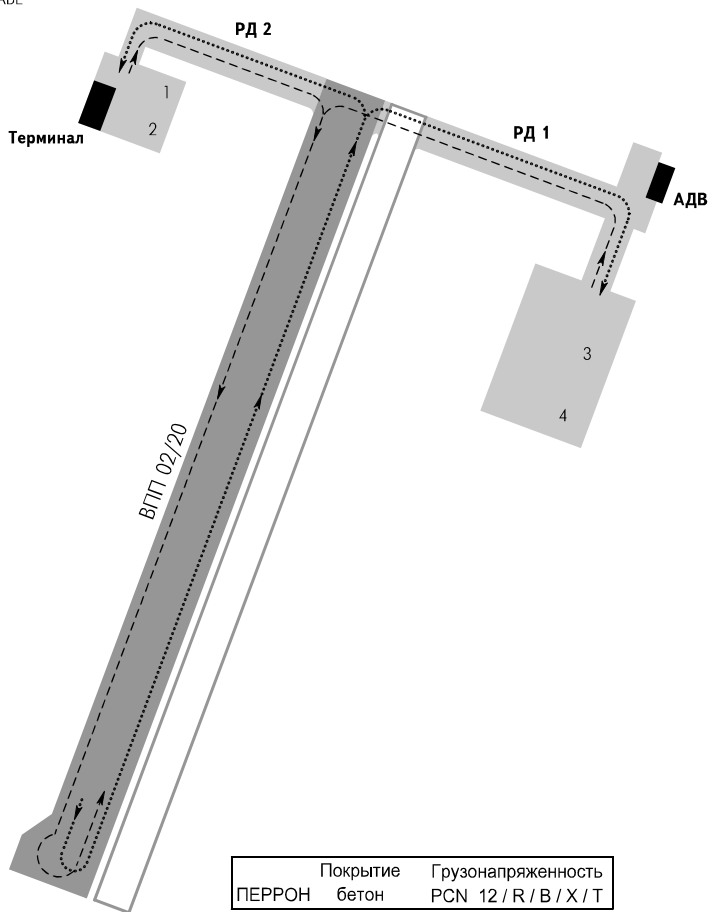
1. После взлета на **400 (230)** перейти на связь с ХАРЬКОВ Радар, разворот выполнить на **500 (330)**.
2. Экипажи ВС рассчитывают максимально допустимую взлетную массу ВС с учетом препятствий зоны взлета.



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
02	ОМИ, огни приближения 420м, РАР1 (3°00')	1750	1900	1750	1800
20	ОМИ, огни приближения 300м, РАР1 (3°00')	1750	1950	1750	1800

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 02				ВПП 20			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A			300	300			300	300
B								
C			500	700			500	700
D								

+9°
↑
↑
НЕ В МАСШТАБЕ



	Покрытие	Грузонапряженность
ПЕРРОН	бетон	PCN 12 / R / V / X / T

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1, 2	бетон	PCN 9 / R / V / X / T	18м

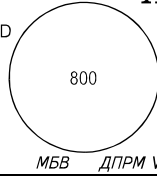
МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-4	бетон	PCN 12 / R / C / X / T

1. ВС для взлета на ВПП устанавливаются таким образом, чтобы исключить эрозию грунта.
2. Установка ВС на стоянку по указанию РП.

ХАРЬКОВ Радар **118.800** 400-1700 класс D
123.700 1500-FL155 класс D
 СОКОЛЬНИКИ Вышка **120.950**
126.950 резв
 GND-450 класс D

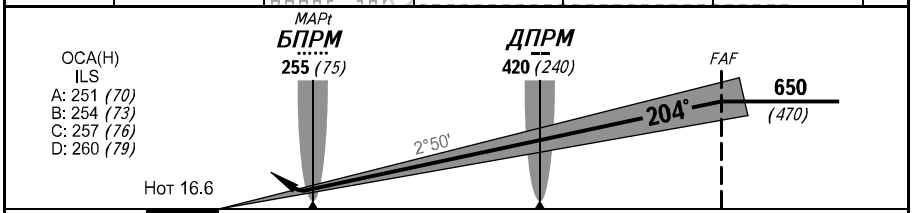
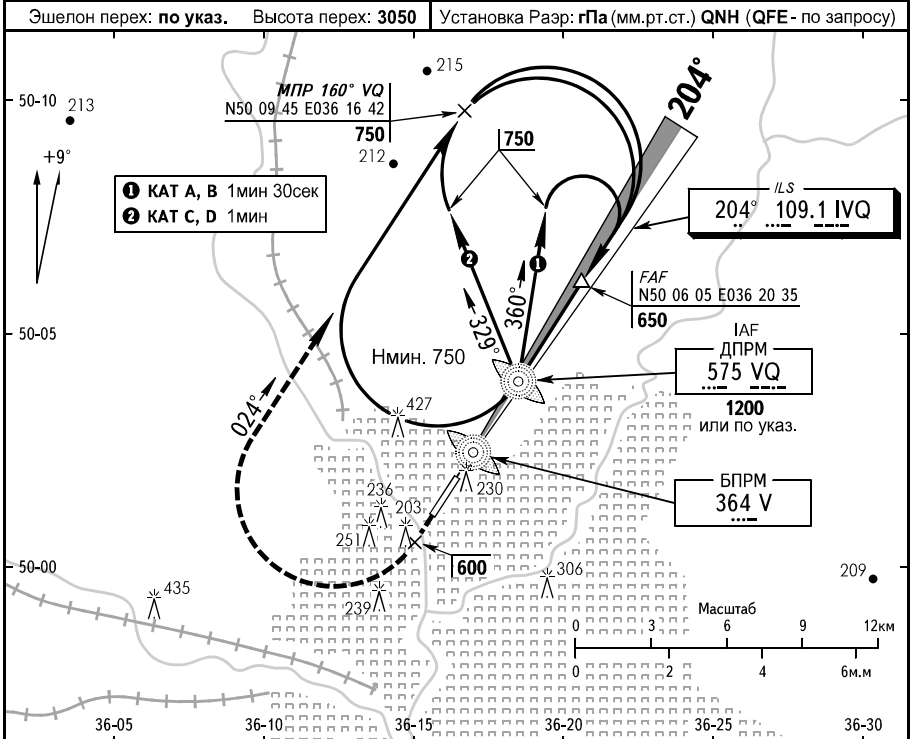
ХАРЬКОВ, УКРАИНА

СОКОЛЬНИКИ
 ILS ВПП 20
 КРМ **109.1 IVQ**



МБВ ДПРМ VQ

Наэр. **180.3** Нпор. **180.3**



уход на второй круг: Набор на МПУ 204°, на высоте 400(220) перейти на связь с ХАРЬКОВ Радар (118.100), после пролета БПРМ V следовать с набором на МПУ 204°, на высоте 600 (420) ПРАВЫЙ разворот на МПУ 024° с набором высоты 750 (570), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 20		ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ Удаление далее 27км на север от АРП Харьков/Сокольники - ЗАПРЕЩЕНО из-за близкого расположения государственной границы.
	ILS		
	A	70x1300	
	B	75x1400	
	D	80x1500	

Путевая скорость , км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения , м/сек	2.1	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	4.9

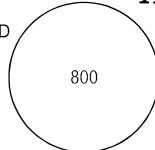
ХАРЬКОВ Радар **118.800** 400-1700 класс D
123.700 1500-FL155 класс D
 СОКОЛЬНИКИ Вышка **120.950**
126.950 резв
 GND-450 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

СОКОЛЬНИКИ

РТС обр.старта ВПП 02

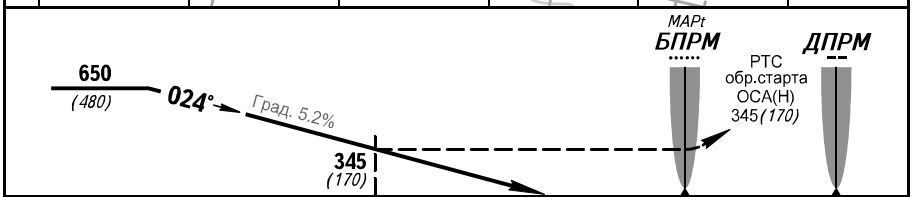
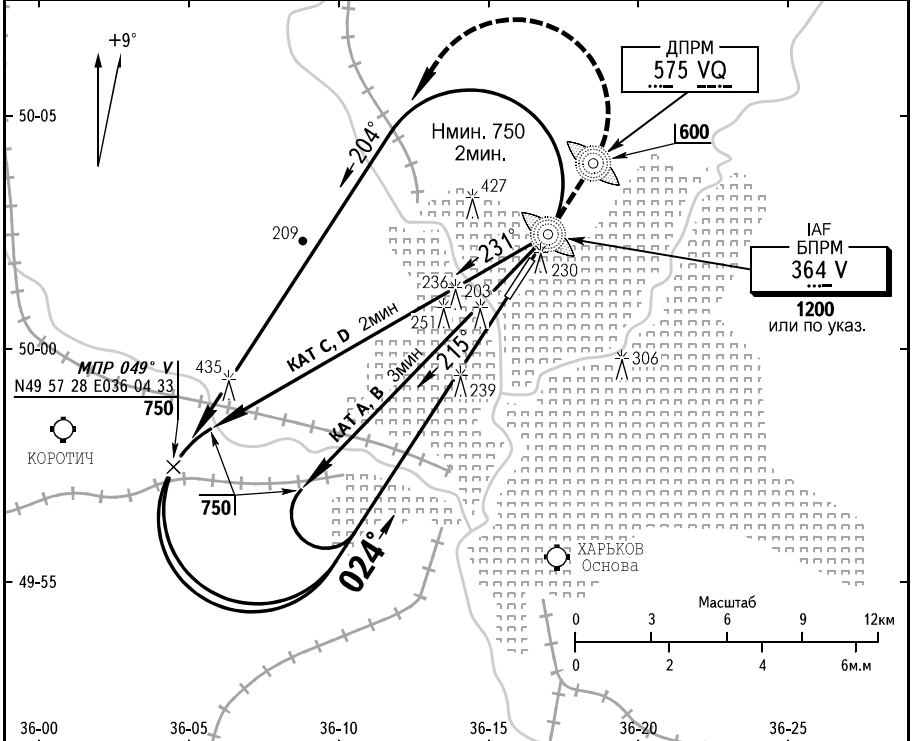
БПРМ **364 V**



МБВ БПРМ V

Наэр. **180.3** Нпор. **171.7**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа** (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 024°, на высоте 400(230) перейти на связь с ХАРЬКОВ Радар (118.100), на высоте 600(430) после пролета ДПРМ VQ ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 204° с набором высоты 750(580), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 02		ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: 1. Удаление далее 27км на север от АРП Харьков/Сокольники - ЗАПРЕЩЕНО из-за близкого расположения государственной границы. 2. Отсчет времени для определения MARI не разрешается.
	ОПРС		
	A	200x3000	
	D	300x5000	

Путевая скорость , км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения , м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

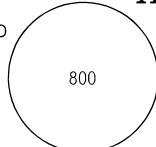
ХАРЬКОВ Радар **118.800** 400-1700 класс D
123.700 1500-FL155 класс D
 СОКОЛЬНИКИ Вышка **120.950**
126.950 резв
 GND-450 класс D

ХАРЬКОВ, УКРАИНА

СОКОЛЬНИКИ
 ОСП ВПП 20

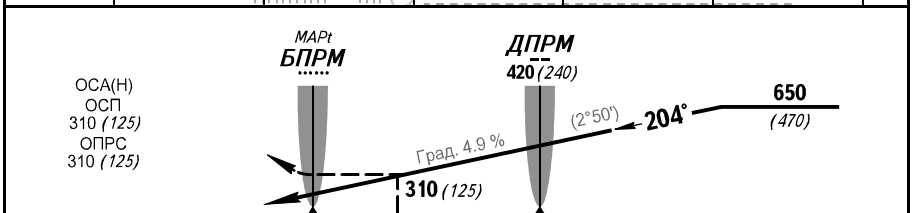
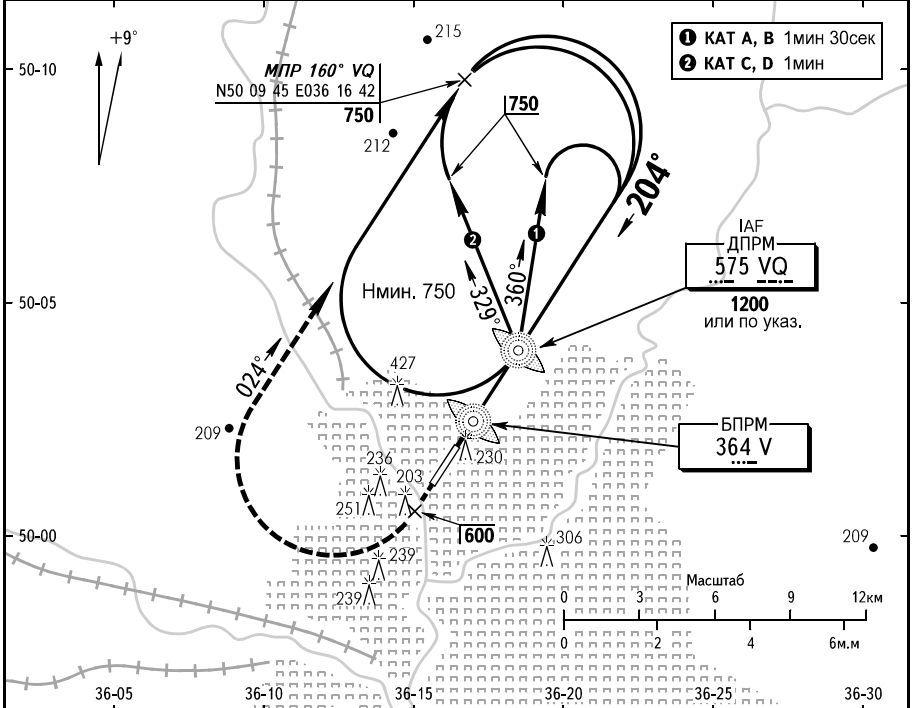
ДПРМ **575 VQ**

Наэр. **180.3** Нпор. **180.3**



МБВ ДПРМ VQ

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разор: гПа (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**

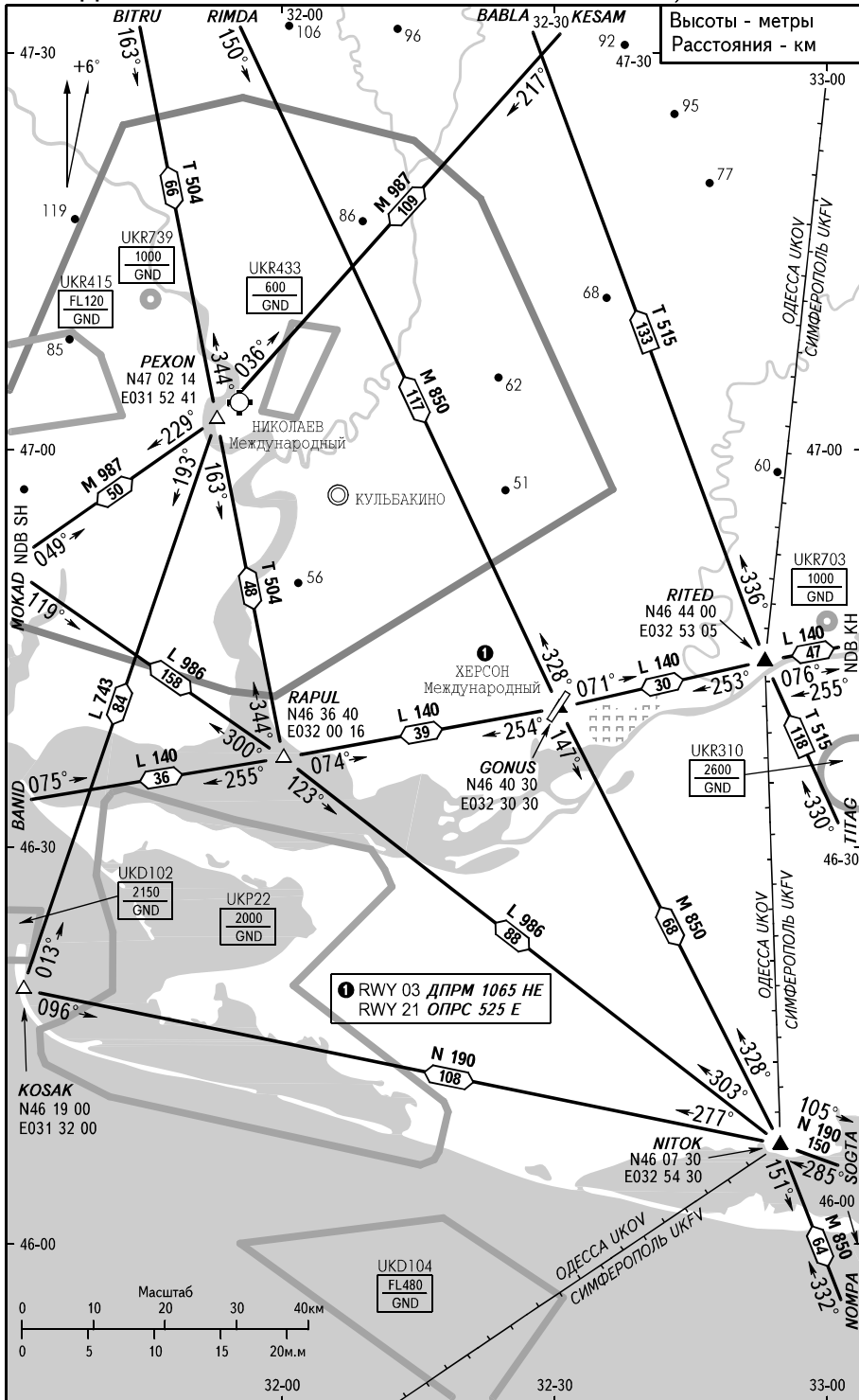


УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 204°, на высоте 400 (220) перейти на связь с ХАРЬКОВ Радар (118.100), после пролета БПРМ V следовать с набором на МПУ 204°, на высоте 600 (420) ПРАВЫЙ разворот на МПУ 024°, с набором на высоте 750 (570), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 20	
	ОСП	ОПРС (БПРМ)
	A	200x3000
	B	250x4500
	C	
D		

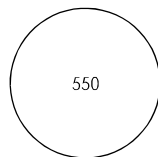
ПРЕДУПРЕЖДЕНИЯ:
 1. Удаление далее 27км на север от АРП Харьков/Сокольники ЗАПРЕЩЕНО из-за близкого расположения государственной границы.
 2. Отсчет времени для определения МАРt не разрешается.

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.1	2.5	2.9	3.3	3.7	4.1	4.5	4.9



ХЕРСОН AFIS 121.200 GND-1500 класс G	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050	Высоты - метры Расстояния - км
--	--	-----------------------------------

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

RWY 03

С точки (KOSAK, NITOK, RAPUL, RITED) следовать на IAF ДПРМ HE, далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF ДПРМ HE **1500** или выше.

RWY 21

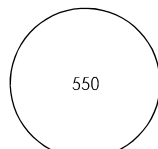
С точки (KOSAK, NITOK, RAPUL, RITED) следовать на IAF ОПРС E, далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF ОПРС E **1500** или выше.

ХЕРСОН AFIS 121.200 GND-1500 класс G	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050	Высоты - метры Расстояния - км
--	--	-----------------------------------

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



НЕ В МАСШТАБЕ



МВВ
ОПРС E

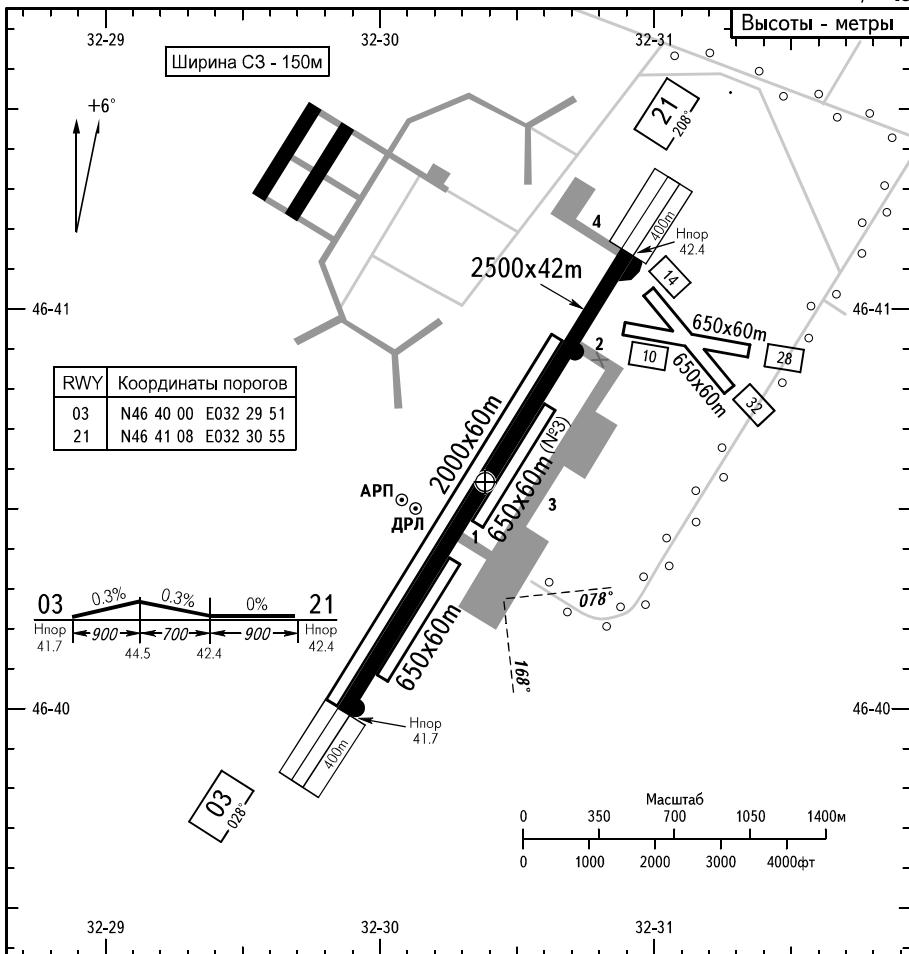
ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

RWY 03

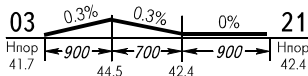
Набор с МПУ 027° до **600**, ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ НЕ с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5,0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

RWY 32

Набор с МПУ 207° до **750**, ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ НЕ с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5,0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.



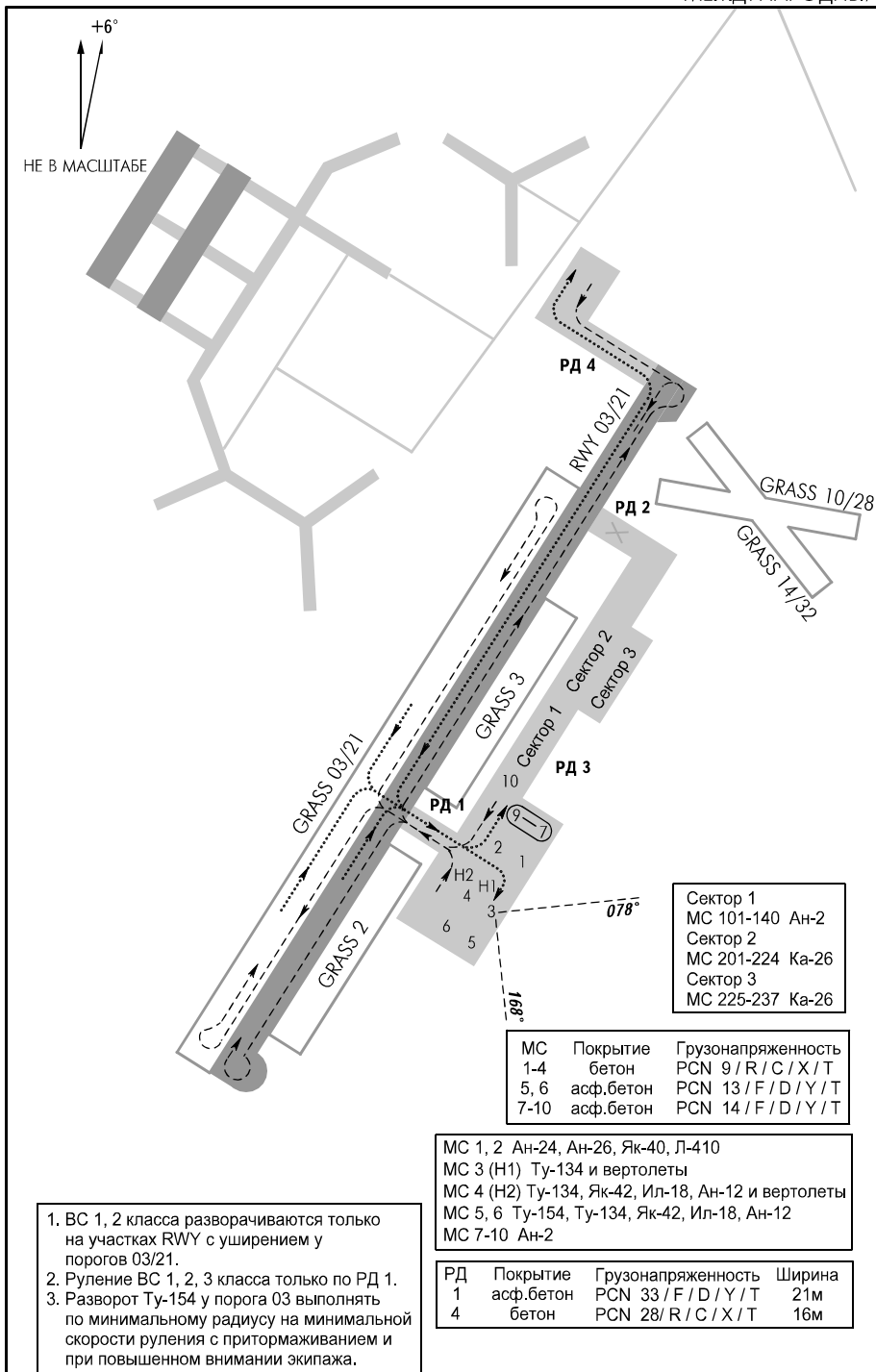
RWY	Координаты порогов
03	N46 40 00 E032 29 51
21	N46 41 08 E032 30 55



RWY	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		TORA	TODA	ASDA	LDA
03		2500m	2900m	2500m	2500m
21					

МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА				
RWY 03/21				
Без огней RWY (день) Осевая линия RWY				
маркирована			не маркирована	

Кат. ВС	RWY 03/21			
	маркирована			не маркирована
A, B	400m			500m
C	400m			500m



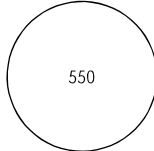
ХЕРСОН AFIS **121.200**
GND-1500 класс G

ХЕРСОН, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП, ОПРС RWY 03

ДПРМ **1065 HE**

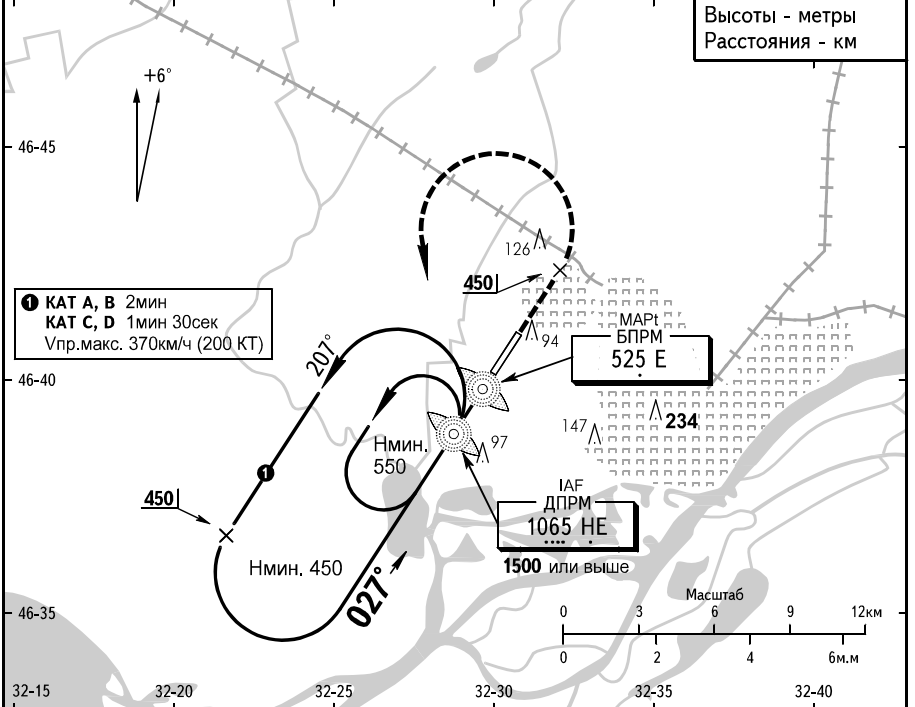


МБВ ДПРМ HE

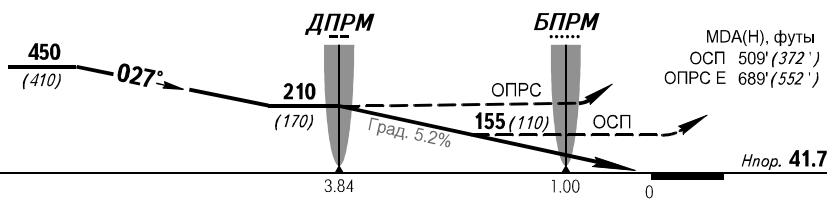
Наэр. **45** Нпор. **41.7**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**

Высоты - метры
Расстояния - км



1 КАТ А, В 2мин
КАТ С, D 1мин 30сек
Vпр. макс. 370км/ч (200 КТ)



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 027° до 450 (410), ЛЕВЫЙ разворот с набором 600 (510) на ДПРМ HE, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 03		ВЗП		
	ОСП	ОПРС E	Нмс	Ннго	Двид
A	110x2400m	170x2400m	170m	220m	1600m
B	110x2400m	170x2400m	170m	220m	2500m
C	110x2400m	170x3400m	230m	330m	3000m
D	110x2400m	170x3600m	330m	430m	5000m

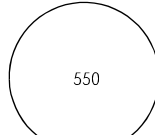
ХЕРСОН AFIS **121.200**
GND-1500 класс G

ХЕРСОН, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОПРС RWY 21

ОПРС **525 E**

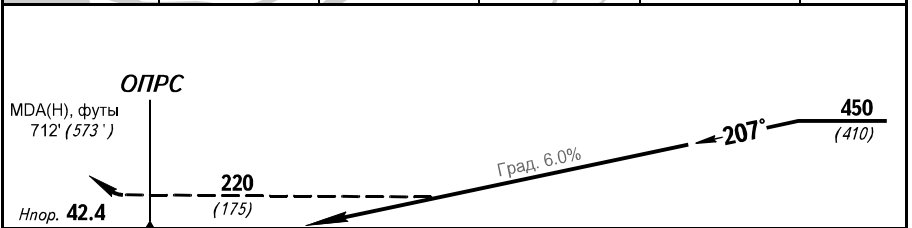
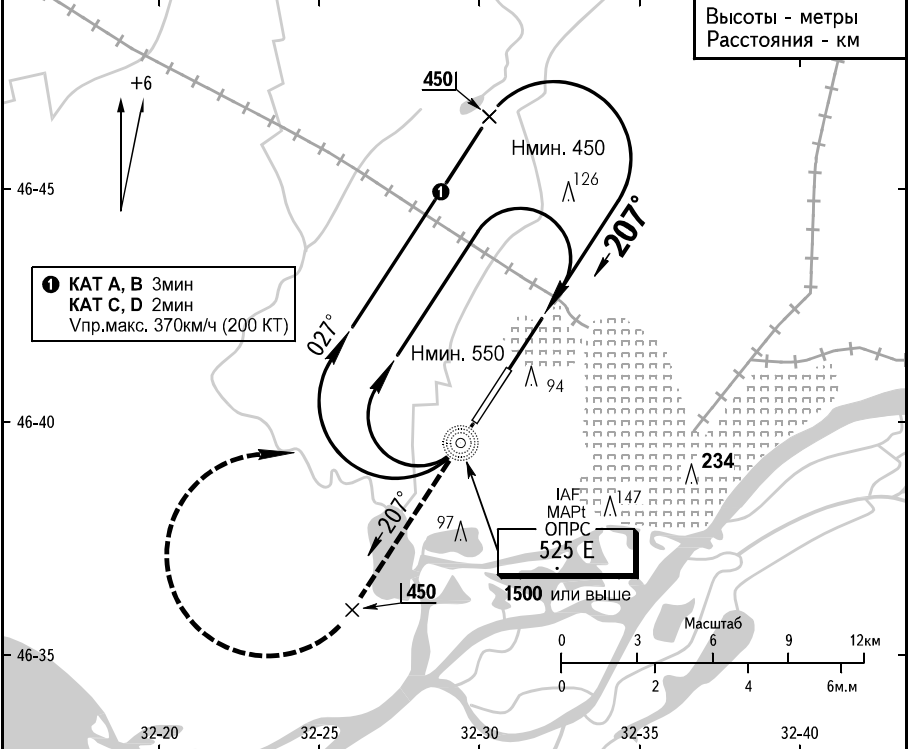
Наэр. **45** Нпор. **42.4**



МБВ ОПРС E

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа** (мм.рт.ст.) **QNH (QFE - по запросу)**

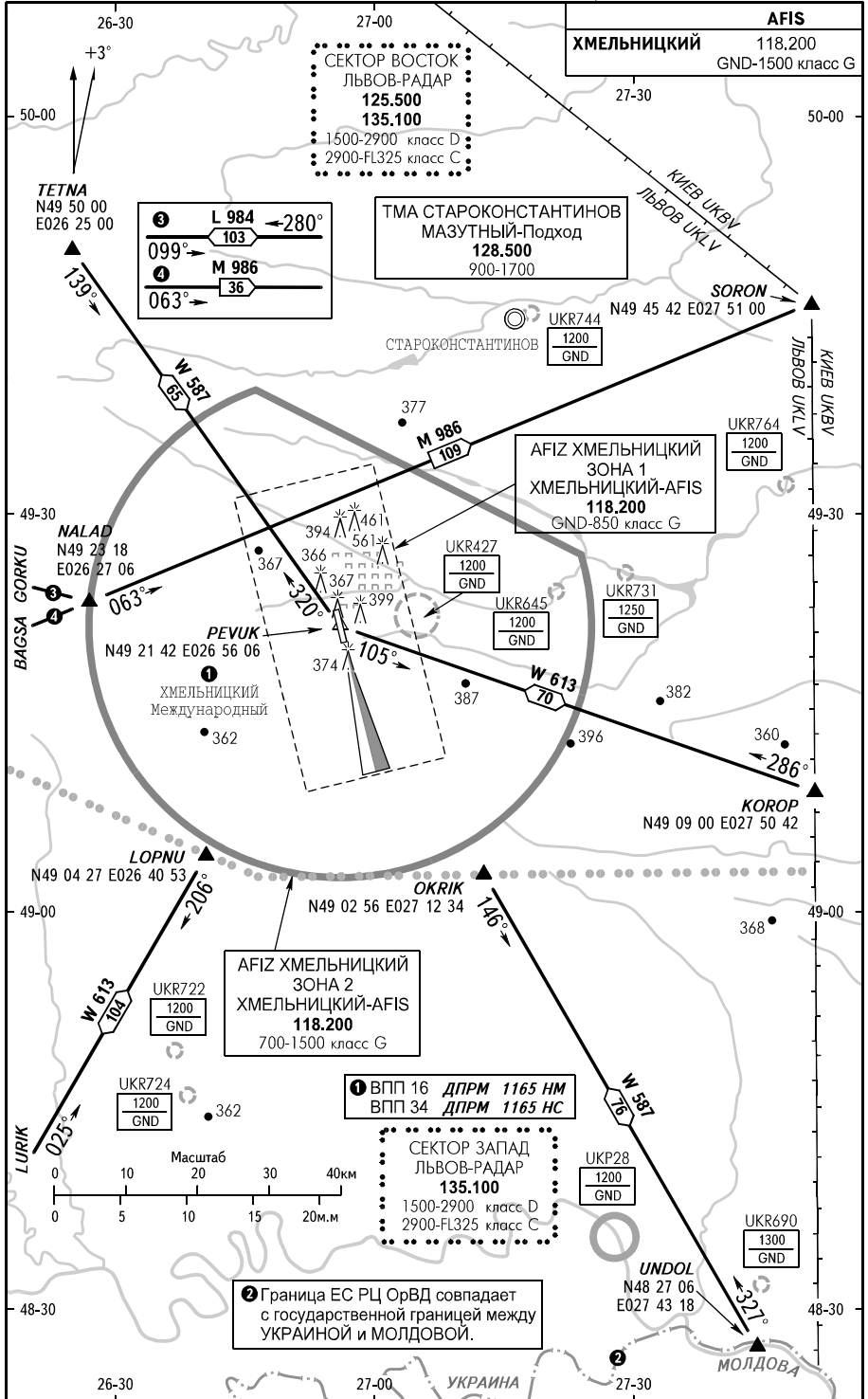
Высоты - метры
Расстояния - км



уход на второй круг: Набор на МПУ 207° до 450 (410), ПРАВЫЙ разворот с набором 600 (510) на ОПРС E, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 21		ВЗП		
	ОПРС E		Нмс	Ннго	Двид
A	175x2400m		180m	230m	1600m
B	175x3400m		170m	220m	2500m
C	175x3400m		230m	330m	3000m
D	175x3600m		330m	430m	5000m

ХМЕЛЬНИЦКИЙ, УКРАИНА



ХМЕЛЬНИЦКИЙ AFIS

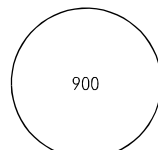
118.200GND-1500
класс GЭшелон перех: **по указ.**Высота перех: **3050**

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ

+3°



НЕ В МАСШТАБЕ



900

МВВ
ДПРМ НМ

ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

С точки (BAGSA, NALAD, TETNA, KOROL, LOPNU) следовать на IAF ДПРМ НМ, далее по схеме захода на посадку по приборам. Пролет IAF ДПРМ НМ **1500** или выше.

ХМЕЛЬНИЦКИЙ AFIS

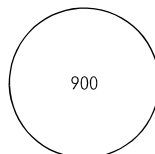
118.200
GND-1500
класс G

Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



НЕ В МАСШТАБЕ



900

*МБВ
ДПРМ НМ*

ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

ВПП 16:

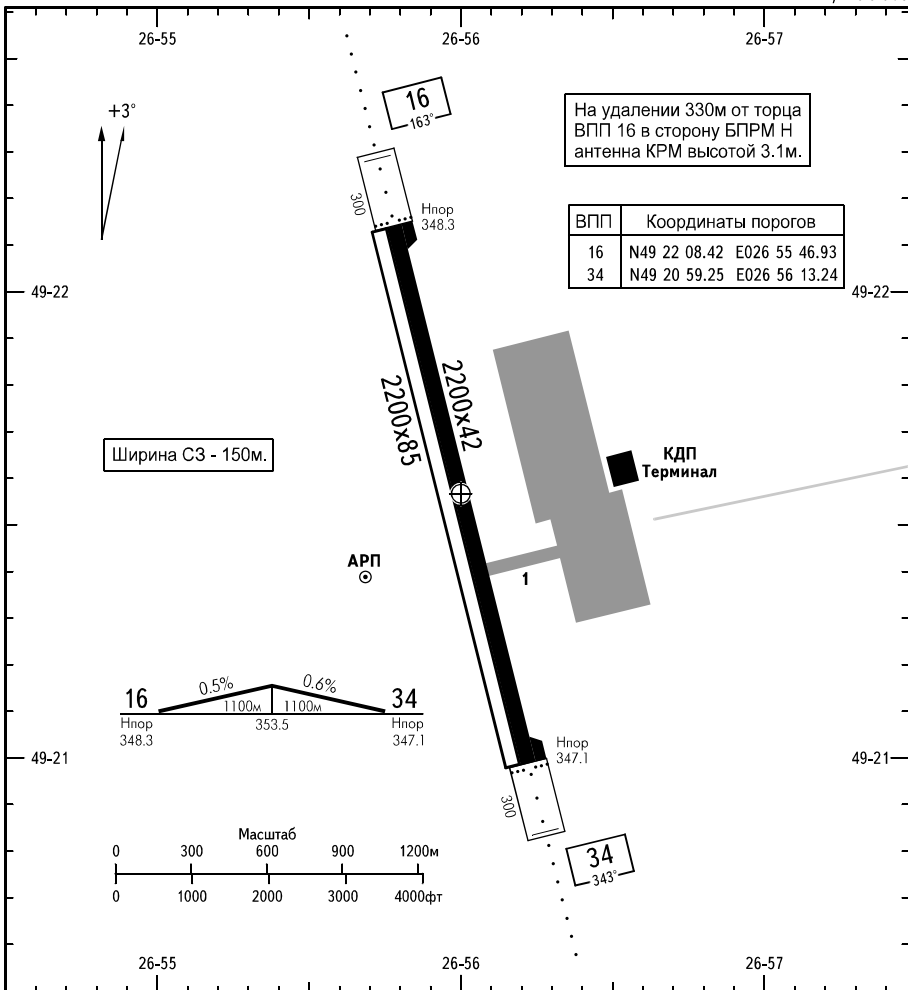
Набор с МПУ 163° до **900**, далее ПРАВЫЙ разворот на ДПРМ НМ с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД.

Минимальный градиент набора 5.0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

ВПП 34:

Набор с МПУ 343° до **900**, далее ЛЕВЫЙ разворот на ДПРМ НМ с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД.

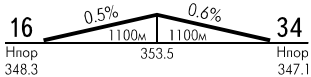
Минимальный градиент набора 5.0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.



На удалении 330м от торца ВПП 16 в сторону БПРМ Н антенна КРМ высотой 3.1м.

ВПП	Координаты порогов
16	N49 22 08.42 E026 55 46.93
34	N49 20 59.25 E026 56 13.24

Ширина СЗ - 150м.



ВПП	СВЕТОБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
16	ОМИ, огни приближения 900м	2200	2500	2200	2200
34					

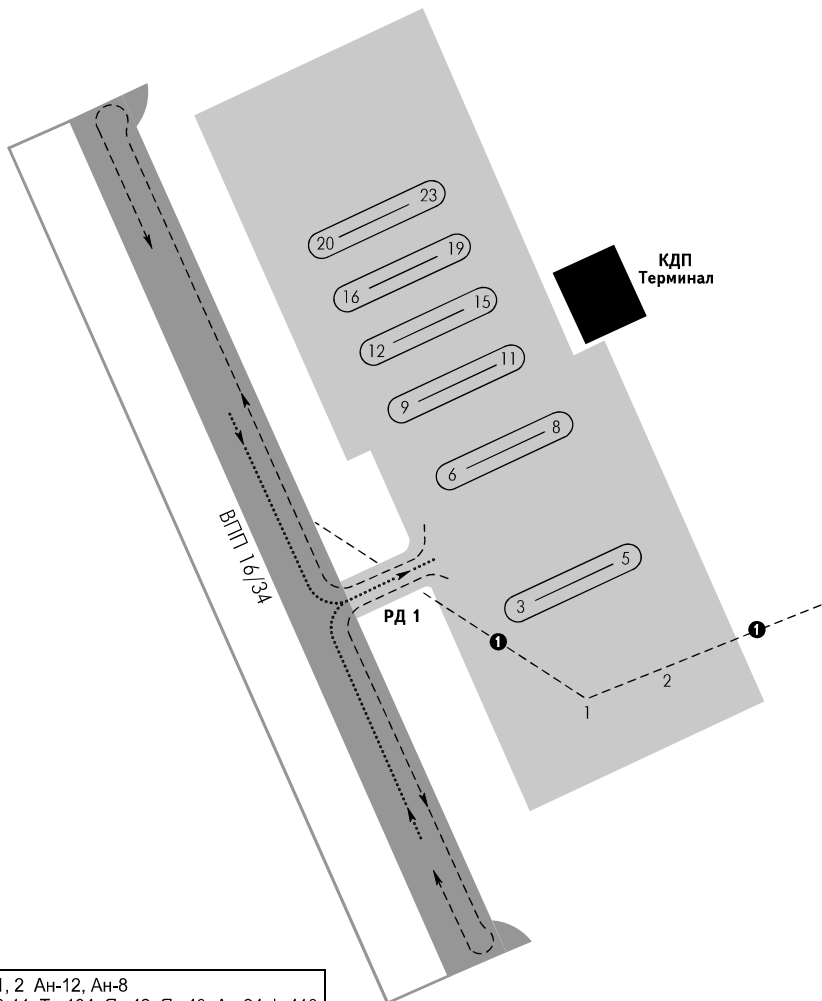
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 16				ВПП 34			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
A			300	300				
B								
C			500	700			500	700
D								



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	бетон	PCN 15 / R / C / X / T	21м

Перрон (МС 1-8)	Покрытие	Грузонапряженность
МС 9-23	асф.бетон	PCN 16 / F / D / Y / T
	асф.бетон	PCN 17 / F / D / Y / T



МС 1, 2 Ан-12, Ан-8
МС 3-11 Ту-134, Як-42, Як-40, Ан-24, L-410
МС 12-23 Ан-2, L-410

1. Общая ширина РД 1 с обочинами 23м.
2. Руление производить при повышенном ВНИМАНИЕ экипажа.
3. Руление Ан-12 на тяге внутренних двигателей.

МС 1 может быть использовано как ВП.

❶ В секторе 300°-065° взлет с ВП - ЗАПРЕЩЕН.

ХМЕЛЬНИЦКИЙ AFIS **118.200**
GND-1500 класс C

ХМЕЛЬНИЦКИЙ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

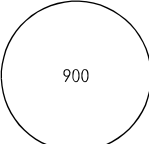
ILS ВПП 34

КРМ **108.1 ИНС**

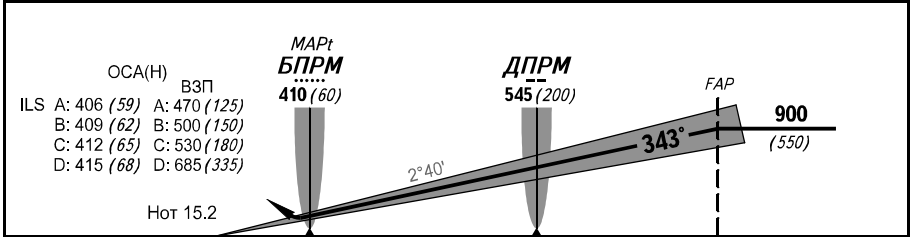
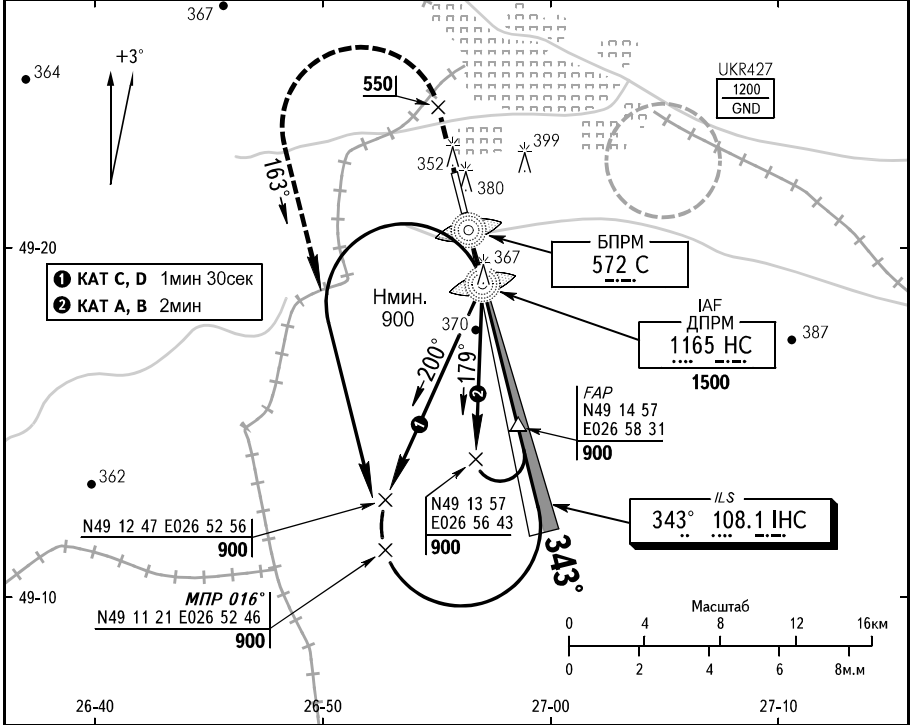
МБВ

ДПРМ НС

Наэр. **353.5** Нпор. **347.1**



Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 343° до 550 (200), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 163° с набором 900 (550), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 34		ВЗП		
	ILS		Нмс	Ннго	Двид
A	60x800		130	180	1600
B	65x800		150	200	2500
C			180	280	3000
D	70x900		340	440	5000

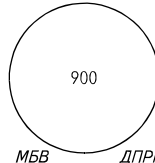
Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертик. скорость снижения, м/сек	2.0	2.4	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

ХМЕЛЬНИЦКИЙ АFIS **118.200**
GND-1500 класс C

ХМЕЛЬНИЦКИЙ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОСП ВПП 16

ДПРМ **1165 НМ**

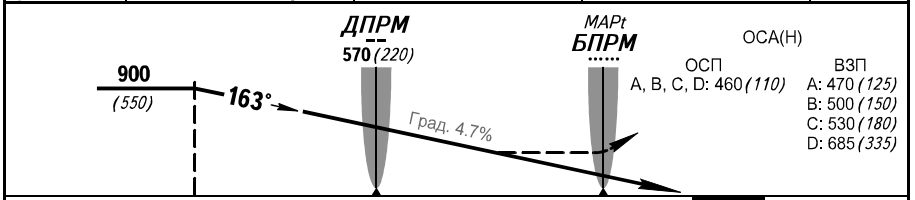
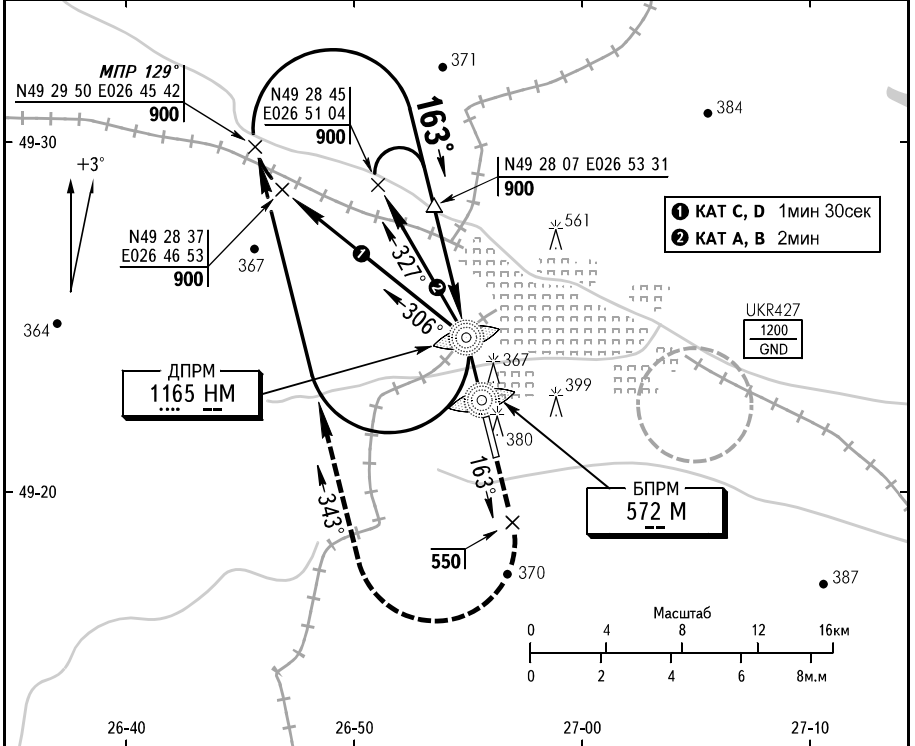


МБВ

ДПРМ НМ

Наэр. **353.5** Нпор. **348.3**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа**(мм.рт.ст.) **QNH(QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор на МПУ 163° до 550 (200), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 343° с набором 900 (550), далее по схеме захода.

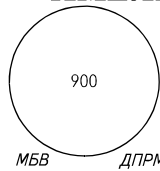
Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 16		ВЗП							
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид					
A	110x1700		130	180	1600					
B			150	200	2500					
C			180	280	3000					
D			340	440	5000					
Путевая скорость, км/ч			150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАР: 3290, мин:сек			1.19	1.06	0.56	0.49	0.44	0.39	0.36	0.33
Вертикальная скорость снижения, м/сек			2.0	2.4	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

ХМЕЛЬНИЦКИЙ АFIS **118.200**
GND-1500 класс G

ХМЕЛЬНИЦКИЙ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ
ОСП ВПП 34

ДПРМ **1165 НС**

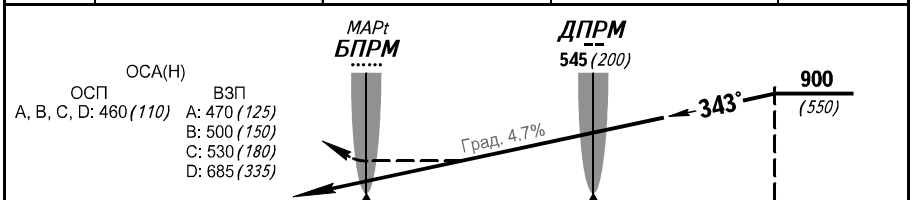
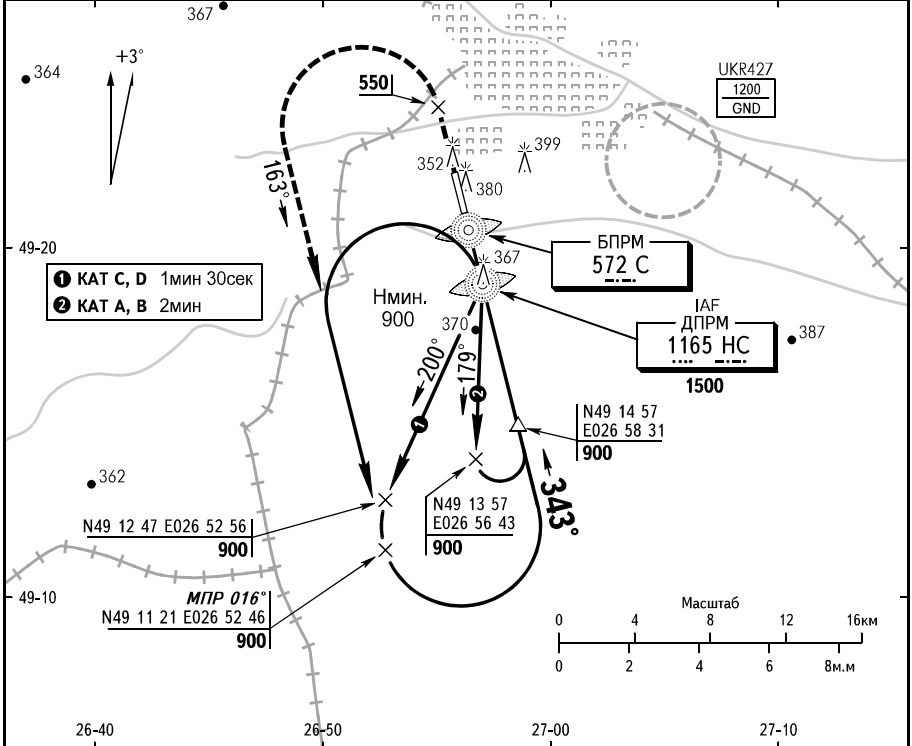


МБВ

ДПРМ НМ

Наэр. **353.5** Нпор. **347.1**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



уход на второй круг: Набор на МПУ 343° до 550 (200), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 163° с набором 900 (550), далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 34		ВЗП							
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид					
A	110x1700		130	180	1600					
B			150	200	2500					
C			180	280	3000					
D			340	440	5000					
Путевая скорость, км/ч			150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt 2950, мин:сек			1.11	0.59	0.51	0.44	0.39	0.35	0.32	0.30
Вертикальная скорость снижения, м/сек			2.0	2.4	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7

Высоты - метры, *футы*
Расстояния - км

Высоты рельефа и препятствий -
- абсолютные в метрах.

③ СЕКТОР NTH
КИЕВ-РАДАР
135.150
1500-2900 класс D
2900-FL660 класс C.

③ По решению ОВД сектора
NTH и MOW объединяются для
работы на частоте **132.375**.

32-30	AFIS
ЧЕРКАССЫ	119,500
	GND-1500 класс G

**ГЕЛЬМЯЗЕВ
910 GE**

N49 49 34 E031 51 09

**ПИИ
425 PI**

N49 52 24 E031 07 32

**AFIZ КАНЕВ
КАНЕВ-AFIS
122.400**

GND-900 класс G

**AFIZ ЧЕРКАССЫ
ЧЕРКАССЫ-AFIS
119.500**

GND-500 класс G

② СЕКТОР TC-2
КИЕВ-РАДАР
124.675

900-FL275 класс C.

② По решению ОВД секторы
ТС-1 и ТС-2 объединяются для
работы на частоте **127.725**.

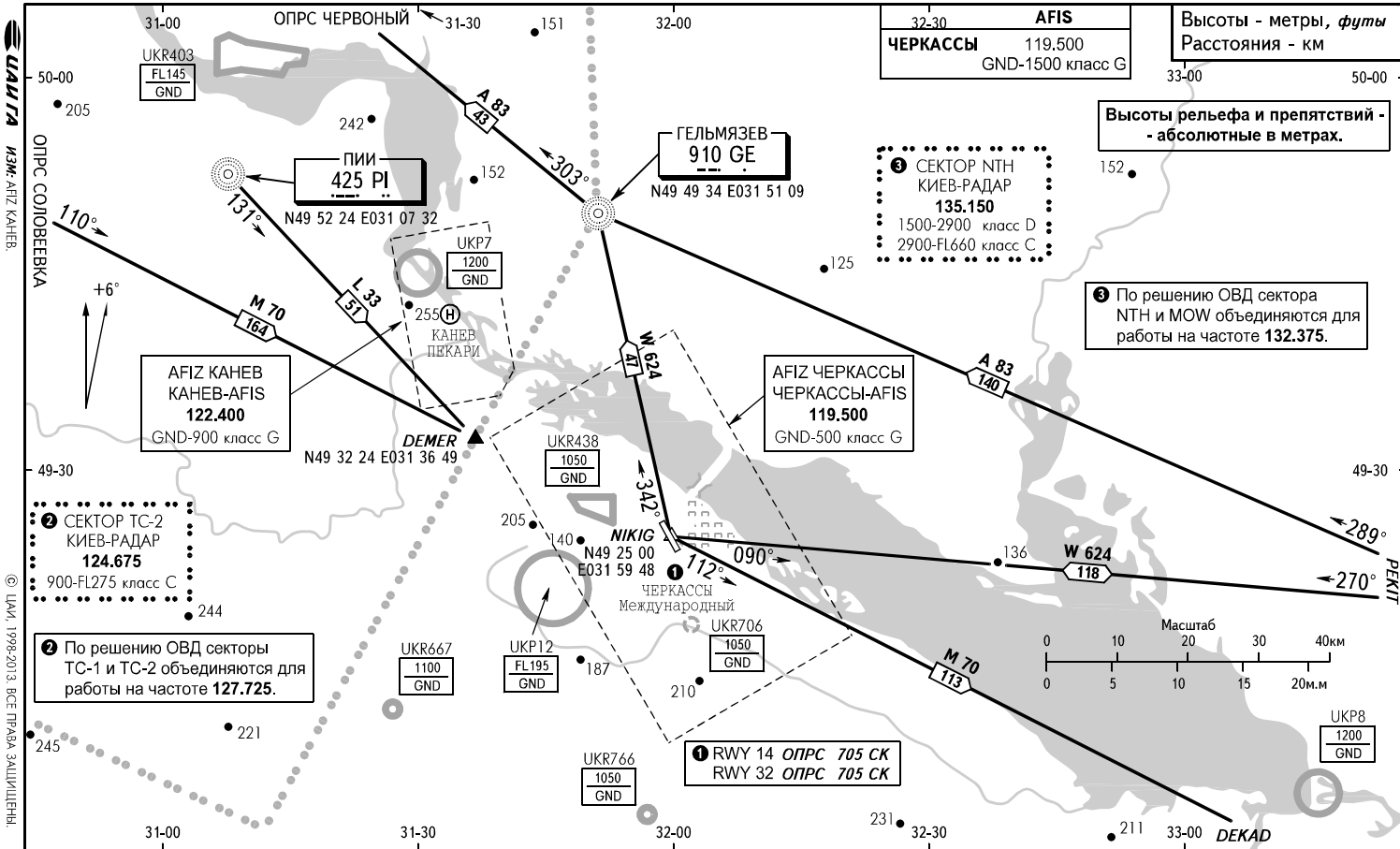
НИКИГ

N49 25 00 E031 59 48

ЧЕРКАССЫ
Международный

**UKR706
1050
GND**

① RWY 14 ОПРС 705 СК
RWY 32 ОПРС 705 СК



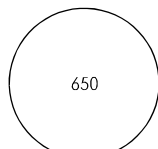
ЧЕРКАССЫ AFIS
GND-1500119.500
класс GЭшелон перех: по указ.
Высота перех: 3050

СХЕМЫ ПОДХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ

+6°



НЕ В МАСШТАБЕ

МВВ
ОПРС СК

ПРОЦЕДУРЫ ПРИБЫТИЯ ПО ПРИБОРАМ

ВПП 14

С точки (DEMER, РЕКІТ) следовать на IAF ОПРС СК,
далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF ОПРС СК **1500** или выше.

ВПП 32

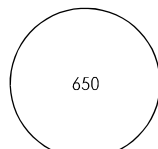
С точки (DEMER, РЕКІТ) следовать на IAF ОПРС СК,
далее по схеме захода на посадку по приборам.
Пролет IAF ОПРС СК **1500** или выше.

ЧЕРКАССЫ AFIS GND-1500	119.500 класс G	Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050
---------------------------	---------------------------	--

СХЕМЫ ВЫХОДА НЕ ОПУБЛИКОВАНЫ



НЕ В МАСШТАБЕ



*МБВ
ОПРС СК*

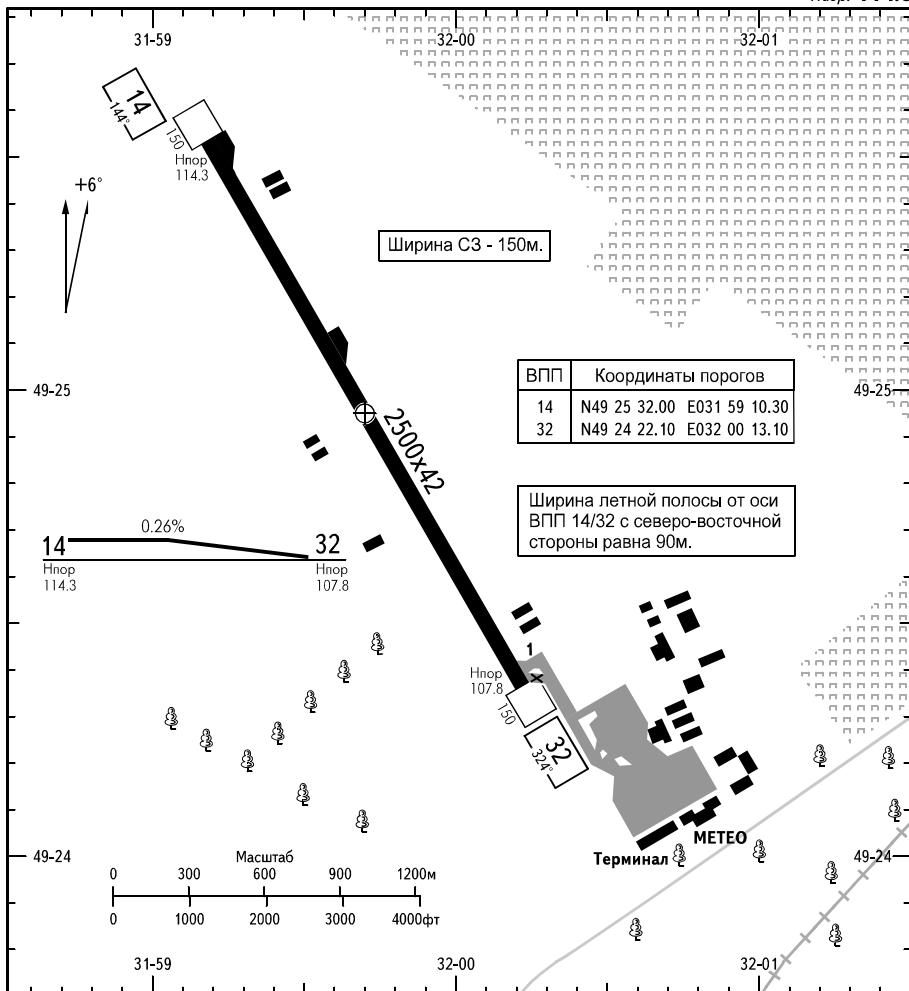
ПРОЦЕДУРЫ ВЫЛЕТА ПО ПРИБОРАМ

ВПП 14

Набор с МПУ 144° до **700**, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС СК с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5,0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

ВПП 32

Набор с МПУ 324° до **700**, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС СК с набором **1500** или выше, далее по указанию органа ОВД. Минимальный градиент набора 5,0%. Если невозможно выполнить, сообщить органу ОВД.

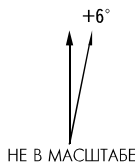


ВПП	Координаты порогов
14	N49 25 32.00 E031 59 10.30
32	N49 24 22.10 E032 00 13.10

Ширина летной полосы от оси ВПП 14/32 с северо-восточной стороны равна 90м.

ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
14		2500	2650	2500	2500
32					

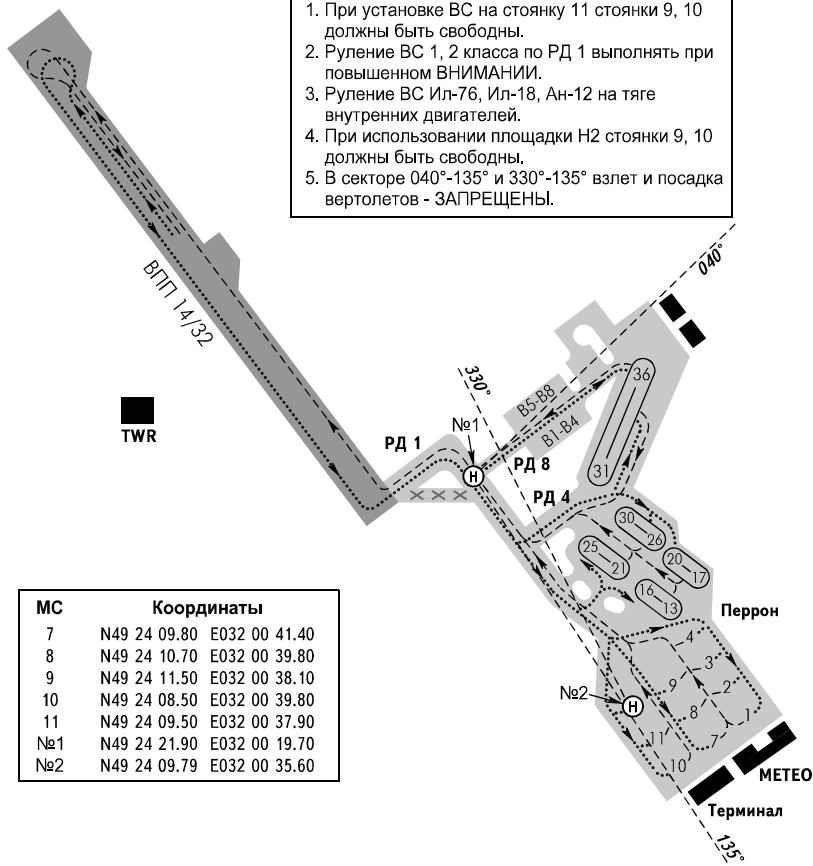
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА	
ВПП 14/32	
Кат. ВС	день
A	400
B	400
C	500
D	500



РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 24 / F / C / Y / T	21м
4	асф.бетон	PCN 11 / F / C / Z / T	12м
8	асф.бетон	PCN 11 / F / C / Z / T	8м

МС	Покрытие	Грузонапряженность
1-3	асф.бетон	PCN 7 / F / C / Y / T
4	асф.бетон	PCN 37 / F / C / X / T
7-11	асф.бетон	PCN 30 / F / C / Y / T
21-30	асф.бетон	PCN 14 / F / C / Z / T
13-20, 31-36, В-1-В-8	асф.бетон	PCN 11 / F / C / Z / T
Н 1	асф.бетон	PCN 24 / F / C / W / T
Н 2	асф.бетон	PCN 30 / F / C / Y / T

1. При установке ВС на стоянку 11 стоянки 9, 10 должны быть свободны.
2. Руление ВС 1, 2 класса по РД 1 выполнять при повышенном ВНИМАНИИ.
3. Руление ВС Ил-76, Ил-18, Ан-12 на тяге внутренних двигателей.
4. При использовании площадки Н2 стоянки 9, 10 должны быть свободны.
5. В секторе 040°-135° и 330°-135° взлет и посадка вертолетов - ЗАПРЕЩЕНЫ.



МС	Координаты		
7	N49 24 09.80	E032 00 41.40	
8	N49 24 10.70	E032 00 39.80	
9	N49 24 11.50	E032 00 38.10	
10	N49 24 08.50	E032 00 39.80	
11	N49 24 09.50	E032 00 37.90	
№1	N49 24 21.90	E032 00 19.70	
№2	N49 24 09.79	E032 00 35.60	

ЧЕРКАССЫ AFIS 119.500

ЧЕРКАССЫ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

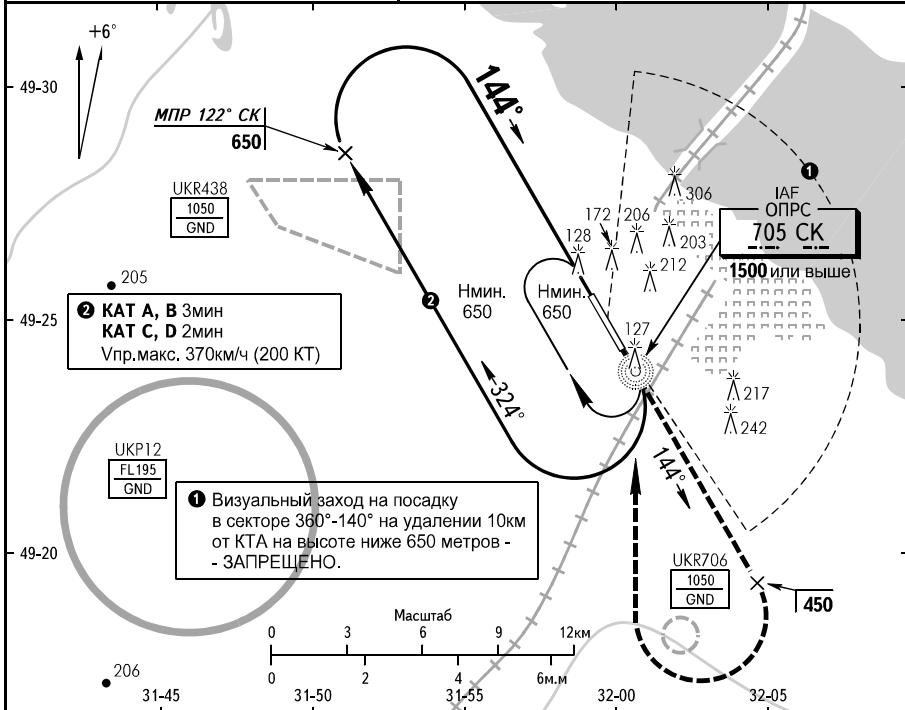
ОПРС ВПП 14

ОПРС 705 СК

МБВ ОПРС СК

Наэр. 114.3 Нпор. 114.3

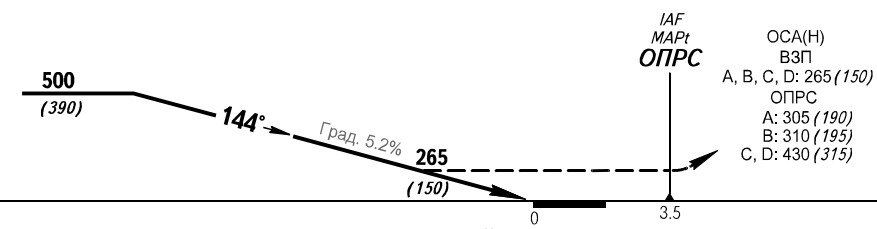
Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа**(мм.рт.ст.) **QNN**(QFE - по запросу)



2 **КАТ А, В 3мин**
КАТ С, D 2мин
Vпр. макс. 370км/ч (200 КТ)

1 **Визуальный заход на посадку**
в секторе 360°-140° на удалении 10км
от КТА на высоте ниже 650 метров -
ЗАПРЕЩЕНО.

IAF ОПРС
705 СК
1500 или выше



уход на второй круг: Набор 450 (340), ПРАВЫЙ разворот с набором 650 (540) на ОПРС СК, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 14		ВЗП		
	ОПРС		Нмс	Ннго	Двид
A	150x2400		200	250	3000
B	150x2400		200	250	3000
C	150x3000		320	420	5000
D	150x3000		320	420	5000

ЧЕРКАССЫ AFIS 119.500

ЧЕРКАССЫ, УКРАИНА

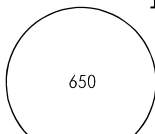
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОПРС ВПП 32

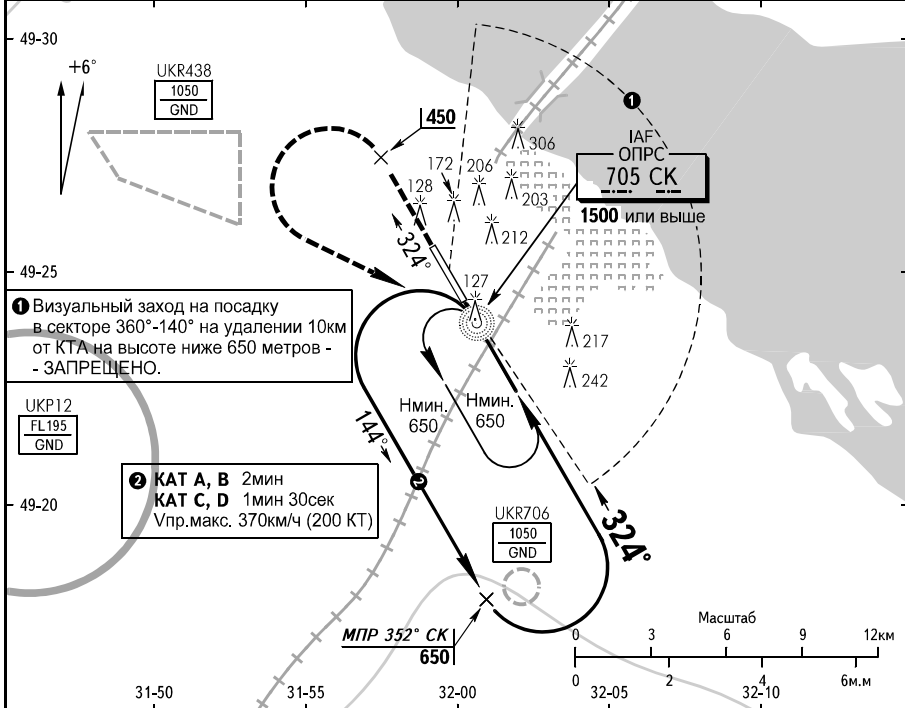
ОПРС 705 СК

Наэр. 114.3 Нпор. 107.8

МБВ ОПРС СК

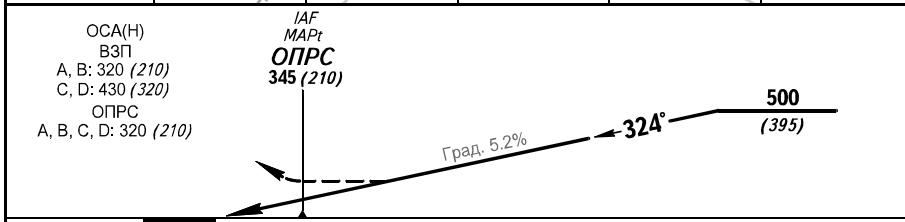


Эшелон перех: по указ. Высота перех: 3050 Установка Разр: rПа (мм.рт.ст.) QHN (QFE - по запросу)



1 Визуальный заход на посадку в секторе 360°-140° на удалении 10км от КТА на высоте ниже 650 метров - ЗАПРЕЩЕНО.

2 КАТ А, В 2мин
КАТ С, D 1мин 30сек
Vпр. макс. 370км/ч (200 КТ)



уход на второй круг: Набор 450 (345), ЛЕВЫЙ разворот с набором 650 (545) на ОПРС СК, далее по схеме захода.

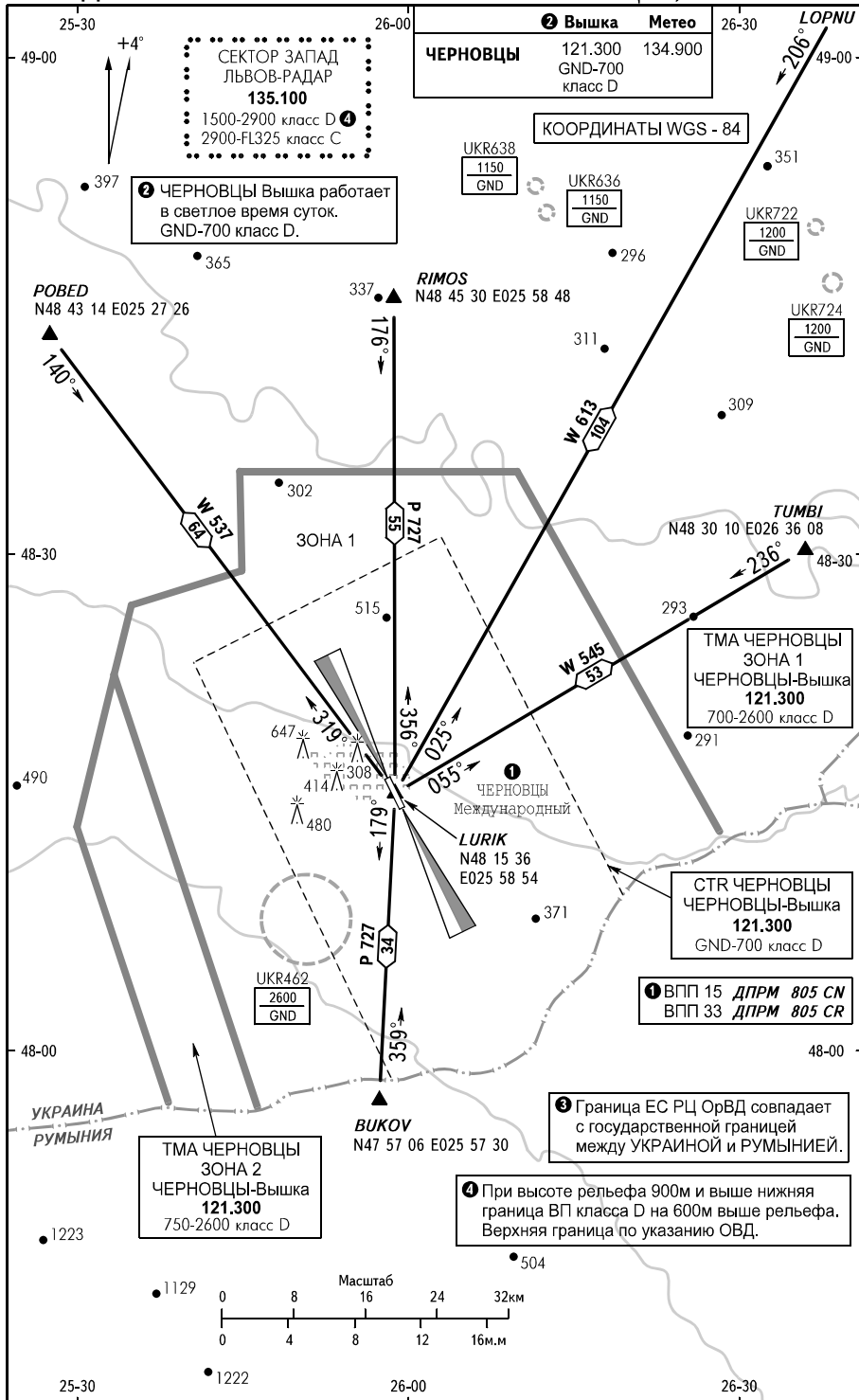
Кот. ВС	ПОСАДКА ВПП 32		ВЗП		
	ОПРС		Нмс	Ннго	Двид
A	215x3000		200	250	3000
B			210	260	3000
C	215x3500		330	430	5000
D			330	430	5000

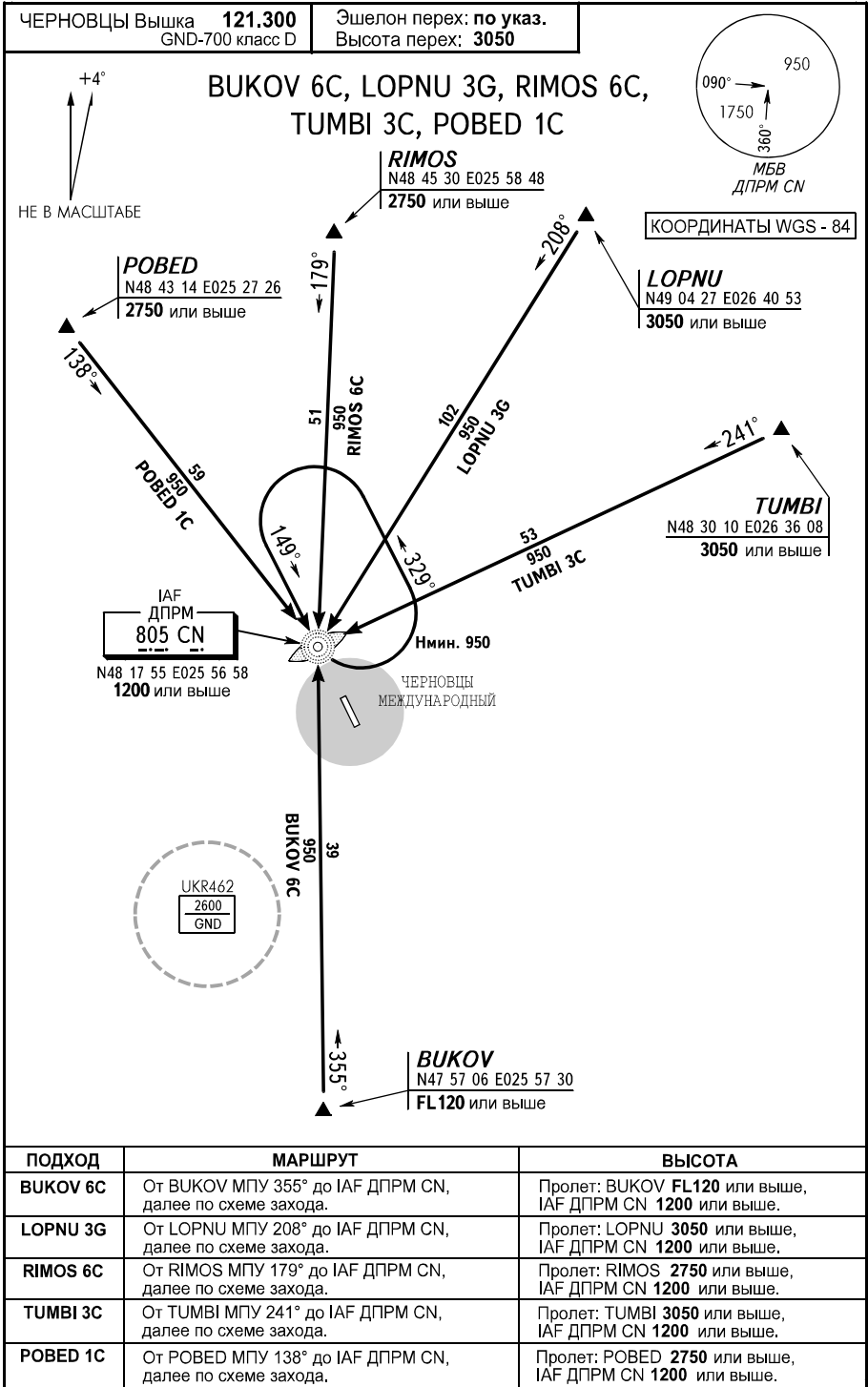
РАЙОН
АЭРОДРОМА

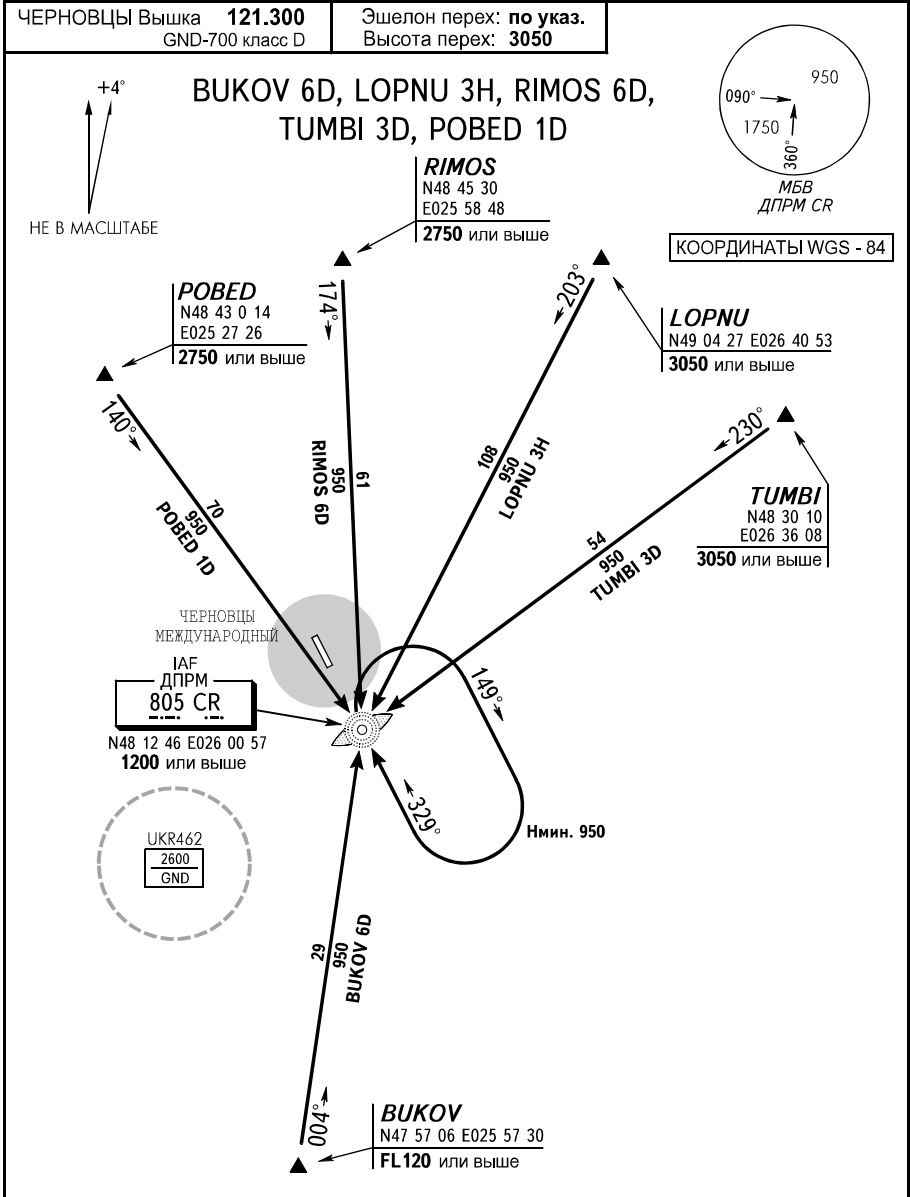
13 дек 12

A-1

ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА





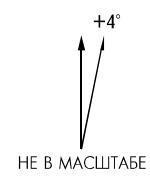


ПОДХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
ВУКОВ 6D	От ВУКОВ МПУ 004° до IAF ДПРМ CR, далее по схеме захода.	Пролет: ВУКОВ FL120 или выше, IAF ДПРМ CR 1200 или выше.
ЛОПНУ 3Н	От ЛОПНУ МПУ 203° до IAF ДПРМ CR, далее по схеме захода.	Пролет: ЛОПНУ 3050 или выше, IAF ДПРМ CR 1200 или выше.
РИМОС 6D	От РИМОС МПУ 174° до IAF ДПРМ CR, далее по схеме захода.	Пролет: РИМОС 2750 или выше, IAF ДПРМ CR 1200 или выше.
ТУМБИ 3D	От ТУМБИ МПУ 230° до IAF ДПРМ CR, далее по схеме захода.	Пролет: ТУМБИ 3050 или выше, IAF ДПРМ CR 1200 или выше.
ПОВЕД 1D	От ПОВЕД МПУ 140° до IAF ДПРМ CR, далее по схеме захода.	Пролет: ПОВЕД 2750 или выше, IAF ДПРМ CR 1200 или выше.

BUKOV 6A, LOPNU 3E, RIMOS 6A,
TUMBI 3A, POBED 1A

КОординАТЫ WGS - 84

ЧЕРНОВЦЫ Вышка **121.300**
GND-700 класс D Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**



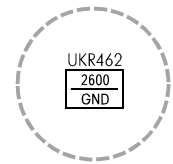
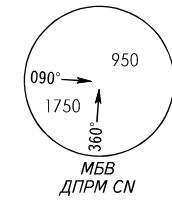
POBED
N48 43 14 E025 27 26
3050 или выше

RIMOS
N48 45 30 E025 58 48
2450 или выше

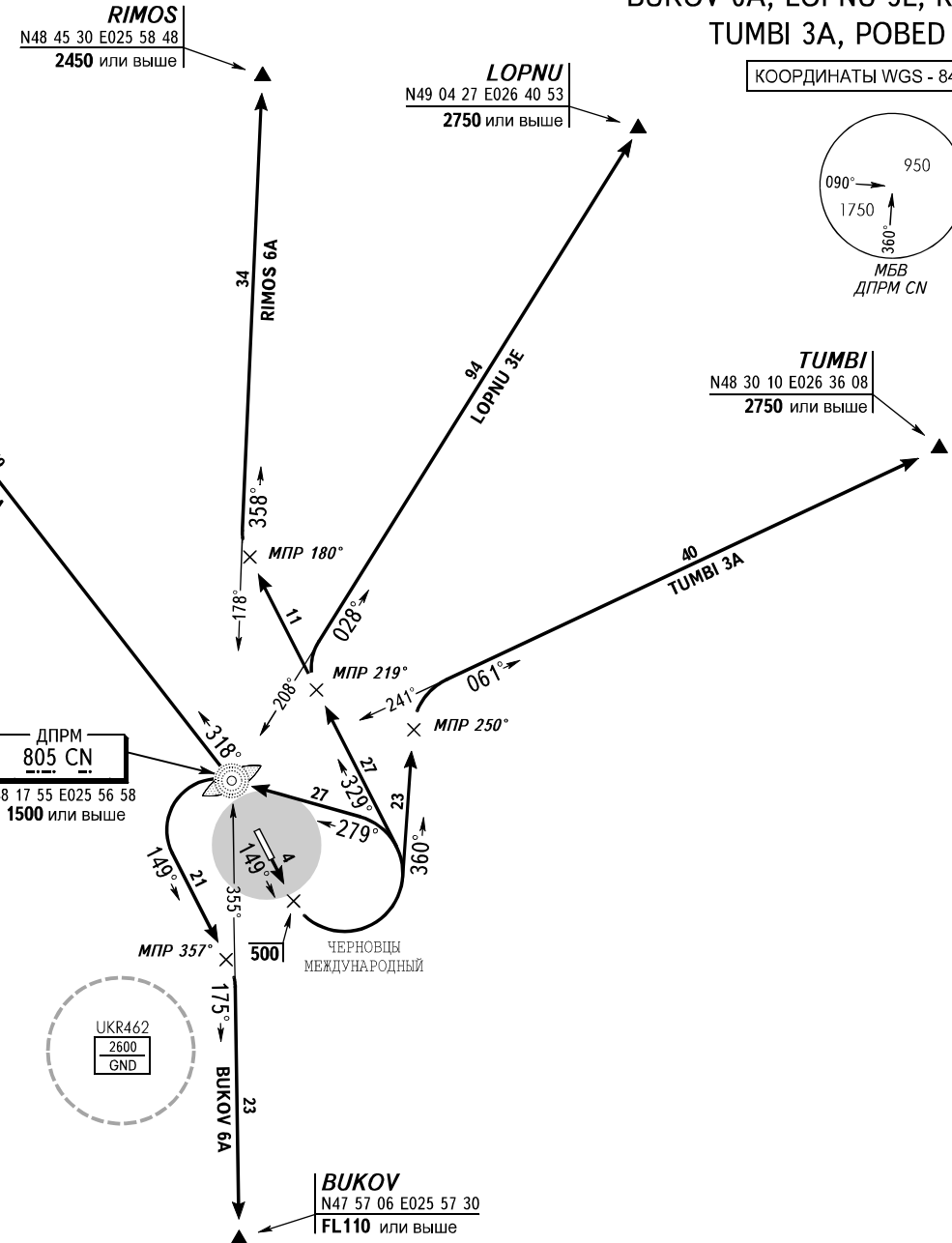
LOPNU
N49 04 27 E026 40 53
2750 или выше

TUMBI
N48 30 10 E026 36 08
2750 или выше

ДПРМ
805 CN
N48 17 55 E025 56 58
1500 или выше



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
БУКОВ 6А	Набор 500 на МПУ 149°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 279° до ДПРМ CN, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 149° до МПР 357° CN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 175° (МПР 355° CN) на БУКОВ.	ДПРМ CN 1500 или выше, БУКОВ FL110 или выше.
ЛОПНУ 3Е	Набор 500 на МПУ 149°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° до МПР 219° CN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 028° (МПР 208° CN) на ЛОПНУ.	ЛОПНУ 2750 или выше.
РИМОС 6А	Набор 500 на МПУ 149°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 329° до МПР 180° CN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 358° (МПР 178° CN) на РИМОС.	РИМОС 2450 или выше.
ТУМБИ 3А	Набор 500 на МПУ 149°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 360° до МПР 250° CN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 061° (МПР 241° CN) на ТУМБИ.	ТУМБИ 2750 или выше.
РОБЕД 1А	Набор 500 на МПУ 149°, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 279° до ДПРМ CN, ПРАВЫЙ разворот МПУ 318° (МПР 138° CN) на РОБЕД.	ДПРМ CN 1500 или выше, РОБЕД 3050 или выше.

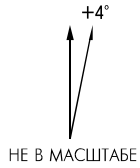


БУКОВ
N47 57 06 E025 57 30
FL110 или выше

**BUKOV 6B, LOPNU 3F, RIMOS 6B,
TUMBI 3B, POBED 1B**

КОординАТЫ WGS - 84

ЧЕРНОВЦЫ Вышка **121.300**
GND-700 класс D Эшелон перех: **по указ.**
Высота перех: **3050**

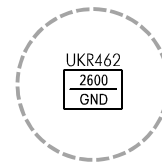
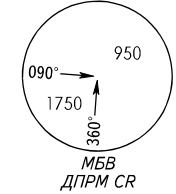


POBED
N48 43 14 E025 27 26
3050 или выше

RIMOS
N48 45 30 E025 58 48
2450 или выше

LOPNU
N49 04 27 E026 40 53
2750 или выше

TUMBI
N48 30 10 E026 36 08
2750 или выше



ДПРМ
805 CR
N48 12 46 E026 00 57
1500 или выше

BUKOV
N47 57 06 E025 57 30
FL110 или выше

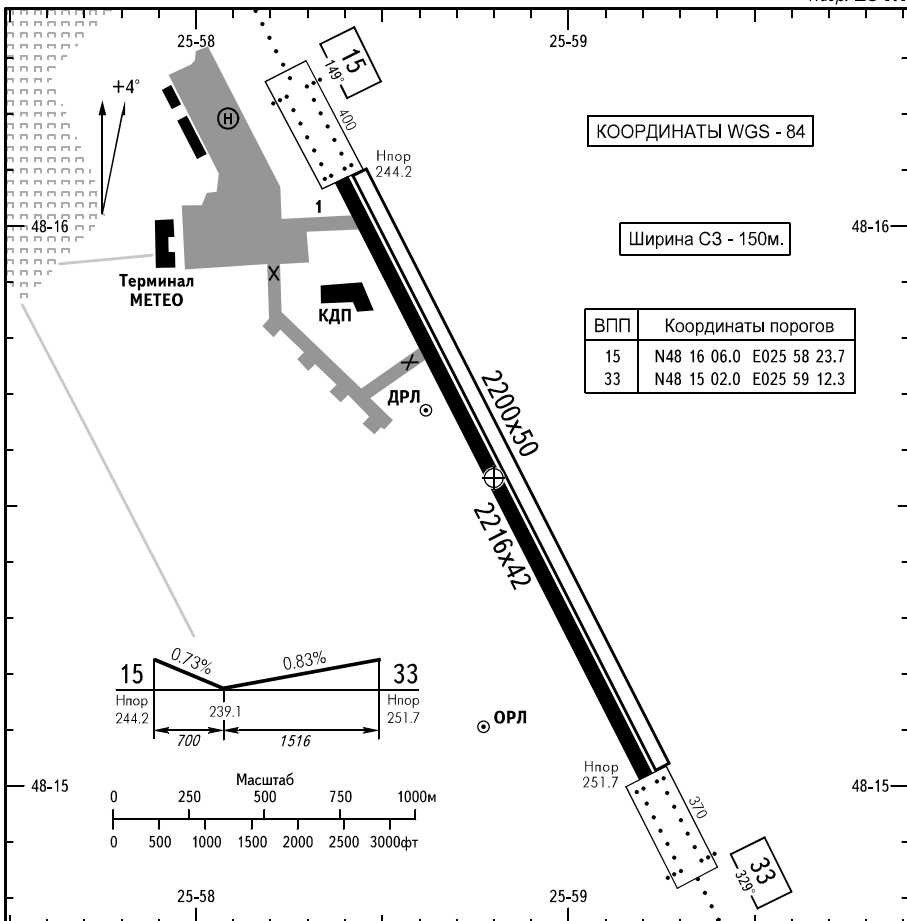
ЧЕРНОВЦЫ
МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
BUKOV 6B	Набор 500 на МПУ 329°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 195° до ДПРМ CR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 184° на BUKOV.	ДПРМ CR 1500 или выше, BUKOV FL110 или выше.
LOPNU 3F	Набор 500 на МПУ 329°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 064° до МПР 200° CR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 023° на LOPNU.	LOPNU 2750 или выше.
RIMOS 6B	Набор 500 на МПУ 329°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 014° до МПР 173° CR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 354° на RIMOS.	RIMOS 2450 или выше.
TUMBI 3B	Набор 500 на МПУ 329°, ПРАВЫЙ разворот МПУ 104° до МПР 223° CR, ЛЕВЫЙ разворот МПУ 050° на TUMBI.	TUMBI 2750 или выше.
POBED 1B	Набор 700 на МПУ 329°, ЛЕВЫЙ разворот до МПР 144° CR, ПРАВЫЙ разворот МПУ 320° на POBED.	POBED 3050 или выше.

ЧЕРНОВЦЫ Вышка 121.300
GND-700 класс D

ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА

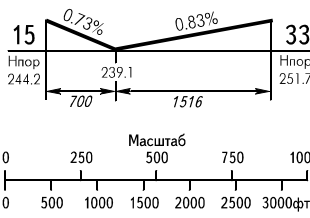
МЕЖДУНАРОДНЫЙ
КТА: N48 15 33 E025 58 48
Наэр. 251.7



КОординАТЫ WGS - 84

Ширина СЗ - 150м.

ВПП	Координаты порогов
15	N48 16 06.0 E025 58 23.7
33	N48 15 02.0 E025 59 12.3



ВПП	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
15	ОМИ, огни приближения 900м	2216	2586	2216	2216
33		2216	2616	2216	2216

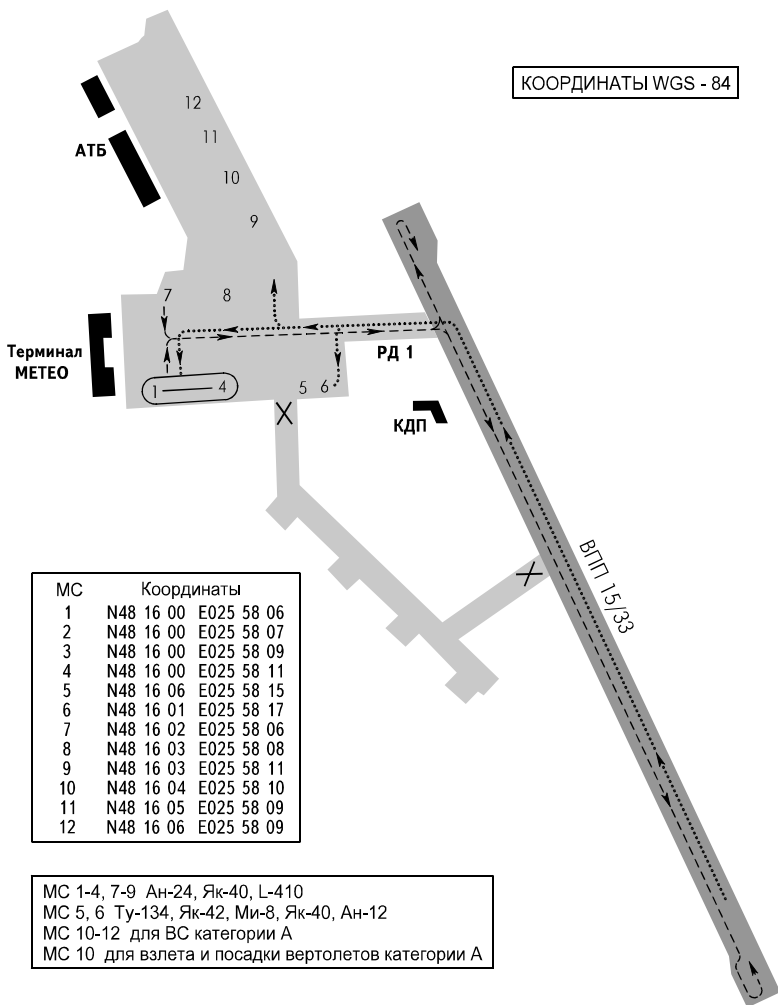
МИНИМУМЫ ДЛЯ ВЗЛЕТА								
Кат. ВС	ВПП 15				ВПП 33			
	Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП		Н н.г.о.	С огнями оси ВПП	Без огней оси ВПП	
А			300	300			300	300
В			500	700			500	700
С					Д			



НЕ В МАСШТАБЕ

РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 21 / F / D / W / T	18м
Перрон: МС 1-12	асф.бетон	PCN 27 / F / D / W / T	

КООРДИНАТЫ WGS - 84



МС	Координаты
1	N48 16 00 E025 58 06
2	N48 16 00 E025 58 07
3	N48 16 00 E025 58 09
4	N48 16 00 E025 58 11
5	N48 16 06 E025 58 15
6	N48 16 01 E025 58 17
7	N48 16 02 E025 58 06
8	N48 16 03 E025 58 08
9	N48 16 03 E025 58 11
10	N48 16 04 E025 58 10
11	N48 16 05 E025 58 09
12	N48 16 06 E025 58 09

МС 1-4, 7-9 Ан-24, Як-40, L-410
 МС 5, 6 Ту-134, Як-42, Ми-8, Як-40, Ан-12
 МС 10-12 для ВС категории А
 МС 10 для взлета и посадки вертолетов категории А

1. Руление только по РД 1, строго по оси на минимальной скорости.
2. Руление Ан-12 только на тяге внутренних двигателей.

ЧЕРНОВЦЫ Вышка **121.300**

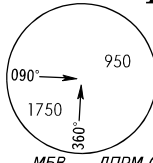
GND-700 класс D

ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

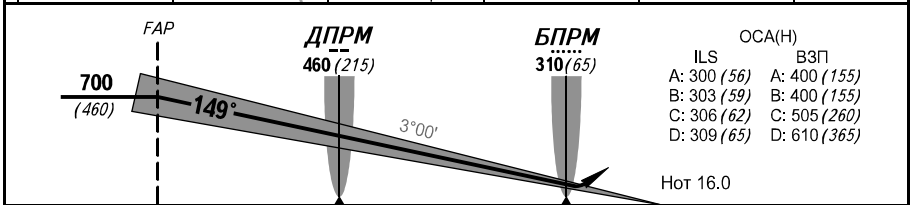
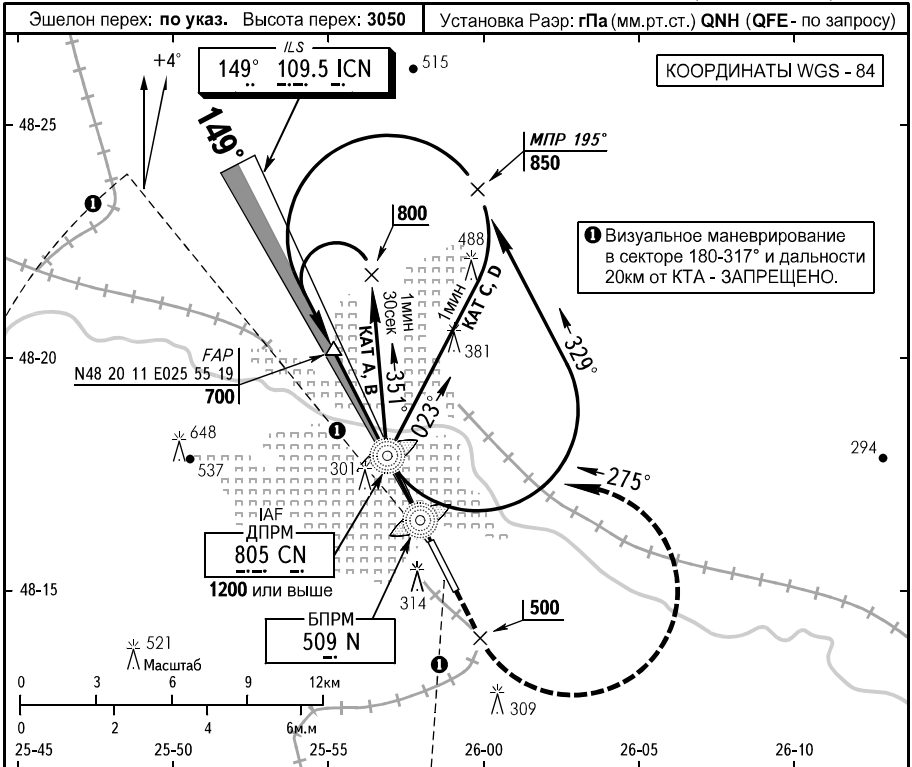
ILS ВПП 15

КРМ **109.5 ICN**



МБВ ДПРМ CN

Наэр. **251.7** Нпор. **244.2**



уход на второй круг: Набор 500 (260), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 275° с набором 1200 на ДПРМ CN, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15			ВЗП		
	ILS			Нмс	Ннго	Двид
A	60x1000			160	210	1600
B				160	210	2500
C				260	360	3000
D	65x1000			370	470	5000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЧЕРНОВЦЫ Вышка **121.300**

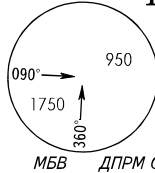
ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА

GND-700 класс D

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ILS ВПП 33

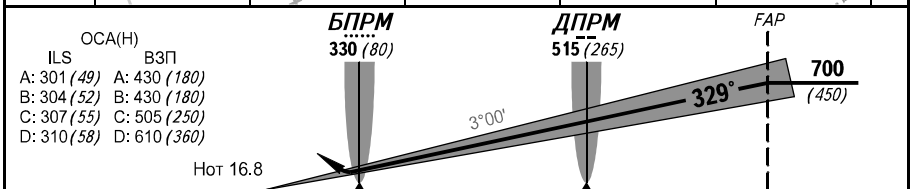
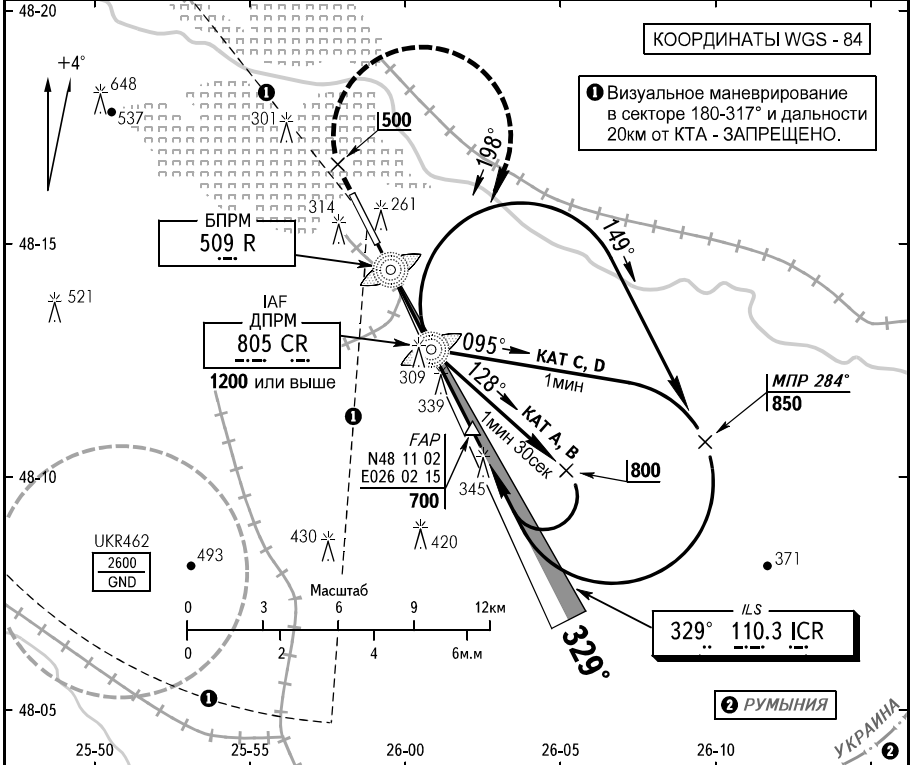
КРМ **110.3 ICR**



МБВ ДПРМ CR

Наэр. **251.7** Нпор. **251.7**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 500 (250), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 198° с набором 1200 на ДПРМ CR, далее по схеме захода.

Кат. ВС.	ПОСАДКА ВПП 33			ВЗП		
	ILS			Нмс	Ннго	Двид
A	60x1000			180	230	1600
B				180	230	2500
C				250	350	3000
D				360	460	5000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЧЕРНОВЦЫ Вышка **121.300**

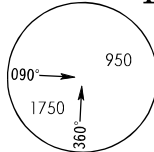
GND-700 класс D

ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

ОСП ВПП 15

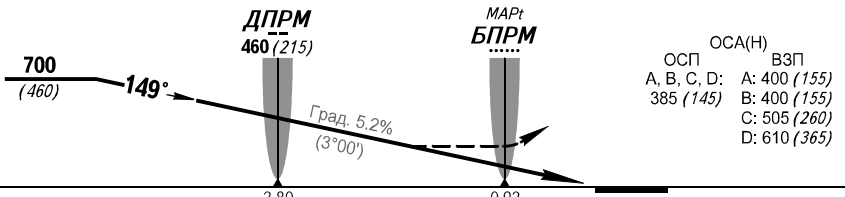
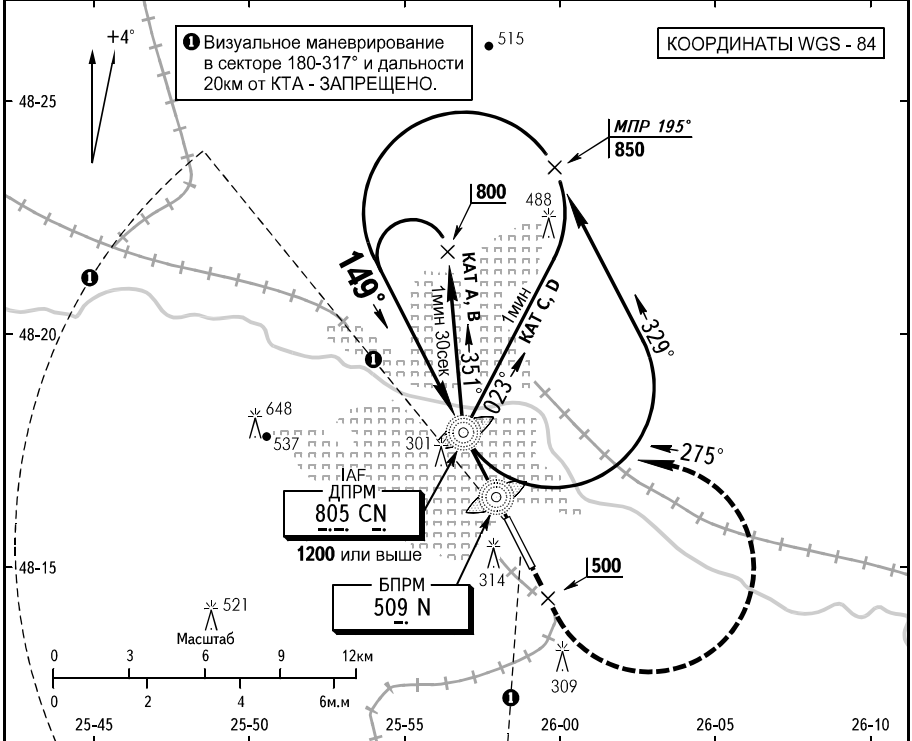
ДПРМ **805 CN**



МБВ ДПРМ CN

Наэр. **251.7** Нпор. **244.2**

Эшелон перех: **по указ.** Высота перех: **3050** Установка Разэр: **гПа (мм.рт.ст.) QNH (QFE - по запросу)**



уход на второй круг: Набор 500 (260), ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 275° с набором 1200 на ДПРМ CN, далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА ВПП 15								ВЗП		
	ОСП								Нмс	Ннго	Двид
A	145x2000								160	210	1600
B									160	210	2500
C									260	360	3000
D									370	470	5000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРТ 2890, мин:с	1.09	0.58	0.49	0.43	0.38	0.35	0.31	0.29
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

ЧЕРНОВЦЫ Вышка 121.300

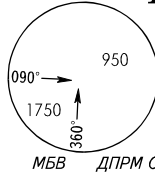
GND-700 класс D

ЧЕРНОВЦЫ, УКРАИНА

МЕЖДУНАРОДНЫЙ

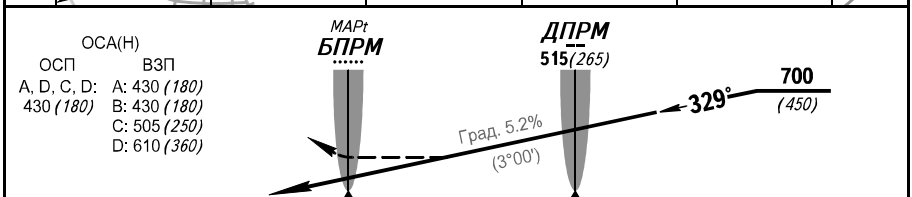
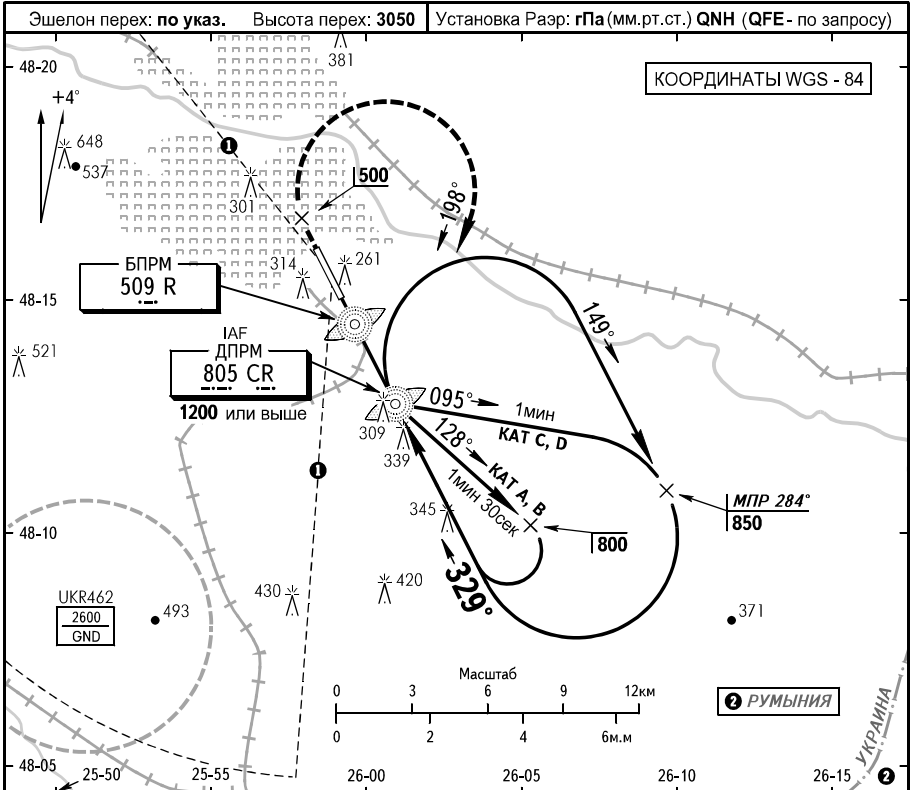
ОСП ВПП 33

ДПРМ 805 CR



МБВ ДПРМ CR

Наэр. 251.7 Нпор. 251.7



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор 500 (250), ПРАВЫЙ разворот на МПУ 198° с набором 1200 на ДПРМ CR, далее по схеме захода.

Кот. ВС.	ПОСАДКА ВПП 33		ВЗП		
	ОСП		Нмс	Ннго	Двид
A	180x3000		180	230	1600
B			180	230	2500
C			250	350	3000
D			360	460	5000

Путевая скорость, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360
ДПРМ - МАРt, мин:с	1.25	1.11	1.01	0.53	0.47	0.43	0.39	0.36
Вертикальная скорость снижения, м/сек	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.4	4.8	5.2

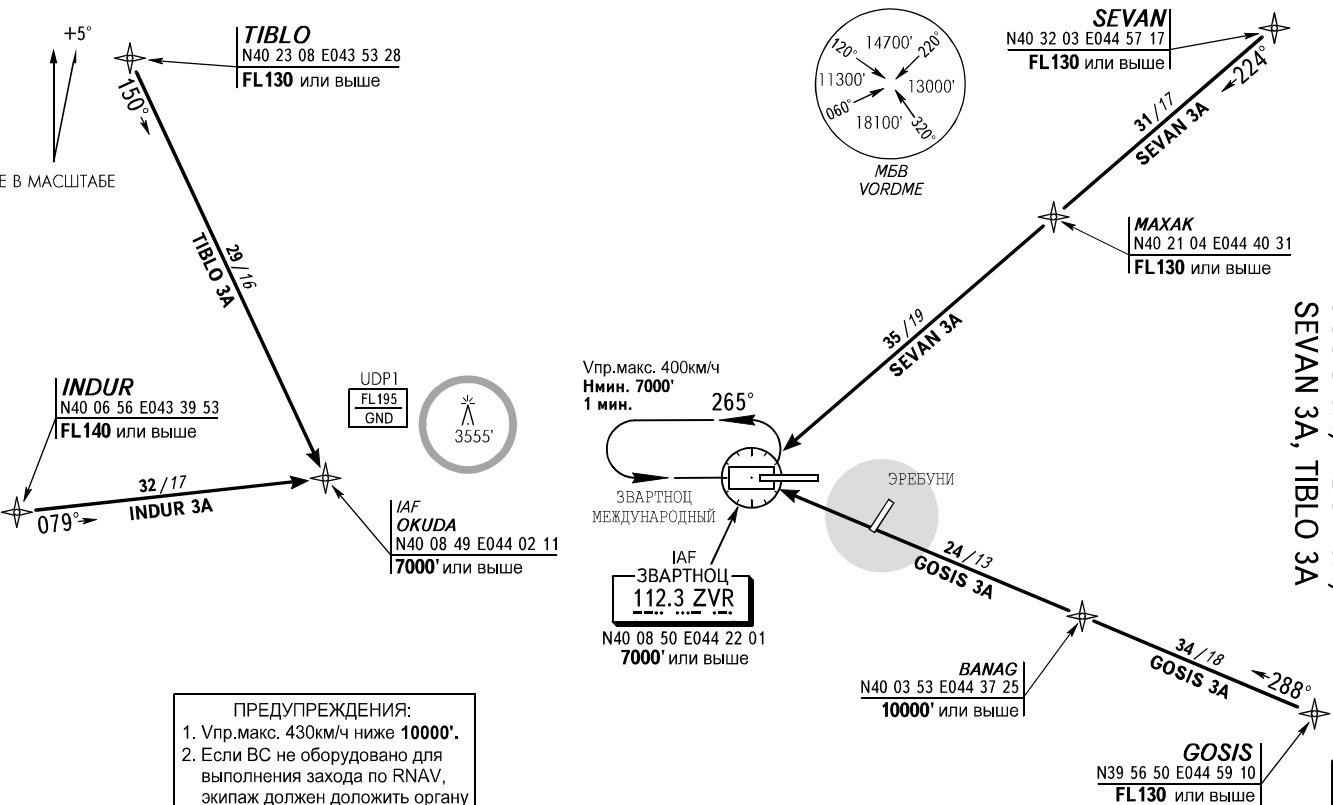
ЕРЕВАН Apr **126.000**
ЭРЕБУНИ ВОЛОТНЫ **120.900**

Эшелон перех.: по указ.
Высота перех.: **11500'**

Высоты - футы
Расстояние - км / *миль*

**GOSIS 3A, INDUR 3A,
SEVAN 3A, ТИВЛО 3A**

ГОРЬБИ



НЕ В МАСШТАБЕ

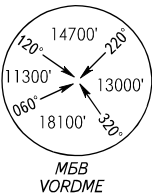
ЕРЕВАН Arr
 ЭРЕБУНИ ВОЛОТУН **120.900**

Эшелон перех: по указ.
 Высота перех: **11500'**

Высоты - фудты
 Расстояния - км / м.мили

ГОРЬЫЙ

**GOSIS 3S, INDUR 3S,
 SEVAN 3S, TIBLO 3S**



SEVAN
 N40 32 03 E044 57 17
FL130 или выше

GOSIS
 N39 56 50 E044 59 10
FL130 или выше

YE470
 N40 20 30 E044 41 31
FL130 или выше

ЗВАРТНОЦ
 112.3 ZVR
 N40 08 50 E044 22 01

YE440
 N40 05 54 E044 26 44
 Впр. макс. 390 км/ч
КРЕН 20°

TIBLO
 N40 23 08 E043 53 28
FL140 или выше

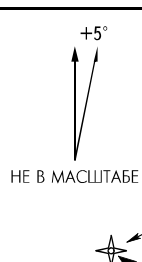
INDUR
 N40 06 56
 E043 39 53
FL140
 или выше

UDP1
FL195
 GND

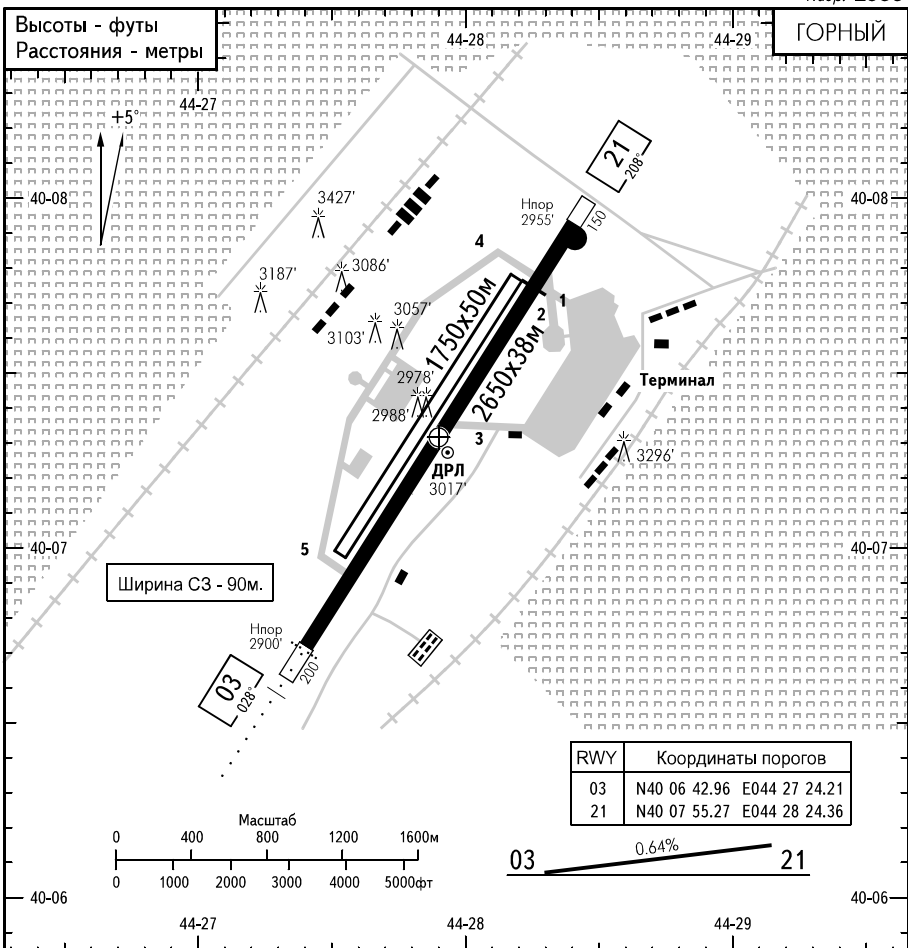
3555'

ПРИМЕЧАНИЯ:

1. Маршруты выхода (SID) являются маршрутами с минимальным шумом.
2. Обязательно строгое выполнение эксплуатационных процедур (в пределах допустимых значений).
3. Сразу после взлета установить связь с ЕРЕВАН Подход.
4. Если ВС не может выполнить полет по SID, выдерживать градиенты набора высоты или выполнять выданные нестандартные распоряжения, сообщить об этом органу ОВД перед вылетом и получить другие указания.



ВЫХОД	МАРШРУТ	ВЫСОТА
GOSIS 3S	МПУ 208° до YE440, ПРАВЫЙ разворот на GOSIS. (Мин. градиент набора 6.8% до FL130).	GOSIS FL130 или выше.
INDUR 3S	МПУ 208° до YE440, ПРАВЫЙ разворот на INDUR. (Мин. градиент набора 4.9% до FL140).	INDUR FL140 или выше.
SEVAN 3S	МПУ 208° до YE440, ПРАВЫЙ разворот на YZ470, далее на SEVAN. (Мин. градиент набора 6.8% до FL130).	YE470 FL130 или выше; SEVAN FL130 или выше.
TIBLO 3S	МПУ 208° до YE440, ПРАВЫЙ разворот на TIBLO. (Мин. градиент набора 5.6% до FL140).	TIBLO FL140 или выше.



RWY	Координаты порогов		
03	N40 06 42.96	E044 27 24.21	
21	N40 07 55.27	E044 28 24.36	

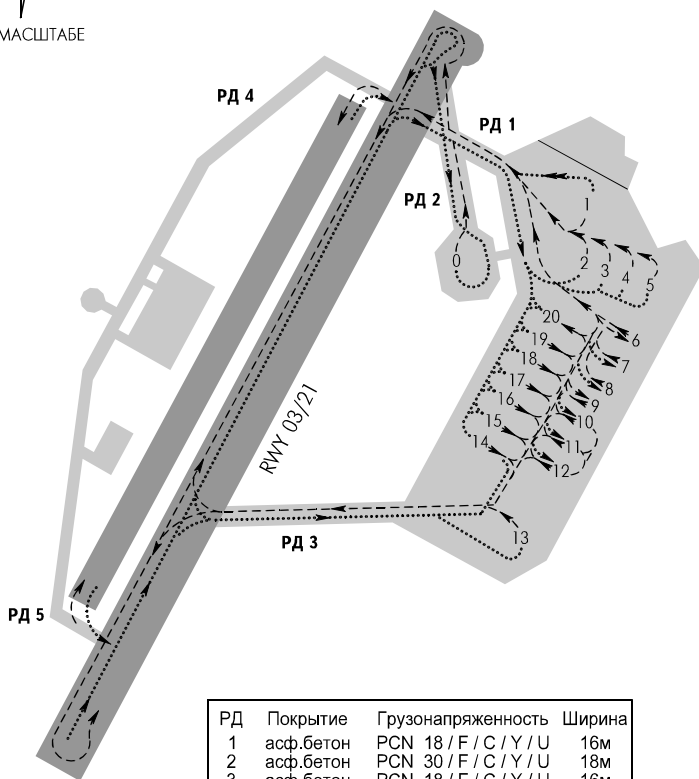
RWY	СВЕТООБОРУДОВАНИЕ	РАСПОЛАГАЕМЫЕ ДИСТАНЦИИ			
		РДР	РДВ	РДПВ	РПД
03	ALS	2600m	2750m	2600m	2650m
21		2600m	2800m	2600m	2250m

ВПП 21 - порог перенесен в сторону КТА на 400м только для посадки.

TAKE-OFF MINIMA			
RWY 03/21			
ACFT CAT	RL	RCLM	NIL
	A, B		day
C	400m	400m	500m
D			

1. Взлет с МК 028° - минимум в таблице указан только для выхода ЛЕВЫМ разворотом.
2. При взлете с МК 028° ПРАВЫМ разворотом установлен минимум 500x5000.
3. Взлет с МК 028° ВС типа Ил-18, Ил-76, Ан-12 и Як-42 - ЗАПРЕЩЕН.

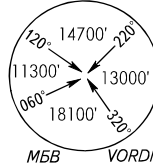
+5°
НЕ В МАСШТАБЕ



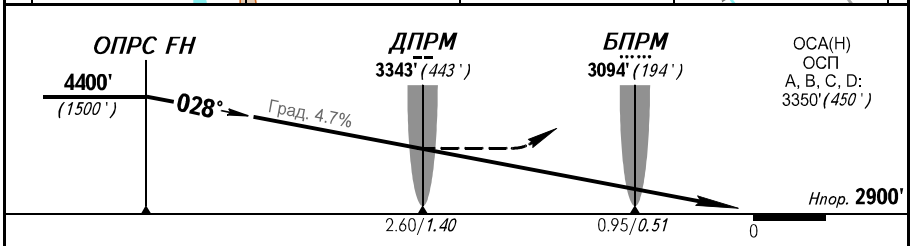
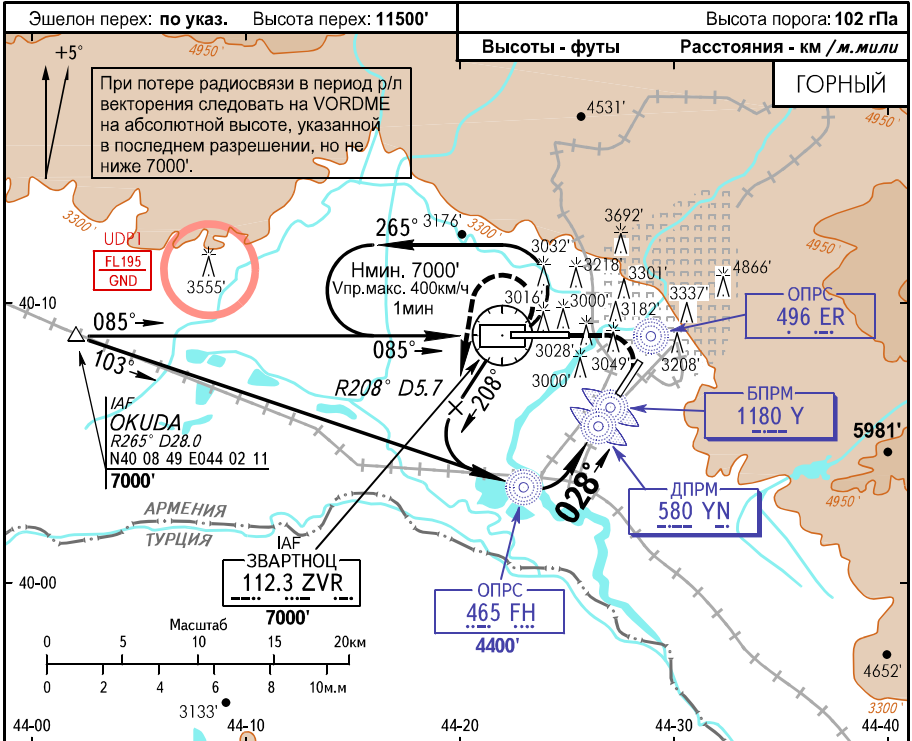
РД	Покрытие	Грузонапряженность	Ширина
1	асф.бетон	PCN 18 / F / C / Y / U	16м
2	асф.бетон	PCN 30 / F / C / Y / U	18м
3	асф.бетон	PCN 18 / F / C / Y / U	16м
4	асф.бетон	PCN 18 / F / C / Y / U	12м
5	асф.бетон	PCN 18 / F / C / Y / U	12м

МС	Тип ВС
0	Ил-76
1, 13	Ил-18
2, 8	Ан-72, Ан-74
6, 7	Ан-12
5, 9, 10-12	Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-32
3, 4, 14-20	Як-40, Ми-8

МС	Грузонапряженность
0	PCN 30 / F / C / Y / U
1-20	PCN 18 / F / C / Y / U



МБВ VORDME



УХОД НА ВТОРОЙ КРУГ: Набор по прямой 3500' (600'), ЛЕВЫЙ разворот на VORDME с набором 5100', далее по схеме захода.

Кат. ВС	ПОСАДКА RWY 03									
	ОСП									
	A	460x5000m								
	B									
C										
D										
Путевая скорость	, км/ч	150	180	210	240	270	300	330	360	390
Вертик. скорость	, м/сек	1.9	2.3	2.7	3.1	3.5	3.9	4.3	4.7	5.1
снижения	, ft/min	380	460	530	610	690	770	840	930	1010

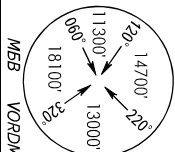
ЕРЕВУНИ ВОЛОТУНУ 119.400

ЕРЕВАН, АРМЕНИЯ

ЭРЕВУНИ

ЗВАРТНОЦ ВЗП RWY 09/27

ЭРЕВУНИ ВЗП RWY 03/21



МЗБ

КОРДИЕ

Назр.

2955'

Нпрд.

2900' / 2955'

Эшепон перек: по указ.

Высота перек: 11500'

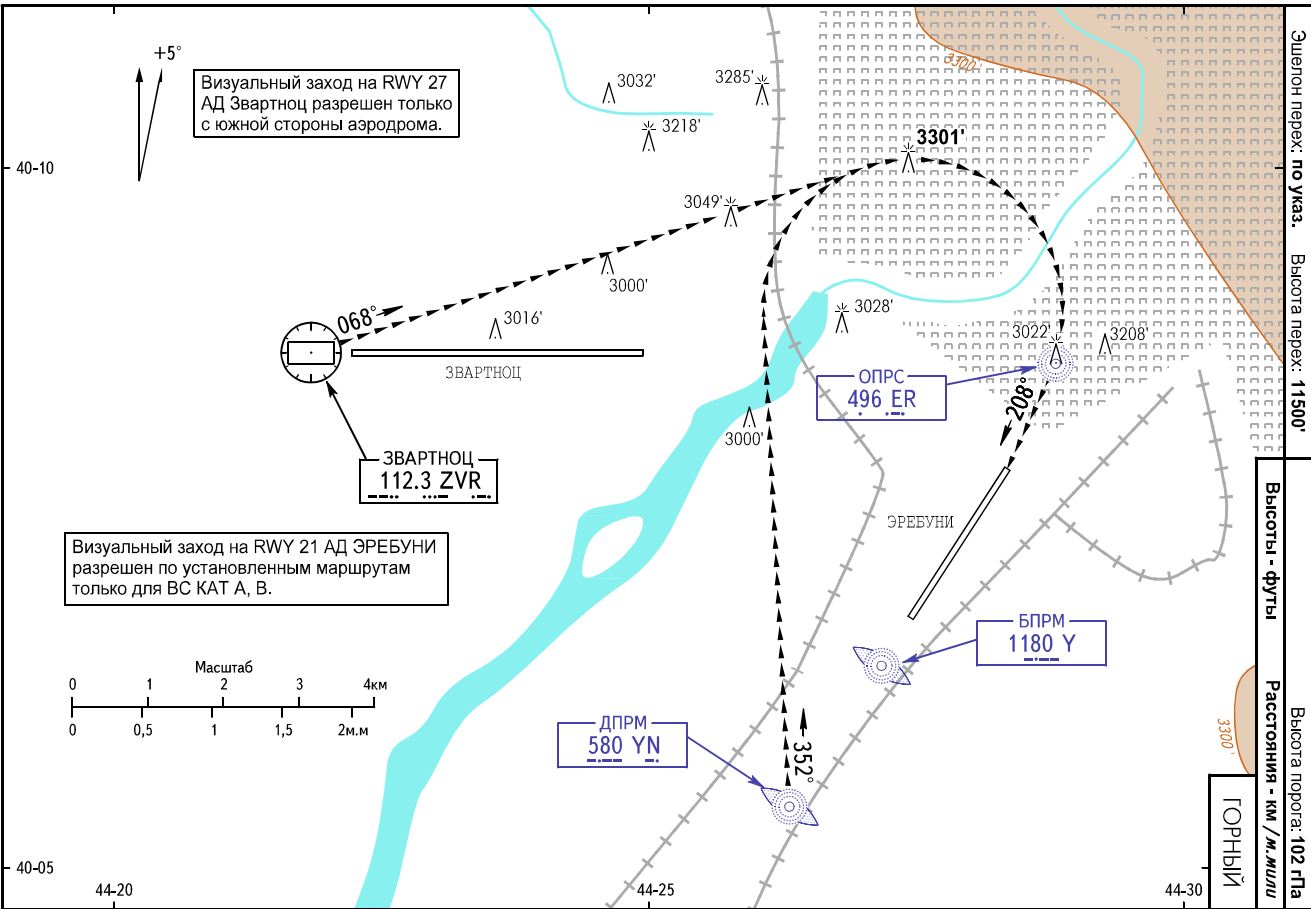
Высоты - ФУТЫ

Высота порога: 102 гПа

ГОРЬИ

3300'

Расстояния - км / м.мили



Визуальный заход на RWY 27 АД Звартноц разрешен только с южной стороны аэродрома.

Визуальный заход на RWY 21 АД ЭРЕВУНИ разрешен по установленным маршрутам только для ВС КАТ А, В.