

Republic of Belarus



Phone: +375 17 215 4270
 Fax: +375 17 215 4276
 AFS: UMMDYOYX
 Email: ais@ban.by
 Post: BELAERONAVIGATSIA SOE
 Aeronautical Information Service
 19, Korotkevicha St.
 Minsk
 220039
 Republic of Belarus

AIP AMDT: AIRAC AMDT 002/2024

Effective Date: 18 APR 2024

1. Amendment content.
Содержание поправки.

GEN	GEN 2.5 - updated information GEN 3.2 - updated information GEN 4.1 - updated information
ENR	ENR 1.11 - updated information
AD	UMGG AD 2 - information is updated in: UMMG AD 2.3 UMMG AD 2.6 UMMG AD 2.24 UMMG AD 2.24.6-1 UMMG AD 2.24.7-1 UMIO AD 2 - information is updated in: UMIO AD 2.3 UMMS AD 2 - information is updated in: UMMS AD 2.6 UMMS AD 2.8 UMMS AD 2.12 UMMS AD 2.14 UMMS AD 2.19 UMMS AD 2.20 UMMS AD 2.22 UMMS AD 2.24 UMMS AD 2.24.1 -1/2 UMMS AD 2.24.7 -1/2 - add chart UMMS AD 2.24.14 -1 UMMS AD 2.24.15 -1 UMMS AD 2.24.16 -1 UMMS AD 2.24.17 -1/2 - add chart UMMS AD 2.24.18 -1 UMMS AD 2.24.19 -1/2 - add chart UMMS AD 2.24.20 -1 UMMS AD 2.24.21 -1/2 - add chart UMMS AD 2.24.22 -1/2 - add chart UMMS AD 2.24.31 -1

	UMOO AD 2 - information is updated in: UMOO AD 2.3 UMOO AD 2.6
--	---

2. This AIP amendment incorporates information contained in the following publications:
Эта поправка AIP включает информацию, содержащуюся в следующих публикациях:

NOTAM: NIL;

SUP: NIL;

AIC: NIL.

3. Insert/remove the pages as shown in the list on the next page:
Вставить/удалить страницы, как показано в списке на следующей странице:

Insert the following pages / Вставить следующие страницы

Remove the following pages / Удалить следующие страницы

GEN 0.2 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 0.2 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
GEN 0.4 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 0.4 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
GEN 0.4 - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 0.4 - 3/4	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
GEN 2.5 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 2.5 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
GEN 3.2 - 5/6	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 3.2 - 5/6	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
GEN 3.2 - 7/8	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 3.2 - 7/8	21 APR 2022 / 21 APR 2022
GEN 4.1 - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	GEN 4.1 - 3/4	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
ENR 1.11 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	ENR 1.11 - 1/2	22 APR 2021 / 22 APR 2021
AD 0.6 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 0.6 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 0.6 - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 0.6 - 3/4	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 0.6 - 5/6	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 0.6 - 5/6	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 0.6 - 7/8	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 0.6 - 7/8	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMGG - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMGG - 1/2	29 DEC 2022 / 29 DEC 2022
AD 2 UMGG - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMGG - 3/4	20 APR 2023 / 20 APR 2023
AD 2 UMGG - 21/22	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMGG - 21/22	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMGG 2 24 6- 1/2	18 APR 2024 / 23 APR 2020	AD 2 UMGG 2 24 6- 1/2	31 DEC 2020 / 23 APR 2020
AD 2 UMGG 2 24 7- 1/2	18 APR 2024 / 23 APR 2020	AD 2 UMGG 2 24 7- 1/2	31 DEC 2020 / 23 APR 2020
AD 2 UMIO - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMIO - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 3/4	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 5/6	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 5/6	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 7/8	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 7/8	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 9/10	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 9/10	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 11/12	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 11/12	13 JUL 2023 / 13 JUL 2023
AD 2 UMMS - 13/14	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 13/14	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 15/16	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 15/16	02 NOV 2023 / 02 NOV 2023
AD 2 UMMS - 17/18	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 17/18	02 NOV 2023 / 02 NOV 2023
AD 2 UMMS - 19/20	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 19/20	02 NOV 2023 / 02 NOV 2023
AD 2 UMMS - 21/22	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 21/22	02 NOV 2023 / 02 NOV 2023
AD 2 UMMS - 23/24	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS - 23/24	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS - 25/26	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 1 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMMS 2 24 1 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS 2 24 7- 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 14 - 1/2	18 APR 2024 / 22 APR 2021	AD 2 UMMS 2 24 14 - 1/2	25 JAN 2024 / 22 APR 2021
AD 2 UMMS 2 24 15 - 1/2	18 APR 2024 / 25 JAN 2024	AD 2 UMMS 2 24 15 - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMMS 2 24 16 - 1/2	18 APR 2024 / 22 APR 2021	AD 2 UMMS 2 24 16 - 1/2	25 JAN 2024 / 22 APR 2021
AD 2 UMMS 2 24 17- 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 18 - 1/2	18 APR 2024 / 30 DEC 2021	AD 2 UMMS 2 24 18 - 1/2	25 JAN 2024 / 30 DEC 2021
AD 2 UMMS 2 24 19 - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 20 - 1/2	18 APR 2024 / 15 JUL 2021	AD 2 UMMS 2 24 20 - 1/2	25 JAN 2024 / 15 JUL 2021
AD 2 UMMS 2 24 21- 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 22- 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024		
AD 2 UMMS 2 24 31- 1/2	18 APR 2024 / 23 APR 2020	AD 2 UMMS 2 24 31- 1/2	02 NOV 2023 / 23 APR 2020
AD 2 UMOO - 1/2	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMOO - 1/2	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024
AD 2 UMOO - 3/4	18 APR 2024 / 18 APR 2024	AD 2 UMOO - 3/4	25 JAN 2024 / 25 JAN 2024

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 0.2 Record of AIP Amendments
Регистрация поправок к AIP

AIRAC AIP AMENDMENT			
<i>№/year</i> <i>№/год</i>	<i>Publication date</i> <i>Дата публикации</i>	<i>Date inserted</i> <i>Дата ввода в действие</i>	<i>Inserted by</i> <i>Кем внесено</i>
001/2020	30-Jan-2020	27-Feb-2020	
002/2020	27-Feb-2020	23-Apr-2020	
003/2020	10-Sep-2020	05-Nov-2020	
004/2020	08-Oct-2020	03-Dec-2020	
005/2020	05-Nov-2020	31-Dec-2020	
001/2021	25-Feb-2021	22-Apr-2021	
002/2021	20-May-2021	15-Jul-2021	
003/2021	12-Aug-2021	07-Oct-2021	
004/2021	04-Nov-2021	30-Dec-2021	
001/2022	24-Feb-2022	21-Apr-2022	
002/2022	19-May-2022	14-Jul-2022	
003/2022	11-Aug-2022	06-Oct-2022	
004/2022	03-Nov-2022	29-Dec-2022	
001/2023	23-Feb-2023	20-Apr-2023	
002/2023	18-May-2023	13-Jul-2023	
003/2023	21-Sep-2023	02-Nov-2023	
001/2024	30-Nov-2023	25-Jan-2024	
002/2024	22-Feb-2023	18-Apr-2024	

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

GEN 2.5 List of radio navigation aids
Перечень радионавигационных средств

ID	Station name <i>Название станции</i>	Facility <i>Средство</i>	Purpose <i>Цель</i>	Station name <i>Название станции</i>	Facility <i>Средство</i>	ID	Purpose <i>Цель</i>
BRT	BREST	VOR/DME	AE	BREST	VOR/DME	BRT	AE
C	BREST	L	A	BREST	ILS	IBY	A
C	MAHILIOU	L	A	BREST	L	C	A
DSK	DASHKI	DME	AE	DASHKI	DME	DSK	AE
G	HOMIEL	LMM	A	HOMIEL	VOR/DME	GOL	AE
G	HRODNA	LMM	A	HOMIEL	ILS	IGM	A
G	MINSK-2	L	A	HOMIEL	ILS	IMV	A
GLB	HLYBOKAJE	VOR/DME	AE	HOMIEL	LMM	G	A
GOL	HOMIEL	VOR/DME	AE	HOMIEL	LMM	M	A
GP	HRODNA	LOM	AE	HLYBOKAJE	VOR/DME	GLB	AE
GRD	HRODNA	VOR/DME	AE	HRODNA	VOR/DME	GRD	AE
IBY	BREST	ILS	A	HRODNA	ILS	IGP	A
IBS	ORSHA	DME	A	HRODNA	LMM	G	A
IBS	ORSHA	ILS	A	HRODNA	LMM	W	A
IGH	MINSK-2	ILS	A	HRODNA	LOM	GP	AE
IGM	HOMIEL	ILS	A	HRODNA	LOM	WF	AE
IGP	HRODNA	ILS	A	KHATZYZHYNA	DME	KTZ	AE
IMDL	MINSK-2	DME	A	MAZYR	DME	MZR	E
IMDL	MINSK-2	ILS	A	MAHILIOU	VOR/DME	MGL	AE
IMN	MINSK-2	DME	A	MAHILIOU	ILS	IUF	A
IMN	MINSK-2	ILS	A	MAHILIOU	L	C	A
IMV	HOMIEL	ILS	A	MAHILIOU	LMM	U	A
IRS	ORSHA	DME	A	MINSK-2	VOR/DME	MNS	AE
IRS	ORSHA	ILS	A	MINSK-2	ILS	IGH	A
IVX	MINSK-2	ILS	A	MINSK-2	ILS	IVX	A
IUF	MAHILIOU	ILS	A	MINSK-2	DME	IMDL	A
IUU	VICIEBSK	ILS	A	MINSK-2	ILS	IMDL	A
KTZ	KHATZYZHYNA	DME	AE	MINSK-2	DME	IMN	A
M	HOMIEL	LMM	A	MINSK-2	ILS	IMN	A
MGL	MAHILIOU	VOR/DME	AE	MINSK-2	L	G	A
MNS	MINSK-2	VOR/DME	AE	MINSK-2	L	V	A
MZR	MAZYR	DME	E	ORSHA	VOR/DME	ORS	A
ORS	VOR/DME	ORSHA	A	ORSHA	DME	IBS	A

ID	Station name <i>Название станции</i>	Facility <i>Средство</i>	Purpose <i>Цель</i>	Station name <i>Название станции</i>	Facility <i>Средство</i>	ID	Purpose <i>Цель</i>
PNK	PINSK	VOR/DME	E	ORSHA	ILS	IBS	A
RVS	RAVANICHSKAYA SLABADA	DME	AE	ORSHA	DME	IRS	A
U	MAHILIOU	LMM	A	ORSHA	ILS	IRS	A
U	VICIEBSK	LMM	A	PINSK	VOR/DME	PNK	E
V	MINSK-2	L	A	RAVANICHSKAYA SLABADA	DME	RVS	AE
VTB	VICIEBSK	VOR/DME	AE	VICIEBSK	VOR/DME	VTB	AE
W	HRODNA	LMM	A	VICIEBSK	ILS	IUU	A
W	VICIEBSK	L	A	VICIEBSK	LMM	U	A
WF	HRODNA	LOM	AE	VICIEBSK	L	W	A
ZVD	ZVIAZDA	DME	AE	ZVIAZDA	DME	ZVD	AE

Title of series <i>Название серии</i>	Scale <i>Масштаб</i>	Name/number <i>Название/номер карты</i>	Price (\$) <i>Цена (\$)</i>	Date <i>Дата</i>
3. Standard Departure Chart – Instrument – ICAO (SID) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО</i>	Minsk-2			
	1:750 000	UMMS SID RWY 13L		
	1:750 000	UMMS SID RWY 31R		
	1:750 000	UMMS SID RWY 13R		
	1:750 000	UMMS SID RWY 31L		
	Homiel			
	1:500 000	UMGG SID RWY 10		
	1:500 000	UMGG SID RWY 28		
	Orsha			
	1:500 000	UMIO SID RWY 05		
	1:500 000	UMIO SID RWY 23		
	Brest			
	1:500 000	UMBB SID RWY 11		
	1:500 000	UMBB SID RWY 29		
	Mahiliou			
	1:500 000	UMOO SID RWY 13		
	1:500 000	UMOO SID RWY 31		
	Hrodna			
	1:500 000	UMMG SID RWY 17		
	1:500 000	UMMG SID RWY 35		
	Viciebsk			
	1:500 000	UMII SID RWY 05		
1:500 000	UMII SID RWY 23			
4. Standard Arrival Chart – Instrument – ICAO (STAR) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО</i>	Minsk-2			
	1:750 000	UMMS STAR RWY 13L		
	1:750 000	UMMS STAR RWY 31R		
	1:750 000	UMMS STAR RWY 13R		
	1:750 000	UMMS STAR RWY 31L		
	Homiel			
	1:500 000	UMGG STAR RWY 10		
	1:500 000	UMGG STAR RWY 28		
	Orsha			
	1:500 000	UMIO STAR RWY 05		
	1:500 000	UMIO STAR RWY 23		
	Brest			
	1:500 000	UMBB STAR RWY 11		
	1:500 000	UMBB STAR RWY 29		
	Mahiliou			
	1:500 000	UMOO STAR RWY 31		
	1:500 000	UMOO STAR RWY 13		
	Hrodna			
	1:500 000	UMMG STAR RWY 17		
	1:500 000	UMMG STAR RWY 35		
	Viciebsk			
	1:500 000	UMII STAR RWY 05		
1:500 000	UMII STAR RWY 23			

Title of series Название серии	Scale Масштаб	Name/number Название/номер карты	Price (\$) Цена (\$)	Date Дата
5. Instrument Approach Chart – ICAO (IAC) Карта захода на посадку по приборам – ИКАО	Minsk-2			
	1:300 000	UMMS ILS CAT I, II, III LOC RWY 13L		
	1:300 000	UMMS ILS or LOC RWY 31R		
	1:300 000	UMMS ILS RWY 13R		
	1:300 000	UMMS ILS CAT I, II RWY 31L		
	1:300 000	UMMS RNP RWY 13L		
	1:300 000	UMMS RNP RWY 31R		
	1:300 000	UMMS GLS RWY 13L		
	1:300 000	UMMS GLS RWY 31R		
	1:300 000	UMMS NDB RWY 13R		
	1:300 000	UMMS NDB RWY 31L		
	Homiel			
	1:250 000	UMGG ILS RWY 10		
	1:250 000	UMGG ILS RWY 28		
	1:250 000	UMGG VOR RWY 10		
	1:250 000	UMGG VOR RWY 28		
	1:250 000	UMGG NDB RWY 10		
	1:250 000	UMGG NDB RWY 28		
	Orsha			
	1:250 000	UMIO ILS CAT II, CAT I RWY 05		
	1:250 000	UMIO ILS RWY 23		
	1:250 000	UMIO VOR RWY 05		
	1:250 000	UMIO VOR RWY 23		
	Brest			
	1:250 000	UMBB ILS RWY 29		
	1:250 000	UMBB VOR RWY 29		
	1:250 000	UMBB VOR RWY 11		
	1:250 000	UMBB NDB RWY 11		
	Mahiliou			
	1:250 000	UMOO ILS RWY 13		
	1:250 000	UMOO VOR RWY 13		
	1:250 000	UMOO VOR RWY 31		
	1:250 000	UMOO NDB RWY 13		
	1:250 000	UMOO NDB RWY 31		
	Hrodna			
	1:250 000	UMMG ILS RWY 17		
	1:250 000	UMMG VOR RWY 17		
	1:250 000	UMMG VOR RWY 35		
	1:250 000	UMMG NDB RWY 17		
	1:250 000	UMMG NDB RWY 35		
	Viciebsk			
	1:250 000	UMII ILS RWY 23		
	1:250 000	UMII VOR RWY 23		
	1:250 000	UMII VOR RWY 05		
	1:250 000	UMII NDB RWY 05		
1:250 000	UMII NDB RWY 23			

Title of series <i>Название серии</i>	Scale <i>Масштаб</i>	Name/number <i>Название/номер карты</i>	Price (\$) <i>Цена (\$)</i>	Date <i>Дата</i>
6. Visual Approach Chart – ICAO (VAC) <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	1:250 000	Minsk-2		
	1:250 000	Homiel		
	1:250 000	Orsha		
	1:250 000	Brest		
	1:250 000	Mahiliou		
	1:250 000	Hrodna		
	1:250 000	Viciebsk		
7. Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (АОС) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (для всех ВПП)</i>	1:30 000	Minsk-2		
	1:15 000	Orsha		
	1:30 000	Brest		
	1:30 000	Mahiliou		
	1:20 000	Viciebsk		
8. Precision Approach Terrain Chart – ICAO (PATC) <i>Карта местности для точного захода на посадку – ИКАО</i>	Minsk-2			
	1:5 000	UMMS PATC RWY 13L		
	1:5 000	UMMS PATC RWY 31L		
	Orsha			
9. Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	1:2 500	UMIO PATC RWY 05		
	1:1 000 000	Minsk TMA		
	1:1 000 000	Homiel TMA		
	1:700 000	Orsha TMA		
	1:1 000 000	Brest TMA		
	1:700 000	Mahiliou TMA		
	1:1 000 000	Hrodna TMA		
1:700 000	Viciebsk TMA			
10. En-route Chart – ICAO <i>Маршрутная карта – ИКАО</i>	1:1 500 000	Minsk FIR		
11. Free Route Airspace (FRA) Chart <i>Карта FRA</i>	1:1 500 000	Free Route Airspace (FRA) Chart (FL275-FL660)		

6. Index to the World Aeronautical Chart (WAC) – ICAO 1:1 000 000
Индекс к аэронавигационной карте мира (WAC) – ИКАО 1:1 000 000

NIL

7. Topographical charts
Топографические карты

NIL

8. Corrections to charts not contained in the AIP
Исправления к картам, которые не входят в AIP

NIL

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

8. Charge rates at aerodromes of the Republic of Belarus
Ставки сборов на аэродромах Республики Беларусь

BELAERONAVIGATSIJA SOE

AIRAS AMDT 002/2024

AIR BELARUS

GEN 4.1 - 3
18 APR 2024

City/ aerodrome Город/ аэродром	Take-off/landing charge, per 1 ton MTOW Сбор за взлет/посадку, за 1 т МВМ		Charge for air navigation services for ACFT in TMA, per 1 ton MTOW Сбор за аэронавигационное обслуживание ВС в районе аэродрома, за 1 т МВМ	Charge for ensuring aviation security in airport zone Сбор за обеспечение авиационной безопасности в зоне аэропорта		Parking charge, per 1 ton MTOW Сбор за стоянку, за 1 т МВМ	Charge for using the terminal building, per 1 passenger Сбор за пользование аэровокзалом, за 1 пассажира	Charge for handling, per 1 departing passenger Сбор за обслуживание, за 1 убывающего пассажира
	in the day-time дневное время	additionally for a period of дополнительно в период		per 1 ton MTOW за 1 т МВМ	per 1 departing passenger за 1 убывающего пассажира			
1	2	3	4	5	6	7	8	9
BREST	12.58 USD	25% outside AD OPR HR (see UMBB AD 2.3)	5.23 EUR	3.9 USD	4.73 USD	1.26 USD	3.63 USD	9.66 USD
HRODNA	12.58 USD	25% outside AD OPR HR (see UMMG AD 2.3)	5.23 EUR	3.9 USD	4.73 USD	1.26 USD	3.63 USD	9.66 USD
MAHILIOU	16.46 USD	25% outside AD OPR HR (see UMOO AD 2.3) 20% at night**	5.23 EUR	5.09 USD	6.14 USD	1.65 USD	4.74 USD	12.56 USD
VICIEBSK	12.58 USD	25% outside AD OPR HR (see UMII AD 2.3)	5.23 EUR	3.9 USD	4.73 USD	1.26 USD	3.63 USD	9.66 USD
HOMIEL	12.58 USD	20% at night**	5.23 EUR	3.9 USD	4.73 USD	1.26 USD	3.63 USD	9.66 USD
MINSK-2	16.46 USD*	20% at night**	5.23 EUR	5.09 USD	6.14 USD	1.65 USD	4.74 USD	12.56 USD
ORSHA	16.46 USD	25% outside AD OPR HR (see UMIO AD 2.3) 20% at night**	5.23 EUR	5.09 USD	NIL	1.65 USD	NIL	NIL
<p>Notes 1: The calculation of the take-off and landing for all aerodromes cost shall be made in accordance with the applicable charge and ACFT MTOW, specified in the Noise Certificate, and the following coefficients: up to 10t inclusive – 5,0; above 10t and up to 190t – 1,0; above 190t and up to 250t – 0,9; above 250t – 0,7.</p> <p>* In case of take-off and/or landing in peak hours the tariff will be increased by 15% – for charter (unscheduled) flights, 5% – for regular flights. (Peak hours in Minsk-2: 1. 0535–0600 on 1, 2, 3, 4, 6 days of week; 2. 0640–0705, 0810–0845, 1200–1245, 1300–1335, 1600–1635, 1700–1735, 1800–1835, 2230–2300 on 1, 2, 3, 4, 6, 7 days of week; 3. 1055–1125 on 2, 3, 4, 5, 6, 7 days of week; 4. 1435–1530 on 5, 7 days of week; 5. 1500–1530 on 1, 4 days of week; 6. 2310–2340 on 1, 2, 3, 6 days of week. LT = UTC + 3 HR.)</p> <p>** Night: 2000–0700 local time (01.04–31.08), 1800–0800 local time (01.09–31.03).</p>				<p>Примечания 1: Расчет стоимости взлет-посадки ВС на всех аэродромах будет определяться исходя из применяемого сбора и МВМ ВС, указанной в сертификате по шуму на местности, и следующих коэффициентов: до 10 т включительно – 5,0; свыше 10 до 190 т включительно – 1,0; свыше 190 до 250 т включительно – 0,9; свыше 250 т – 0,7.</p> <p>* При осуществлении взлета и/или посадки в час пик, сбор увеличивается на 15% – для чартерных (нерегулярных) рейсов, на 5% – для регулярных рейсов. (Часы пик: 1. 0535–0600 по 1, 2, 3, 4, 6 дням недели; 2. 0640–0705, 0810–0845, 1200–1245, 1300–1335, 1600–1635, 1700–1735, 1800–1835, 2230–2300 по 1, 2, 3, 4, 6, 7 дням недели; 3. 1055–1125 по 2, 3, 4, 5, 6, 7 дням недели; 4. 1435–1530 по 5, 7 дням недели; 5. 1500–1530 по 1, 4 дням недели; 6. 2310–2340 по 1, 2, 3, 6 дням недели. Местное время = UTC + 3 ч.)</p> <p>** Ночное время: 2000–0700 местного времени (01.04–31.08), 1800–0800 местного времени (01.09–31.03).</p>				
<p>Note 2: National Airport Minsk (Minsk-2) Infrastructure Development Fee – 5 USD, for children from 2 up to 12 years is 2.5 USD. Do not apply to children under 2 years old, transit and transfer passengers.</p>				<p>Примечание 2: Плата на развитие инфраструктуры Национального аэропорта Минск (Minsk-2) – 5 USD, за детей от 2 до 12 лет взимается в размере 2.5 USD. Не распространяются на детей в возрасте до 2 лет, транзитных и трансферных пассажиров.</p>				

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

ENR 1.11 Addressing of flight plan messages Адресация сообщений о планах полета

1. Flight movement messages relating to traffic into or via the Minsk FIR shall be addressed as stated below in order to warrant correct relay and delivery.

Note: Flight movement messages in this context comprise flight plan messages, amendment messages relating thereto and flight plan cancellation messages (ICAO Doc 4444 ATM/501).

1. Сообщения о движении в или через Минский РПИ должны быть адресованы так, как указано ниже в таблице, чтобы гарантировать правильную ретрансляцию и доставку сообщений.

Примечание: Сообщения о полетах в данном контексте представляют собой как сообщения о планах полета, так и сообщения-поправки, относящиеся к ним, и сообщения, аннулирующие полетные планы (ИКАО Doc 4444 ATM/501).

Category of flight (IFR, VFR or both) Категории полетов (ППП, ПВП или оба)	Message address Направление сообщений
IFR flights / Полеты по ППП	UMMMZDZX, UMMDYAYX
VFR flights / Полеты по ПВП	UMMMZDZX, UMMDYAYX
Both / Полеты по ППП и ПВП	UMMMZDZX, UMMDYAYX
in addition for VFR or both flights with landing at: в дополнение к ПВП или обоим видам полетов с посадкой в:	
Brest / Брест	UMBBZTZX
Homiel / Гомель	UMGGZTZX, UMGGBFXX
Hrodna / Гродно	UMMGZTZX
Mahiliou / Могилев	UMOOZTZX
Minsk-2 / Минск-2	UMMSZTZX
Orsha / Орша	UMIOYFYB
Viciebsk / Витебск	UMIIZTZX

2. Associated messages DEP, ARR, CHG and DLA additionally should be distributed to the following addresses:

2. Сопутствующие сообщения DEP, ARR, CHG и DLA должны быть дополнительно направлены по следующим адресам:

from (to) Brest / из (в) Брест	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMBBZTZX
from (to) Homiel / из (в) Гомель	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMGGZTZX, UMGGBFXX
from (to) Hrodna / из (в) Гродно	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMMGZTZX
from (to) Mahiliou / из (в) Могилев	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMOOZTZX, UMMSZTZX
from (to) Minsk-2 / из (в) Минск-2	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMMSZTZX
from (to) Orsha / из (в) Орша	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMIOYFYB, UMMSZTZX
from (to) Viciebsk / из (в) Витебск	UMMMZDZX, UMMDYAYX, UMIIZTZX

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

AD 0.6 Table of contents to part 3
Содержание части 3

AD 0

AD 0.1	Preface - not applied Предисловие - не применяется	AD 0.1-1
AD 0.2	Record of AIP Amendments - not applied Регистрация поправок к AIP - не применяется	AD 0.2-1
AD 0.3	Record of AIP Supplements - not applied Регистрация дополнений к AIP - не применяется	AD 0.3-1
AD 0.4	Checklist of AIP pages - not applied Контрольный перечень страниц AIP - не применяется	AD 0.4-1
AD 0.5	List of hand Amendments to the AIP - not applied Перечень поправок к AIP, внесенных от руки - не применяется	AD 0.5-1
AD 0.6	Table of contents to part 3 Содержание части 3	AD 0.6-1

AD 1 Aerodromes – Introduction
Аэродромы – Введение

AD 1.1	Aerodrome availability and conditions of use Предоставление аэродромов и условия их использования	AD 1.1-1
	1. General conditions Общие условия	AD 1.1-1
	2. Use of military air bases Использование военных авиационных баз	AD 1.1-2
	3. Low visibility procedures (LVP) Процедуры полетов при низкой видимости	AD 1.1-2
	4. Aerodrome operating minima Эксплуатационные минимумы аэродромов	AD 1.1-2
AD 1.2	Rescue and firefighting services and snow plan Аварийно-спасательная и противопожарная службы и план на случай выпадения снега	AD 1.2-1
	1. Rescue and firefighting services Службы поисково-спасательных работ и борьбы с пожаром	AD 1.2-1
	2. Snow plan План на случай выпадения снега	AD 1.2-1
AD 1.3	Index to aerodromes Индексы аэродромов	AD 1.3-1
AD 1.4	Grouping of aerodromes Группирование аэродромов	AD 1.4-1
AD 1.5	Status of certification of aerodromes Состояние сертификации аэродромов	AD 1.5-1

AD 2 Aerodromes
Аэродромы

UMBB AD 2.1	Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMBB-1
UMBB AD 2.2	Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMBB-1
UMBB AD 2.3	Operational hours Часы работы	AD 2 UMBB-1
UMBB AD 2.4	Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMBB-2

UMBB AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMBB-2
UMBB AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMBB-3
UMBB AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMBB-3
UMBB AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMBB-3
UMBB AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMBB-4
UMBB AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMBB-5
UMBB AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMBB-11
UMBB AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMBB-12
UMBB AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMBB-12
UMBB AD 2.14 Approach and RWY lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMBB-13
UMBB AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMBB-13
UMBB AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMBB-14
UMBB AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОВД	AD 2 UMBB-14
UMBB AD 2.18 ATS Communication facilities Средства связи ОВД	AD 2 UMBB-14
UMBB AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMBB-15
UMBB AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMBB-15
UMBB AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMBB-17
UMBB AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMBB-17
UMBB AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMBB-21
UMBB AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMBB-22
UMGG AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMGG-1
UMGG AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMGG-1
UMGG AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMGG-1

UMGG AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMGG-2
UMGG AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMGG-2
UMGG AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMGG-3
UMGG AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMGG-3
UMGG AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMGG-3
UMGG AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMGG-4
UMGG AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMGG-5
UMGG AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMGG-5
UMGG AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMGG-6
UMGG AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMGG-7
UMGG AD 2.14 Approach and runway lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMGG-7
UMGG AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMGG-7
UMGG AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMGG-8
UMGG AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОВД	AD 2 UMGG-8
UMGG AD 2.18 ATS Communication facilities Средства связи ОВД	AD 2 UMGG-8
UMGG AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMGG-9
UMGG AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMGG-10
UMGG AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMGG-11
UMGG AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMGG-12
UMGG AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMGG-21
UMGG AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMGG-22
UMII AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMII-1
UMII AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMII-1

UMII AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMII-1
UMII AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMII-2
UMII AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMII-2
UMII AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMII-3
UMII AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMII-3
UMII AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMII-3
UMII AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMII-4
UMII AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMII-5
UMII AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMII-9
UMII AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMII-10
UMII AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMII-11
UMII AD 2.14 Approach and runway lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMII-11
UMII AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMII-12
UMII AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMII-12
UMII AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОВД	AD 2 UMII-12
UMII AD 2.18 Communication facilities Средства связи ОВД	AD 2 UMII-13
UMII AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMII-13
UMII AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMII-14
UMII AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMII-15
UMII AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMII-16
UMII AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMII-23
UMII AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMII-23

UMIO AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMIO-1
UMIO AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMIO-1
UMIO AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMIO-1
UMIO AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMIO-2
UMIO AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMIO-3
UMIO AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMIO-3
UMIO AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMIO-4
UMIO AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMIO-4
UMIO AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMIO-5
UMIO AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMIO-5
UMIO AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMIO-5
UMIO AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMIO-6
UMIO AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMIO-7
UMIO AD 2.14 Approach and runway lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMIO-7
UMIO AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMIO-8
UMIO AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMIO-8
UMIO AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОВД	AD 2 UMIO-9
UMIO AD 2.18 ATS Communication facilities Средства связи ОВД	AD 2 UMIO-9
UMIO AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMIO-10
UMIO AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMIO-10
UMIO AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMIO-12
UMIO AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMIO-13
UMIO AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMIO-19
UMIO AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMIO-20

UMMG AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMMG-1
UMMG AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMMG-1
UMMG AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMMG-1
UMMG AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMMG-2
UMMG AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMMG-2
UMMG AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMMG-3
UMMG AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMMG-3
UMMG AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMMG-3
UMMG AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMMG-4
UMMG AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMMG-5
UMMG AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMMG-8
UMMG AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMMG-9
UMMG AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMMG-10
UMMG AD 2.14 Approach and runway lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMMG-10
UMMG AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMMG-11
UMMG AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMMG-11
UMMG AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОБД	AD 2 UMMG-11
UMMG AD 2.18 ATS Communication facilities Средства связи ОБД	AD 2 UMMG-12
UMMG AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMMG-12
UMMG AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMMG-13
UMMG AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMMG-14
UMMG AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMMG-14
UMMG AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMMG-20
UMMG AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMMG-21

UMMS AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMMS-1
UMMS AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMMS-1
UMMS AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMMS-1
UMMS AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMMS-2
UMMS AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMMS-3
UMMS AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMMS-3
UMMS AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMMS-3
UMMS AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMMS-3
UMMS AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMMS-5
UMMS AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMMS-6
UMMS AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMMS-6
UMMS AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMMS-7
UMMS AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMMS-8
UMMS AD 2.14 Approach and runway lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMMS-8
UMMS AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMMS-9
UMMS AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMMS-9
UMMS AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОВД	AD 2 UMMS-10
UMMS AD 2.18 ATS Communication facilities Средства связи ОВД	AD 2 UMMS-10
UMMS AD 2.19 Radio navigation and landing aids Радионавигационные средства и средства посадки	AD 2 UMMS-11
UMMS AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMMS-13
UMMS AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMMS-16
UMMS AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMMS-17
UMMS AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMMS-24
UMMS AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMMS-24

UMOO AD 2.1 Aerodrome location indicator and name Индекс местоположения и название аэродрома	AD 2 UMOO-1
UMOO AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data Географические и административные данные по аэродрому	AD 2 UMOO-1
UMOO AD 2.3 Operational hours Часы работы	AD 2 UMOO-1
UMOO AD 2.4 Handling services and facilities Службы и средства по обслуживанию	AD 2 UMOO-2
UMOO AD 2.5 Passenger facilities Средства для обслуживания пассажиров	AD 2 UMOO-3
UMOO AD 2.6 Rescue and fire fighting services Аварийно-спасательная и противопожарная службы	AD 2 UMOO-3
UMOO AD 2.7 Seasonal availability – clearing Сезонное использование оборудования – удаление осадков	AD 2 UMOO-3
UMOO AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок	AD 2 UMOO-4
UMOO AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки	AD 2 UMOO-5
UMOO AD 2.10 Aerodrome obstacles Аэродромные препятствия	AD 2 UMOO-5
UMOO AD 2.11 Meteorological information provided Предоставляемая метеорологическая информация	AD 2 UMOO-10
UMOO AD 2.12 Runway physical characteristics Физические характеристики ВПП	AD 2 UMOO-11
UMOO AD 2.13 Declared distances Объявленные дистанции	AD 2 UMOO-11
UMOO AD 2.14 Approach and RWY lighting Огни приближения и огни ВПП	AD 2 UMOO-12
UMOO AD 2.15 Other lighting, secondary power supply Прочие огни, резервный источник электропитания	AD 2 UMOO-12
UMOO AD 2.16 Helicopter landing area Зона посадки вертолетов	AD 2 UMOO-13
UMOO AD 2.17 ATS airspace Воздушное пространство ОБД	AD 2 UMOO-13
UMOO AD 2.18 ATS communication facilities Средства связи ОБД	AD 2 UMOO-13
UMOO AD 2.20 Local aerodrome regulations Местные правила использования аэродрома	AD 2 UMOO-15
UMOO AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума	AD 2 UMOO-16
UMOO AD 2.22 Flight procedures Правила полетов	AD 2 UMOO-16
UMOO AD 2.23 Additional information Дополнительная информация	AD 2 UMOO-27
UMOO AD 2.24 Charts related to an aerodrome Относящиеся к аэродрому карты	AD 2 UMOO-28

UMGG AD 2.1 Aerodrome location indicator and name
Индекс местоположения и название аэродрома

UMGG - HOMIEL

UMGG AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data
Географические и административные данные по аэродрому

1	ARP coordinates and site at AD <i>Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме</i>	523137N 0310100E The center of RWY <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	360 Degrees, 2.2 NM N from Homiel <i>360°, 2.2 NM севернее Гомеля</i>
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	471 FT/23° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	68 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	8° (2017)/0.13°
6	AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS, website address <i>Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, AFS, адрес веб-сайта</i>	POST: Homiel Airport Post Office Pokolyubichi Homiel region, Homiel, 247012 Republic of Belarus PHONE: +375 17 5530084; +375 23 2927483 FAX: +375 23 2927483 AFS: UMGGZTZX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.3 Operational hours
Часы работы

1	AD Administration <i>Администрация аэродрома</i>	MON-FRI: 0515-1400; SAT, SUN, HOL: U/S; PLH: 0515-1300.
2	Customs and immigration <i>Таможня и иммиграция</i>	H24
3	Health and sanitation <i>Медицинская и санитарная службы</i>	H24
4	AIS Briefing Office <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	DLY: 0515 - 1710
5	ATS Reporting Office (ARO) <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	H24
6	MET Briefing Office <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	H24
7	ATS <i>ОВД</i>	H24
8	Fuelling <i>Служба заправки топливом</i>	H24

9	Handling <i>Служба оформления и обработки</i>	H24
10	Security <i>Безопасность</i>	H24
11	De-icing <i>Служба борьбы с обледенением</i>	H24
12	Remarks <i>Примечания</i>	1. AD OPR HR: H24. 2. LT = UTC + 3 HR.

UMGG AD 2.4 Handling services and facilities
Службы и средства по обслуживанию

1	Cargo-handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Facilities for handling of cargo up to 7 tonnes <i>Средства грузоподъемностью до 7 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	FUEL: AVGAS-LL 100, RT Equivalent Jet A-1 Available without limitation <i>Имеется без ограничений</i> OIL: MS-8P
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	3 truck 22000 litres, 17.2l/sec; 2 truck 7500 litres, 10l/sec.
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	SAFEWING EG I, SAFEWING MP II flight type
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих ВС</i>	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих ВС</i>	Minor repairs at repair base <i>Мелкий ремонт в АТБ</i>
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	Hotels in Homiel <i>Гостиницы в Гомеле</i>
2	Restaurants <i>Рестораны</i>	NIL
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Buses and taxi <i>Автобусы и такси</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	Aid post, ambulance service at Airport Terminal, hospitals in the city <i>Медпункт в аэропорту, служба скорой помощи и больницы в городе</i>
5	Bank and Post Office <i>Банк и почтовое отделение</i>	NIL
6	Tourist Office <i>Туристическое бюро</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.6 Rescue and fire fighting services
Аварийно-спасательная и противопожарная службы

1	AD category for fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A6 ICAO H24
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 3 fire trucks <i>Имеется 3 пожарных автомобиля</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available for ACFT with MTOW up to 100 tonnes <i>Имеется для ВС с МВМ до 100 тонн</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	A7 or A9 - by prior request <i>По предварительному запросу - обеспечение категории 7 или 9</i>

UMGG AD 2.7 Seasonal availability – clearing
Сезонное использование оборудования – удаление осадков

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Mechanical, chemical de-icing <i>Механическое, химическое удаление обледенения</i>
2	Clearance priorities <i>Очередность удаления осадков</i>	See/ см. AD 1.2
3	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data
Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок

1	Designation, surface and strength of aprons <i>Обозначение, поверхность и прочность перронов</i>	APRON STANDS 1-4, 6 Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		APRON STAND 5 Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		APRON STANDS 7-9 Surface: CONC Strength: PCN 14 / R / C / X / T
		APRON STAND 10 Surface: CONC Strength: PCN 28 / R / C / X / T
		APRON STANDS 11-18 Surface: ASPH Strength: PCN 42 / F / D / X / T
2	Designation, width, surface and strength of TWY <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY A Width: 31 M Surface: ASPH Strength: PCN 54 / F / D / X / T
		TWY B, TWY C Width: 31 M Surface: ASPH Strength: PCN 46 / F / D / X / T

3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	Taxi route D Width: 66 M Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		Taxi routes E, F, G Width: 55 M Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		Taxi route H Width: 34 M Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		Taxi route J Width: 55 M Surface: CONC Strength: PCN 28 / R / C / X / T
		Taxi route K Width: 55 M Surface: ASPH Strength: PCN 42 / F / D / X / T
		Taxi route L Width: 34 M Surface: CONC Strength: PCN 14 / R / C / X / T
4	Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY THR 10 460 FT THR 28 467 FT
5	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings
Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие маркировочные знаки

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands <i>Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой / размещением на стоянке</i>	ACFT stands, TWY lines are marked. Visual docking/parking guidance system of ACFT stands - Nil. Места стоянок ВС, линии РД маркированы. Системы визуального управления стыковкой / размещением на стоянке нет.
---	---	---

5.12. Visual flights at night can be operated above clouds when their quantity is not more than 2 octants, in this case the distance along the vertical line from the aircraft to cloud top shall not be less than 300 m.	5.12. Визуальные полеты ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2 октантов. В этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков не должно быть менее 300 м.
5.13. Visual flights at night shall be operated in the presence of continuous two-way radio communication between the ATS unit and the flight crew.	5.13. Визуальные полеты ночью выполняются при наличии непрерывной двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.
5.14. When operating flights below the transition level, the lower flight level along the flight route shall be cleared of other aircraft.	5.14. При выполнении полетов ниже эшелона перехода нижний эшелон по маршруту следования должен быть освобожден от других ВС.
5.15. Conflicting traffic and overtaking of aircraft, when operating visual flights at night, are allowed only using the vertical separation.	5.15. Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешается только с применением вертикального эшелонирования.
5.16. If it is not possible to carry out vertical separation for such flights, one-way traffic shall be organized with intervals of horizontal separation.	5.16. При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение ВС с интервалами горизонтального эшелонирования.
5.17. Visual flights at night must be carried out only at the aerodromes and landing sites equipped with lighting features with mandatory light marking of movement area.	5.17. Визуальные полеты ночью должны выполняться только на аэродромы и посадочные площадки, оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой маркировкой рабочей площади.
5.18. In case of deterioration of meteorological conditions to the values less than those established for carrying out visual flights at night, a pilot-in-command must return to the aerodrome of departure or carry out landing at the nearest alternate aerodrome.	5.18. В случае ухудшения метеоусловий до значений, менее установленных для выполнения визуальных полетов ночью, командир ВС должен возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.
5.19. The ATC controller, in the area of responsibility of whom a visual flight at night is carried out, shall:	5.19. Диспетчер УВД, который несет ответственность за выполнение визуального полета ночью, должен:
a. provide the established intervals between aircraft during departure;	a. обеспечить установленные интервалы между ВС при вылете;
b. provide the observation of conditions excluding conflicting traffic and a flight with crossing the routes at the same height;	b. обеспечить соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;
c. clear the lower flight level along the flight route;	c. освободить нижний эшелон по маршруту следования;
d. timely provide the information about the air traffic and the presence of IMC en-route.	d. своевременно предоставить информацию о движении и наличии на маршруте ПМУ.

UMGG AD 2.23 Additional information *Дополнительная информация*

1. Bird concentration in the vicinity of the airport

1.1. The ornithological situation in CTR is conditioned by seasonal and daily bird migration. The presence of lake and collective farm fields adjoining the aerodrome territory, the proximity of Sozh river, rich vegetable cover and climatic conditions stimulate the concentration of different kinds of birds in the vicinity of the aerodrome (gulls, rooks, starlings, geese, ducks etc.). The most hazardous are morning, evening and seasonal bird migrations as well as periods when young birds are flying out of nests (August–September).

1.2. During periods of eventual bird migrations in CTR a visual observation from Tower is organized over the ornithological situation. In case of hazardous ornithological situation a special aerodrome service shall take measures on dissipation of bird concentrations. The ATC controller shall inform the flight crew about bird concentration in the take-off and approach area.

1. Скопление птиц в районе аэропорта

1.1. Орнитологическая обстановка в CTR обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие озера и колхозных полей, примыкающих к территории аэродрома, близость реки Сож, богатый растительный покров и климатические условия способствуют сосредоточению вблизи аэродрома различных видов птиц (чаек, грачей, скворцов, гусей, уток и т.п.). Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние, сезонные перелеты, а также периоды вылета из гнезд молодых особей (август–сентябрь).

1.2. В периоды возможных перелетов в диспетчерской зоне организуется визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой с ДПА. В случае опасной орнитологической обстановки аэродромная служба принимает меры по отпугиванию птиц. Диспетчер УВД информирует экипаж о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку.

18 APR 2024

1.3. On obtaining the information about hazardous ornithological situation, the flight crew shall increase caution and act according to the situation informing the ATC controller about it. For dissipation of bird concentrations the flight crew is recommended to switch on on-board landing lights during take-off and approach.

1.3. Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмотрительность и действует согласно обстановке, о чем информирует диспетчера УВД. Для отпугивания птиц экипажу ВС рекомендуется включать посадочные фары при взлете и заходе на посадку.

UMGG AD 2.24 Charts related to an aerodrome
Относящиеся к аэродрому карты

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMGG AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO <i>Карта наземного аэродромного движения – ИКАО</i>	UMGG AD 2.24.2
Aircraft Parking Chart – ICAO <i>Карта размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО</i>	UMGG AD 2.24.3
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMGG AD 2.24.5
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 10) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 10)</i>	UMGG AD 2.24.6
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 28) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 28)</i>	UMGG AD 2.24.7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 10) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 10)</i>	UMGG AD 2.24.8
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 28) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 28)</i>	UMGG AD 2.24.9
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 10) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 10)</i>	UMGG AD 2.24.10
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 28) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 28)</i>	UMGG AD 2.24.11
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 10) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 10)</i>	UMGG AD 2.24.12
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 28) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 28)</i>	UMGG AD 2.24.13
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 10) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 10)</i>	UMGG AD 2.24.14
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 28) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 28)</i>	UMGG AD 2.24.15
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMGG AD 2.24.16

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

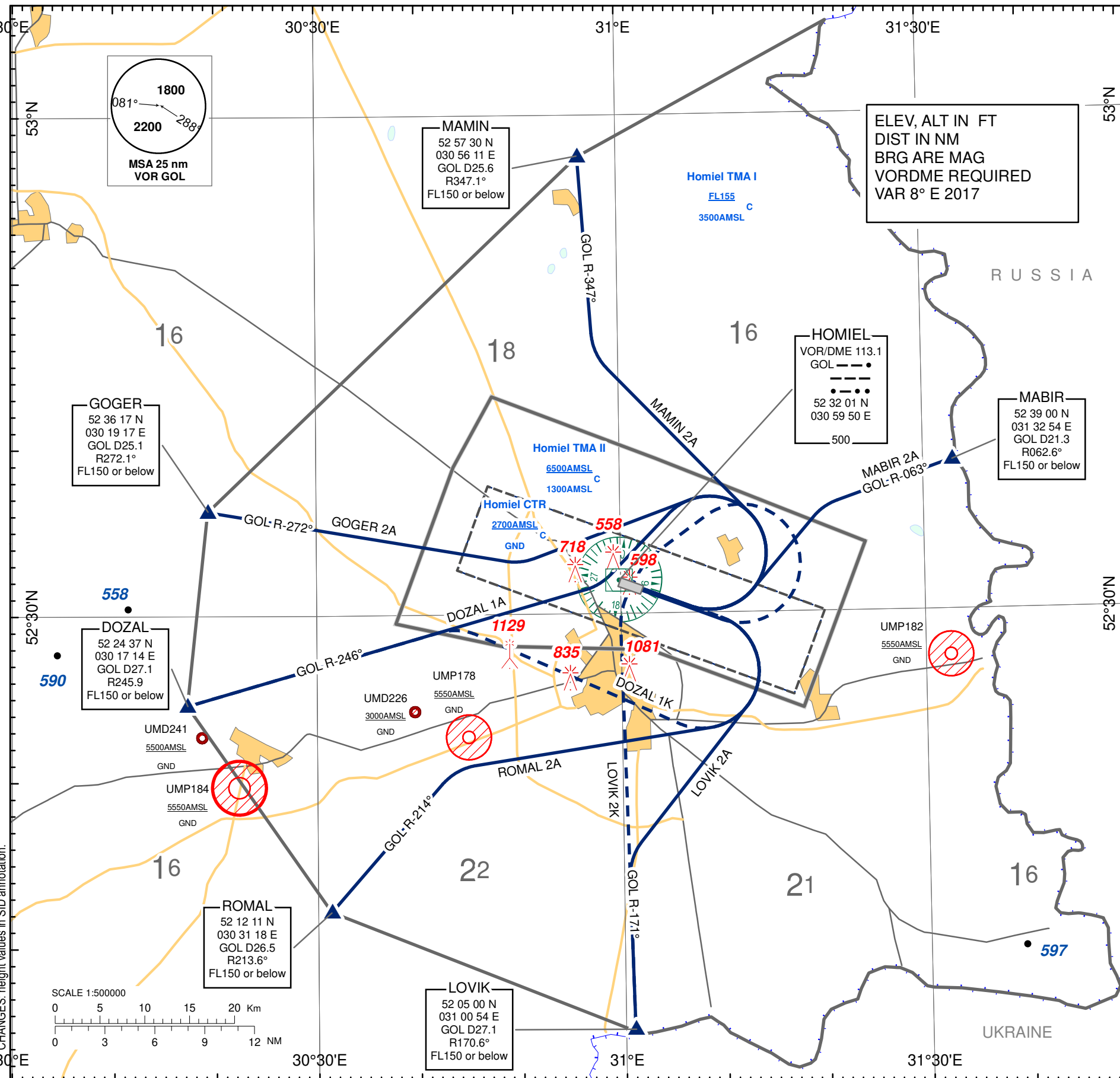
TRANSITION ALTITUDE
6000

Alt set: hPa (mm on req)
- QNH (QFE on req)

APP 126.100
TWR 118.100
MET 119.550 (EN)
124.475 (RUS)

HOMIEL
RWY10

GOGER 2A, DOZAL 1A, DOZAL 1K, LOVIK 2A
LOVIK 2K, MABIR 2A, MAMIN 2A, ROMAL 2A



STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) ROUTES HOMIEL RWY 10	
SID NAME	ROUTE
GOGER 2A	GOGER TWO ALFA Climb straight ahead to 1100 (640) or above, turn LEFT 242° track to intercept GOL VOR R-272° and proceed to GOGER.
DOZAL 1A	DOZAL ONE ALFA Climb straight ahead to 1100 (640) or above, turn LEFT 216° track to intercept GOL VOR R-246° and proceed to DOZAL.
DOZAL 1K	DOZAL ONE KILO Climb straight ahead to 1500 (1040) or above, GOL DME D7 not less, turn RIGHT 286° track to intercept GOL VOR R-246° and proceed to DOZAL.
LOVIK 2A	LOVIK TWO ALFA Climb straight ahead to 1500 (1040) or above, turn RIGHT 211° track to intercept GOL VOR R-171° and proceed to LOVIK.
LOVIK 2K	LOVIK TWO KILO Climb straight ahead to 1500 (1040) or above, GOL DME D7 not less, turn LEFT to GOL VOR (pass GOL VOR at 3000 or above), to intercept GOL VOR R-171° and proceed to LOVIK.
MABIR 2A	MABIR TWO ALFA Climb straight ahead to 1100 (640) or above, turn LEFT 033° track to intercept GOL VOR R-063° and proceed to MABIR.
MAMIN 2A	MAMIN TWO ALFA Climb straight ahead to 1100 (640) or above, turn LEFT 307° track to intercept GOL VOR R-347° and proceed to MAMIN.
ROMAL 2A	ROMAL TWO ALFA Climb straight ahead to 1500 (1040) or above, turn RIGHT 254° track to intercept GOL VOR R-214° and proceed to ROMAL.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO

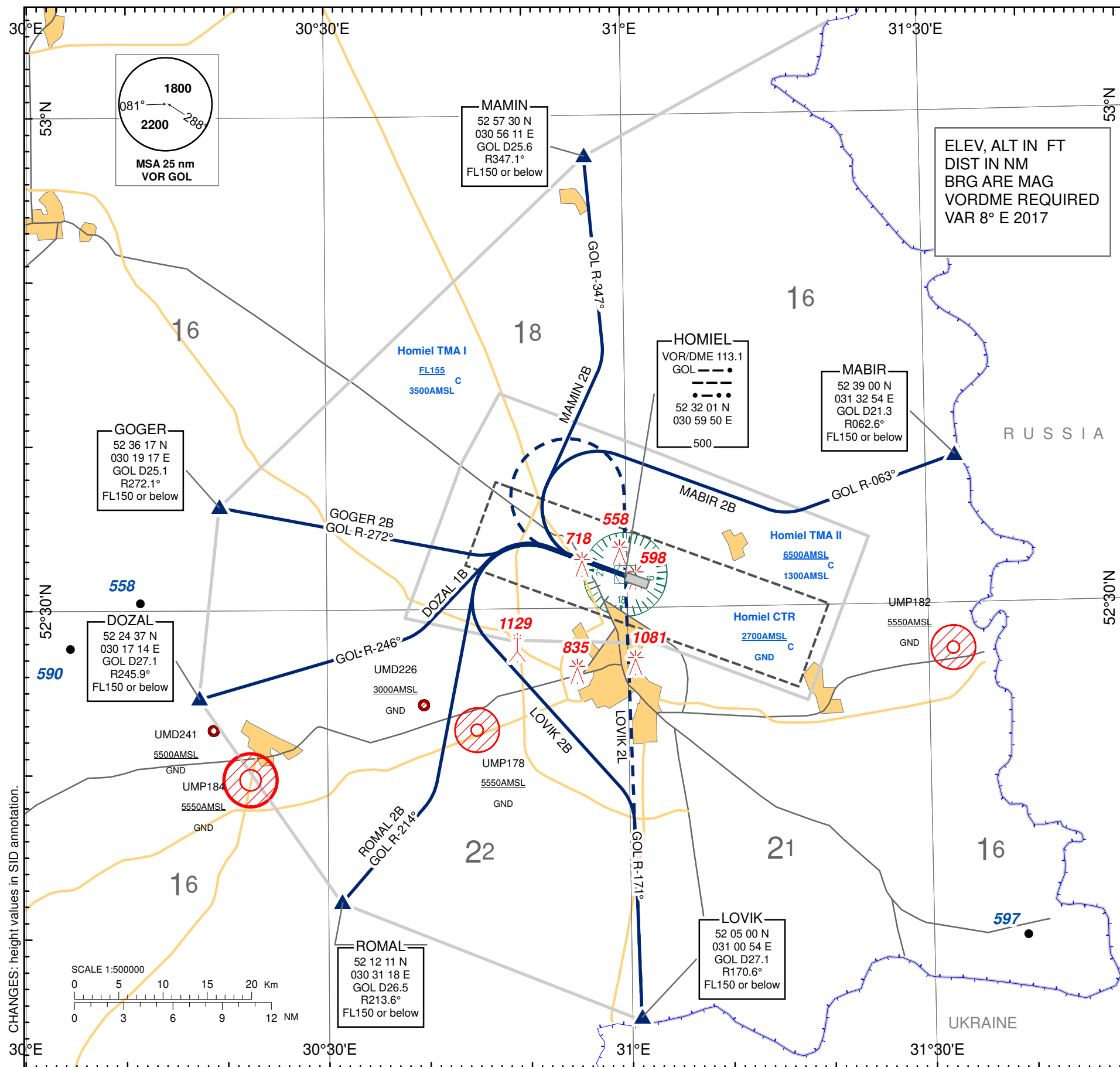
TRANSITION ALTITUDE
6000'

Alt set:- hPa (mm on req)
- QNH (QFE on req)

APP 126.100
TWR 118.100
MET 119.550 (EN)
124.475 (RUS)

HOMIEL
RWY28

GOGER 2B, DOZAL 1B, LOVIK 2B
LOVIK 2L, MABIR 2B, MAMIN 2B
ROMAL 2B



STANDARD INSTRUMENT DEPARTURE (SID) ROUTES HOMIEL RWY 28	
SID NAME	ROUTE
GOGER 2B	GOGER TWO BRAVO Climb straight ahead to 1500 (1033) or above, turn LEFT to intercept GOL VOR R-272° and proceed to GOGER.
DOZAL 1B	DOZAL ONE BRAVO Climb straight ahead to 1500 (1033) or above, turn LEFT 216° track to intercept GOL VOR R-246° and proceed to DOZAL.
LOVIK 2B	LOVIK TWO BRAVO Climb straight ahead to 1500 (1033) or above, turn LEFT 131° track to intercept GOL VOR R-171° and proceed to LOVIK.
LOVIK 2L	LOVIK TWO LIMA Climb straight ahead to 1500 (1033) or above, GOL DME D5 not less, turn RIGHT to GOL VOR (pass GOL VOR at 3000 or above), to intercept GOL VOR R-171° and proceed to LOVIK.
MABIR 2B	MABIR TWO BRAVO Climb straight ahead to 1100 (633) or above, turn RIGHT 103° track to intercept GOL VOR R-063° and proceed to MABIR.
MAMIN 2B	MAMIN TWO BRAVO Climb straight ahead to 1100 (633) or above, turn RIGHT 017° track to intercept GOL VOR R-347° and proceed to MAMIN.
ROMAL 2B	ROMAL TWO BRAVO Climb straight ahead to 1500 (1033) or above, GOL DME D5 not less, turn LEFT 184° track to intercept GOL VOR R-214° and proceed to ROMAL.

CHANGES: height values in SID annotation.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

UMIO AD 2.1 Aerodrome location indicator and name**Индекс местоположения и название аэродрома**

UMIO - ORSHA

UMIO AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data**Географические и административные данные по аэродрому**

1	ARP coordinates and site at AD <i>Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме</i>	542623N 0301746E The centre of RWY 05/23 <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	213° 6.5 NM SW of Orsha <i>213°, 6.5 NM ЮЗ в. Орша</i>
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	658 FT/28.6° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	62.9 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	10° (2020)/0.15°
6	AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS, website address <i>Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, e-mail, AFS, адрес веб-сайта</i>	POST: Aerodrome Orsha 211004, Bolbasovo Orsha district, Viciebsk region Republic of Belarus PHONE: +37521 6219200, +37521 6219202 FAX: +37521 6219205 EMAIL: atkorsha@airport.by AFS: UMIOYFYB URL: http://airport.by/partneram/dla-aviakompanij
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR <i>ППП/ПВП</i>
8	Remarks <i>Примечания</i>	Aerodrome technical complex «Orsha» is a structural subdivision of Minsk National Airport. <i>АТК «Орша» - структурное подразделение РУП «Национальный аэропорт Минск».</i>

UMIO AD 2.3 Operational hours**Часы работы**

1	AD Administration <i>Администрация аэродрома</i>	AD Administration TUE-SAT: 05.00-13.40 SUN, MON, HOL: U/S
2	Customs and immigration <i>Таможня и иммиграция</i>	HO
3	Health and sanitation <i>Медицинская и санитарная службы</i>	HO
4	AIS Briefing Office <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	HO
5	ATS Reporting Office (ARO) <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	HO
6	MET Briefing Office <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	HO
7	ATS <i>ОВД</i>	HO

8	Fuelling <i>Служба заправки топливом</i>	HO
9	Handling <i>Служба оформления и обработки</i>	HO
10	Security <i>Безопасность</i>	HO
11	De-icing <i>Служба борьбы с обледенением</i>	HO
12	Remarks <i>Примечания</i>	<p>1. AD OPR HR: TUE-SAT: 05.00-13.40; SUN, MON, HOL: U/S; <i>Время работы аэродрома: Вт-Сб: 05.00-13.40; Вскр, Пн, Праздничные: выходные дни.</i></p> <p>2. Outside AD OPR HR - by prior request submitted to / <i>Вне времени работы аэродром принимает ВС по предварительной заявке, отправленной по:</i> AFS UMMDYAYX; SITA MSQFCXH; FAX +37517 2227954.</p> <p>3. LT = UTC + 3 HR.</p>

UMIO AD 2.4 Handling services and facilities
Службы и средства по обслуживанию

1	Cargo-handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Facilities for handling of cargo up to 5 tonnes, more - by request <i>Средства грузоподъемностью до 5 тонн, свыше - по запросу</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	Available without limitation / <i>Имеется без ограничений</i> FUEL: RT Interchangeable Jet A-1 / <i>РТ заменяет Jet A-1</i> OIL: NIL
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	Fuel tanker truck - 22 (22000 litres, 1000l/min) - 2; Trailer tank-22 (22000 litres) - 2; tanker truck - 7.5 (7500 litres, 700l/min) - 3; tanker truck - 15 (15000 litres, 1000l/min) - 1. <i>ТЗ-22 (22000 литров) - 2 шт, 1000 л/мин;</i> <i>ППЦ-22 (22000 литров) - 2 шт, 1000 л/мин;</i> <i>ТЗА-7.5 (7500 литров) - 3 шт, 700 л/мин;</i> <i>АТЗ-22 (15000 литров) - 1 шт, 1000 л/мин;</i>
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	Vestergaard Elephant MY (maximum de-icing height - 20 m); de-icing liquid: type I (SAFEWING EG11996) and type IV (SAFEWING MP2) <i>Для ПОО ВС (максимальная высота обработки - 20 м);</i> <i>противообледенительная жидкость, тип I (SAFEWING EG11996) и</i> <i>тип IV (SAFEWING MP2)</i>
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих ВС</i>	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих ВС</i>	NIL

UMMS AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	Hotels in Minsk <i>Гостиницы в Минске</i>
2	Restaurants <i>Рестораны</i>	Available <i>Имеется</i>
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Buses, taxi and rent cars <i>Автобусы, такси и аренда автомобилей</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	Aid post, ambulance service at Airport Terminal, hospitals in the city <i>Медпункт в аэропорту, служба скорой помощи и больницы в городе</i>
5	Bank and Post Office <i>Банк и почтовое отделение</i>	Available <i>Имеются</i>
6	Tourist Office <i>Туристическое бюро</i>	Available <i>Имеется</i>
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMMS AD 2.6 Rescue and fire fighting services
Аварийно-спасательная и противопожарная службы

1	AD category for fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A9 ICAO H24
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 7 fire trucks <i>Имеется 7 пожарных автомобилей</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available: - a complete list of equipment is provided to airlines (operators) upon request in writing. <i>Имеется:</i> - полный перечень оборудования предоставляется авиакомпаниям (эксплуатантам) по запросу в письменном виде.
4	Remarks <i>Примечания</i>	The airlines (operators) should provide own tow devices (and/ or prior arrangement for their provision before filing a flight plan is required) in the following cases: - for airlines, the aircraft of which operate flights on a regular basis – when operating new ACFT types; - when operating non-scheduled (single) flights. <i>Необходимо предоставление авиакомпаниями (эксплуатантами) собственных буксировочных устройств (и/или предварительное согласование на их предоставление до формирования флайт-плана) в следующих случаях:</i> - для авиакомпаний, ВС которых осуществляют полеты на регулярной основе – при применении новых типов ВС; - при выполнении нерегулярных (разовых) полетов.

UMMS AD 2.7 Seasonal availability – clearing
Сезонное использование оборудования – удаление осадков

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Mechanical, chemical de-icing <i>Механическое, химическое удаление обледенения</i>
2	Clearance priorities <i>Очередность удаления осадков</i>	See/ см. AD 1.2

3	Remarks <i>Примечания</i>	NIL
---	------------------------------	-----

UMMS AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data
Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок

1	Designation, surface and strength of aprons <i>Обозначение, поверхность и прочность перронов</i>	APRON 1 STANDS 1, 1A, 2 Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
		APRON 2 STANDS 3-27 Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
		APRON 3 STANDS 37-51 Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		APRON 4 STANDS 59-61 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		APRON 5 STANDS 28-35 Surface: CONC Strength: PCN 34 / R / B / X / T
		APRON 6 STANDS 62-63 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		APRON 7 STAND 36 Surface: CONC Strength: PCN 72 / R / B / W / T
		APRON 8 STANDS 52-58 Surface: GRAVE
		APRON 9 STANDS 64-71 Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
2	Designation, width, surface and strength of TWY <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY A, TWY C, TWY L Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 54 / R / B / W / T
		TWY A1 Width: 15 M Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
		TWY B Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 54 / R / B / X / T
		TWY E, TWY M, TWY M1, TWY M4, TWY M5, TWY Q, TWY Q1, TWY T Width: 25 M Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		TWY F Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 49 / R / B / W / T
		TWY L1 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 89 / R / B / W / T

		TWY L3 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 70 / R / B / W / T
		TWY L4 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		TWY M2, TWY M3 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		TWY P Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 54 / R / B / X / T
3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	D Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
		G Surface: CONC Strength: PCN 34 / R / B / X / T
		H, K Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		J Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
		Q2, Q3 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		R, V Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
4	Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY: THR 13R: 639 FT THR 31L: 669 FT THR 13L: 646 FT THR 31R: 681 FT
5	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

18 APR 2024

UMMS AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings
Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие
маркировочные знаки

1	Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands <i>Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой / размещением на стоянке</i>	Apron safety lines, stand identification markings, stop line. Taxiway centre line marking. Parking guidance system of ACFT - Nil. <i>Маркировочный знак контура зоны обслуживания, Т-образный знак остановки ВС, номер МС. Маркировочный знак осевой линии РД. Визуальных средств управления стыковкой нет.</i>
2	RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	Marking: RWY designation, RWY CL, RWY THR, aiming point, RWY TDZ, RWY side stripe, RWY holding position, intermediate holding position, TWY CL. Lights: RWY edge lights, RWY THR lights, RWY end lights, RWY CL lights, RWY TDZ lights, TWY CL lights, stop bars lights, holding position lights, intermediate holding position lights, RWY guard lights, rapid exit TWY indicator lights. <i>Маркировка: обозначения ВПП, осевой линии ВПП, порогов ВПП, прицельной точки посадки, зоны приземления, краев ВПП, места ожидания у ВПП, промежуточных мест ожидания, осевой линии РД. Огни: посадочные огни ВПП, входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, осевые огни ВПП, огни зоны приземления ВПП, осевые огни РД, огни линии "стоп", огни промежуточных мест ожидания, огни защиты ВПП, огни указателя скоростной выводной РД</i>
3	Stop bars <i>Огни линии «стоп»</i>	Available <i>Имеются</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMMS AD 2.10 Aerodrome obstacles
Аэродромные препятствия

Obstacle data for Minsk-2 aerodrome are provided in electronic digital data sets.	Данные о препятствиях для аэродрома Минск-2 предоставляются в электронных массивах цифровых данных.
Electronic obstacle data for Minsk-2 aerodrome are provided for: 1. Area 2, 3; 2. penetrations of the aerodrome obstacle limitation surfaces.	Электронные данные о препятствиях для аэродрома Минск-2 предоставляются для: 1. Района 2, 3; 2. препятствий, выступающих за пределы поверхностей ограничения препятствий аэродрома.
Detailed information on how to obtain electronic digital data sets is published in GEN 3.1.	Подробная информация, как можно получить электронные массивы цифровых данных, опубликована в разделе GEN 3.1.

UMMS AD 2.11 Meteorological information provided
Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office <i>Соответствующий метеорорган</i>	MINSK 2 MET OFFICE
2	Hours of service MET Office outside hours <i>Часы работы</i> <i>Метеорорган, ответственный за предоставление информации в другие часы</i>	H24

3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity and interval of issuance of the forecasts <i>Орган, ответственный за составление TAF Сроки действия и частота составления</i>	MINSK 2 MET OFFICE H24
4	Trend forecast Interval of issuance <i>Прогноза типа «тренд» Частота составления</i>	TREND 30 min
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	Briefing, personal consultation <i>Индивидуальная консультация</i>
6	Flight documentation Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация Используемый(е) язык(и)</i>	Charts, AD forecast text English and Russian <i>Карты, текстовой прогноз по аэродрому Английский и русский язык</i>
7	Charts and other information available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации</i>	IS, SWH, SWM, SWX, SIGMET, OPMET
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	MET RADAR <i>Метеолокатор</i>
9	ATS units provided with information <i>Органы ОВД, обеспечиваемые информацией</i>	MINSK APP, MINSK RADAR, MINSK-2 TWR, MINSK ACC
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

UMMS AD 2.12 Runway physical characteristics
Физические характеристики ВПП

Designations <i>Обозначения</i>	True bearings <i>Истинный пеленг</i>	Dimensions of RWY (M) <i>Размеры ВПП (М)</i>	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY <i>Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и соответствующих полос торможения</i>	THR COORD, RWY END, Geoid Undulation <i>Координаты порога ВПП, волна геоида</i>	THR elevation and highest elevation of TDZ of PA RWY <i>Превышение THR и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованной для точного захода на посадку</i>
1	2	3	4	5	6
13R	138.74°	3641 X 60	PCN 50/R/B/X/T CONC	535341.14N 0280044.89E - 74 FT	THR 639.1 FT TDZ 647.3 FT
31L	318.77°	3641 X 60	PCN 50/R/B/X/T CONC	535212.60N 0280256.28E - 74 FT	THR 669.3 FT TDZ 669.3 FT

Designations Обозначения	True bearings Истинный пеленг	Dimensions of RWY (M) Размеры ВПП (М)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и соответствующих полос торможения	THR COORD, RWY END, Geoid Undulation Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида	THR elevation and highest elevation of TDZ of PA RWY Превышение THR и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованной для точного захода на посадку
1	2	3	4	5	6
13L	138.76°	3700 X 60	PCN 85/R/B/W/T CONC	535419.03N 0280159.75E - 73 FT	THR 646.3 FT TDZ 660.4 FT
31R	318.79°	3700 X 60	PCN 85/R/B/W/T CONC	535249.02N 0280413.27E - 73 FT	THR 681.4 FT TDZ 681.4 FT

Slope of each RWY and associated SWY Уклон RWY и соответствующих SWY	Dimensions of SWY Размеры концевых полос торможения	Dimensions of CWY (M) Размеры полос, свободных от препятствий (М)	Dimensions of strips (M) Размеры летных полос (М)	OFZ	Dimensions of RESA (M) Размеры концевой зоны безопасности (М)	Remarks Примечания
7	8	9	10	11	12	13
+0.25%	NIL	400 X 160	3761 X 300	AVBL	240 X 160	NIL
-0.25%	NIL	400 X 160	3761 X 300	AVBL	240 X 160	NIL
+0.29%	NIL	300 X 155	3820 X 300	AVBL	240 X 160	NIL
-0.29%	NIL	300 X 155	3820 X 300	AVBL	240 X 160	NIL

UMMS AD 2.13 Declared distances
Объявленные дистанции

RWY Designator Обозначение ВПП	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6
13R	3641	4041	3641	3641	NIL
	2723	3123	2723	NIL	From TWY B
	1841	2241	1841	NIL	From TWY P
31L	3641	4041	3641	3641	NIL
	918	1318	918	NIL	From TWY B
	1800	2200	1800	NIL	From TWY P

RWY Designator Обозначение ВПП	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6
13L	3700	4000	3700	3700	NIL
	2430	2730	2430	NIL	From TWY M2
31R	3700	4000	3700	3700	NIL
	2430	2730	2430	NIL	From TWY M3

UMMS AD 2.14 Approach and runway lighting
Огни приближения и огни ВПП

RWY Designator Обозначение ВПП	APCH LGT type, LEN, INTST Тип APCH LGT, LEN, INTST	THR LGT colour, WBAR Цвет THR LGT, WBAR	VASIS, PAPI, MEHT	TDZ, LGT LEN
1	2	3	4	5
13R	A 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 53 FT	NIL
31L	B 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 60 FT	900m
13L	C 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 51 FT	894m
31R	A 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 57 FT	NIL

RWY CL LGT LEN, spacing, colour, INTST Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY CL LGT	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY edge LGT	RWY End LGT colour, WBAR Цвет RWY End LGT, WBAR	SWY LGT LEN, colour Цвет SWY LGT LEN	Remarks Примечания
6	7	8	9	10
3641m, 15m, 2740m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3641m, 60m, 3040m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL
3641m, 15m, 2740m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3641m, 60m, 3040m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL
3700m, 15m, 2800m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3700m, 60m, 3100m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL
3700m, 15m, 2800m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3700m, 60m, 3100m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL

UMMS AD 2.15 Other lighting, secondary power supply
Прочие огни, резервный источник электропитания

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation <i>Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики</i>	NIL
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT <i>Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение</i>	See AD Chart <i>См. карту аэродрома</i>
3	TWY edge and centre line lighting <i>Рулежные огни и огни осевой линии РД</i>	Edge: Nil; Centre line: TWY A (partly), A1 (partly), B, C, D (partly), F, P, L (partly), L1, L3, L4, M, M1, M2, M3, M4, M5, Q, Q1, Q2 (partly), Q3 (partly), E (partly), T (partly).
4	Secondary power supply/switch-over time <i>Резервный источник электропитания/время переключения</i>	Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec. <i>Имеется вторичный источник питания для всех светосигнальных огней AD/1 сек.</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMMS AD 2.16 Helicopter landing area
Зона посадки вертолетов

1	Coordinates TLOF and THR of FATO <i>Координаты TLOF и порога FATO, волна геоида</i>	NIL
2	TLOF/FATO elevation (M/FT) <i>Превышение TLOF/FATO (метры/футы)</i>	NIL
3	TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking <i>Зона TLOF плюс размеры FATO, тип покрытия, несущая способность и маркировка</i>	NIL
4	True BRG of TLOF <i>Истинный пеленг FATO</i>	NIL
5	Declared distance available <i>Объявленные располагаемые дистанции</i>	NIL
6	APP and TLOF lighting <i>Огни приближения и огни зоны FATO</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	APCH available on RWYs by ATC instructions <i>Посадка на ВПП согласно указаний органа ОВД</i>

UMMS AD 2.17 ATS airspace
Воздушное пространство ОВД

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	MINSK-2 CTR 534632N 0281936E - 534218N 0281123E - 534609N 0280552E - 534729N 0275718E - 535054N 0275212E - 535611N 0275057E - 540000N 0274516E - 540413N 0275325E - 540023N 0275906E - 535900N 0280805E - 535545N 0281249E - 535020N 0281400E - 534632N 0281936E
2	Vertical limits <i>Вертикальные границы</i>	3000 FT ALT
3	Airspace classification <i>Классификация ВП</i>	C
4	ATS unit call sign and language(s) <i>Позывной и язык(и) органа ОВД</i>	MINSK TOWER EN

6	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMMS AD 2.18 ATS Communication facilities
Средства связи ОВД

Service designation <i>Обозначение службы</i>	Call sign <i>Позывной</i>	FREQ	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5
ALRS		STD 121.500 MHZ	H24	EMRG FREQ
APP	MINSK APPROACH (EN)	STD 125.900 MHZ PRI	H24	
TWR	MINSK TOWER (EN)	STD 130.400 MHZ PRI STD 118.300 MHZ PRI	H24	For RWY 13L/31R For RWY 13R/31L
RADAR	MINSK RADAR (EN)	STD 125.250 MHZ PRI	H24	
SMC	MINSK GROUND (EN)	STD 121.575 MHZ PRI STD 129.950 MHZ PRI	H24	For RWY 13L/31R For RWY 13R/31L
OPC	MINSK TRANSIT (RU)	STD 131.800 MHZ PRI	H24	Commercial information
ATIS	MINSK 2 ATIS (EN) MINSK 2 ATIS (RU)	STD 128.850 MHZ PRI STD 135.850 MHZ PRI	H24 H24	
D-ATIS	-	-	H24	622 Indication, ARR/DEP parameters via DATA-link
VOLMET	MINSK VOLMET (EN)	STD 126.675 MHZ PRI	H24	
DEICER	MINSK DEICER (EN)	STD 121.625 MHZ PRI	H24	Communication between special machine operator and ACFT

UMMS AD 2.19 Radio navigation and landing aids
Радионавигационные средства и средства посадки

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) <i>Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID	FREQ CH	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Position of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	ELEV of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 9/2019 Declination: 0.13°	MNS	113.600 MHZ CH 83X	H24	535304.0N 0280114.3E	700 FT	
DME	RVS	113.350 MHZ* CH 80Y	H24	535453.5N 0283442.1E	800 FT	*Ghost frequency

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) <i>Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID	FREQ CH	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Position of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	ELEV of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
DME	KTZ	115.450 MHz* CH 101Y	H24	535454.4N 0271652.4E	1100 FT	*Ghost frequency
DME	ZVD	115.050 MHz* CH 97Y	H24	533321.7N 0280749.4E	800 FT	*Ghost frequency
DME	DSK	114.250 MHz* CH 89Y	H24	541445.0N 0272849.6E	1200 FT	*Ghost frequency
L	G	308.000 KHZ	HO	535149.1N 0280331.0E		Location: 0.5 NM BRG 130 Degrees MAG from THR RWY 31L
L	V	308.000 KHZ	HO	535406.2N 0280007.6E		Location: 0.6 NM BRG 310 Degrees MAG from THR RWY 13R
GBAS (H) SID, STAR	UMMS	115.400 MHz CH 22351	H24	535306.2N 0280256.4E		
GBAS (H), 13L GLS CAT I	G13A	115.400 MHz CH 20707	H24	535306.2N 0280256.4E		3.0°, TCH 55 FT
GBAS (H), 31R GLS CAT I	G31A	115.400 MHz CH 21529	H24	535306.2N 0280256.4E		3.0°, TCH 55 FT
ILS RWY 13R CAT I (class I/D/2)						
LOC 13R 9/2019	IVX	108.900 MHz	HO	535150.7N 0280328.8E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 670 FT
GP 13R		329.300 MHz	HO	535330.2N 0280049.4E		3.00°, RDH 50 FT, ELEV: 636 FT
OM	Dashes - Dashes	75 MHz	HO	535517.8N 0275821.3E		Location: 2.1 NM BRG 310 Degrees MAG from THR RWY 13R
MM	Dots-Dashes -Dots-Dashes	75 MHz	HO	535406.5N 0280007.2E		Location: 0.6 NM BRG 310 Degrees MAG from THR RWY 13R
ILS RWY 31L CAT II (class II/E/3)						
LOC 31L 9/2019	IGH	109.700 MHz	HO	535404.8N 0280009.8E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 633 FT

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) <i>Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID	FREQ CH	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Position of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	ELEV of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
GP 31L		333.200 MHZ	HO	535217.4N 0280237.2E		3.00°, RDH 50 FT, ELEV: 664 FT
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	535037.1N 0280520.2E		Location: 2.2 NM BRG 130 Degrees MAG from THR RWY 31L
MM	Dots-Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	535149.0N 0280331.3E		Location: 0.5 NM BRG 130 Degrees MAG from THR RWY 31L
ILS RWY 13L CAT III (class III/E/3)						
LOC 13L 9/2019	IMDL	110.700 MHZ	HO	535238.3N 0280429.2E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 680 FT
GP 13L		330.200 MHZ	HO	535414.4N 0280216.1E		3.00°, RDH 56 FT, ELEV: 643 FT
LOC/DME	IMDL	CH 44X	HO	535414.4N 0280216.1E	643 FT	
ILS RWY 31R CAT I (class I/C/2)						
LOC 31R 9/2019	IMN	110.100 MHZ	HO	535441.3N 0280126.7E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 620 FT
GP 31R		334.400 MHZ	HO	535259.5N 0280407.2E		3.00°, RDH 50 FT, ELEV: 677 FT
LOC/DME	IMN	CH 38X	HO	535259.5N 0280407.2E	677 FT	

UMMS AD 2.20 Local aerodrome regulations
Местные правила использования аэродрома

1. Airport regulations

1.1. Movement of aircraft within the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing. Taxiing and towing shall be carried out according to the established marking and under continuous two-way radio communication.

1.2. Taxiing speed is chosen by the pilot-in-command depending on the condition of the TWY, obstacles, take-off weight, visibility, but in all cases it should not exceed the speed established by the Aircraft Flight Manual of this aircraft type.

1. Аэропортовые правила

1.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой. Руление и буксировка производится по установленной маркировке при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи.

1.2. Скорость руления выбирает командир ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, взлетного веса, видимости, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленные РЛЭ данного типа.

18 APR 2024

1.3. Aircraft de-icing shall be carried out in specially designated areas at the airport. Frequency of 121.625 MHz is available for radio communications between the de-icer operator and the flight crew.

2. Taxiing to and from stands

2.1. Start-up positions are provided for engines start-up of aircraft under towing.

2.2. If it is necessary, aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle up to the RWY-holding position before take-off and to the stand after landing.

2.3. Movement of aircraft within the aerodrome is operated by the controller on FREQ 129.950 MHz (for RWY 13R/31L), 121.575 MHz (for RWY 13L/31R). Taxiing and towing without clearance of the controller are prohibited.

2.4.1. After landing with MT 130° - the aircraft shall vacate the RWY 13L/31R only via TWY M3 and TWY M4;

2.4.2. After landing with MT 310° - the aircraft shall vacate the RWY 13L/31R only via TWY M1 and TWY M2.

2.5. Movement of aircraft before take-off and after landing is shown on the chart UMMS AD 2.24.2.

2.1. Taxiing before departure

2.1.1. For the engines start up aircraft are towed to the designated start-up points:

- from the stands 3 – 11 on Taxi route D;
- from the stands 12 – 13 on Taxi route V;
- from the stands 14 – 17 on Taxi route R;
- from the stands 28 – 35, 59 – 61 on TWY T;
- from the stands 64 (64A), 65 on taxi route J to the parking position J1.

2.1.2. When moving from parking position J1 via taxi-route J to TWY A1 aircraft shall taxi under their own power.

2.1.3 Aircraft with a wingspan of less than 23.9 m are allowed to taxi under their own power in the following cases:

- from stand 67 N if stands 66, 69A are vacant;
- from stand 68 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant;
- from stand 69 S if stands MC 66, 69A are vacant;
- from stand 70 S if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant;
- from stand 71 S if stands 66, 69A are vacant.

2.1.4. Aircraft with a wingspan of 24.0 m to 32.4 m are allowed to taxi under their own power in the following cases:

- from stand 69A S if stand 66 is vacant;
- from stand 71A S if stands 66, 67, 68, 69, 69A are vacant.

2.1.5. If it is impossible to meet the conditions in Items 2.1.3 and 2.1.4 for taxiing under aircraft own power, it will be allowed to tow the aircraft from stands 66 to 71B on taxi-route J to parking position J1.

3. Parking

3.1. Aircraft should taxi to the stands 37 (37A, 37B) – 41 (41A, 41B) on Taxi route K, shut down engines abeam the stand and when ready are set to the stands by towing.

Aircraft are allowed to taxi to the stands 38A and 38B under own engines power with wing span of no more than 16m.

1.3. Противообледенительная обработка ВС выполняется в специально отведенных аэропортом местах. Радиосвязь между оператором спецмашины и экипажем ВС ведется на частоте 121.625 МГц.

2. Руление на места стоянки и с них

2.1. Для запуска двигателей буксируемых ВС предусмотрены точки запуска.

2.2. Воздушные суда, при необходимости, лидируются машиной сопровождения до линии места ожидания у ВПП перед взлетом и до заруливания на стоянку после посадки.

2.3. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер руления на частоте 129.950 МГц (для ВПП 13R/31L), 121.575 МГц (для ВПП 13L/31R). Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

2.4.1. После посадки с МК пос.-130° - ВС освобождает ВПП 13L/31R только по РД-М3 и РД-М4;

2.4.2. После посадки с МК пос.-310° - ВС освобождает ВПП 13L/31R только по РД-М1 и РД-М2.

2.5. Графически движение ВС перед взлетом и после посадки показано на карте UMMS AD 2.24.2

2.1. Руление перед вылетом

2.1.1. Для запуска двигателей ВС буксируются на предусмотренные точки запуска:

- со стоянок 3 – 11 на ПРД D;
- со стоянок 12 – 13 на ПРД V;
- со стоянок 14 – 17 на ПРД R;
- со стоянок 28 – 35, 59 – 61 на РД T;
- со стоянок 64 (64A), 65 на ПРД J до МУ J1.

2.1.2. Выруливание от МУ J1 по ПРД J к РД A1 производится на тяге собственных двигателей ВС.

2.1.3. Выруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла до 23,9 м допускается:

- с MC 67 N при свободных MC 66, 69A;
- с MC 68 N при свободных MC 66, 69A, 71A, 71B;
- с MC 69 S при свободном MC 66, 69A;
- с MC 70 S при свободном MC 66, 69A, 71A, 71B;
- с MC 71 S при свободных MC 66, 69A.

2.1.4. Выруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла от 24,0 м до 32,4 м допускается:

- с MC 69A S при свободном MC 66;
- с MC 71A S при свободных MC 66, 67, 68, 69, 69A.

2.1.5. При невозможности выполнения условий пп.2.1.3, 2.1.4 для выруливания на собственной тяге, допускается буксирование ВС со стоянок 66 – 71B на ПРД J до МУ J1.

3. Установка ВС на стоянки

3.1. На стоянки 37 (37A, 37B) – 41 (41A, 41B) ВС по маршрутам руления заруливают на ПРД K, до траверза, соответствующего MC, выключают двигатели и по готовности буксируются на стоянку.

На MC 38A, 38B разрешено заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла не более 16м.

<p>3.2. Aircraft should taxi to the stands 28 – 35 on TWY T, shut down engines abeam the stand 61 and then set to the stands by towing.</p>	<p>3.2. На стоянки 28 – 35 ВС заруливают на РД Т, на траверзе стоянки 61 выключают двигатели и устанавливаются на МС буксиром.</p>
<p>3.3. An ACFT that has been or may be subject to unlawful interference should be parked at A1, L1, M1 parking positions, stands 1, 62, 63.</p>	<p>3.3. Воздушное судно, которое подверглось или может подвергнуться незаконному вмешательству, устанавливается на места установки А1, L1, M1 и стоянки МС1, МС62, МС63.</p>
<p>3.3.1. When an ACFT that has been subjected to unlawful interference is parked on stands 62 or 63, the movement of other ACFT along TWY E abeam stands 62 and 63, taxi routes Q2, Q3 and TWY M3 is prohibited.</p>	<p>3.3.1. При установке на МС62 или на МС63 ВС, подвергшихся незаконному вмешательству, движение остальных ВС по РД Е на траверзе МС62, МС63, ПРД Q2, ПРД Q3 и РД М3 запрещено.</p>
<p>3.3.2. Simultaneous use of stands 62 and 63 for parking of an ACFT that has been subjected to unlawful interference is prohibited.</p>	<p>3.3.2. Использовать одновременно МС62 и МС63 для установки ВС, подвергшихся незаконному вмешательству, запрещено.</p>
<p>3.4. Aircraft are allowed to taxi under their own power to stands 64, 64A, 65 subject to the following conditions:</p>	<p>3.4. На стоянки 64 (64А), 65 допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС при соблюдении условий:</p>
<p>a. aircraft may taxi to stands 64 and 65 if stand 64A is vacant; b. aircraft may taxi to stand 64A if stands 64, 65 are vacant.</p>	<p>a. на МС 64, МС 65 при свободной МС-64А; b. на МС 64А при свободной МС-64, 65.</p>
<p>3.5. Aircraft with a wingspan of less than 23.9 m are allowed to taxi to stands 66, 67, 68, 69, 70, 71 under their own power, subject to the following conditions:</p>	<p>3.5. На стоянки 66, 67, 68, 69, 70, 71 допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла до 23,9 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. they may taxi to stand 67 S if stands 66 and 69A are vacant; b. they may taxi to stand 68 S if stands 66, 69A, 71A 71B are vacant; c. they may taxi to stand 69 N if stands 66, 69A are vacant; d. they may taxi to stand 70 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant; e. they may taxi to stand 71 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant.</p>	<p>a. на МС 67 S при свободных МС 66, 69А; b. на МС 68 S при свободных МС 66, 69А, 71А 71В; c. на МС 69 N при свободных МС 66, 69А; d. на МС 70 N при свободных МС 66, 69А, 71А, 71В; e. на МС 71 N при свободных МС 66, 69А, 71А, 71В.</p>
<p>3.6. Aircraft with a wingspan of 24.0 m to 32.4 m are allowed to taxi to stands 69A, 71A under their own power, subject to the following conditions:</p>	<p>3.6. На стоянки 69А, 71А допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла от 24,0 м до 32,4 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. they may taxi to stand 69A N if stands 66, 69, 70 are vacant; b. they may taxi to stand 71A N if stands 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71B are vacant.</p>	<p>a. на МС 69А N при свободных МС 66, 69, 70; b. на МС 71А N при свободных МС 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71В.</p>
<p>3.7. Aircraft with a wingspan of 32.5 m to 35.8 m are allowed to park at stand 71B subject to the following conditions:</p>	<p>3.7. На стоянку 71В допускается установка ВС с размахом крыла от 32,5 м до 35,8 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. the aircraft will taxi under their own power from TWY A1 on taxi-route J to parking position J1, and afterwards they will be towed, while stands 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71A shall be vacant.</p>	<p>a. от РД А1 по ПРД J до МУ J1 на тяге собственных двигателей, далее - буксиром, при этом МС 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71А, должны быть свободны.</p>
<p>3.8. If conditions stated in items 3.4 to 3.7 cannot be met, the aircraft will taxi from TWY A1 along taxi-route J to parking position J1 under their own power, and then they will be towed to stands 64 (64A), 65, 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71A, 71B.</p>	<p>3.8. При невозможности выполнения условий пп.3.4 – 3.7, руление от РД А1 по ПРД J до МУ J1 производится на тяге собственных двигателей ВС, далее буксиром на стоянки 64 (64А), 65, 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71А, 71В.</p>
<p>3.9 Helicopters are allowed to be parked on the stands 1 and 2, with an overall dimension D of not more than 40 m, while the parking of helicopters on the stand 2, when the stand 1 is occupied, should be carried out only through towing from Taxi route D.</p>	<p>3.9. На МС 1 и МС 2 допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 40 м, при этом установка вертолетов на МС 2 при занятой МС 1 осуществляется только буксиром с ПРД D.</p>
<p>3.10 Helicopters are allowed to be parked on the stand 42 with an overall dimension D of not more than 25.2 m, while the stand 43 should be vacant.</p>	<p>3.10. На МС 42 допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 25.2 м, при этом МС 43 должна быть свободна.</p>

3.11 Helicopters are allowed to be parked on the stand 69A, with an overall dimension D of not more than 28.0 m, while taxiing to the placement location J1 is performed under own engines power, then from the placement location J1 to the stand 69A parking should be carried out through towing, while the stands 66, 69 and 70 are vacant.

3.12 Stands 38A, 38B, 67 and 68 are equipped with tie down anchors for the operation of aircraft of Pilatus PC-12NG type.

Note 1: Departure from and arrival at Minsk Civil Aviation Plant №407

Aircraft departing from and arriving at Minsk Civil Aviation Plant №407 on the instruction of the ATS unit shall taxi along TWY L to TWY L4 under own engines power and then along TWY L4 only by towing.

Note 2: Taxiing at TWY M

If RWY 13L/31R holding point is occupied by an aircraft on TWY M2 or on TWY M3, taxiing of other aircraft along TWY M behind the aircraft located on TWY M2 and TWY M3 is prohibited unless TWY M2 or TWY M3 are respectively cleared.

3.11. На МС 69А допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 28.0 м. Руление и установка вертолетов на МС 69А, допускается по воздуху от РД А1 по ПРД J, при этом должны быть свободны МС 66, 69, 70.

3.12. МС 38А, 38В, 67 и 68 оборудованы якорными креплениями для эксплуатации ВС типа Pilatus PC-12NG.

Примечание 1: Вылет и прилет ВС на завод 407 ГА

ВС, прибывающие и убывающие на завод №407 ГА, по указанию органа ОВД осуществляют движение по РД L на тяге собственных двигателей по РД L4, далее по РД L4 только буксировкой.

Примечание 2: Руление ВС по РД М

При занятии ВС предварительного старта ВПП 13L/31R на РД М2 или на РД М3 запрещается руление других ВС по РД М позади ВС, находящегося на РД М2 и РД М3 до освобождения РД М2 или РД М3 соответственно.

UMMS AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума

Part I. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be carried out by crews of all aircraft according to the Airplane Flight Manual for specified aircraft type.

2. Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of flight safety reduction.

3. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

4. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of forecasting or expecting wind shear or downward gusts.

Part II. Noise abatement procedures during approach phase

1. Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft according to the Airplane Flight Manual for specified aircraft type.

2. In case of unfavourable meteorological conditions, such as specific wind speed, cumulonimbus clouds, etc. in approach and landing sectors, noise abatement procedures during approach phase shall not be carried out.

3. During the instrument approach as well as the visual approach, flying below the ILS glide path angle is prohibited.

4. No noise abatement procedures shall prescribe the exceeding of indicated air speed of descent.

Part III. Operating restrictions for RWY 13L/31R

RWY 13L/31R shall be used as follows:

a) operations of Ilyushin-76, Antonov-26, Tupolev-134, Tupolev-154 and Antonov-12 cargo aircraft:

landings at RWY 31R may be performed from 07:00 h to 23:00 h local time;

Часть I. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС в соответствии с требованиями, изложенными в РЛЭ конкретного типа ВС.

2. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не осуществляется за счет снижения уровня безопасности полетов.

3. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа одного из двигателей ВС на этапе взлета.

4. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в условиях, когда действуют предупреждения о сдвиге ветра или предполагается наличие сдвига ветра или нисходящих порывов.

Часть II. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС в соответствии с требованиями, изложенными в РЛЭ конкретного типа ВС.

2. При наличии неблагоприятных метеорологических условий, например, при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д. в секторах подхода и захода на посадку эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку не выполняются.

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

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

Часть III. Ограничения по эксплуатации ВПП-13L/31R

Эксплуатацию ВПП-13L/31R осуществлять:

a) для грузовых ВС типа Ил-76, Ан-26, Ту-134, Ту-154 и Ан-12:

прием на ВПП-31R – с 07.00 до 23.00 местного времени;

take-offs from RWY 31R may be performed at any time;
landings at RWY 13L may be performed at any time;
take-offs from RWY 13L may be performed from 07:00 h to 23:00 h local time;

b) operations of other cargo aircraft types:
landings at RWY 31R may be performed, as a rule, from 07:00 h to 23:00 h local time;
take-offs from RWY 31R may be performed at any time;
landings at RWY 13L may be performed at any time;
take-offs from RWY 13L may be performed, as a rule, from 07:00 h to 23:00 h local time;

c) passenger aircraft and business aircraft may perform landings at and take-offs from RWY 13L/31R at any time;

d) aircraft arriving for repairs and departing after repairs conducted at OJSC Minsk Civil Aviation Plant No. 407 may perform landings at and take-offs from RWY 13L/31R only during daylight hours.

выпуск с ВПП-31R – без ограничения по времени суток;
прием на ВПП-13L – без ограничения по времени суток;
выпуск с ВПП-13L – с 07.00 до 23.00 местного времени;

в) для прочих грузовых ВС:
прием на ВПП-31R, как правило, с 07.00 до 23.00 местного времени;
выпуск с ВПП-31R – без ограничения по времени суток;
прием на ВПП-13L – без ограничения по времени суток;
выпуск с ВПП-13L – как правило с 07.00 до 23.00 местного времени;

с) для пассажирских ВС и ВС бизнес авиации прием и выпуск на ВПП-13L/31R – без ограничения по времени суток;

д) для ВС, прибывающих для выполнения ремонта и убывающих после выполнения ремонта на открытом акционерном обществе «Минский завод гражданской авиации №407» прием и выпуск на ВПП-13L/31R осуществлять только в светлое время суток.

UMMS AD 2.22 Flight procedures

Правила полетов

1. General

1.1. If the appropriate clearance from APP controller has not been obtained, flights within Minsk TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

1.2. Flights within Minsk TMA shall be carried out along the established ATS routes, SID and STAR routes by IFR and also along the flight tracks assigned by the controller.

1.3. Simultaneous use of RWY 13R/31L and RWY13L/31R is not allowed.

1.4. When performing a GLS approach or RNP approach, the flight crew shall notify the Lower Approach controller of the backup landing facility. During approaches the ATS unit monitors GNSS performance using LKKS-A-2000 (GBAS) system.

When GLS approach cannot be conducted, the ATS unit will notify the flight crew thereof and will recommend an approach based on the backup system.

2. IFR flight procedures within Minsk TMA

2.1. IFR flights shall be operated within controlled airspace in the daytime and at night and also outside the controlled airspace by permission of the appropriate authorized ATS units.

2.2. Aircraft not equipped for IFR flights are prohibited to operate IFR flights.

2.3. IFR shall envisage the provision of the established intervals of vertical and longitudinal separation by the ATS unit.

2.4. When operating an IFR flight, a pilot-in-command shall:

- maintain the safe flight altitude;
- maintain the assigned flight level and ATS route, flight tracks and parameters assigned by the ATS unit;
- report about the deviation from the current flight plan to the appropriate the ATS unit;

1. Общие положения

1.1. Если не получено соответствующее разрешение от ДПП Минск, полеты в пределах узлового диспетчерского района (ТМА) Минск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

1.2. Полеты в ТМА Минск выполняются по установленным участкам маршрутов ОВД, а также по установленным для данного аэродрома стандартным маршрутам вылета (SID) прибытия (STAR) по приборам, схемам или траекториям, задаваемым диспетчером.

1.3. Одновременное использование ВПП-13R/31L и ВПП-13L/31R не допускается.

1.4. При выполнении захода на посадку по GLS, RNP, экипаж ВС обязан доложить диспетчеру ДПК резервную систему захода на посадку. Контроль работоспособности GNSS при выполнении заходов на посадку осуществляется органом ОВД с помощью оборудования ЛККС-А-2000 (GBAS).

При невозможности выполнения захода на посадку по GLS орган ОВД информирует об этом экипаж ВС и рекомендует заход на посадку по резервной системе.

2. Процедуры полетов по ППП в узловом диспетчерском районе Минск

2.1. Полеты по ППП выполняются круглосуточно в контролируемом воздушном пространстве, а также вне пределов контролируемого воздушного пространства по разрешению соответствующих полномочных органов ОВД.

2.2. Не допускаются к полетам по ППП ВС, не оборудованные для полетов по ППП.

2.3. Правила полетов по приборам предусматривают обеспечение органом ОВД установленных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования.

2.4. При выполнении полета по ППП КВС должен:

- соблюдать безопасную высоту полета;
- выдерживать заданный эшелон и маршрут ОВД, а также задаваемые органом ОВД траекторию и параметры полета;
- докладывать соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;

18 APR 2024

- d. inform the ATS unit about the aircraft position, operational air situation and weather conditions;
- e. follow the instructions of the appropriate ATS unit.

2.5. A change from IFR to VFR flights shall be carried out by flight crews on coordination with the ATS unit.

3. VFR flight procedures within Minsk TMA

3.1. VFR in the daytime and in the twilight shall be applied by flight crews under the appropriate VMC and ATC clearance.

3.2. VFR flights operated as GAT and applied by flight crews in class C and E airspace are allowed to be operated: from ground surface up to FL 195 inclusive – in the reserved airspace in accordance with ATC clearance, the procedures established by the appropriate authorized ATS unit and also along the corridors established for VFR flights on the permanent or temporary basis.

3.3. All aircraft prior to crossing Minsk TMA boundary must establish a two-way radio communication with the appropriate ATS unit along the flight route.

3.4. VFR flights within the classified airspace shall be carried out in accordance with VFR.

3.5. During the flight the crew shall:

- continuously listen to the working frequency of the appropriate ATS unit;
- maintain the safe flight altitude;
- maintain the ATS route;
- report about the deviation from the current flight plan to the appropriate ATS unit;
- report the aircraft position and meteorological conditions (if required) to the appropriate ATS unit;
- carry out the instructions, adhere to the recommendations and take into account the consultations of the ATS unit concerning the avoidance of collision;
- receive the appropriate information during provision of the flight information service.

When operating a flight with a change from class E airspace to class C airspace prior to crossing reporting point (the established boundary of CTR), the flight crew must receive an entry clearance from the appropriate ATS unit.

Entry into class C airspace without ATC clearance is prohibited.

3.6. Visual flights at night shall be applied for flights below the transition level and at flight levels within the lower airspace for class 4 aircraft and helicopters, when operating emergency flights on servicing the health organizations, emergency and search and rescue works as well as when carrying out instructional and training flights.

Note: Visual flights at night shall be carried out when visibility is not less than 4000 m, cloud ceiling is not below 450 m. Safe true altitude, when carrying out visual flights at night, shall not be less than 400 m.

3.7. Visual flights at night can be operated above clouds when their quantity is not more than 2 octants, in this case the distance along the vertical line from the aircraft to cloud top shall not be less than 300 m.

3.8. Visual flights at night shall be operated in the presence of continuous two-way radio communication between the ATS unit and the flight crew.

d. информировать орган ОВД о местоположении ВС, оперативной и метеорологической обстановке;

e. выполнять указания соответствующего органа ОВД.

2.5. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами ВС по согласованию с органом ОВД.

3. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе Минск

3.1. ПВП днем и в сумерках применяются экипажами ВС при наличии соответствующих ВМУ и диспетчерского разрешения.

3.2. Полеты по ПВП, выполняемые в качестве GAT и применяемые экипажами ВС в ВП классов С и Е, разрешается выполнять от земной поверхности до FL195 включительно – в зарезервированном ВП, в соответствии с диспетчерским разрешением, процедурами, установленными полномочным органом ОВД, а также по коридорам для полетов по ПВП на постоянной или временной основе.

3.3. Все ВС до пересечения границы Минского ТМА должны установить двухстороннюю радиосвязь с соответствующим органом УВД по маршруту полета.

3.4. В классифицированном ВП полеты по ПВП должны выполняться в соответствии с ПВП.

3.5. В процессе полета экипаж ВС должен:

- постоянно прослушивать рабочую частоту; соответствующего органа ОВД;
- соблюдать безопасную высоту полета;
- выдерживать маршрут ОВД;
- докладывать соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;
- докладывать соответствующему органу ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;
- выполнять указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;
- получать соответствующую информацию при предоставлении ПИО.1

При выполнении полета с переходом из ВП класса Е в ВП класса С до пролета контрольного пункта (установленной границы диспетчерской зоны) экипаж ВС обязан получить разрешение на вход у соответствующего органа ОВД.

Вход в ВП класса С без разрешения диспетчера УВД запрещается.

3.6. Визуальные полеты ночью выполняются ниже эшелона перехода и на эшелонах в пределах нижнего ВП на самолетах 4-го класса и вертолетах, при выполнении ночных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, аварийных и поисково-спасательных работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов.

Примечание: Визуальные полеты ночью выполняются при видимости не менее 4000 м, высоте нижней границы облаков не ниже 450 м. Безопасная истинная высота при выполнении визуальных полетов ночью не должна быть менее 400 м.

3.7. Визуальные полеты ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2-х октантов, в этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков не должно быть менее 300 м.

3.8. Визуальные полеты ночью выполняются при наличии непрерывной двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.

<p>3.9. When operating flights below the transition level, the lower flight level along the flight route shall be cleared from other aircraft.</p>	<p>3.9. При выполнении полетов ниже эшелона перехода нижний эшелон по маршруту следования должен быть освобожден от других ВС.</p>
<p>3.10. Conflicting traffic and overtaking of aircraft, when operating visual flights at night, are allowed only using the vertical separation.</p>	<p>3.10. Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешаются только с применением вертикального эшелонирования.</p>
<p>3.11. If it is not possible to carry out vertical separation for such flights, one-way traffic shall be organized with intervals of horizontal separation as in accordance with the Rules of Using the Airspace.</p>	<p>3.11. При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение ВС с интервалами горизонтального эшелонирования в соответствии с Правилами ИВП.</p>
<p>3.12. In case of deterioration of meteorological conditions to the values less than those established for carrying out visual flights at night, a pilot-in-command should return to the departure aerodrome or carry out landing at the nearest alternate aerodrome.</p>	<p>3.12. В случае ухудшения метеоусловий до значений, менее установленных для выполнения визуальных полетов ночью, КВС должен возвратиться на аэродром вылета, или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.</p>
<p>3.13. In case of aircraft getting under conditions excluding a visual flight at night, a pilot-in-command should change to a IFR flight.</p>	<p>3.13. В случае попадания ВС в условия, исключающие визуальный полет ночью, КВС должен перейти на полет по ППП.</p>
<p>3.14. The ATC controller, in the area of responsibility of whom a visual flight at night is carried out, shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> provide the established intervals between aircraft during departure; provide the observation of conditions excluding conflicting traffic and a flight with crossing the routes at the same height; clear the lower flight level along the flight route; timely provide the information about the air traffic and the presence of IMC en-route. 	<p>3.14. Диспетчер УВД, в районе ответственности которого выполняется визуальный полет ночью, должен:</p> <ol style="list-style-type: none"> обеспечивать установленные интервалы между ВС при вылете; обеспечивать соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте; освобождать нижний эшелон по маршруту следования; своевременно предоставлять информацию о движении и наличии на маршруте ПМУ.
<p>3.15. VFR flights shall be carried out at assigned flight levels maintaining the established separation between aircraft by means of the crew visual observation of other aircraft flights and besides, during flights at altitudes below the lower flight level, maintaining the true safe altitude and avoiding artificial obstacles through ahead terrain visual observation. Maintenance of established route (flight pattern) shall be carried out by using visual orientation and available navigational aids.</p>	<p>3.15. Полеты по ПВП выполняются на заданных эшелонах с выдерживанием установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем за полетами других воздушных судов, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, с выдерживанием истинной безопасной высоты и обходом искусственных препятствий путем визуального наблюдения за расположенной впереди местностью. Выдерживание установленного маршрута (схемы полета) осуществляется с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.</p>
<p>3.16. VFR flights shall be carried out with maximum circumspection of all aircraft crew members. During VFR flights the pilot-in-command is responsible for:</p> <ol style="list-style-type: none"> complying with the rules and assigned VFR flight conditions; maintaining a true safe heights; accuracy of flight route maintaining, adherence to TMA exit and approach patterns; timely decision and report to the ATC controller about returning to the departure aerodrome (alternate aerodrome) or change to IFR flight in case of deterioration of meteorological conditions; accuracy of information on actual aircraft position and flight conditions; accurate and timely execution of the ATC unit instructions. 	<p>3.16. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов экипажа воздушного судна. При полетах по ПВП КВС несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> выполнение правил и заданных условий полета по ПВП; выдерживание истинных безопасных высот; точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из ТМА и захода на посадку; своевременное решение и доклад диспетчеру УВД о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или переходе на полет на ППП при ухудшении метеоусловий; достоверность информации о фактическом местонахождении воздушного судна и условиях полета; точное и своевременное выполнение указаний органа УВД.
<p>3.17. The ATC controller, providing direct control over the aircraft VFR flight is responsible:</p> <ol style="list-style-type: none"> assignment of flight level; maintenance of time separation interval during aircraft take-off; 	<p>3.17. Диспетчер УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> назначение эшелона полета; соблюдение временного интервала при взлете ВС;

c. timely informing aircraft crew about air traffic, meteorological and ornithological conditions;

d. assignment of safe flight level (altitude) and for providing established separation intervals between aircraft while VFR flight is changing to IFR flight;

e. coordination of aircraft entry into adjacent ATC area.

4. Circling approach

4.1. Circling approach procedures envisage the following:

a. visual manoeuvring within the established visual manoeuvring zone to get abeam the RWY;

b. maintaining of the specified minimum descent height (MDH) prior to establishing of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;

c. maintaining of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;

d. missed approach from any visual approach point when visual reference to RWY and/or RWY markers is lost, applying specified instrument missed approach procedure.

4.2. The circling approach may be executed in the daytime and in the twilight (when lighting system is available) by aircraft of all types.

4.3. In order to ensure safety of the visual circling approach the visual manoeuvring zone is established, within which obstacles clearance had been taken into consideration when calculating the minimum descent height and meteorological conditions appropriate for executing the visual circling approach. The visual manoeuvring zone is limited by arcs drawn from the center of the RWY thresholds connected by the tangent to these arcs. The value of the radius of these arcs at Minsk-2 (UMMS) aerodrome shall be 9.79 km for all aircraft categories.

4.4. The visual circling approach is a visual phase of the flight which is the end of the instrument approach and carried out for bringing aircraft for landing at RWY, location of which is not suitable for the straight-in approach. Manoeuvring during the circling approach shall be executed within the visual manoeuvring zone. In this zone obstacle clearance shall be taken into consideration. After entering the visual manoeuvring zone the aircraft shall descent to MDA/H, specified for the aircraft categories on the instrument approach procedures charts, in order to establish visual contact with RWY and/or RWY markers.

4.5. Descending to a height lower than MDH shall not be carried out until:

a. visual contact with the landmark is established and maintained;

b. the pilot has RWY threshold in sight;

c. necessary obstacle clearance is maintained and the aircraft takes relevant position for landing.

4.6. Breaking through the clouds, descent and approach to the initial fix of the visual IFR approach shall be performed along the shortest ATS routes using ILS, VOR/DME or GNSS navigation and landing aids, or shall be performed along the trajectories instructed by the ATC.

4.7. The initial approach fix of the visual circling approach is the point in the visual manoeuvring zone from which the visual approach is commenced.

с. своевременное информирование экипажей ВС о воздушном движении, метеорологических и орнитологических условиях;

д. назначение безопасного эшелона полета (высоты) и обеспечение установленных интервалов между ВС при переходе от ПВП к ППП;

е. координацию входа ВС в смежные зоны УВД.

4. Заход на посадку по кругу

4.1. Заход на посадку по кругу предусматривает:

а. визуальное маневрирование в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода в створ ВПП;

б. выдерживание установленной минимальной высоты снижения (MDH) до момента установления постоянного визуального контакта с ВПП и/или ее маркерами (ориентирами);

с. поддержание постоянного визуального контакта с ВПП и ее маркерами (ориентирами);

д. выполнение процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с любой точки захода на посадку в случае потери визуального контакта с ВПП и ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

4.2. Заход на посадку по кругу, может выполняться в дневное время и в сумерки (когда имеется световая система визуального захода) на ВС всех типов.

4.3. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку по кругу установлена зона визуального маневрирования, в пределах которой учтены препятствия при расчете минимальной высоты снижения и метеорологические условия для выполнения визуального захода на посадку по кругу. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными из центров порогов ВПП, и соединенных касательными к этим дугам. Численное значение радиусов этих дуг на аэродроме Минск-2 (UMMS) установлено 9.79 км для всех категорий ВС.

4.4. Визуальный заход на посадку по кругу означает визуальный этап полета, который является завершением захода на посадку по ППП и выполняется с целью вывода воздушного судна для посадки на ВПП, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой. Маневрирование при визуальном заходе на посадку по кругу осуществляется в пределах зоны визуального маневрирования. В данной зоне учитывается запас высоты над препятствиями. После входа в зону визуального маневрирования воздушное судно для установления визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами снижается до минимальной высоты снижения (MDA/H), указанной для категорий ВС на картах захода на посадку по приборам.

4.5. Снижение до высоты меньшей, чем MDH, не производится до тех пор, пока:

а. не будет установлен, и не будет поддерживаться визуальный контакт с наземными ориентирами;

б. пилот не увидит порога ВПП;

с. не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и ВС не займет соответствующее положение для выполнения посадки.

4.6. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку по ППП осуществляется по кратчайшим маршрутам ОБД с использованием радиотехнических средств посадки и навигации: ILS, VOR/DME, GNSS или по траекториям, задаваемым диспетчером УВД.

4.7. Точка начала визуального захода на посадку при визуальном заходе на посадку по кругу – это точка в зоне визуального маневрирования, с которой начинается визуальный заход.

4.8. The necessary conditions for the circling approach are published on the instrument approach chart.	4.8. Необходимые условия для выполнения захода на посадку по кругу публикуются на карте захода на посадку по приборам.
4.9. The ATC controller providing a direct control over the visual circling approach flight is responsible for:	4.9. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку по кругу, несет ответственность за:
a. assessment of possibilities to execute the circling approach based on the analysis of the traffic and meteorological conditions;	a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку по кругу на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;
b. monitoring for compliance by the flight crew with the instrument approach procedure or the track assigned by the ATC controller to the initial approach fix of the visual approach when radar control is available;	b. контроль за выдерживанием экипажем схемы снижения и захода на посадку по ППП или траектории, задаваемой диспетчером УВД, до точки начала визуального захода на посадку по кругу при наличии радиолокационного контроля;
c. monitoring for the aircraft entering the visual manoeuvring zone and the issuance of the circling approach clearance.	c. контроль за входом в установленную зону визуального маневрирования и выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку по кругу.
4.10. Clearance to execute the circling approach means that while executing the visual approach within the specified visual manoeuvring zone the following would be ensured:	4.10. Разрешение для визуального захода на посадку по кругу означает, что при выполнении визуального маневрирования в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:
a. safe separations between the aircraft executing take-off, instrument approach or circling approach;	a. безопасные интервалы эшелонирования между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, заход на посадку по кругу;
b. monitoring for the approach and compliance with the instrument missed approach procedure when radar control is available;	b. контроль за заходом на посадку и выдерживанием схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;
c. timely notification of the flight crew about the traffic and the meteorological conditions.	c. своевременное информирование о воздушном движении и метеорологической обстановке.
4.11. During the circling approach the pilot-in-command shall be responsible for:	4.11. При выполнении захода на посадку по кругу КВС несет ответственность за:
a. compliance with the instrument approach procedure or the track assigned by the controller prior to the initial approach fix of the visual approach;	a. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД до точки начала визуального захода на посадку;
b. maintaining the specified minimum descent height (MDH) during visual manoeuvring prior to establishing of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;	b. выдерживание установленной МВС при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;
c. carrying out of visual manoeuvre within the visual manoeuvring zone in visual reference to the RWY and/or its markers;	c. выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ВПП и/или ее ориентирами;
d. timely missed approach when RWY and/or its markers are not in sight.	d. своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами.
Note: When executing the visual circling approach the responsibility for landing is placed on the pilot-in-command after the initial approach fix and after the flight crew reports "RWY in sight".	Примечание: С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС «Полосу наблюдаю» при выполнении визуального захода на посадку по кругу ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС.
5. Radar procedures within Minsk TMA – Radar vectoring	5. Векторение в ТМА
Radar vectoring in TMA shall be carried out by the ATC unit providing a direct control over aircraft movement. For ATFM the ATC controller instruct flight crews to reach definite flight levels (altitudes) and also assign courses to follow for providing separation necessary for landing in accordance with aircraft characteristics.	Векторение в ТМА осуществляется органом УВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС. Для регулирования потока движения ВС диспетчер УВД дает указания на занятие определенных эшелонов (абсолютных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.
<i>Note: Radar vectoring charts are not published.</i>	<i>Примечание: Карты радиолокационного наведения не публикуются.</i>
5.1. Surveillance radar approach (SRA)	5.1. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)
SRA procedure is not applied.	SRA не применяется.
5.2. Precision approach radar (PAR) approach	5.2. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)
PAR approach procedure is not applied.	PAR не применяется.
5.3. Radio communication failure	5.3. Потеря радиосвязи

18 APR 2024

5.3.1. In case of radio communication failure the crew shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030/4, EUR).	5.3.1. В случае потери радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами потери радиосвязи, изложенными ИКАО в Приложении 2 и Дополнительных региональных правилах (ИКАО Doc 7030/4, EUR).
5.3.2. Radio communication failure on departure: a. set transponder to Code 7600. If available call telephone number +37517 2157600; b. attempt to land at the departure aerodrome.	5.3.2. Потеря радиосвязи при вылете: a. установить код ответчика 7600. При возможности звонить по телефону: +37517 2157600; b. предпринять попытку совершить посадку на аэродроме вылета.
If unable to land at the departure aerodrome: a. continue assigned and acknowledged SID;	Если выполнить посадку на аэродроме вылета невозможно: a. продолжить полет по полученному и подтвержденному SID;
b. after reaching the last assigned flight level, continue further climb to FPL flight level in 3 minutes.	b. после занятия последнего разрешенного эшелона, дальнейший набор до эшелона указанного в FPL, продолжить через 3 минуты.
If being vectored: a. set transponder to Code 7600; b. continue on assigned heading and flight level for 3 minutes, then proceed direct to SID final point climbing to FPL flight level.	Если используется векторение: a. установить код ответчика 7600; b. продолжить полет на заданном курсе и высоте в течение 3 минут, далее следовать прямо в конечную точку SID с набором высоты до эшелона полета в соответствии с FPL.
5.3.3. Radio communication failure on arrival: if possible, call +37517 2157600 and listen to navigation aids voice frequencies.	5.3.3. Потеря радиосвязи при прибытии: при возможности позвонить по тел. +375172157600 и прослушать частоты речевой связи радионавигационных средств.
5.3.3.1. RNAV 1 approved aircraft. If STAR was assigned and acknowledged by the flight crew: a. continue with assigned STAR; b. set transponder to Code 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on the chart; c. execute approach and landing.	5.3.3.1. ВС, утвержденное для полетов по RNAV 1. Если STAR был получен и подтвержден экипажем: a. выполнять полет по заданному STAR; b. установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению, в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте; c. выполнить заход и посадку.
If STAR was assigned, acknowledged by the flight crew and vectoring was initiated: a. continue flight on assigned heading, maintaining last assigned and acknowledged altitude; b. set transponder to Code 7600, in 2 minutes start descending and proceed to the initial approach fix (IAF) in accordance with vertical restrictions; c. execute approach and landing.	Если STAR был получен и подтвержден экипажем, а также было начато векторение: a. продолжить полет с заданным курсом, выдерживая полученную и подтвержденную высоту; b. установить код ответчика 7600, через 2 минуты приступить к снижению и следовать в контрольную точку начального этапа захода на посадку (IAF) в соответствии с вертикальными ограничениями; c. выполнить заход и посадку.
If STAR was not assigned: a. continue flight according to FPL; b. set transponder to Code 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart; c. execute approach and landing.	Если STAR не был получен: a. продолжать полет в соответствии с FPL; b. установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению, в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте; c. выполнить заход и посадку.
5.3.3.2. RNAV 1 not approved aircraft: a. maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level; b. set transponder to Code 7600; c. proceed to MNS VOR/DME; d. hold over MNS VOR/DME descending to altitude 4000 ft; e. proceed to turn point descending to 3000 ft; f. execute turn final intercept LOC LLZ, approach and landing.	5.3.3.2. ВС, не утвержденное для полетов по RNAV1: a. выдерживать полученную и подтвержденную высоту/эшелон полета; b. установить код ответчика 7600; c. продолжать полет на навигационное средство MNS VOR/DME; d. над навигационным средством продолжить полет в режиме ожидания снижаясь до высоты 4000 футов; e. следовать в точку разворота снижаясь до 3000 футов; f. выполнить стандартный разворот с захватом курсового луча KPM, заход на посадку и посадку.

If landing is not possible, climb on landing track to 3000 ft, turn left/right to MNS VOR/DME and follow crew decision.

5.3.4. If in case of radio communication failure at the moment of arrival the landing aerodrome meteorological conditions are below minimum, the pilot-in-command has the right to carry out landing under current conditions

5.3.5. In all cases of radio communication failure it is necessary to set SSR transponder to Code 7600.

6. Low visibility procedures (LVP)

6.1. The preparation phase will be implemented when visibility falls below 800 m and CAT III operations are expected.

6.2. The LVP are applied during take-off and after landing of aircraft under low visibility conditions. Low visibility procedure shall be applied when RVR is 600 m or less.

6.3. The ATC controller shall include the following message into the transmitted ATIS information or advise the flight crew "Low visibility procedure are in progress" and put LVP into operation.

6.4. Movement of vehicles and aircraft on the apron, TWY and RWY are monitored by ATS units according to the data of the A-SMGCS.

6.5. RWY 13L is equipped with ILS CAT III ICAO. RWY 31L is equipped with ILS CAT II ICAO.

6.6. The flight crew shall report about landing and RWY vacated.

6.7. Holding for aircraft behind the stop bars is prohibited without additional instructions.

6.8. Take-off of aircraft is normally carried out only from the beginning of RWY.

6.9. When available RWY characteristics, starting from the take-off roll point, correspond to those required for the aircraft actual take-off weight and take-off conditions, take-off not from the beginning RWY is permitted by the decision of the pilot-in-command.

6.10. Meteorological minimum for the precision approach in aircraft categories shall be calculated according to the approved procedures on the basis of aerodrome equipment as well as OCA/H published in AIP Republic of Belarus.

6.11. In all cases aircraft taxiing is carried out by the clearance of the GND controller indicating the taxi route and behind the "Follow-me" vehicle.

6.12. LVP will be terminated when RVR is greater than 600 m and a continuing improvement in these conditions is anticipated.

7. Aircraft transponder operation

7.1. Flight crew of aircraft equipped with Mode S aircraft identification feature shall set the aircraft identification in the transponder. This setting shall correspond to the aircraft identification specified in item 7 of ICAO flight plan or, if flight plan has not been filed, to the aircraft registration.

7.2. On the ground transponder shall be:

- switched on before towing (start up);
- switched off after taxiing to the stand.

Если посадка невозможна, набрать высоту 3000 футов, сохраняя посадочный курс, затем разворот влево/вправо на VOR/DME "MNS" далее по решению экипажа.

5.3.4. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, КВС предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

5.3.5. Во всех случаях при потере радиосвязи необходимо установить код ответчика ВОРП 7600.

6. Процедуры в условиях ограниченной видимости

6.1. Подготовительный этап процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP), применяемые к категории III будет осуществляться, когда значение видимости (RVR) или ее прогнозируемые значения станут ниже 800 метров.

6.2. Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при взлете и посадке ВС в условиях ограниченной видимости. Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) 600 м и менее.

6.3. Процедуры вводятся в действие фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости», включаемой в информацию ATIS или передаваемой диспетчером УВД.

6.4. Движение ВС и автотранспорта по перрону, РД/ПРД и ВПП контролируется органами ОВД по А-SMGCS.

6.5. ВПП 13L оборудована системой захода на посадку CAT III ИКАО. ВПП 31L оборудована системой захода на посадку CAT II ИКАО.

6.6. Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и освобождении ВПП.

6.7. Запрещается ожидание ВС за стоп-огнями без дополнительных указаний.

6.8. Взлет ВС, как правило, осуществляется только от начала ВПП.

6.9. Допускается выполнение взлета не от начала ВПП по решению командира ВС, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

6.10. Метеорологический минимум для точного захода на посадку по категориям ВС рассчитывается по утвержденным методикам на основании оборудования аэродрома и OCA/H опубликованных в AIP Республики Беларусь.

6.11. Во всех случаях руление ВС осуществляется с разрешения диспетчера «Руления» с указанием маршрута руления за машиной сопровождения.

6.12. Отмена процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) осуществляется, когда значение видимости на ВПП (RVR) станут больше, чем 600 метров и ее прогнозируемые значения имеют тенденцию к увеличению.

7. Работа самолетного ответчика

7.1. Экипаж воздушного судна, оснащенного режимом S функцией идентификации воздушного судна, должен установить опознавательный индекс воздушного судно в ответчике. Это параметр должен соответствовать опознавательному индексу ИКАО, указанному в пункте 7 плана полета ИКАО, или, если план полета не был представлен, регистрационному номеру воздушного судна.

7.2. На земле ответчик должен быть:

- включен перед буксировкой (запуском двигателя);
- выключен после заруливания на место стоянки.

UMMS AD 2.23 Additional information
Дополнительная информация

1. Bird concentrations in the vicinity of the airport

1.1. The ornithological situation within Minsk-2 TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The aerodrome location in the vicinity of the Volma river and water reservoir, rich vegetable cover and climatic conditions stimulate the concentration of birds variety (rooks, crows, partridges, pigeons, starlings) around the aerodrome. The most complicated ornithological situation occurs in spring and in autumn. The majority of birds migrate at heights up to 1000-1500 m.

1.2. During eventual birds migration periods visual and radar observations over the ornithological situation shall be organized in TMA from tower and aerodrome radar stations. In case of hazardous ornithological situation the special aerodrome service shall take measures on dissipation of birds concentrations. The ATC controller shall inform the crew about birds occurrence in the take-off and approach area.

1.3. On obtaining information about hazardous ornithological situation, the crew shall increase caution, operate according to the situation and inform the ATC controller about it. For dissipation of birds concentrations the crew is recommended to switch on on-board landing lights during take-off and approach.

1. Скопление птиц вблизи аэропорта

1.1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Минск-2 характеризуется сезонной и суточной миграцией птиц. Расположение аэродрома вблизи реки и водохранилища Волма, богатый растительный покров и климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц (грачей, ворон, куропаток, голубей, скворцов). Наиболее сложная орнитологическая обстановка отмечается в весеннее и осеннее время года. Большинство птиц совершает перелеты на высотах до 1000-1500 метров.

1.2. В периоды возможных перелетов птиц в ТМА организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой с Вышки и с аэродромных РЛС. Аэродромная служба в случае опасной орнитологической обстановки принимает меры по отпугиванию птиц. Диспетчер УВД информирует экипаж о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку.

1.3. Экипаж ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливает осмотрительность и действует согласно обстановке, о чем информирует диспетчера УВД. Для отпугивания птиц экипажу ВС рекомендуется включать посадочные фары при взлете и заходе на посадку.

UMMS AD 2.24 Charts related to an aerodrome
Относящиеся к аэродрому карты

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO <i>Карта наземного аэродромного движения – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.2
Aircraft Parking Chart – ICAO <i>Карта размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.3
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 13L/31R) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 13L/31R)</i>	UMMS AD 2.24.4
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 13R/31L) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 13R/31L)</i>	UMMS AD 2.24.5
Precision Approach Terrain Chart – ICAO (RWY 13L) <i>Карта местности для точного захода на посадку – ИКАО (RWY 13L)</i>	UMMS AD 2.24.6
Precision Approach Terrain Chart – ICAO (RWY 31L) <i>Карта местности для точного захода на посадку – ИКАО (RWY 31L)</i>	UMMS AD 2.24.7
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.8
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 13R) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 13R)</i>	UMMS AD 2.24.9
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 13L) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.10
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 31L) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 31L)</i>	UMMS AD 2.24.11
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 31R) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.12
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 13R) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 13R)</i>	UMMS AD 2.24.13

Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 13L) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.14
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 31L) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 31L)</i>	UMMS AD 2.24.15
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 31R) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.16
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 13R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 13R)</i>	UMMS AD 2.24.17
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS CAT I, II, III LOC RWY 13L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS CAT I, II, III LOC ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.18
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS CAT I, II RWY 31L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS CAT I, II ВПП 31L)</i>	UMMS AD 2.24.19
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS or LOC RWY 31R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS or LOC ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.20
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 13R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 13R)</i>	UMMS AD 2.24.21
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 31L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 31L)</i>	UMMS AD 2.24.22
Instrument Approach Chart – ICAO (RNP RWY 13L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (RNP ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.24
Instrument Approach Chart – ICAO (RNP RWY 31R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (RNP ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.26
Instrument Approach Chart – ICAO (GLS RWY 13L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (GLS ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.28
Instrument Approach Chart – ICAO (GLS RWY 31R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (GLS ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.30
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.31

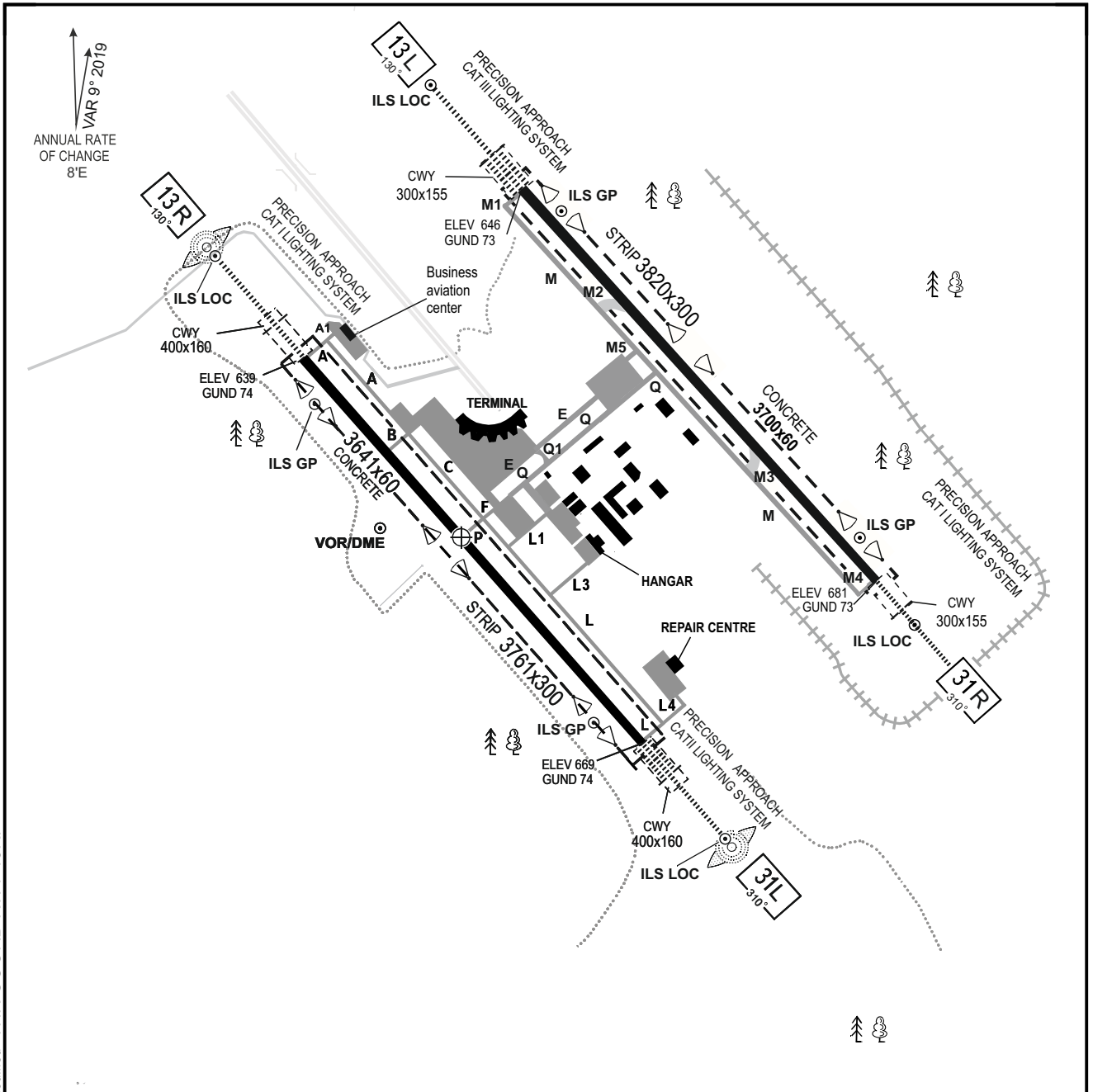
THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

**AERODROME
CHART - ICAO**

ARP
N53°52'57"
E028°01'51" ELEV 681

MINSK TOWER	RWY 13R/31L	118.300
MINSK GROUND	RWY 13R/31L	129.950
MINSK TOWER	RWY 13L/31R	130.400
MINSK GROUND	RWY 13L/31R	121.575

MINSK, BELARUS
MINSK - 2



CHANGE: ADD PALS and navigation aids for RWY 13R/31L; modified THR COORD RWY 13R.

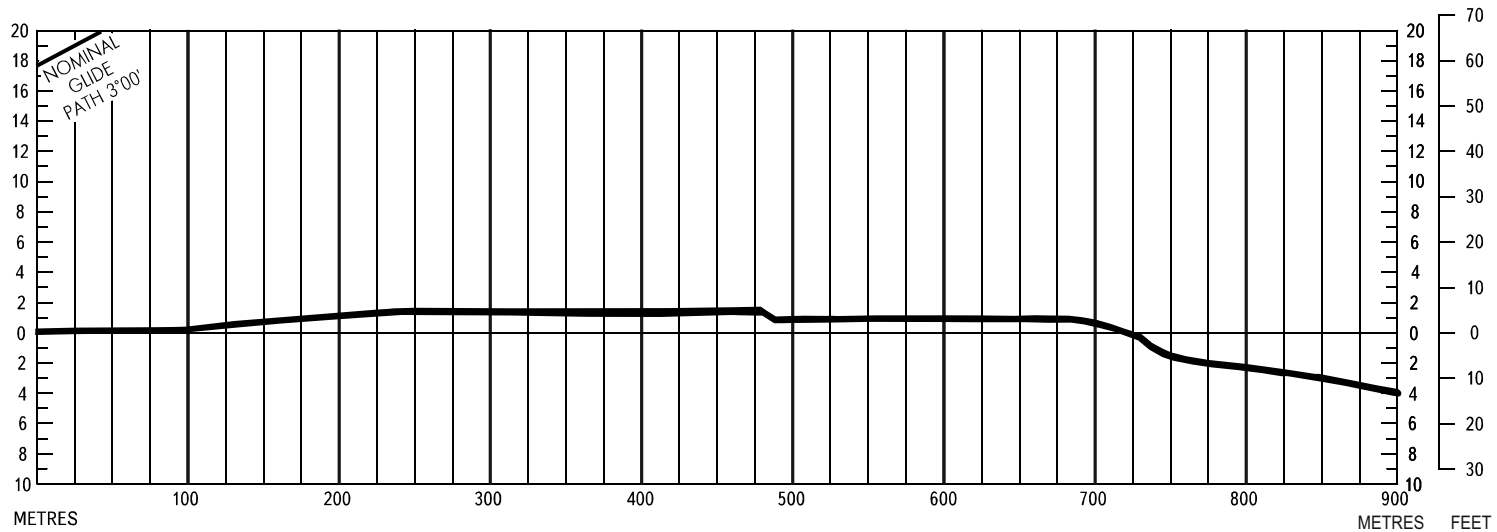
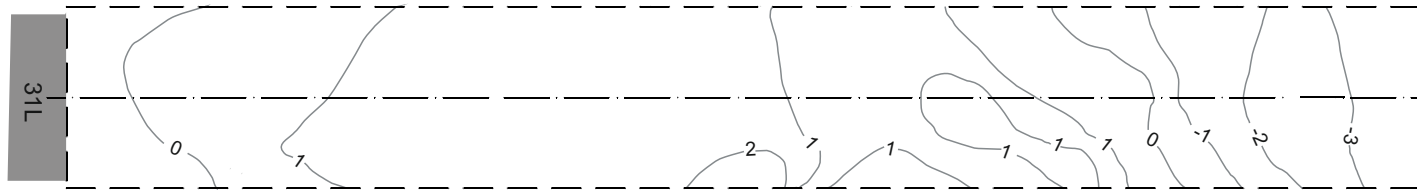
ELEVATIONS IN FEET
DISTANCE IN METRES
BEARING ARE MAGNETIC

	DIRECTION (TRUE)	THR COORDINATES	SURFACE	STRENGTH
RWY 13L/31R	138°45'34"	N53°54'19,03" E028°01'59,75"	CONCRETE	PCN 85/R/B/W/T
	318°47'22"	N53°52'49,02" E028°04'13,27"		
RWY 13R/31L	138°44'29"	N53°53'41,14" E028°00'44,89"	CONCRETE	PCN 50/R/B/X/T
	318°46'15"	N53°52'12,60" E028°02'56,28"		

**PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO**

DISTANCES AND HEIGHTS IN METERS

**MINSK, BELARUS
MINSK 2
RWY 31L**



Changes: new chart.

LEGEND	
CONTOUR	
CENTRE-LINE PROFILE	

HORIZONTAL SCALE 1:5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500

CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL: by ATC
TRANSITION ALTITUDE: 6000

Alt set: - hPa (mm on req)
-QNH (QFE on req)

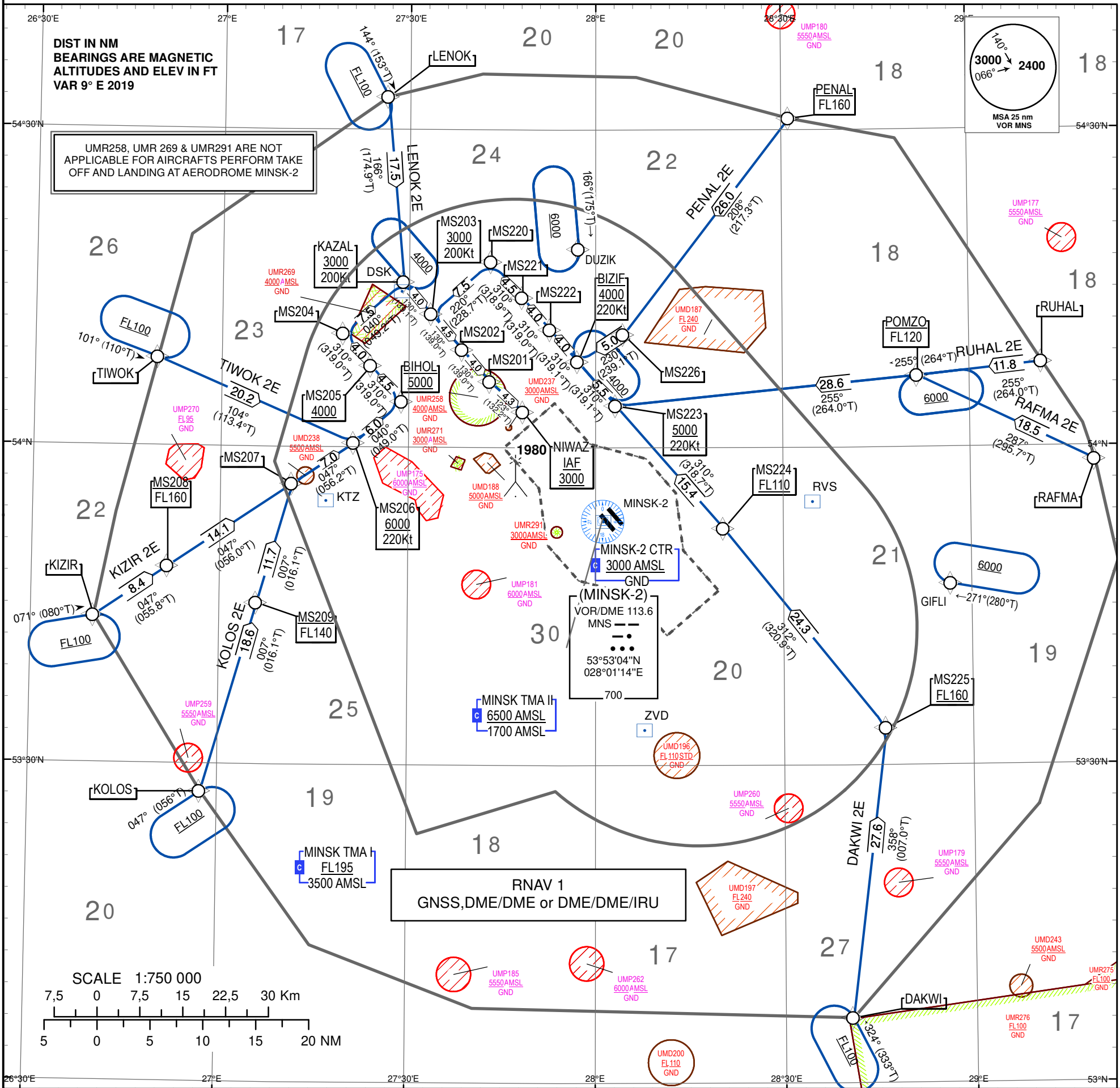
MINSK APP	125.900
MINSK RADAR	125.250
MINSK TOWER RWY 13R/31L	118.300
MINSK TOWER RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
RNAV RWY 13L**

DAKWIE, KIZIR2E,
KOLOS2E, LENOK2E,
PENAL2E, RAFMA2E,
RUHAL2E, TIWOK2E

DIST IN NM
BEARINGS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEV IN FT
VAR 9° E 2019

UMR258, UMR 269 & UMR291 ARE NOT
APPLICABLE FOR AIRCRAFTS PERFORM TAKE
OFF AND LANDING AT AERODROME MINSK-2



RNAV 1 approval required. Otherwise advise ATC.

ALT / FL / SPEED restrictions must always be followed as published unless explicitly cancelled by ATC. If unable to comply restrictions report at first contact with MINSK APP.

Descent planning: expect base turn normally abeam 10-15 NM final. Actual descent clearance will be as directed by ATC.

Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).

Holdings at GIFLI, DUZIK used for RWY configuration change and during unexpected events.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE

If available call +375172157600 and listen to navigation aids voice frequencies.

RNAV 1 approved aircraft:

If STAR was assigned and acknowledged by flight crew:
continue with assigned STAR;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.

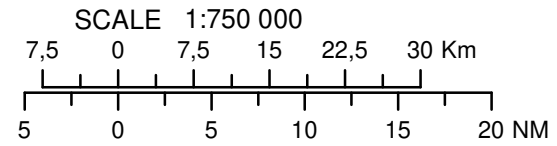
If STAR was assigned, acknowledged by flight crew and vectoring was initiated:
continue on assigned heading, adhering to last assigned and acknowledged altitude;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending and proceed to initial approach fix (IAF) in accordance with vertical restrictions;
execute approach and land.

If STAR was not assigned:
continue according to FPL;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.

RNAV 1 not approved aircraft:
maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level;
set transponder to 7600;
proceed to MNS VOR/DME;
hold over MNS VOR/DME descending to altitude 4000 (all turns RIGHT, 1 min, inbound course 310°);
then proceed to TP (R 332.7° D12.2 MNS VOR/DME) descending to 3000;
execute turn final intercept IMDL LOC, approach and land.
If landing is not possible, climb on track 130° to 3000, turn LEFT to MNS VOR/DME and follow crew decision.

IAS 200 KT on base leg/closing heading to final approach up to 12 NM to touchdown.
IAS 180 KT on final approach course within 12 NM to 6 NM to touchdown.
IAS 160 KT on final approach course within 6NM to 4NM to touchdown.
These speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory.
All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.
Aircraft unable to confirm to these speeds should inform ATC and state what speeds to be used.

CHANGES:RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE



TABULAR DESCRIPTION

DAKWI2E										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	DAKWI	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS225	-	358(007.0)	9	27.6	-	+FL160	-	RNAV1
003	TF	MS224	-	312(320.9)	9	24.3	-	+FL110	-	RNAV1
004	TF	MS223	-	310(318.7)	9	15.4	-	+5000	-220	RNAV1
005	TF	BIZIF	-	310(319.1)	9	5.5	-	@4000	-	RNAV1
006	TF	MS222	-	310(319.1)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
007	TF	MS221	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS220	-	310(318.9)	9	4.5	-	-	-	RNAV1
009	TF	MS203	-	220(228.7)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
010	TF	MS202	-	130(139.0)	9	4.5	-	-	-	RNAV1
011	TF	MS201	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
012	TF	NIWAZ	-	123(132.2)	9	4.3	-	@3000	-	RNAV1
KIZIR2E										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KIZIR	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS208	-	047(055.8)	9	8.4	-	-FL160	-	RNAV1
003	TF	MS207	-	047(056.0)	9	14.1	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS206	-	047(056.2)	9	7.0	-	+6000	-220	RNAV1
005	TF	BIHOL	-	040(049.0)	9	6.0	-	@5000	-	RNAV1
006	TF	MS205	-	310(319.0)	9	4.5	-	+4000	-	RNAV1
007	TF	MS204	-	310(319.0)	9	4	-	-	-	RNAV1
008	TF	KAZAL	-	040(049.2)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
009	TF	MS203	-	130(139.1)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
010	TF	MS202	-	130(139.0)	9	4.5	-	-	-	RNAV1
011	TF	MS201	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
012	TF	NIWAZ	-	123(132.2)	9	4.3	-	@3000	-	RNAV1
KOLOS2E										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KOLOS	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS209	-	007(016.1)	9	18.6	-	-FL140	-	RNAV1
003	TF	MS207	-	007(016.1)	9	11.7	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS206	-	047(056.2)	9	7.0	-	+6000	-220	RNAV1
005	TF	BIHOL	-	040(049.0)	9	6.0	-	@5000	-	RNAV1
006	TF	MS205	-	310(319.0)	9	4.5	-	+4000	-	RNAV1
007	TF	MS204	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	KAZAL	-	040(049.2)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
009	TF	MS203	-	130(139.1)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
010	TF	MS202	-	130(139.0)	9	4.5	-	-	-	RNAV1
011	TF	MS201	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
012	TF	NIWAZ	-	123(132.2)	9	4.3	-	@3000	-	RNAV1
LENOK2E										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	LENOK	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	KAZAL	-	166(174.9)	9	17.5	-	+3000	-200	RNAV1
003	TF	MS203	-	130(139.1)	9	4	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS202	-	130(139.0)	9	4.5	-	-	-	RNAV1
005	TF	MS201	-	130(139.0)	9	4	-	-	-	RNAV1
006	TF	NIWAZ	-	123(132.2)	9	4.3	-	@3000	-	RNAV1

AIP BELARUS

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

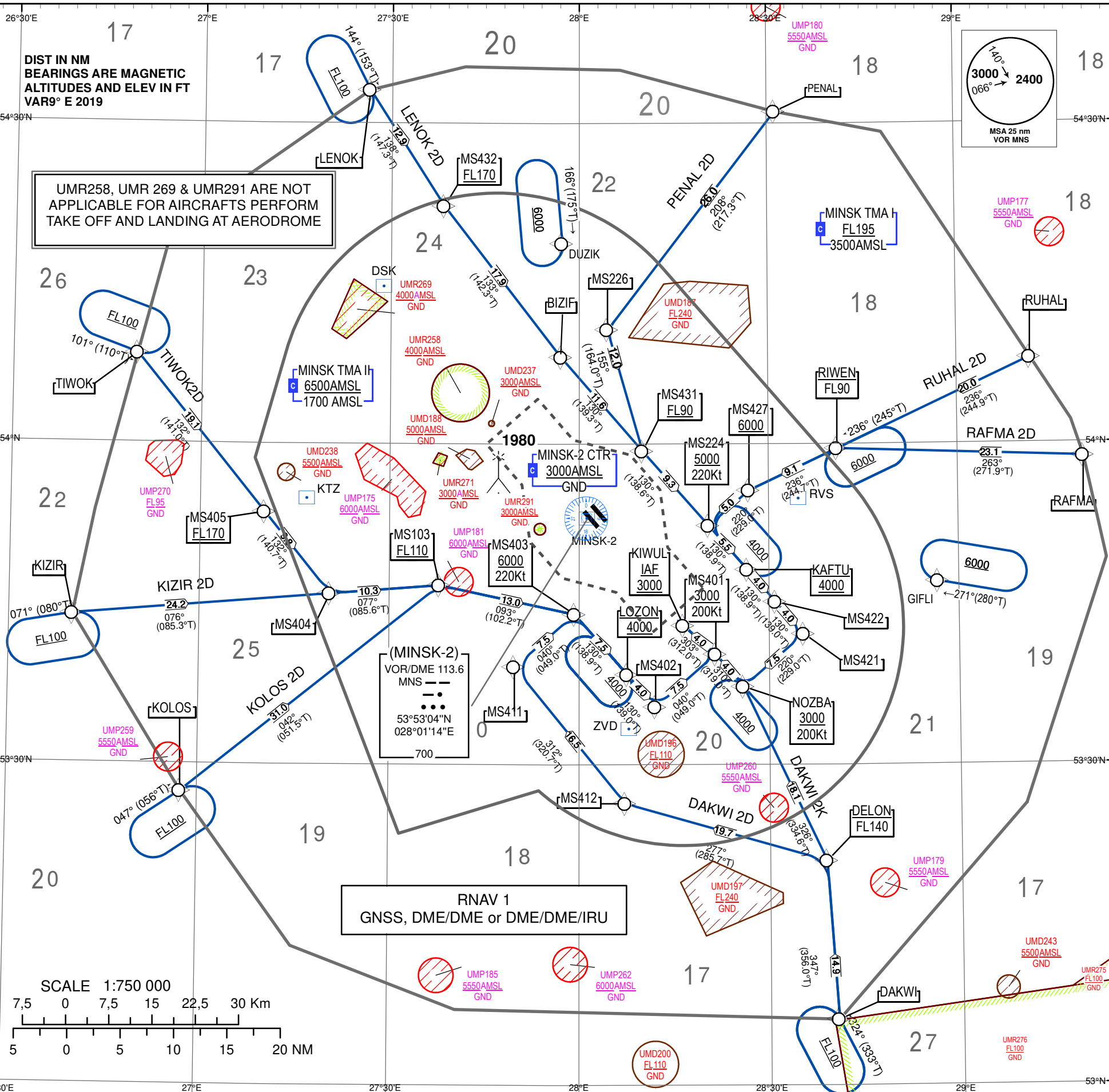
TRANSITION LEVEL: by ATC
TRANSITION ALTITUDE: 6000

Alt set: - hPa (mm on req)
-QNH (QFE on req)

MINSK APP	125.900
MINSK RADAR	125.250
MINSK TOWER RWY 13R/31L	118.300
MINSK TOWER RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

MINSK-2
RNAV RWY 31L

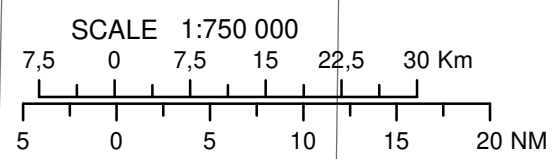
DAKWI2D, DAKWI2K,
KIZIR2D, KOLOS2D,
LENOK2D, PENAL2D,
RAFMA2D, RUHAL2D,
TIWOK2D.



UMR258, UMR 269 & UMR291 ARE NOT APPLICABLE FOR AIRCRAFTS PERFORM TAKE OFF AND LANDING AT AERODROME

(MINSK-2)
VOR/DME 113.6
MNS
53°53'04"N
028°01'14"E
700

RNAV 1
GNSS, DME/DME or DME/DME/IRU



RNAV 1 approval required. Otherwise advise ATC.
ALT / FL / SPEED restrictions must always be followed as published unless explicitly cancelled by ATC. If unable to comply restrictions report at first contact with MINSK APP.
Descent planning: expect base turn normally abeam 10-15 NM final. Actual descent clearance will be as directed by ATC.
Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
Holdings at GIFLI, DUZIK used for RWY configuration change and during unexpected events.

RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE
If available call +375172157600 and listen to navigation aids voice frequencies.

RNAV 1 approved aircraft:
If STAR was assigned and acknowledged by flight crew:
continue with assigned STAR;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.

If STAR was assigned, acknowledged by flight crew and vectoring was initiated:
continue on assigned heading, adhering to last assigned and acknowledged altitude;
set transponder to 7600, in 2 minutes start descending and proceed to initial approach fix (IAF) in accordance with vertical restrictions;
execute approach and land.

If STAR was not assigned:
continue according to FPL;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.

RNAV 1 not approved aircraft:
maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level;
set transponder to 7600;
proceed to MNS VOR/DME;
hold over MNS VOR/DME descending to altitude 4000 (all turn LEFT, 1 min, inbound course 130°);
then proceed to TP (R 109.9° D11.9 MNS VOR/DME) descending to 3000;
execute turn final intercept IGH LOC, approach and land.
If landing is not possible, climb on track 310° to 3000, turn LEFT to MNS VOR/DME and follow crew decision.

SPEED RESTRICTION
IAS 200 KT on base leg/closing heading to final approach up to 12 NM to touchdown.
IAS 180 KT on final approach course within 12 NM to 6 NM to touchdown.
IAS 160 KT on final approach course within 6NM to 4NM to touchdown.
These speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory.
All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.
Aircraft unable to confirm to these speeds should inform ATC and state what speeds to be used.

CHANGE: Rename designator TIWOK.

TABULAR DESCRIPTION

DAKWI2D										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	DAKWI	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DELON	-	347(356.0)	9	14.9	-	-FL140	-	RNAV1
003	TF	MS412	-	277(285.7)	9	19.7	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS411	-	312(320.7)	9	16.5	-	-	-	RNAV1
005	TF	MS403	-	040(049.0)	9	7.5	-	+6000	-220	RNAV1
006	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
007	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
009	TF	KIWUL	-	303(312.0)	9	4.0	-	@3000	-	RNAV1
DAKWI2K										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	DAKWI	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DELON	-	347(356.0)	9	14.9	-	-FL140	-	RNAV1
003	TF	NOZBA	-	326(334.6)	9	18.1	-	+3000	-200	RNAV1
004	TF	MS401	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
005	TF	KIWUL	-	303(312.0)	9	4.0	-	@3000	-	RNAV1
KIZIR2D										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly – over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KIZIR	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS404	-	076(085.3)	9	24.2	-	-	-	RNAV1
003	TF	MS103	-	077(085.6)	9	10.3	-	+FL110	-	RNAV1
004	TF	MS403	-	093(102.2)	9	13.0	-	+6000	-220	RNAV1
005	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
006	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
007	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000-	-200	RNAV1
008	TF	KIWUL	-	303(312.0)	9	4.0	-	@3000	-	RNAV1
KOLOS2D										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KOLOS	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS103	-	042(051.5)	9	31.0	-	+FL110	-	RNAV1
003	TF	MS403	-	093(102.2)	9	13.0	-	+6000	-220	RNAV1
004	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
005	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
006	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
007	TF	KIWUL	-	303(312.0)	9	4.0	-	@3000	-	RNAV1
LENOK2D										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	LENOK	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS432	-	138(147.3)	9	12.9	-	+FL170	-	RNAV1
003	TF	BIZIF	-	133(142.3)	9	17.9	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS431	-	130(139.3)	9	11.6	-	+FL90	-	RNAV1
005	TF	MS224	-	130(138.6)	9	9.3	-	+5000	-220	RNAV1
006	TF	KAFTU	-	130(138.9)	9	5.5	-	@4000	-	RNAV1
007	TF	MS422	-	130(138.9)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS421	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
009	TF	NOZBA	-	220(229.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
010	TF	MS401	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
011	TF	KIWUL	-	303(312.0)	9	4.0	-	@3000	-	RNAV1

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION LEVEL: by ATC
TRANSITION ALTITUDE: 6000

Alt set: - hPa (mm on req)
-QNH (QFE on req)

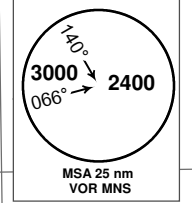
MINSK APP	125.900
MINSK RADAR	125.250
MINSK TOWER RWY 13R/31L	118.300
MINSK TOWER RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
RNAV RWY 31R**

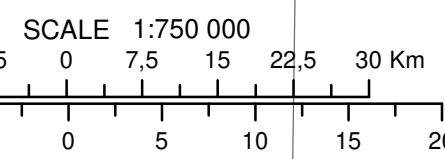
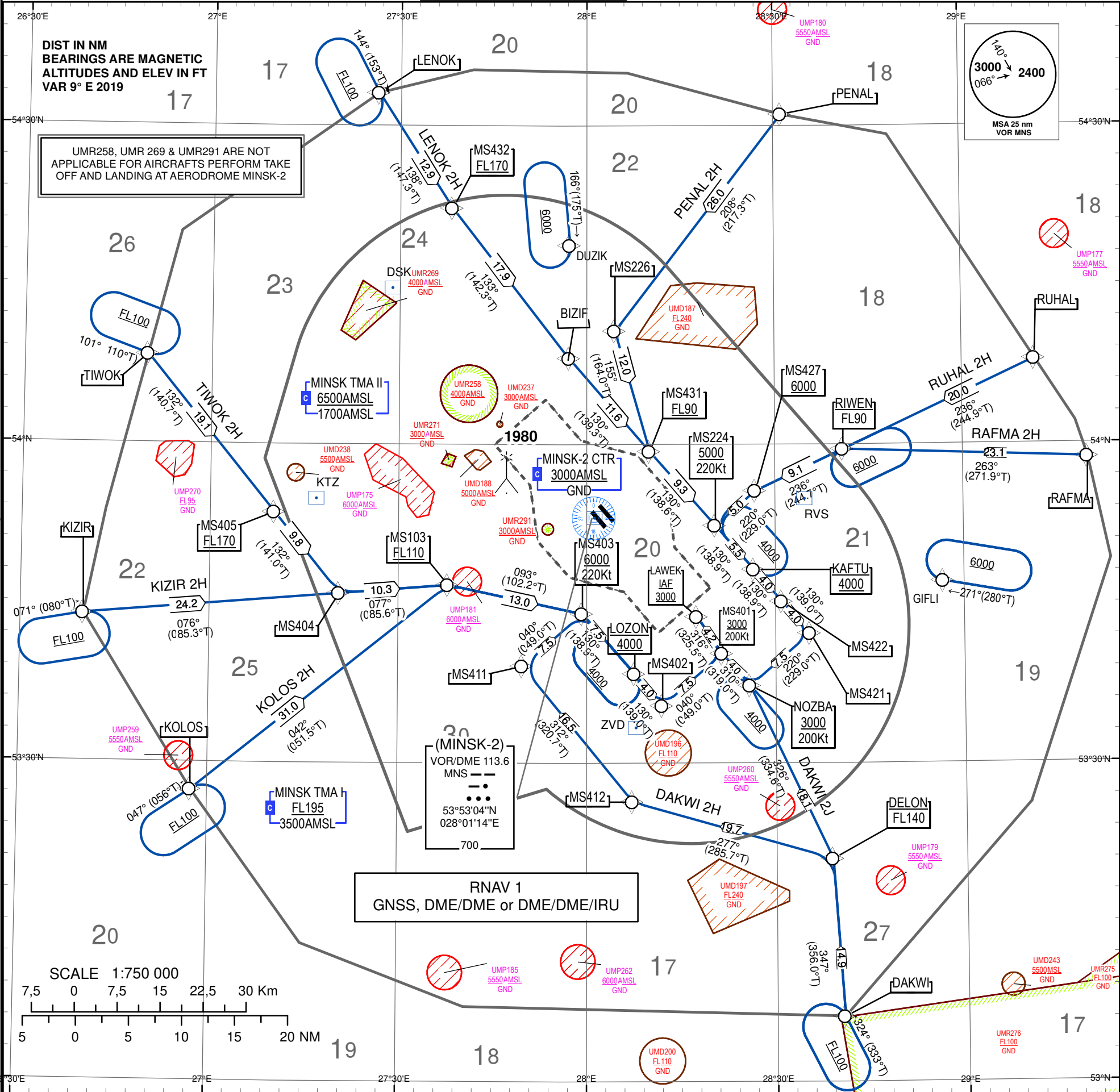
DAKWI2H, DAKWI2J
KIZIR2H, KOLOS2H
LENOK2H, PENAL2H
RAFMA2H, RUHAL2H
TIWOK2H

DIST IN NM
BEARINGS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEV IN FT
VAR 9° E 2019

UMR258, UMR 269 & UMR291 ARE NOT
APPLICABLE FOR AIRCRAFTS PERFORM TAKE
OFF AND LANDING AT AERODROME MINSK-2



RNAV 1 approval required. Otherwise advise ATC.
ALT / FL / SPEED restrictions must always be followed as published unless explicitly cancelled by ATC. If unable to comply restrictions report at first contact with MINSK APP.
Descent planning: expect base turn normally abeam 10-15 NM final.
Actual descent clearance will be as directed by ATC.
Expect direct routing/shortcuts by ATC whenever possible (especially during off-peak hours).
Holdings at GIFLI, DUZIK used for RWY configuration change and during unexpected events.
RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE
If available call +375172157600 and listen to navigation aids voice frequencies.
RNAV 1 approved aircraft:
If STAR was assigned and acknowledged by flight crew:
continue with assigned STAR;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.
If STAR was assigned, acknowledged by flight crew and vectoring was initiated:
continue on assigned heading, adhering to last assigned and acknowledged altitude;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending and proceed to initial approach fix (IAF) in accordance with vertical restrictions;
execute approach and land.
If STAR was not assigned:
continue according to FPL;
set transponder to 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;
execute approach and land.
RNAV 1 not approved aircraft:
maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level;
set transponder to 7600;
proceed to MNS VOR/DME;
hold over MNS VOR/DME descending to altitude 4000 (all turn LEFT, 1 min, inbound course 130°);
then proceed to TP (R 106,2° D12.3 MNS VOR/DME) descending to 3000;
execute turn final intercept IMN LOC, approach and land.
If landing is not possible, climb on track 310° to 3000, turn LEFT to MNS VOR/DME and follow crew decision.
SPEED RESTRICTION
IAS 200 KT on base leg/closing heading to final approach up to 12 NM to touchdown.
IAS 180 KT on final approach course within 12 NM to 6 NM to touchdown.
IAS 160 KT on final approach course within 6NM to 4NM to touchdown.
These speeds are applied for ATC separation purposes and are mandatory.
All speed restrictions are to be flown as accurately as possible.
Aircraft unable to confirm to these speeds should inform ATC and state what speeds to be used.



CHANGES: RADIO COMMUNICATION FAILURE PROCEDURE.

TABULAR DESCRIPTION

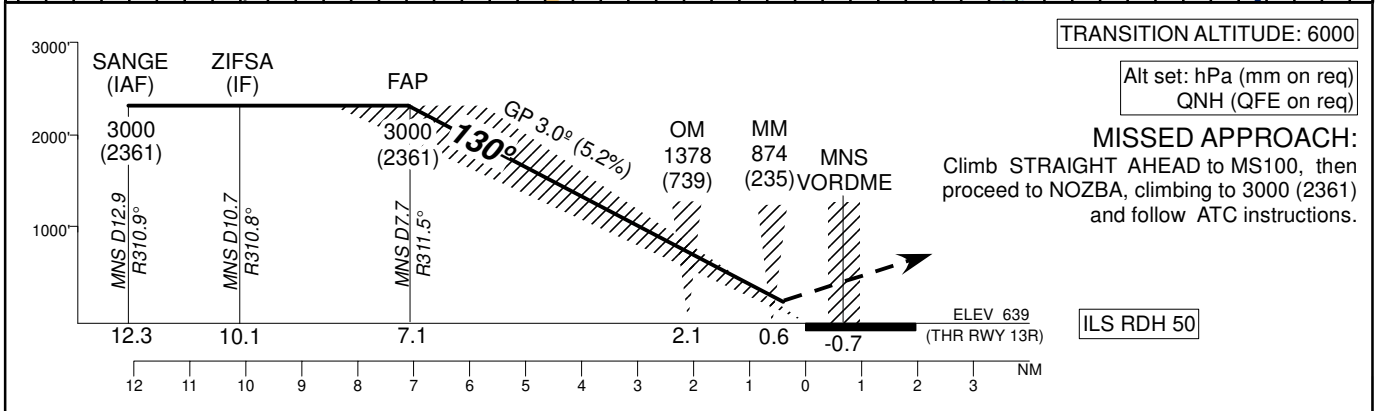
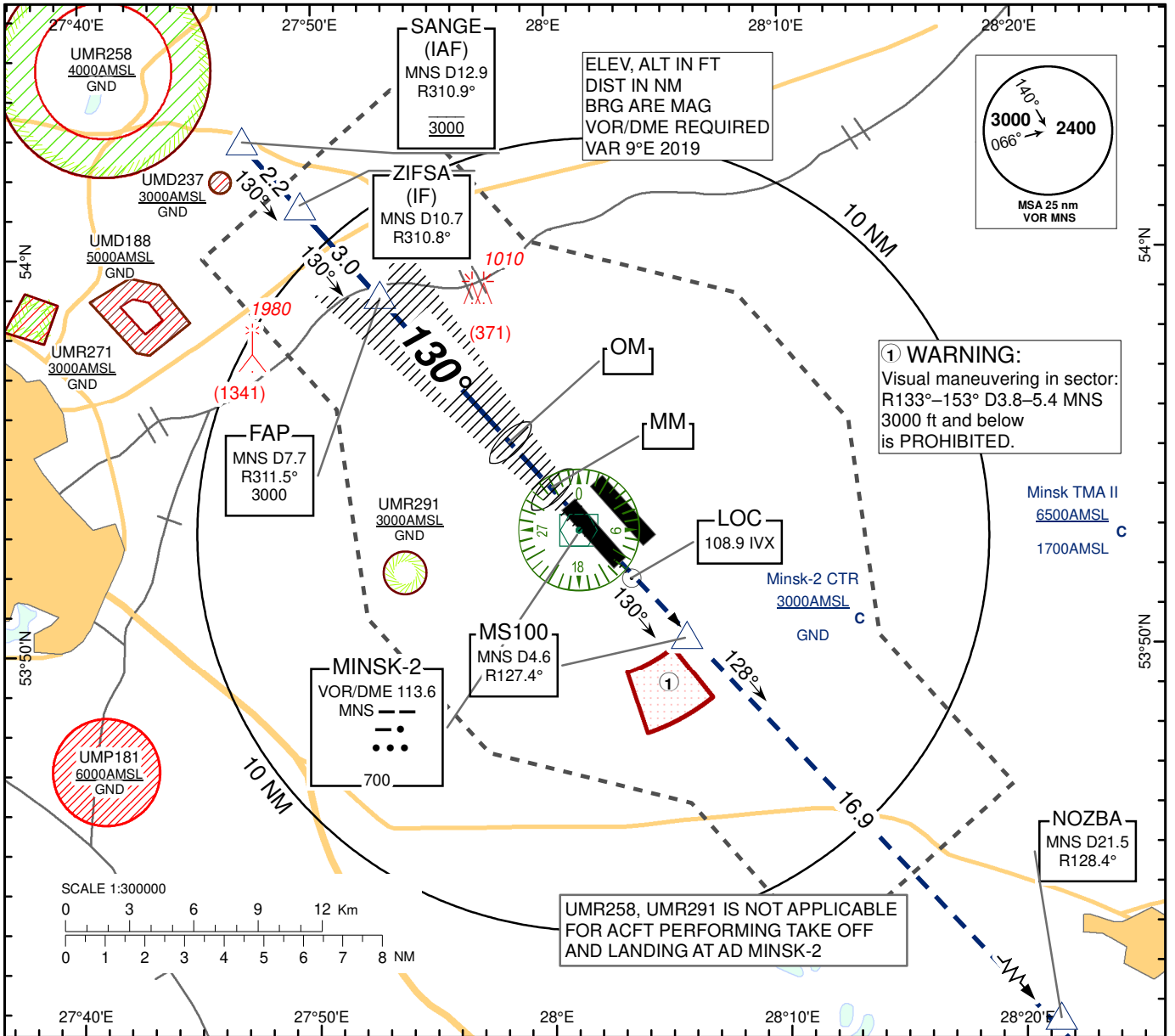
DAKWI2H										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	DAKWI	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DELON	-	347(356.0)	9	14.9	-	-FL140	-	RNAV1
003	TF	MS412	-	277(285.7)	9	19.7	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS411	-	312(320.7)	9	16.5	-	-	-	RNAV1
005	TF	MS403	-	040(049.0)	9	7.5	-	+6000	-220	RNAV1
006	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
007	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
009	TF	LAWEK	-	316(325.5)	9	4.2	-	@3000	-	RNAV1
DAKWI2J										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	DAKWI	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	DELON	-	347(356.0)	9	14.9	-	-	-	RNAV1
003	TF	NOZBA	-	326(334.6)	9	18.1	-	+3000	-200	RNAV1
004	TF	MS401	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
005	TF	LAWEK	-	316(325.5)	9	4.2	-	@3000	-	RNAV1
KIZIR2H										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KIZIR	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS404	-	076(085.3)	9	24.2	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS103	-	077(085.6)	9	10.3	-	+FL110	-	RNAV1
005	TF	MS403	-	093(102.2)	9	13.0	-	+6000	-220	RNAV1
006	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
007	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
009	TF	LAWEK	-	316(325.5)	9	4.2	-	@3000	-	RNAV1
KOLOS2H										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	KOLOS	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS103	-	042(051.5)	9	31.0	-	+FL110	-	RNAV1
003	TF	MS403	-	093(102.2)	9	13.0	-	+6000	-220	RNAV1
004	TF	LOZON	-	130(138.9)	9	7.5	-	@4000	-	RNAV1
005	TF	MS402	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
006	TF	MS401	-	040(049.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
007	TF	LAWEK	-	316(325.5)	9	4.2	-	@3000	-	RNAV1
LENOK2H										
Serial Number	Path Descriptor	Waypoint Identifier	Fly - over	Course °M(°T)	Magnetic Variation	Distance NM	Turn Direction	Altitude FT	Speed KT	Navigation Specification
001	IF	LENOK	-	-	9	-	-	-	-	RNAV1
002	TF	MS432	-	138(147.3)	9	12.9	-	+FL170	-	RNAV1
003	TF	BIZIF	-	133(142.3)	9	17.9	-	-	-	RNAV1
004	TF	MS431	-	130(139.3)	9	11.6	-	+FL90	-	RNAV1
005	TF	MS224	-	130(138.6)	9	9.3	-	+5000	-220	RNAV1
006	TF	KAFTU	-	130(138.9)	9	5.5	-	@4000	-	RNAV1
007	TF	MS422	-	130(138.9)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
008	TF	MS421	-	130(139.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
009	TF	NOZBA	-	220(229.0)	9	7.5	-	+3000	-200	RNAV1
010	TF	MS401	-	310(319.0)	9	4.0	-	-	-	RNAV1
011	TF	LAWEK	-	316(325.5)	9	4.2	-	@3000	-	RNAV1

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 13R - ELEV 639

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
ILS
RWY 13R**



Aircraft Category	ILS CAT.I	A	B	C	D	MINSK-2 RWY 13R								
		777 (138)	787 (148)	797 (158)	806 (167)	MNS	8	7	6	5	4	3	2	1
Straight-in Approach	OCA(H)					DIST THR	7.3	6.3	5.3	4.3	3.3	2.3	1.3	0.3
						ALTITUDE	3000	2630	2350	2030	1710	1400	1080	760
Circle - to - land		1230 (550)	1250 (570)	1400 (720)	1410 (730)	HEIGHT	(2361)	(1991)	(1711)	(1391)	(1071)	(761)	(441)	(121)
Timing not authorized for defining the MAPt														
		GS		Kts		120	140	160	180	200	220			
		Desc. Rate(5.2%)		ft/min		640	740	850	960	1060	1170			

CHANGE: New chart.

MINSK-2
ILS
RWY 13R

AERONAUTICAL DATA TABULATION

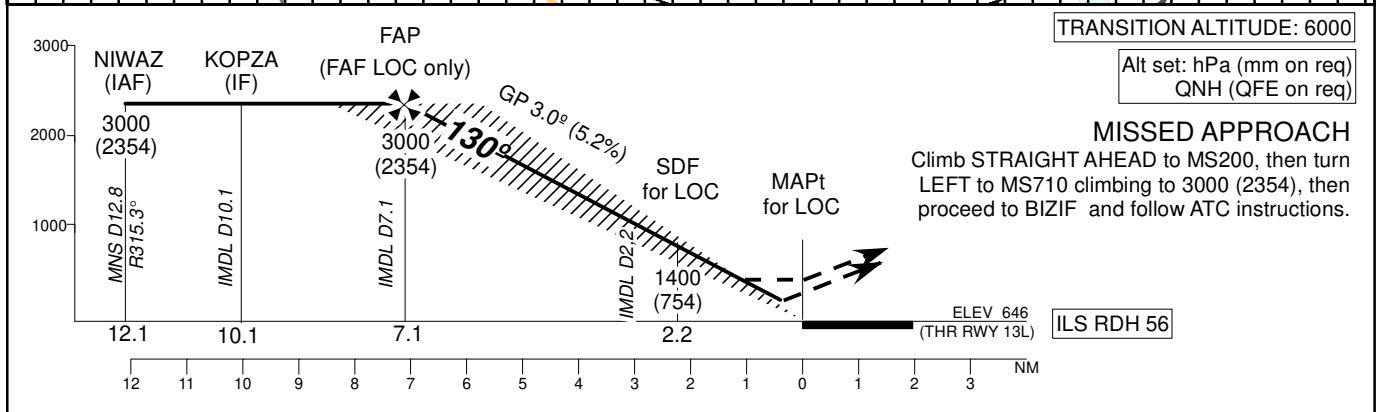
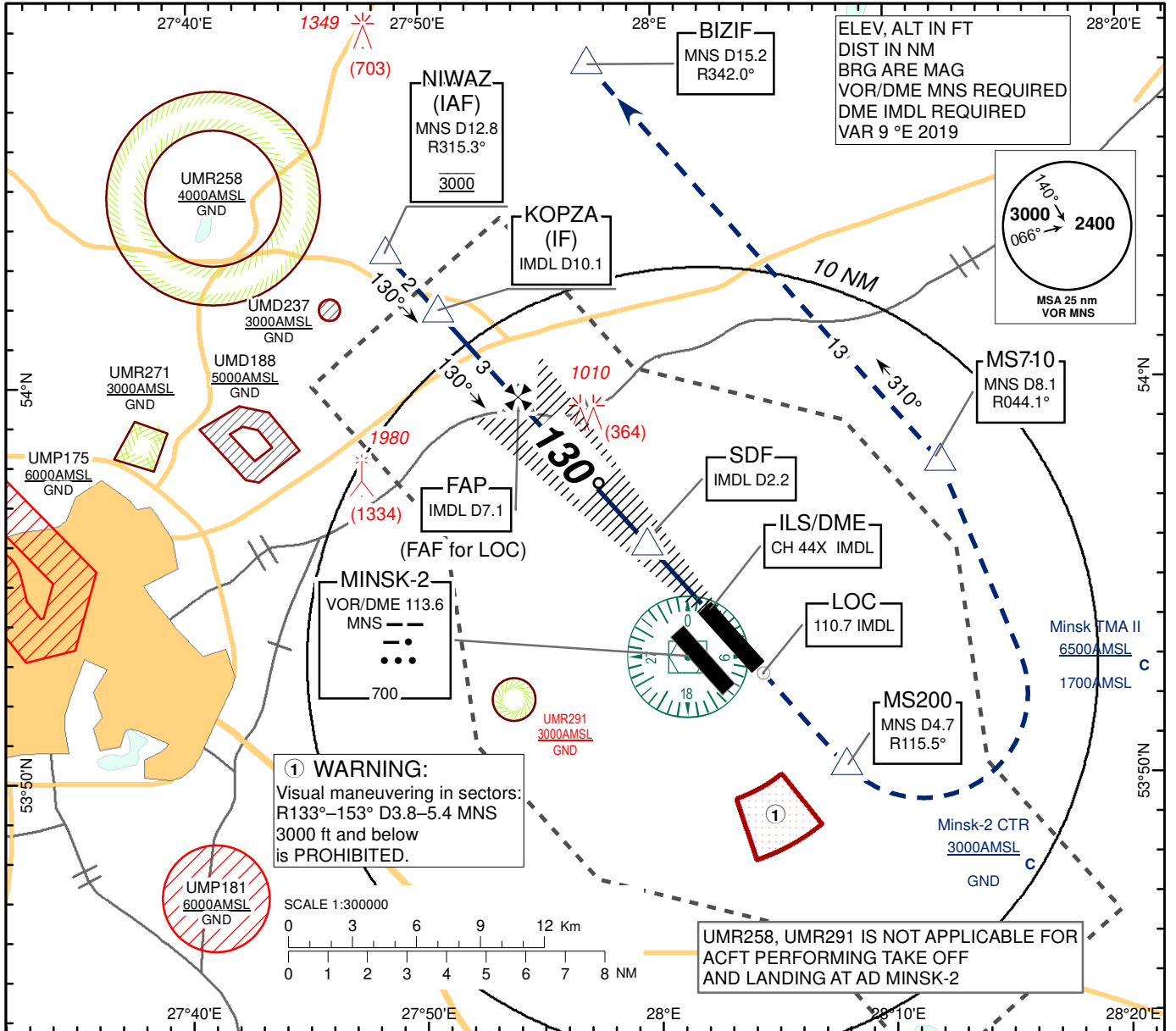
ILS approach to RWY13R from SANGE	
Fix/point	Coordinates
SANGE (IAF) R 310.9° D12.9 MNS	540255N 0274658E
NOZBA R 128.4° D21.5 MNS	533719N 0282557E
ZIFSA (IF) R 310.8° D10.7 MNS	540116N 0274926E
MS100 R 127.4 D4.6 MNS	534945.0N 0280635.2E
(FAP) R 311.5° D7.7 MNS	535900N 0275248E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
IVX LOC	535150.7N 0280328.8E
OM	535517.8N 0275821.3E
MM	535406.5N 0280007.2E
THR RWY 13R	535341.14N 0280044.88E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 13L - ELEV 646

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
ILS CAT I, II, III
LOC
RWY 13L**



Aircraft Category	A	B	C	D	Dist to THR DME IMDL	8	7	6	5	4	3	2	1
Straight-in Approach OCA(H)	ILS CAT I	784 (138)	790 (144)	800 (154)	807 (161)	3000	2928	2609	2291	1973	1654	1336	1017
	ILS CAT II	695 (49)	705 (59)	718 (72)	731 (85)	HEIGHT	(2354)	(2282)	(1963)	(1645)	(1327)	(1008)	(690)
	LOC with SDF	1010 (360)											
		1270 (620)											
Circle - to - land	1230 (550)	1250 (570)	1400 (720)	1410 (730)	Timing not authorized for defining the MAPt								
	GS	Kts	120	140	160	180	200	220					
	Desc.Rate(5.2%)	ft/min	640	740	850	960	1060	1170					

CHANGE: ILS RDH.

MINSK-2
ILS CAT I, II, III & LOC
RWY 13L

AERONAUTICAL DATA TABULATION

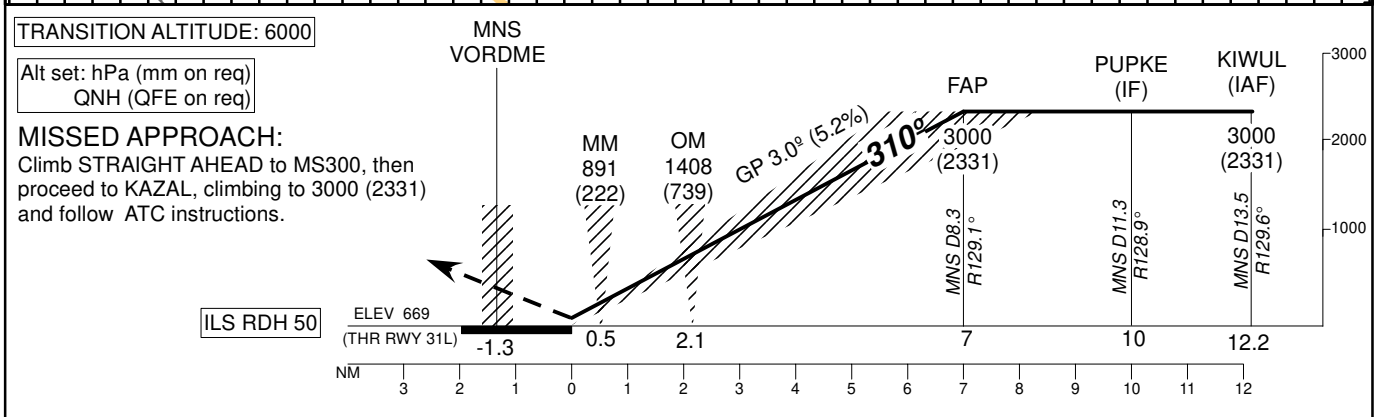
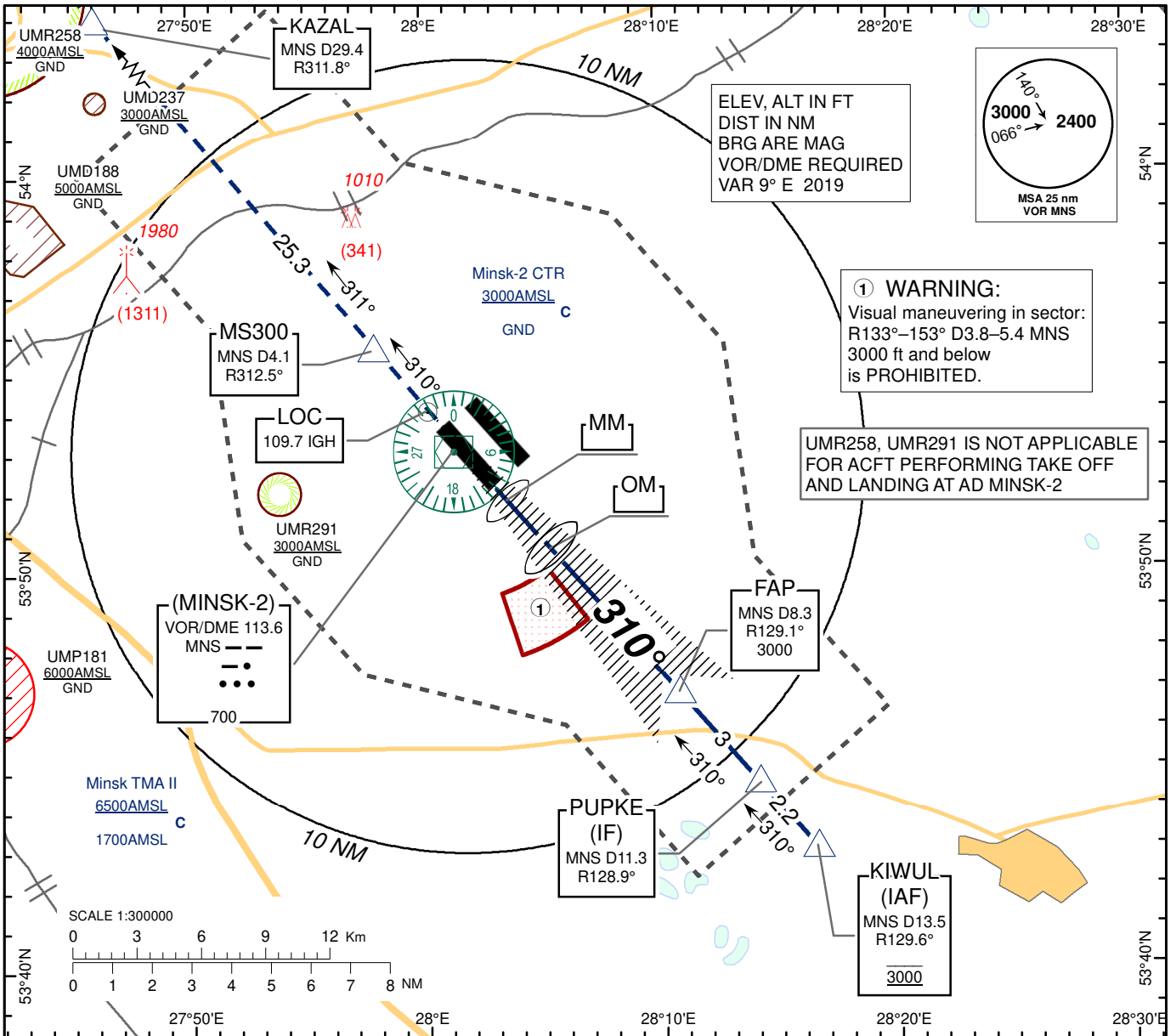
ILS approach to RWY13L from NIWAZ	
Fix/point	Coordinates
NIWAZ (IAF) R 315.3° D12.8 MNS	540323N 0274827E
KOPZA (IF) D10.1 IMDL	540153.6N 0275041.E
(FAP) (FAF for LOC) D7.1 IMDL	535938N 0275404E
MS710 R 044.1° D8.1 MNS	535758N 0281208E
BIZIF R 342.0° D15.2 MNS	540807N 0275712E
MS200 R 115.5° D4.7 MNS	535024N 0280748.4E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
IMDL LOC	535238.3N 0280429.2E
IMDL ILS/DME	535259.5N 0280407.2E
SDF (for LOC)	535558N 0275932E
(MAPt for LOC)THR RWY 13L	535419.03N 0280159.75E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 31L - ELEV 669

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
ILS CAT I, II
RWY 31L**



Aircraft Category		A	B	C	D									
Straight-in Approach	ILS CAT I	807(138)	813(144)	823(154)	830(161)	MNS	9	8	7	6	5	4	3	2
	ILS CAT II	718(49)	728(59)	740(71)	754(85)	DIST THR	7.7	6.7	5.7	4.7	3.7	2.7	1.7	0.7
Circle - to - land		1230(550)	1250(570)	1400(720)	1410(730)	HEIGHT	(2331)	(2141)	(1821)	(1501)	(1191)	(871)	(551)	(231)
Timing not authorized for defining the MAPt														
		GS		Kts		120	140	160	180	200	220			
		Desc.Rate(5.24%)		ft/min		640	740	850	960	1060	1170			

CHANGE: New chart.

MINSK-2
ILS Cat II, Cat I
RWY 31L

AERONAUTICAL DATA TABULATION

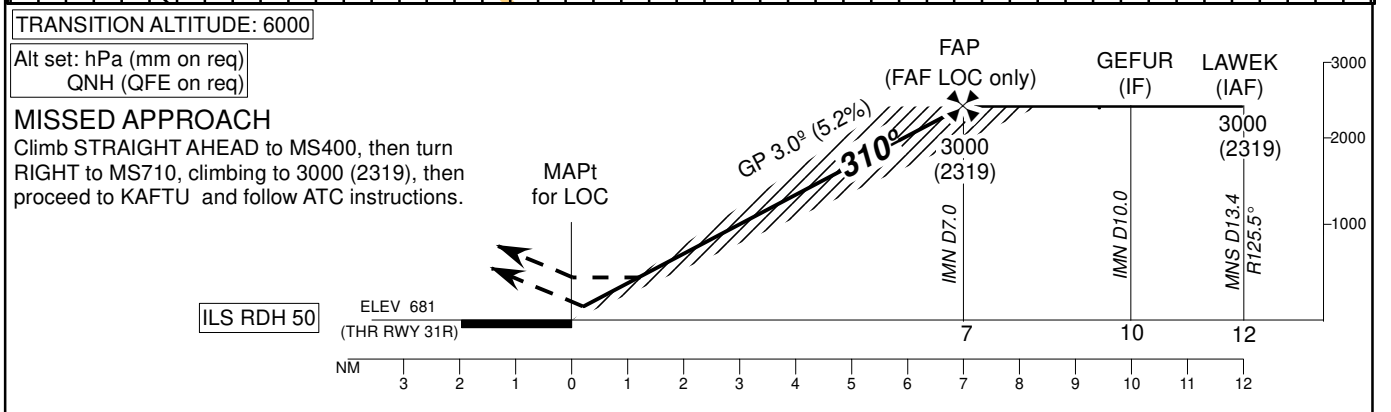
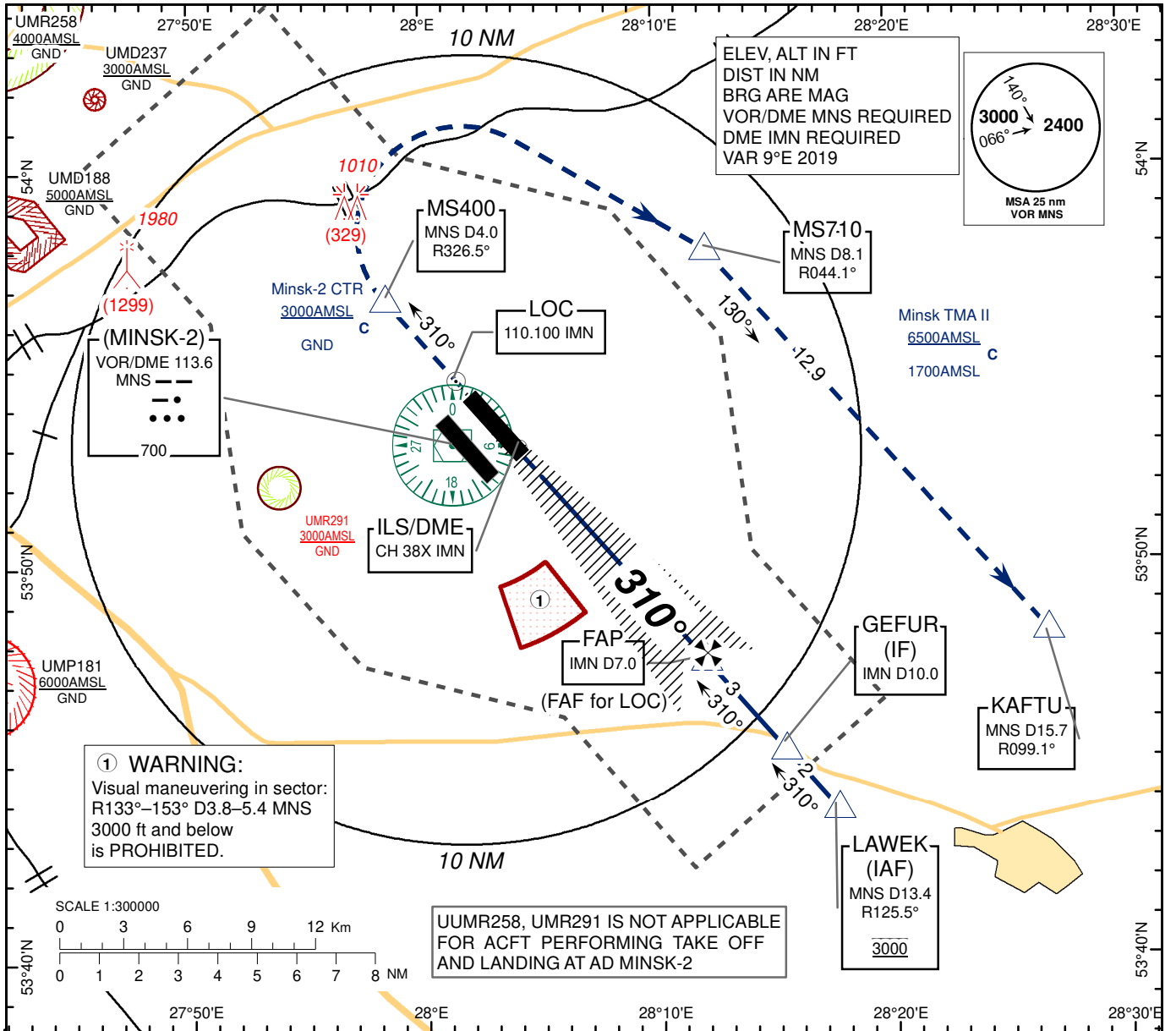
ILS approach to RWY31L from KIWUL	
Fix/point	Coordinates
KIWUL (IAF) R 129.6° D13.5 MNS	534301N 0281630E
(FAP) R 129.1° D8.3 MNS	534657N 0281042E
KAZAL R 311.8° D29.4 MNS	541538N 0272910E
PUPKE (IF) R 128.9° D11.3 MNS	534440.2N 0281403.3E
MS300 R312.5 D4.1 MNS	535615.5N 0275655.6E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
IGH LOC	535404.8N 0280009.8E
OM	535037.1N 0280520.2E
MM	535149.0N 0280331.3E
THR RWY 31L	535212.60N 0280256.28E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 31R - ELEV 681

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
ILS or LOC
RWY 31R**



Aircraft Category		A	B	C	D								
Straight-in Approach	ILS CAT I	819(138)	825(144)	835(154)	842(161)	DME IMN	7	6	5	4	3	2	1
	LOC	1020 (340)				ALTITUDE	3000	2643	2325	2007	1688	1370	1051
Circle - to - land		1230 (550)	1250 (570)	1400 (720)	1410 (730)	HEIGHT	(2319)	(1962)	(1644)	(1326)	(1007)	(689)	(370)

Timing not authorized for defining the MAPt												
GS		Kts	120	140	160	180	200	220				
Desc. Rate (5.24%)		ft/min	640	740	850	960	1060	1170				

CHANGES: ILS RDH.

MINSK-2
ILS or LOC
RWY 31R

AERONAUTICAL DATA TABULATION

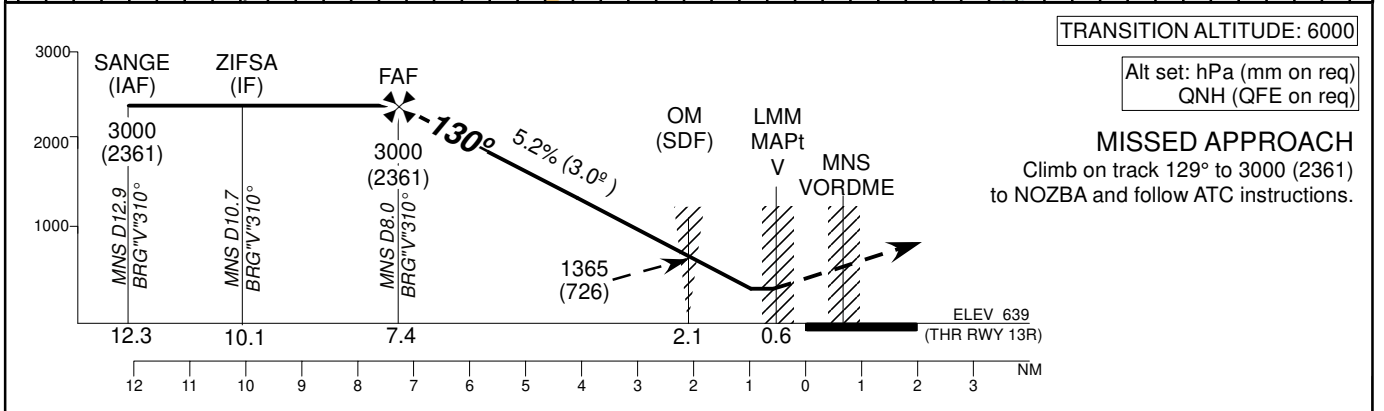
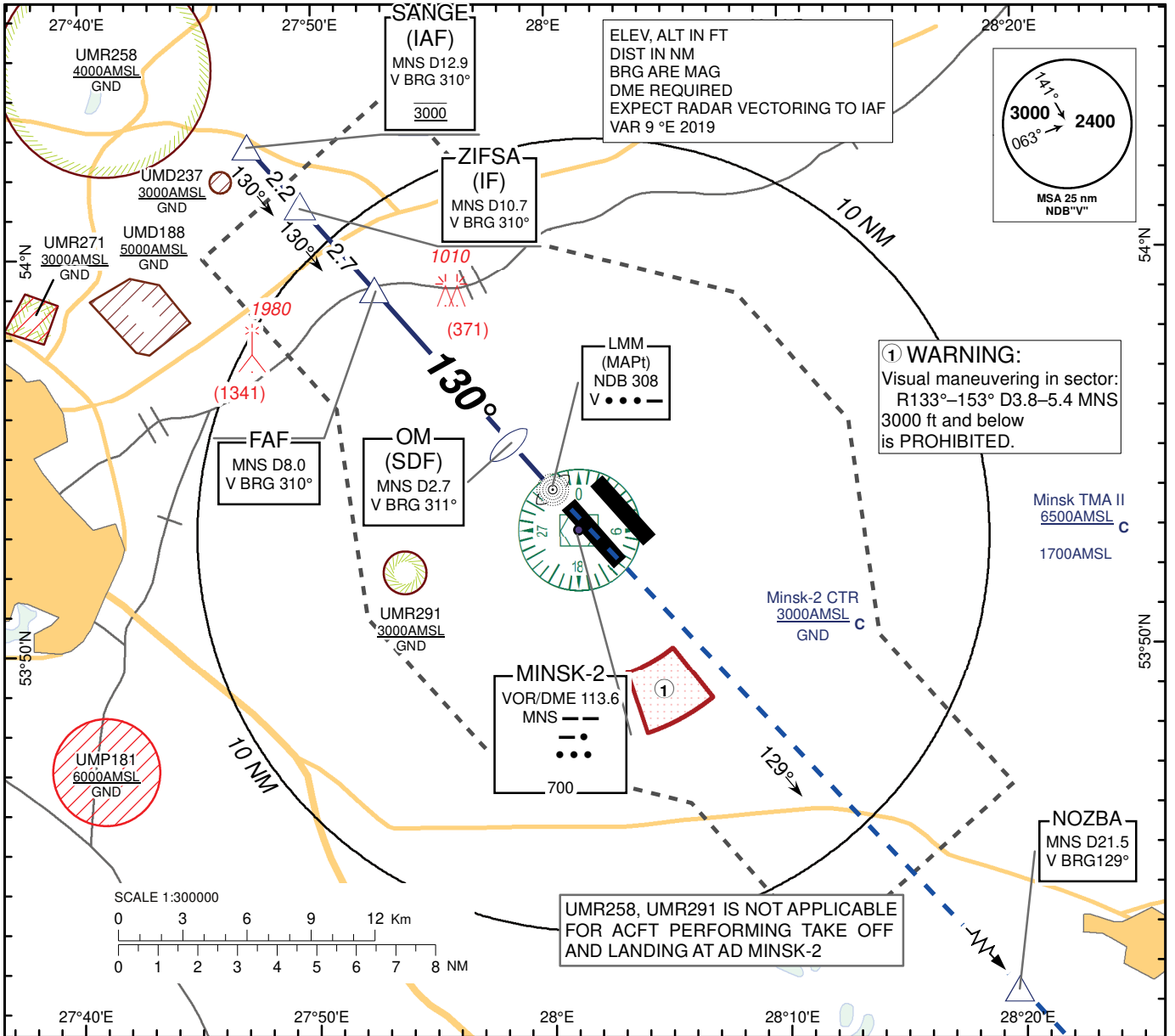
ILS approach to RWY31R from KIWUL	
Fix/point	Coordinates
LAWEK (IAF) R 125.5° D13.4 MNS	534347N 0281732E
FAP (FAF for LOC) D7.0 IMN	534734N 0281158E
GEFUR (IF) D10.0 IMN	534517.4N 0281518.8E
MS710 R 044.1° D8.1 MNS	535758N 0281208E
KAFTU R 099.1° D15.7 MNS	534815N 0282637E
MS400 R 326.5° D4.0 MNS	535643.9N 0275824.0E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
IMN LOC	535441.3N 0280126.7E
IMN ILS/DME	535259.5N 0280407.2E
(MAPt for LOC) THR RWY 31R	535249.02N 0280413.27E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 13R - ELEV 639

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

**MINSK-2
NDB
RWY 13R**



Aircraft Category		A	B	C	D	MNS	8	7	6	5	4	3	2	1
Straight-in Approach	NDB V	1050 (410)				DIST THR	7.3	6.3	5.3	4.3	3.3	2.3	1.3	0.3
	OCA(H)					ALTITUDE	3000	2690	2380	2060	1750	1430	1110	800
						HEIGHT	(2361)	(2051)	(1741)	(1421)	(1111)	(791)	(471)	(161)
Circle - to - land		1230 (550)	1250 (570)	1400 (720)	1410 (730)	Timing not authorized for defining the MAPt								
		GS		Kts	120	140	160	180	200	220				
		Desc.Rate(5.2%)		ft/min	630	740	840	950	1050	1160				
		MAPt(6.7 NM)		min:sec	03:21	02:52	02:31	02:14	02:01	01:50				

CHANGE: New chart.

MINSK-2
NDB
RWY 13R

AERONAUTICAL DATA TABULATION

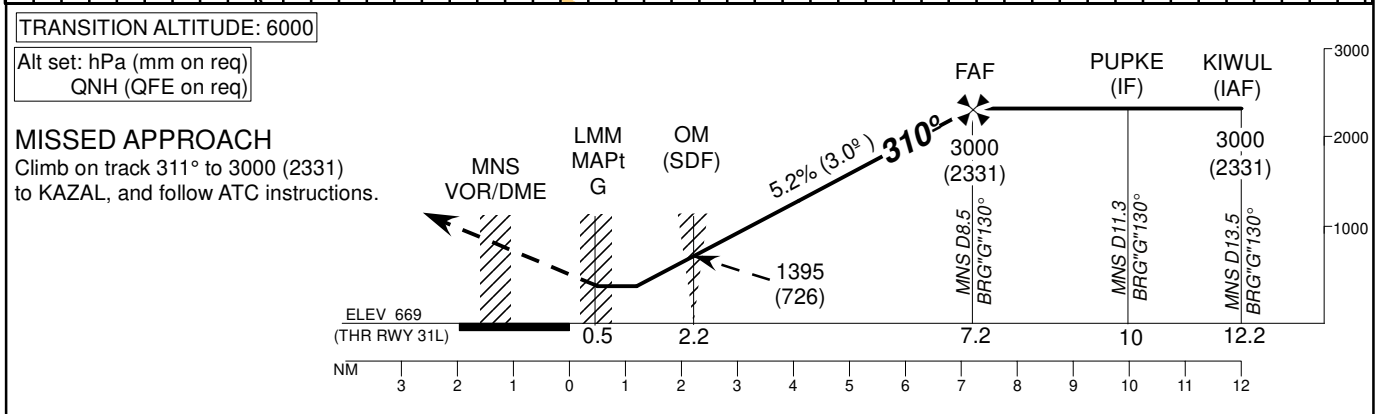
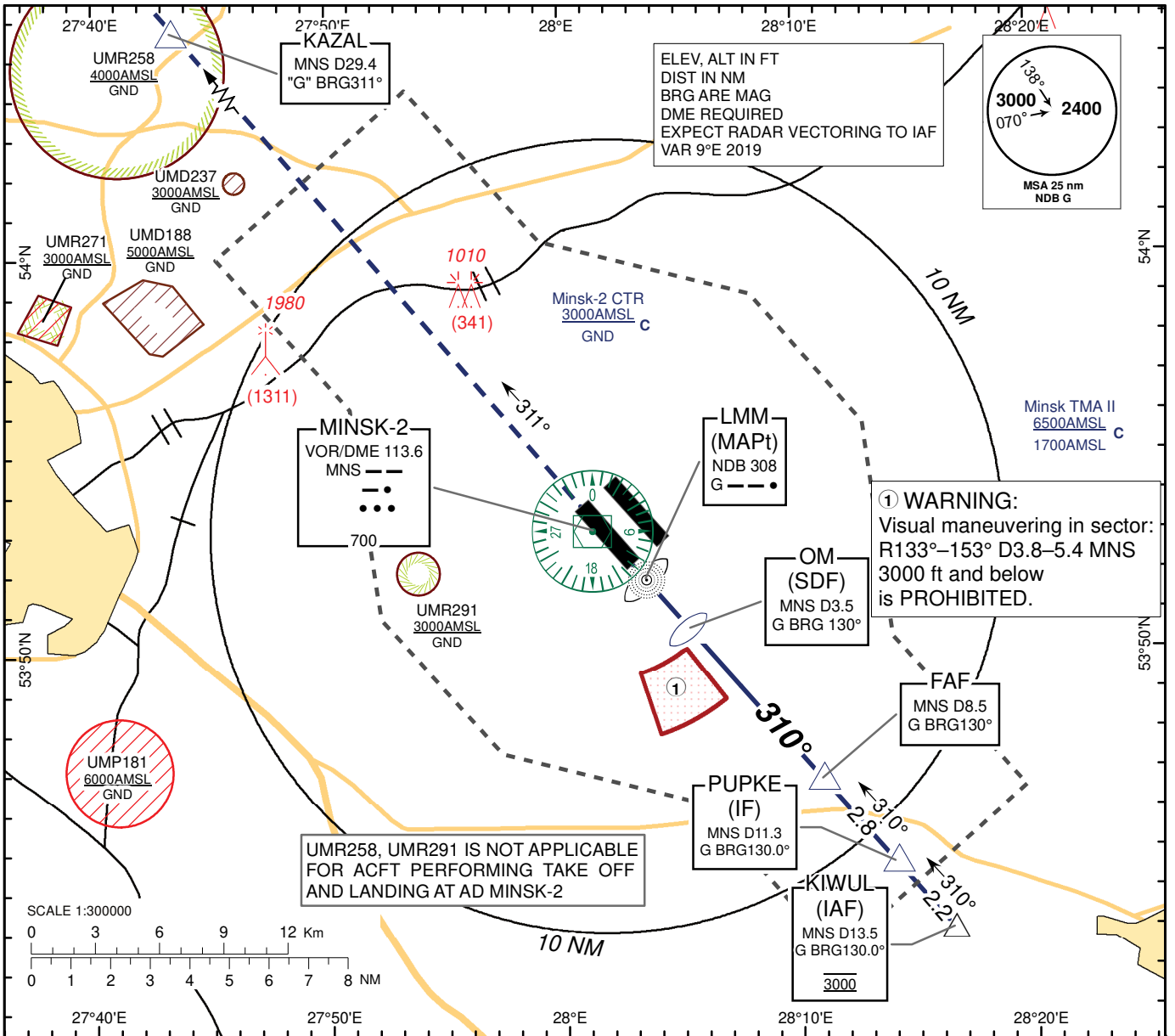
NDB approach to RWY13R from SANGE	
Fix/point	Coordinates
SANGE (IAF) V BRG 310° D12.9 MNS	540255N 0274658E
(FAF) V BRG 310° D8.0 MNS	535912N 0275237E
NOZBA V BRG 129° D21. 5 MNS	533719N 0282557E
ZIFSA V BRG 310° D10.7 MNS	540115.9N 0274925.5E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
(SDF) OM V BRG 310° D2.7 MNS	535517.8N 0275821.3E
(MAPt) V LMM	535406.2N 0280007.6E
THR RWY 13R	535341.14N 0280044.88E

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681
HEIGHTS RELATED TO
THR RWY 31L - ELEV 669

MINSK RADAR 125.250
MINSK TWR RWY 13R/31L 118.300
MINSK TWR RWY 13L/31R 130.400
MINSK-2 ATIS 128.850 EN
135.850 RUS

**MINSK-2
NDB
RWY 31L**



Aircraft Category		A	B	C	D	MNS	9	8	7	6	5	4	3	2
Straight-in Approach	NDB G	1120 (450)				DIST THR	7.7	6.7	5.7	4.7	3.7	2.7	1.7	0.7
						ALTITUDE	3000	2830	2520	2200	1890	1570	1250	940
						HEIGHT	(2331)	(2161)	(1851)	(1531)	(1221)	(901)	(581)	(271)
Circle - to - land		1230 (550)	1250 (570)	1400 (720)	1410 (730)	Timing not authorized for defining the MAPt								
		GS	Kts	120	140	160	180	200	220					
		Desc.Rate(5.2%)	ft/min	630	740	840	950	1050	1160					
		MAPt(6.7 NM)	min:sec	03:21	02:52	02:31	02:14	02:01	01:50					

CHANGE: New chart.

MINSK-2
NDB
RWY 31L

AERONAUTICAL DATA TABULATION

NDB approach to RWY31L from KIWUL	
Fix/point	Coordinates
KIWUL (IAF) G BRG 130° D13.5 MNS	534301N 0281630E
(FAF) G BRG 130°D8.5 MNS	534646N 0281056E
KAZAL G BRG 311° D29.4 MNS	541538N 0272910E
PUPKE (IF) G BRG 130°D11.3 MNS	534440.2N 0281403.3E
MNS VOR/DME	535304.0N 0280114.3E
(SDF) OM G BRG 130°D3.5 MNS	535037.1N 0280520.2E
(MAPt) G LMM	535149.1N 0280331.0E
THR RWY 31L	535212.60N 0280256.28E

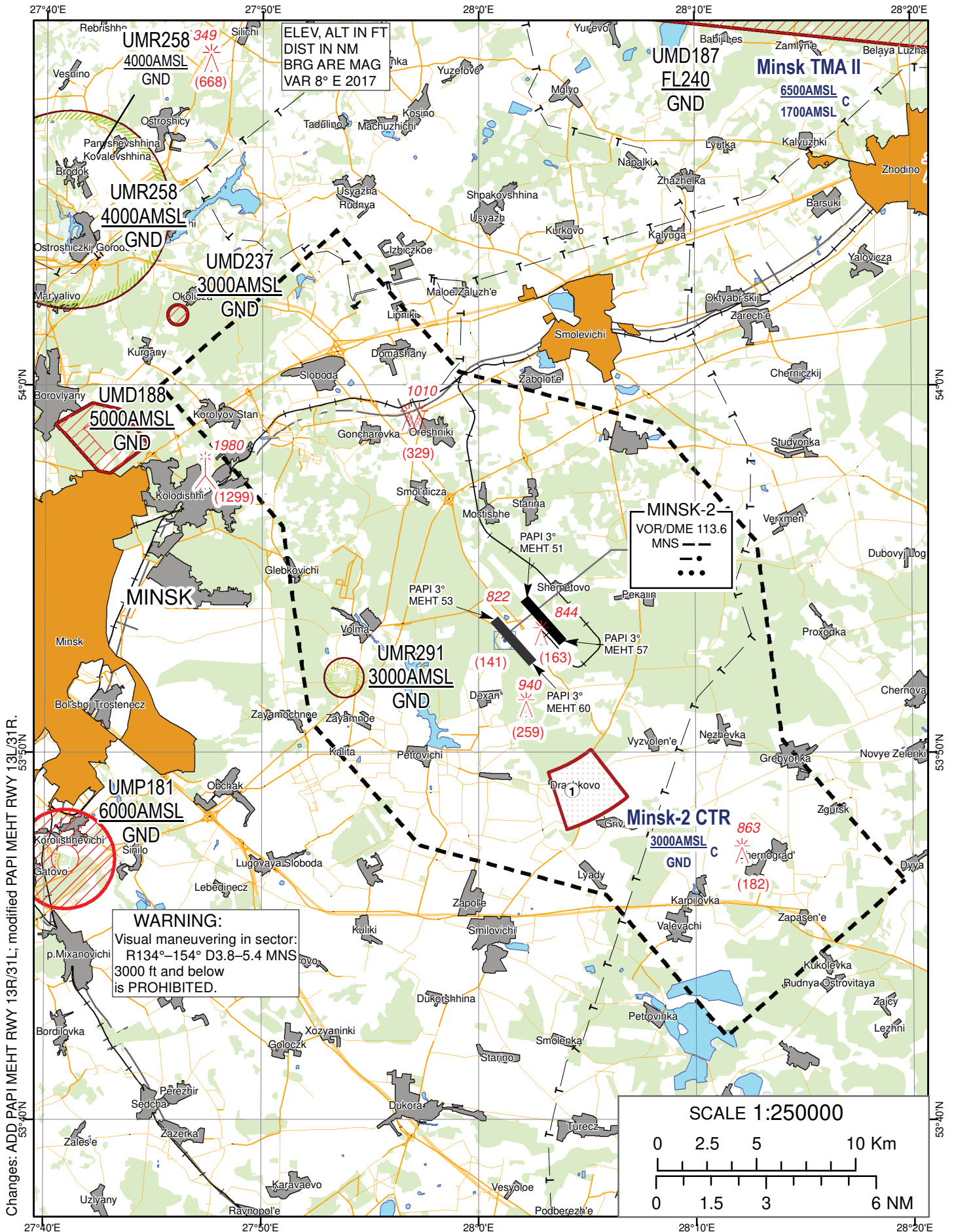
**VISUAL
APPROACH
CHART - ICAO**

AERODROME ELEV 681

MINSK RADAR	125.250
MINSK TWR RWY 13R/31L	118.300
MINSK TWR RWY 13L/31R	130.400
MINSK-2 ATIS	128.850 EN 135.850 RUS

MINSK, BELARUS

MINSK-2



Changes: ADD PAPI MEHT RWY 13R/31L; modified PAPI MEHT RWY 13L/31R.

THIS PAGE INTENTIONALLY LEFT BLANK

UMOO AD 2.1 Aerodrome location indicator and name
Индекс местоположения и название аэродрома

UMOO - MAHILIOU

UMOO AD 2.2 Aerodrome geographical and administrative data
Географические и административные данные по аэродрому

1	ARP coordinates and site at AD <i>Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме</i>	535719N 0300539E The center of RWY Центр ВПП
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	284° MAG, 9.2 NM W of Mahiliou 284°, 9.2 NM западнее Могилева
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	637 FT/21.6° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	64 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	9° (2020)/0.15°
6	AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS, website address <i>Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, AFS, адрес веб-сайта</i>	POST: Mahiliou Airport Mahiliou, 213125 Republic of Belarus PHONE: +375 222 299542, +375 222 299501 FAX +375222 299556 AFS UMOOZTZX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	Operator of the Mahiliou aerodrome – RUE National Airport Minsk Эксплуатант аэродрома Могилев – РУП «Национальный аэропорт Минск»

UMOO AD 2.3 Operational hours
Часы работы

1	AD Administration <i>Администрация аэродрома</i>	MON-THU: 0540-1420; FRI: 0540-1305; SAT, SUN, HOL: U/S; PLH: 0540-1320.
2	Customs and immigration <i>Таможня и иммиграция</i>	HO
3	Health and sanitation <i>Медицинская и санитарная службы</i>	HO
4	AIS Briefing Office <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	HO
5	ATS Reporting Office (ARO) <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	HO
6	MET Briefing Office <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	HO
7	ATS <i>ОВД</i>	HO
8	Fuelling <i>Служба заправки топливом</i>	HO

18 APR 2024

9	Handling <i>Служба оформления и обработки</i>	HO
10	Security <i>Безопасность</i>	HO
11	De-icing <i>Служба борьбы с обледенением</i>	HO
12	Remarks <i>Примечания</i>	<p>1. AD OPR HR: MON-THU: 0700-1330; FRI: 0700-1200; SAT, SUN, HOL: U/S; PLH: 0700-1230.</p> <p>2. Outside AD OPR HR - by prior request submitted 48 HR in advance to / Вне времени работы аэродром принимает ВС по предварительной заявке за 48 часов, отправленной по: AFS: UMMDYAYX; SITA: MSQFCXH; FAX: +375 17 222 7954.</p> <p>3. LT = UTC + 3 HR.</p>

UMOO AD 2.4 Handling services and facilities
Службы и средства по обслуживанию

1	Cargo-handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Facilities for handling of cargo up to 5 tonnes <i>Средства грузоподъемностью до 5 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	FUEL: RT Equivalent Jet A-1 / (Эквивалент Jet A-1), Available without limitation. / Имеется без ограничений AVGAS-LL LL-100 OIL: NIL
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	2 truck 22000 litres, 500l/min; 1 truck 7500 litres, 600l/min; 1 fixed fuel bin 920 litres, 25l/min.
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	ACFT de-icing vehicles (max working HGT-13.38m), de-icing liquid type I - SAFEWING EG11996 and type II - SAFEWING MP2.
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих ВС</i>	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих ВС</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	<p>Ground handling of flights at Mahiliou aerodrome is carried out by RUE «National Airport Minsk». An application for ground handling at Mahiliou aerodrome with an indication of the required services must be sent in advance to: AFS UMMSZTZ, SITA MSQAPXH, FAX +375 17 279 11 33. A one-time contract for ground handling of aircraft can be drawn up through the Bureau of mutual settlements: FAX +375 17 279 12 97, gvr@airport.by. A long-term contract for ground handling of aircraft can be drawn up through International Business Department: +375 17 279 14 84; +375 17 279 20 44; +375 17 279 26 64; e-mail: otereschenko@airport.by; esvolgin@airport.by; pkanash@airport.by.</p> <p><i>Наземное обслуживание рейсов на аэродроме Могилев осуществляет РУП «Национальный аэропорт Минск». Заявку на наземное обслуживание с указанием необходимых услуг необходимо заблаговременно отправить по: AFS UMMSZTZ, SITA MSQAPXH, FAX +37517 2791133. Разовый договор на наземное обслуживание воздушных судов можно оформить через бюро взаиморасчетов (FAX +37517 2791297, gvr@airport.by), а долгосрочный договор – в службе внешнеэкономической деятельности (+37517 2791484; +37517 2792044; +37517 2792664; e-mail: otereschenko@airport.by; esvolgin@airport.by; pkanash@airport.by).</i></p>

UMOO AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	In Mahiliou <i>В г.Могилев</i>
2	Restaurants <i>Рестораны</i>	NIL
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Buses and Taxi <i>Автобусы и такси</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	Aid post at Airport Terminal, ambulance service, hospitals in the city <i>Медпункт в аэропорту, служба скорой помощи и больницы в городе</i>
5	Bank and Post Office <i>Банк и почтовое отделение</i>	NIL
6	Tourist Office <i>Туристическое бюро</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMOO AD 2.6 Rescue and fire fighting services
Аварийно-спасательная и противопожарная службы

1	AD category for fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A6 ICAO HO
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 2 fire trucks <i>Имеется 2 пожарных автомобиля</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available <i>Имеется</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	1. AD category A7 - by prior request <i>Обеспечение категории 7 - по предварительному запросу;</i> 2. The prompt removal of an disabled aircraft is performed by the forces and means of the ACFT operator or by allocated forces and means of the RUE "Minsk National Airport". <i>Оперативное удаление ВС, потерявших способность двигаться, осуществляется силами и средствами эксплуатанта ВС или выделенными силами и средствами РУП "Национальный аэропорт Минск".</i>

UMOO AD 2.7 Seasonal availability – clearing
Сезонное использование оборудования – удаление осадков

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Mechanical, chemical de-icing <i>Механическое, химическое удаление обледенения</i>
2	Clearance priorities <i>Очередность удаления осадков</i>	See/ см. AD 1.2
3	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMOO AD 2.8 Aprons, taxiways and check locations/positions data
Данные по перронам, РД и местам/пунктам проверок

1	Designation, surface and strength of aprons <i>Обозначение, поверхность и прочность перронов</i>	APRON STANDS 1-3 Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		APRON STAND 4 Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 47 / R / C / X / T
		APRON STANDS 5-7 Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		APRON STANDS 8-12 Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T AUW 41.6 T / 1.5 MPA
		APRON STANDS 13-15 Surface: CONC Strength: PCN 27 / R / B / X / T
2	Designation, width, surface and strength of TWY <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY A Width: 21 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 41 / R / C / X / T
3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	B Width: 59 M Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		C Width: 55 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 41 / R / C / X / T
		D Width: 60 M Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		E, F Width: 51 M Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		G Width: 70 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 41 / R / C / X / T
		H Width: 70 M Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
4	Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY THR 13: 625 FT THR 31: 617 FT
5	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL