

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 <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	284° MAG, 9.2 NM W of Mahiliou <i>284°, 9.2 NM западнее Могилева</i>
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 UMOOZTX
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 <i>Эксплуатант аэродрома Могилев – РУП «Национальный аэропорт Минск»</i>

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: MON-THU: 0540-1320, FRI: 0540-1205.
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

11 JUL 2024

10	Security <i>Безопасность</i>	HO
11	De-icing <i>Служба борьбы с обледенением</i>	HO
12	Remarks <i>Примечания</i>	<p>AD OPR HR: MON-THU: 0700-1350; FRI: 0700-1235; SAT, SUN, HOL: U/S; PLH: MON-THU: 0700-1250, FRI: 0700-1135. <i>Время работы аэродрома:</i> <i>Пн-Чт: 0700-1350; Пт: 0700-1235;</i> <i>Сб, Вскр, праздничные: выходные дни;</i> <i>В предпраздничные дни: Пн-Чт: 0700-1250, Пт: 0700-1135.</i></p> <p>2. AD OPR - by prior request submitted 48 hours in advance to according GEN 1.2, considering GEN 4.1 AIP of the Republic of Belarus (http://www.ban.by/en/aeronautical-information-aip/amdt).</p> <p><i>Аэродром обслуживает рейсы ВС по предварительной заявке за 48 часов, отправленной в соответствии с требованиями GEN 1.2, учитывая содержание GEN 4.1 AIP Республики Беларусь (http://www.ban.by/en/aeronautical-information-aip/amdt).</i></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 / (<i>Эквивалент Jet A-1</i>), Available without limitation. / <i>Имеется без ограничений</i> 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 UMMSZTZX, SITA MSQAPXH, FAX +375 17 279 11 33. A one-time contract for ground handling of aircraft with RUE National Airport Minsk can be drawn up through the Bureau of mutual settlements (+375 222 29 95 48; FAX +375 222 29 95 33, mogilev@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; panash@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 UMMSZTZX, SITA MSQAPXH, FAX +37517 2791133. Разовый договор на наземное обслуживание воздушных судов с РУП «Национальный аэропорт Минск» можно оформить через бюро по учету деятельности филиалов (+375 222 299 548, факс: +375 222 299 533, e-mail: mogilev@airport.by, а долгосрочный договор – в службе внешнеэкономической деятельности (+375 17 2791484; +375 17 2792044; +375 17 2792664; e-mail: otereschenko@airport.by; esvolgin@airport.by; panash@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 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 <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

UM00 AD 2.9 Surface movement guidance and control system and markings
Система управления наземным движением и контроля за ним и соответствующие
маркировочные знаки

1	<p>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></p>	<p>Guidance signs boards at entrances to RWY. TWY and taxi route guide centre lines, lead-in and lead-out lines markings. Visual aids of taxiing guidance - Nil. <i>Указательные знаки на сопряжении РД с ВПП. Маркировка осевых линий РД и ПРД, линий заруливания и выруливания. Визуальных средств управления рулением нет.</i></p>
2	<p>RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i></p>	<p>Marking: RWY THR, RWY designation, aiming point, RWY TDZ, RWY CL, RWY turn pad , RWY holding position. TWY CL, TWY side stripe. Lights: RWY edge, RWY end, RWY THR, RWY turn pad edge, TWY edge. <i>Маркировка: порогов ВПП, обозначения ВПП, прицельной точки посадки, площадки разворота на ВПП, зоны приземления, осевой линии ВПП, места ожидания у ВПП, осевой линии РД, несущих участков покрытий РД. Огни: входные огни ВПП, посадочные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, боковые рулежные огни.</i></p>
3	<p>Stop bars <i>Огни линии «стоп»</i></p>	NIL
4	<p>Remarks <i>Примечания</i></p>	NIL

UM00 AD 2.10 Aerodrome obstacles
Аэродромные препятствия

In Area 2a / В районе 2a					
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour <i>Маркировка/вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
UM0066	Building <i>Здание</i>	535745.6N 0300506.2E	635	Red <i>Красный</i>	
UM00162	Building <i>Здание</i>	535721.3N 0300545.4E	643	Red <i>Красный</i>	
UM00178	Mast <i>Мачта</i>	535718.9N 0300549.3E	646	Red <i>Красный</i>	
UM00193	Building <i>Здание</i>	535711.4N 0300602.1E	652	Red <i>Красный</i>	
UM00199	Building <i>Здание</i>	535701.3N 0300617.5E	631	Red <i>Красный</i>	
UM00201	Mast <i>Мачта</i>	535700.5N 0300619.3E	651	Red <i>Красный</i>	
UM00204	Mast <i>Мачта</i>	535658.9N 0300621.4E	634	Red <i>Красный</i>	
UM00303	Antenna <i>Антенна</i>	535709.9N 0300544.4E	654	Red <i>Красный</i>	
UM00304	Antenna <i>Антенна</i>	535710.1N 0300544.1E	660	Red <i>Красный</i>	
UM00337	Fence <i>Забор</i>	535705.0N 0300613.5E	625	Red <i>Красный</i>	

In Area 2a / В районе 2a					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
УМОО339	Fence Забор	535657.1N 0300626.0E	623	Red Красный	
УМОО353	Mast Мачта	535743.4N 0300510.0E	641	Marking Маркировка	

In Area 2b / В районе 2b					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
УМОО261	Mast Мачта	535625.8N 0300703.3E	652	Marking Маркировка	
УМОО349	Road ТС на дороге	535756.5N 0300437.6E	632	NIL Нет	
УМОО363	Fence Забор	535756.8N 0300439.5E	637	Red Красный	
УМОО364	Fence Забор	535754.1N 0300436.0E	636	Red Красный	
УМОО365	Fence Забор	535759.1N 0300444.6E	635	NIL Нет	
УМОО369	Fence Забор	535745.1N 0300644.3E	630	NIL Нет	
УМОО370	Fence Забор	535643.1N 0300640.8E	626	NIL Нет	
УМОО371	Fence Забор	535641.6N 0300637.6E	625	NIL Нет	
УМОО372	Fence Забор	535640.1N 0300634.6E	624	NIL Нет	

In Area 2c / В районе 2c					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
УМОО37	Mast Мачта	535808.0N 0300532.5E	795	Red Красный	
УМОО75	Mast Мачта	535740.8N 0300453.2E	648	Red Красный	
УМОО77	Mast Мачта	535739.3N 0300455.6E	679	Red Красный	
УМОО97	Tree Дерево	535733.0N 0300550.0E	693	NIL Нет	
УМОО105	Tree Дерево	535732.0N 0300556.3E	701	NIL Нет	

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type <i>Тип препятствия</i>	OBST position <i>Местоположение препятствия</i>	ELEV (FT)	Markings/type, colour <i>Маркировка/вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
UM00111	Mast <i>Мачта</i>	535730.7N 0300549.7E	705	Red <i>Красный</i>	
UM00112	Mast <i>Мачта</i>	535730.7N 0300552.0E	718	Red <i>Красный</i>	
UM00113	Tower <i>Вышка</i>	535730.5N 0300604.7E	734	NIL <i>Нет</i>	
UM00117	Tree <i>Дерево</i>	535730.2N 0300456.8E	688	NIL <i>Нет</i>	
UM00123	Tree <i>Дерево</i>	535729.5N 0300555.3E	695	NIL <i>Нет</i>	
UM00127	Mast <i>Мачта</i>	535728.7N 0300553.3E	706	Red <i>Красный</i>	
UM00140	Aircraft <i>Самолет</i>	535725.5N 0300544.0E	681	NIL <i>Нет</i>	
UM00141	Stack <i>Труба</i>	535725.3N 0300612.7E	719	NIL <i>Нет</i>	
UM00171	Mast <i>Мачта</i>	535720.8N 0300523.0E	656	Marking <i>Маркировка</i>	
UM00191	Building <i>Здание</i>	535712.1N 0300602.8E	645	Marking <i>Маркировка</i>	
UM00302	Stack <i>Труба</i>	535959.7N 0301038.6E	922	Red <i>Красный</i>	
UM00318	Tree <i>Дерево</i>	535648.6N 0300558.7E	725	NIL <i>Нет</i>	
UM00321	Tree <i>Дерево</i>	535654.6N 0300549.3E	725	NIL <i>Нет</i>	
UM00323	Radar <i>РЛС</i>	535721.0N 0300520.4E	704	Red <i>Красный</i>	
UM00324	Mast <i>Мачта</i>	535720.9N 0300520.2E	719	NIL <i>Нет</i>	
UM00325	Tree <i>Дерево</i>	535720.2N 0300517.4E	688	NIL <i>Нет</i>	
UM00335	Tree <i>Дерево</i>	535743.8 N 0300438.2E	689	NIL <i>Нет</i>	
UM00336	Mast <i>Мачта</i>	535737.3N 0300540.9E	728	Red <i>Красный</i>	
UM00344	Tree <i>Дерево</i>	535735.1N 0300437.9E	741	NIL <i>Нет</i>	
UM00346	Tree <i>Дерево</i>	535740.5N 0300430.7E	741	NIL <i>Нет</i>	
UM00354	Mast <i>Мачта</i>	535734.4N 0300535.4E	685	Red <i>Красный</i>	
UM00356	Tree <i>Дерево</i>	535630.8N 0300622.5E	720	NIL <i>Нет</i>	
UM00358	Tree <i>Дерево</i>	535637.6N 0300606.5E	727	NIL <i>Нет</i>	

11 JUL 2024

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMOO359	Tree Дерево	535644.5N 0300600.3E	743	NIL Нет	

In Area 2d / В районе 2d					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMOO5	Tower ТВ вышка	535925.3N 0301938.2E	1883 / 1203	Red Красный	
UMOO25	Mast Мачта	535817.8N 0302106.2E	1050 / 410	Red Красный	
UMOO31	Mast Мачта	535816.9N 0302114.3E	1037 / 417	Red Красный	
UMOO286	Stack Труба	535501.1N 0302207.6E	929 / 329	Red Красный	
UMOO293	Stack Труба	535312.1N 0301748.5E	930 / 317	Red Красный	
UMOO294	Stack Труба	535245.5N 0302359.4E	960 / 406	Red Красный	
UMOO297	Stack Труба	534846.3N 0302032.7E	1045 / 461	Red Красный	
UMOO298	Stack Труба	534842.1N 0302032.9E	1239 / 671	Red Красный	

In Area 3 / В районе 3					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMOO111	Mast Мачта	535730.7N 0300549.7E	705	Red Красный	
UMOO112	Mast Мачта	535730.7N 0300552.0E	718	Red Красный	
UMOO127	Mast Мачта	535728.7N 0300553.3E	706	Red Красный	

UMOO AD 2.11 Meteorological information provided
Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office Соответствующий метеорологический орган	MAHILIOU MET OFFICE
---	--	---------------------

2	Hours of service MET Office outside hours <i>Часы работы Метеоорган, ответственный за предоставление информации в другие часы</i>	HO -
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>	MAHILIOU MET OFFICE 9 HR
4	Trend forecast Interval of issuance <i>Прогноза типа «тренд» Частота составления</i>	TREND 1 HR
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	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>	NIL
9	ATS units provided with information <i>Органы ОВД, обеспечиваемые информацией</i>	MAHILIOU TOWER
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

UM00 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, конца 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
13	136.57°	2566 X 42	PCN 30/R/C/X/T CONC+ASPH	535749.61N 0300451.08E - GUND 64.3 FT	THR 625.3 FT TDZ 637.0 FT
31	316.59°	2566 X 42	PCN 30/R/C/X/T CONC+ASPH	535649.32N 0300627.80E - GUND 64.2 FT	THR 616.9 FT

11 JUL 2024

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 (M)	Dimensions of strips (M) Размеры летных полос (M)	OFZ	Dimensions of RESA (M) Размеры концевой зоны безопасности (M)	Remarks Примечания
7	8	9	10	11	12	13
-0.1%	NIL	150 X 150	2686 X 240	NIL	90 X 150	NIL
+0.1%	NIL	150 X 150	2686 X 240	NIL	90 X 150	NIL

UMOO 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
13	2566	2716	2566	2566	NIL
	1361	1511	1361		From TWY A
31	2566	2716	2566	2566	NIL
	1205	1355	1205		From TWY A

UMOO AD 2.14 Approach and RWY 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
13	SALS 900 M LIL	GRN LIL	PAPI Left / 2.83° 54 FT	NIL
31	SALS 873 M LIL	GRN LIL	PAPI Left / 2.67° 53 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
NIL	2566 m, 58 m, 1966 m white, last 600 m yellow LIL	RED LIL	NIL	NIL
NIL	2566 m, 58 m, 1966 m white, last 600 m yellow LIL	RED LIL	NIL	NIL

UMOO 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: all TWY; CL - NIL
4	Secondary power supply/switch-over time <i>Резервный источник электропитания/время переключения</i>	Secondary power supply to all lighting at AD/15 sec. <i>Имеется вторичный источник питания для всех светосигнальных огней AD/15 сек.</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMOO AD 2.16 Helicopter landing area
Зона посадки вертолетов

NIL

UMOO AD 2.17 ATS airspace
Воздушное пространство ОВД

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	MAHILIOU CTR 540140N 0295220E - 540512N 0295911E - 535255N 0301850E - 534814N 0301221E - 540140N 0295220E
2	Vertical limits <i>Вертикальные границы</i>	2900 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>	MAHILIOU TOWER EN
6	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMOO 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	HO	EMRG FREQ

11 JUL 2024

Service designation Обозначение службы	Call sign Позывной	FREQ	Hours of operation Часы работы	Remarks Примечания
1	2	3	4	5
TWR	MAHILIOU TOWER (EN)	STD 127.100 MHZ PRI	HO	Combines task Aerodrome Control Tower and Approach Control Unit Соемещает функции диспетчерского пункта аэродрома и диспетчерского органа подхода
MET	MAHILIOU METEO (EN) MAHILIOU METEO (RU)	STD 118.075 MHZ PRI STD 126.200 MHZ PRI	HO	

UMOO 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) Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)	ID	FREQ CH	Hours of operation Часы работы	Position of transmitting antenna coordinates Координаты места установки передающей антенны	ELEV of DME transmitting antenna Превышение передающей антенны DME	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 9/2020 Declination: 0.15°	MGL	116.750 MHZ CH 114Y	H24	535710.1N 0300544.1E	700 FT	
LOC 13 9/2020	IUF	111.100 MHZ	HO	535628.2N 0300701.7E		Course width in degrees: 3.5°, ELEV: 626 FT
GP 13		331.700 MHZ	HO	535739.2N 0300455.6E		2.83°, RDH 49 FT, ELEV: 632 FT
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	535915.8N 0300233.9E		Location: 2.0 NM BRG 308 Degrees MAG from THR RWY 13
MM	Dots- Dashes -Dots- Dashes	75 MHZ	HO	535817.9N 0300405.8E		Location: 0.7 NM BRG 308 Degrees MAG from THR RWY 13
L 9/2020	U	985.000 KHZ	HO	535817.9N 0300405.8E		Location: 0.7 NM BRG 308 Degrees MAG from THR RWY 13
L 9/2020	C	985.000 KHZ	HO	535626.5N 0300704.4E		Location: 0.5 NM BRG 128 Degrees MAG from THR RWY 31

UMOO 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 under continuous two-way radio communication.

1.2. The speed of taxiing is selected by the pilot-in-command depending on TWY condition, presence of obstacles, aircraft take-off weight, visibility, but in all cases it shall not exceed the speed established by the Airplane Flight Manual for specified aircraft type.

2. Taxiing to and from stands

2.1. If necessary, aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle up to the line-up position before take-off and to the stand after landing.

2.2. Movement of aircraft about the aerodrome shall be controlled by the ATC controller on frequency 127.1 MHz. Taxiing and towing without ATC clearance shall be prohibited.

3. Parking area for helicopters

Stands 1, 4 and 5 are designated for parking of helicopters.

Note: When take-off or landing of the helicopters are made from artificial RWY, air taxiing of the helicopters is performed along dashed marking lines of the apron and the TWY on height up to 1,5 m (5 ft). When one of stands 1–3 is occupied, air taxiing of the helicopters on stand 4 is authorized if diameter of main rotor is not more than 18 m. When stand 2 is occupied, air taxiing of the helicopters on stand 1 is authorized if diameter of main rotor is not more than 12 m, and when stand 3 is occupied - if diameter of main rotor is not more than 35 m.

4. Apron: taxiing in winter conditions

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from the "Follow-me" vehicle may be requested via the ATC controller.

5. Taxiing restrictions

5.1. Taxiing into stands 1–7 shall be carried out under own engines power. Parking on stands 8-12 shall be carried out by towing.

5.2. Taxiing out of stands 1–12 shall be carried out under own engines power.

5.3. Aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle as follows:

- a. in the daytime and at night – when visibility is 400 m or less;
 - b. at night – for aircraft with the MTOW of 30 tons and more, regardless of the meteorological conditions;
 - c. if the marking along the route of taxiing or of stand is not visible even partially due to presence of snow, ice or other reasons;
 - d. by a flight crew's request regardless of the time of the day, meteorological conditions and aircraft type.
- 5.4. Towing shall be possible only for A-320 and B-737 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 выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, взлетного веса, видимости, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленной РЛЭ данного типа.

2. Руление на места стоянки и с них

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

2.2. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер УВД на частоте 127.1 МГц. Без разрешения диспетчера УВД буксировка и руление запрещаются.

3. Зона стоянки для вертолетов

Для размещения вертолетов определены МС1, МС4 и МС5.

Примечание: Для взлета или после посадки на ИВПП вертолеты осуществляют руление по воздуху по штриховой маркировочной линии перрона и РД на высоте до 1.5 м (5 ft). Если одна из МС 1–3 занята, руление по воздуху на МС 4 разрешено при диаметре несущего винта не более 18 м. Когда МС 2 занята, руление по воздуху на МС 1 разрешено при диаметре несущего винта не более 12 м, и когда МС 3 занята – при диаметре несущего винта не более 35 м.

4. Перрон: руление в зимних условиях

Маркировочная разметка может быть невидима из-за снега. Помощь машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера УВД.

5. Ограничения по рулению

5.1. Руление на МС 1–7 выполняется на тяге собственных двигателей. Установка на МС 8-12 производится буксировкой.

5.2. Выруливание с МС 1–12 производится на тяге собственных двигателей.

5.3. ВС лидируются машиной сопровождения в следующих случаях:

- a. в дневное и ночное время суток при видимости 400 м и ниже;
- b. в ночное время – для ВС с максимальной взлетной массой 30т и более, не зависимо от метеоусловий;
- c. если маркировка вдоль маршрута руления и на МС не видна даже частично из-за наличия снега, льда или по иным причинам;
- d. по требованию экипажа, вне зависимости от времени суток, метеоусловий и типа ВС.

5.4. Буксировка возможна только для ВС А-320, В-737.

UMOO AD 2.21 Noise abatement procedures Эксплуатационные приемы снижения шума

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

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

11 JUL 2024

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.	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. Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of the reduction of flight safety.	2. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не осуществляется за счет снижения уровня безопасности полетов.
3. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.	3. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в случае отказа одного из двигателей ВС на этапе взлета.
4. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of forecasting or expecting wind shear or downward gusts.	4. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится в условиях, когда действуют предупреждения о сдвиге ветра или предполагается наличие сдвига ветра или нисходящих порывов.
Part II. Noise abatement procedures during approach phase	Часть II. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку
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.	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. In case of unfavourable meteorological conditions, such as considerable wind speed, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, noise abatement procedures during approach phase shall not be carried out.	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. During instrument as well as visual approach, flying below the ILS glide path angle is prohibited.	3. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже угла наклона глиссады ILS не разрешается.
4. No noise abatement procedures shall prescribe the exceeding of indicated rate of descent.	4. Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

UMOO AD 2.22 Flight procedures Правила полетов

1. General	1. Общие положения
1.1. If ATC clearance has not been obtained from Mahiliou Aerodrome Control unit, flights within Mahiliou TMA shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).	1.1. Если не получено соответствующее разрешение от ДПА аэродрома Могилев, полеты в пределах узлового диспетчерского района (ТМА) аэродрома Могилев осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).
1.2. Flights within Mahiliou TMA shall be carried out according to the established segments of ATS routes and also according to SID and STAR routes established for this aerodrome, charts and tracks assigned by the ATC controller.	1.2. Полеты в ТМА аэродрома Могилев выполняются по установленным участкам маршрутов ОВД, а также по установленным для данного аэродрома стандартным маршрутам вылета (SID) и прибытия (STAR) по приборам, схемам или траекториям, задаваемым диспетчером УВД.
1.3. The out-of-turn approach shall be carried out by the ATS unit instruction.	1.3. Внеочередной заход на посадку осуществляется по указанию органа ОВД.
1.4. Flight in the holding area shall be carried out according to the ICAO rules (Doc 8168).	1.4. Полет в зоне ожидания осуществляется согласно правилам ИКАО (Doc 8168).
1.5. The execution of the non-step-down approach shall envisage descending of aircraft from the established flight level till ILS glide path interception without flying along the horizontal segments of flight, except for cases indicated in the Airplane Flight Manual for the given aircraft type.	1.5. Выполнение бесступенчатого захода на посадку предусматривает снижение ВС с установленного эшелона до входа в глиссаду точной системы захода на посадку (РМС) без выполнения горизонтальных участков полета за исключением случаев, указанных в Руководстве по летной эксплуатации (РЛЭ) данного конкретного воздушного судна.
1.6. The permission for the execution of the non-step-down approach shall also include the permission for the execution of the appropriate precision approach.	1.6. Разрешение на выполнение бесступенчатого захода на посадку включает в себя и разрешение на выполнение захода по соответствующей точной системе.

1.7. During manoeuvring within TMA passing of significant points (limits) at assigned flight levels (heights) shall be provided as well as the observance of the established restrictions of flight speed indicated in the manoeuvring procedures and when there are no such restrictions – without exceeding the speed restrictions according to the ICAO rules (Doc 8168).

1.8. When executing the manoeuvring procedure within TMA, the navigation facilities, on which the given procedure is based, shall be used. The published manoeuvring procedures, which are not RNAV procedures, can be executed using RNAV equipment under the following conditions:

a. a flight crew is approved for using RNAV equipment for the execution of the procedure of this type;

b. the aircraft database contains RNAV procedure, which coincides with the published one.

1.9. If the commencement of turn is assigned by the moment of reaching the assigned value of the air navigation parameter (height, distance, bearing) or by the moment of passing the air navigation facility (significant point), the turn shall be commenced without anticipation.

1.10. If turn onto the track, set by the guidance facility, is envisaged, and the moment of turn commencement is not indicated, the turn anticipation shall be commenced.

1.11. When executing the turns, the value of the bank angle, prescribed by the procedure, shall be maintained. If the value of the bank angle is not prescribed, then the manoeuvring within TMA shall be carried out under the following bank angles:

a. departure procedures and discontinued (missed) approach – 15°;

b. IFR approach procedures – 25° or the bank, providing the turn at an angular speed 3°/sec, at that the smaller bank angle shall be taken;

c. visual approach and circling approach – 20° or the bank, providing the turn at an angular speed 3°/sec, at that the smaller bank angle shall be taken.

1.12. Climbing shall be carried out with the gradient not less than the gradient indicated on chart. If the climb gradient is not indicated on chart, then climbing within TMA shall be carried out using the following gradients for:

a. departure procedure – not less than 3.3% for the airplane and 5% for helicopter;

b. discontinued (missed) approach – not less than 2.5%.

1.13. Within the controlled airspace the aircraft manoeuvring from the point of termination of flight along the ATS route to the initial approach fix shall be carried out along the established arrival route (standard instrument arrival route) or along the tracks assigned by the ATS unit. Flights along the tracks assigned by the ATS unit shall be carried out maintaining the safe flight altitudes (heights).

1.14. During departure and approach passing the significant points (limits) shall be carried out at assigned heights maintaining the established restrictions of the indicated airspeed, given on departure chart, IFR approach chart, and when there are no such restrictions - without exceeding the speed restrictions according to the ICAO rules (Doc 8168).

1.15. Departure and approach procedures, standard arrival and departure routes shall be carried out by flight crews taking into account the influence of wind.

1.7. При маневрировании в узловом диспетчерском районе обеспечивается пролет контрольных точек (пунктов рубежей) на заданных эшелонах (высотах) и соблюдение установленных ограничений по скорости полета, указанных в процедурах маневрирования, а при отсутствии таких ограничений – не выходя за пределы скоростей согласно правилам ИКАО (Doc 8168).

1.8. При выполнении процедуры маневрирования в узловом диспетчерском районе используются навигационные средства, на которых основана данная процедура. Опубликованные процедуры маневрирования, не являющиеся процедурами RNAV, могут выполняться с применением оборудования RNAV при выполнении следующих условий:

a. летный экипаж допущен к использованию оборудования RNAV для выполнения процедуры данного типа;

b. в бортовой базе данных содержится процедура RNAV, совпадающая с опубликованной.

1.9. Если начало разворота задается моментом достижения заданного значения аэронавигационного параметра (высота, дальность, пеленг) или моментом пролета аэронавигационного средства (контрольной точки), разворот начинается без упреждения.

1.10. Если предусмотрен разворот на линию пути, заданную средством наведения, и момент начала разворота не указан, разворот начинается с упреждением.

1.11. При выполнении разворотов выдерживается значение угла крена, предписанное процедурой. Если значение угла крена не предписано, то маневрирование в узловом диспетчерском районе выполняется при следующих углах крена для:

a. процедур вылета и прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) – 15°;

b. процедур захода на посадку по ППП – 25° или крен, обеспечивающий разворот с угловой скоростью 3°/сек, при этом берется меньший угол крена;

c. визуального захода на посадку и захода на посадку по кругу – 20° или крен, обеспечивающий разворот с угловой скоростью 3°/сек, при этом берется меньший угол крена.

1.12. Набор высоты производится с градиентом не менее указанного на схеме. Если градиент набора высоты на схеме не указан, набор высоты в узловом диспетчерском районе выполняется со следующими градиентами для:

a. процедуры вылета – не менее 3.3% для самолета и 5% для вертолета;

b. процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) – не менее 2.5%.

1.13. В контролируемом воздушном пространстве маневрирование ВС от пункта окончания полета по маршруту ОВД до контрольной точки начального участка захода на посадку производится по установленному маршруту прибытия (стандартному маршруту прибытия по ППП) или по траекториям, задаваемым органом ОВД. Полеты по траекториям, задаваемым органом ОВД, выполняются с соблюдением абсолютных (относительных) безопасных высот полета.

1.14. При вылете и заходе на посадку пролет контрольных точек (пунктов, рубежей) производится на заданных высотах с соблюдением установленных ограничений по приборной скорости полета, указанной в схеме вылета, схеме захода на посадку по ППП, а при отсутствии таких ограничений, не превышая скоростные ограничения, согласно правилам ИКАО (Doc 8168).

1.15. Процедуры вылета и захода на посадку, стандартные маршруты прилета и вылета выполняются летными экипажами ВС с учетом влияния ветра.

11 JUL 2024

2. IFR flight procedures

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

2.2. IFR flight operated as a cruising flight shall be carried out at cruising level or in case of obtaining a permission for climbing in the cruising flight – between two flight levels or above the flight level selected as in accordance with the table of cruising levels.

2.3. IFR shall envisage the following:

a. the operation of flights under conditions when the spatial position and the aircraft position are determined by the indications of the aviation instruments;

b. provision of the established intervals of the vertical and horizontal separation by the ATS unit.

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

a. maintain the safe flight altitude;

b. maintain the assigned flight level and ATS route, and also flight tracks and parameters assigned by the ATS unit;

c. report about the deviation from the current flight plan to the appropriate ATS unit;

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. IFR flight in VMC can be carried out by a pilot-in-command's decision or by the permission of the appropriate ATS unit.

A decision to change from a IFR flight to a VFR flight shall be taken by a pilot-in-command.

A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by the flight crews by coordination with the ATC controller.

2.6. The change is allowed only in the case when the ATS unit has received a message initiated by the pilot-in-command containing the following expression:

a. "Cancelling my IFR flight", together with the changes, if any, to be made to his current flight plan.

b. The ATS unit must confirm the change by a phrase "IFR flight cancelled at... (time)".

2.7. The ATC controller is prohibited to force the pilot-in-command to a VFR flight.

3. Visual approach procedures at the aerodrome

3.1. Visual approach

3.1.1 The visual approach, when carrying out IFR flights, is allowed for aircraft of all classes in the daytime and at night (when lighting aids are available). Clearance for carrying out a visual approach can be requested by a flight crew or issued by the ATS unit (by coordination with the flight crew).

3.1.2. Clearance for carrying out a visual approach shall be issued under condition that the pilot-in-command has the possibility to maintain the visual reference to ground features and:

a. the reported cloud base corresponds to the height established for the initial approach segment or exceeds this height;

2. Процедуры полетов по ППП

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

2.2. Полет по ППП в крейсерском режиме полета выполняется на крейсерском эшелоне или, в случае получения разрешения на набор высоты в крейсерском режиме, между двумя эшелонами или выше эшелона, выбранного в соответствии с таблицей крейсерских эшелонов.

2.3. Правила полетов по приборам предусматривают:

a. выполнение полетов в условиях, при которых пространственное положение и местоположение ВС определяется по показаниям пилотажно-навигационных приборов;

b. обеспечение органом ОВД установленных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования.

2.4. При выполнении полета по ППП КВС должен:

a. соблюдать безопасную высоту полета;

b. выдерживать заданный эшелон и маршрут ОВД, а также задаваемые органом ОВД траекторию и параметры полета;

c. докладывать соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;

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

e. выполнять указания соответствующего органа ОВД.

2.5. Полет по ППП в ВМУ может выполняться решением КВС или по разрешению соответствующего органа ОВД. Решение о переходе от полетов по ППП принимает КВС. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами ВС по согласованию с диспетчером УВД.

2.6. Переход разрешается только в том случае, когда орган ОВД получил от КВС сообщение, которое содержит фразу:

a. «Отменяю полет по ППП» и любые изменения подлежащие внесению в его текущий план полета.

b. Орган ОВД должен подтвердить переход фразой «Полет по ППП отменен в... (время)».

2.7. Диспетчеру УВД запрещается принуждать КВС к переходу на полет по ПВП.

3. Процедуры визуального захода на посадку на аэродроме

3.1. Визуальный заход на посадку

3.1.1. Визуальный заход на посадку при полетах по ППП разрешается выполнять днем и ночью (при наличии светосигнальных средств) ВС всех классов. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку может быть запрошено летным экипажем или выдано органом ОВД (по согласованию с летным экипажем).

3.1.2. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается при условии, если КВС имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами, а также:

a. сообщаемая нижняя граница облаков соответствует высоте, установленной для начального участка захода на посадку ВС или превышает эту высоту;

<p>b. the pilot, being at height of the initial approach segment or at any moment of the instrument approach procedure, has reported that the meteorological conditions allow to be sure that the visual approach and landing can be carried out.</p>	<p>b. пилот сообщает, находясь на высоте начального участка захода на посадку, или в любой момент полета по схеме захода на посадку по приборам, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и посадку.</p>
<p>3.1.3. Separation shall be provided between the aircraft, which received the clearance to carry out the visual approach, and other arriving and departing aircraft.</p>	<p>3.1.3. Между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС, обеспечивается эшелонирование.</p>
<p>3.1.4. Radar and non-radar separation of aircraft following each other shall be provided until the pilot of the following aircraft reports that he has the preceding aircraft in sight. After the report a pilot shall be instructed to continue a visual approach and maintain separation independently relative to the preceding aircraft. At that:</p>	<p>3.1.4. Радиолокационное и не радиолокационное эшелонирование следующего одно за другим ВС обеспечиваются до того момента, пока пилот следующего позади ВС не доложит о том, что он видит находящееся впереди ВС. После доклада пилоту дается указание продолжать визуальный заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди ВС. При этом:</p>
<p>a. If both aircraft belong to the aircraft category as heavy taking into account the wake turbulence or the preceding aircraft belongs to the category as heavier than the following aircraft, and the distance between the aircraft is less than the distance corresponding to the minimum of wake turbulence, then the ATS unit shall issue a warning about possible wake turbulence.</p>	<p>a. Если оба ВС относятся к категории тяжелых с учетом турбулентности в следе или находящееся впереди ВС относится к категории более тяжелого, чем следующее за ним, и дистанция между ВС менее соответствующей минимуму турбулентности в следе, орган ОВД выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе.</p>
<p>b. The pilot-in-command is responsible for the provision of the established separation interval relative to the preceding aircraft, belonging to the category of heavier aircraft taking into account the wake turbulence. If it is necessary to increase the separation interval, the pilot shall inform the ATS unit about it and request for the change of approach instructions.</p>	<p>b. Командир ВС несет ответственность за обеспечение установленного интервала эшелонирования относительно впереди летящего ВС, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе. Если необходимо увеличить интервал эшелонирования, пилот информирует об этом орган ОВД и запрашивает изменение условий захода на посадку.</p>
<p>3.1.5. The ATC controller under the control of whom a visual approach is carried out is responsible for:</p>	<p>3.1.5. Диспетчер УВД, под управлением которого осуществляется визуальный заход на посадку, несет ответственность за:</p>
<p>a. determining the possibility to carry out a visual approach on the basis of analysis of air traffic and meteorological situation;</p>	<p>a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;</p>
<p>b. control over the maintaining by a flight crew of IFR descending pattern or the track assigned by a controller till the moment of commencement of the visual approach under radar control;</p>	<p>b. контроль за выдерживанием летным экипажем схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером до момента начала визуального захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;</p>
<p>c. issue of permission to carry out the visual approach.</p>	<p>c. выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку.</p>
<p>3.1.6. Clearance to carry out the visual approach means that the following shall be provided during the visual approach:</p>	<p>3.1.6. Разрешение на визуальный заход на посадку означает, что при выполнении визуального захода на посадку будут обеспечены:</p>
<p>a. safe intervals between aircraft executing take-off, IFR approach and aircraft executing visual approach;</p>	<p>a. безопасные интервалы между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП и ВС, выполняющими визуальный заход на посадку;</p>
<p>b. control over the approach and adherence to the missed approach procedure under radar control;</p>	<p>b. контроль за выполнением захода и выдерживанием схемы ухода на второй круг при наличии радиолокационного контроля;</p>
<p>c. timely informing of the flight crew about the meteorological and ornithological situation.</p>	<p>c. своевременное информирование экипажа о метеорологической и орнитологической обстановке.</p>
<p>3.1.7. During the visual approach a pilot-in-command is responsible for:</p>	<p>3.1.7. При выполнении визуального захода на посадку командир ВС несет ответственность за:</p>
<p>a. maintaining IFR descent pattern or the track assigned by the controller till the moment of commencement of the visual approach;</p>	<p>a. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до момента начала визуального захода на посадку;</p>
<p>b. execution of the visual manoeuvring when visual reference with ground features is available;</p>	<p>b. выполнение визуального маневра при наличии визуального контакта с наземными ориентирами;</p>
<p>c. maintaining the minimum safe obstacle clearance heights;</p>	<p>c. выдерживание минимальных безопасных высот пролета препятствий;</p>
<p>d. timely going around when visual reference with ground features is lost.</p>	<p>d. своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с наземными ориентирами.</p>

11 JUL 2024

Note: Responsibility for the completion of flight shall be placed on the pilot-in-command from the moment of commencement of visual approach and after the pilot-in-command's report "RWY in sight".

3.2. Visual manoeuvring (circling) approach

3.2.1. The circling approach shall be applied in the daytime and in the twilight (when lighting facilities are available) and shall envisage:

- visual manoeuvring within the established visual manoeuvring area till establishing on the RWY extended center line;
- maintaining the established minimum descent height (MDH) till the moment of establishing a continuous visual reference with the features;
- maintaining a continuous visual reference with the features;
- execution of the missed approach from any point of the approach in case of loss of the visual reference with the features joining the established procedure of IFR missed approach.

3.2.2. For the provision of safety of the circling approach, a visual manoeuvring area is established within which the obstacles are taken into account, when calculating the minimum descent height (MDH), and meteorological conditions are taken into account for the execution of the circling approach. A visual manoeuvring area is limited by arcs, drawn from the centers of RWY thresholds and connected by lines tangent to these arcs. The numerical value of the radius of these arcs is established as 9.79 km for all aircraft categories. The sector, limited by R038° from VOR "MGL" and the line located at 3 km north-east of the RWY is not available for visual manoeuvring.

3.2.3. The circling approach means a visual phase of flight, which is a termination of IFR approach and shall be carried out for the purpose of guidance of aircraft for landing on the RWY, the location of which is not suitable for the execution of the straight-in approach. Manoeuvring during the circling approach shall be carried out within the visual manoeuvring area. Obstacle clearance shall be taken into account in this area. After entry into the visual manoeuvring area the aircraft shall descend to the minimum descent height (MDH) for establishing a visual reference with the RWY and/or its features. Descent to a height less than MDH shall not be executed until.

- a continuous visual reference with the features is established and maintained;
- the pilot-in-command has the RWY threshold in sight;;
- the required obstacle clearance is maintained and the aircraft reaches the appropriate position for the execution of landing.

3.2.4. Breaking out a cloud base, descending and approach to the point of commencement of the circling approach shall be carried out along the ATS routes or the tracks assigned by the ATC controller, according to IFR by means of the radio navigation and landing aids: ILS, NDB, VOR/DME.

3.2.5. The point of commencement of the visual approach during the circling approach is the point within the visual manoeuvring area, from where does the visual approach commence.

3.2.6. Required conditions for carrying out of the circling approach:

Примечание: С момента начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС «Полосу наблюдаю» при выполнении визуального захода на посадку ответственность за завершение полета возлагается на командира ВС.

3.2. Визуальный заход на посадку по кругу

3.2.1. Визуальный заход на посадку по кругу, применяемый днем и в сумерках (при наличии светосигнальных средств), предусматривает:

- визуальное маневрирование в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода в створ ВПП;
- выдерживание установленной минимальной высоты снижения (MDH) до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;
- сохранение постоянного визуального контакта с ориентирами;
- выполнение процедуры прерванного захода на посадку с любой точки захода на посадку в случае потери визуального контакта с ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.

3.2.2. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку по кругу установлена зона визуального маневрирования, в пределах которой учтены препятствия при расчете минимальной высоты снижения (MDH) 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 составляет 9.79 км для всех категорий ВС. Сектор, ограниченный R038° по VOR "MGL" и линией, проходящей северо-восточнее ВПП на расстоянии 3 км, не используется для визуального маневрирования.

3.2.3. Визуальный заход на посадку по кругу означает визуальный этап полета, который является завершением захода на посадку по ППП и выполняется с целью вывода ВС 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 ВС для установления визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами снижается до минимальной высоты снижения (MDH). Снижение до высоты меньшей, чем MDH, не производится до тех пор, пока:

- не установится и не будет поддерживаться постоянный визуальный контакт с ориентирами;
- КВС не увидит порога ВПП;
- не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и ВС не займет соответствующее положение для выполнения посадки.

3.2.4. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку по кругу осуществляется по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым диспетчером УВД, по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации: ILS, NDB, VOR/DME.

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

3.2.6. Необходимые условия для выполнения визуального захода на посадку по кругу:

Aircraft category Категория ВС	A	B	C	D	D widebody D-широкофюзеляжный	
MDH, m	140	150	190	210		
METEO conditions Метеоусловия	Cloud ceiling Ннго, м	190	200	290	310	Not applied Не применяется
	VIS Лвид, м	1900	2800	3700	4600	

3.2.7. The ATC controller providing a direct control over the circling approach is responsible for:

- determining the possibility to carry out the circling approach on the basis of analysis of the air traffic situation and meteorological conditions;
- control over maintaining by a flight crew the descent pattern and IFR approach procedure or the track assigned by the controller to the point of commencement of the circling approach when radar control is available;
- control over the entry into the established visual manoeuvring area and issuing the permission to carry out the circling approach.

3.2.8. Clearance for the circling approach means that during execution of manoeuvring within the established visual manoeuvring area the following shall be provided:

- safe separation intervals between the aircraft carrying out take-off, IFR approach, circling approach;
- control over the approach and maintaining IFR missed approach procedure when radar control is available;
- timely informing about the meteorological and ornithological situation.

3.2.9. During the circling approach a pilot-in-command is responsible for:

- maintaining the IFR descent pattern or the track assigned by the ATS unit to the point of commencement of the visual approach;
- maintaining the established MDH during visual manoeuvring till the moment of establishing a continuous visual reference with the features;
- the execution of the visual manoeuvre within the visual manoeuvring area under continuous visual reference with the features;
- timely missed approach when visual reference with the features is lost.

Note: Responsibility for the completion of landing shall be placed on the pilot-in-command from the point of commencement of the visual approach and after the pilot-in-command's report "RWY in sight" during the execution of the circling approach.

3.3. Radar procedures within TMA

3.3.1. Radar vectoring in TMA shall be executed by Mahiliou Tower, which carries out a direct control over the movement of aircraft. For air traffic flow management the ATC controller shall give instructions to reach specified flight levels (heights) as well as set courses to the flight crews for the purpose of providing intervals necessary for carrying out landing taking into account the aircraft characteristics.

Note: vectoring charts are not published.

3.2.7. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку по кругу, несет ответственность за:

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

3.2.8. Разрешение для визуального захода на посадку по кругу означает, что при выполнении визуального маневрирования в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:

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

3.2.9. При выполнении захода на посадку по кругу командир ВС несет ответственность за:

- выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД, до точки начала визуального захода на посадку;
- выдерживание установленной MDH при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;
- выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ориентирами;
- своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ориентирами.

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.

3.3. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе

3.3.1. Векторение в TMA осуществляется ДПА Могилев, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер УВД дает указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

Примечание: карты векторения не публикуются.

11 JUL 2024

<p>3.3.2. During radar vectoring the ATS unit shall provide a safe overflight of ground obstacles. If radar vectoring is provided for arriving aircraft it shall continue:</p>	<p>3.3.2. При радиолокационном наведении органом ОВД обеспечивается безопасный пролет наземных препятствий. Если радиолокационное наведение применяется в отношении прилетающего ВС, то оно продолжается:</p>
<p>a. during the IFR approach – until establishing on the final approach track;</p> <p>b. during the visual approach or the circling approach – until obtaining a permission for the visual approach.</p>	<p>a. при заходе на посадку по ППП – до выхода ВС к конечному участку захода на посадку;</p> <p>b. при визуальном заходе на посадку или заходе на посадку по кругу – до получения разрешения на визуальный заход.</p>
<p>3.3.3. Radar vectoring for the IFR approach is a series of headings issued by the ATS unit in succession to vector the aircraft onto the final approach track. The approach to the final approach segment shall be provided at an angle of not more than 45° with the extended runway center line and at a distance, which allows to intercept the glide path in the mode of straight level flight.</p>	<p>3.3.3. Радиолокационное наведение для захода на посадку по ППП представляет собой последовательно задаваемые органом ОВД курсы следования для вывода ВС на конечный участок захода на посадку. Подход к конечному участку захода на посадку обеспечивается под углом не более 45° к продолженной оси ВПП и на удалении, позволяющем выполнить вход в глиссаду в режиме прямолинейного горизонтального полета.</p>
<p>3.3.4. The approach clearance shall be issued simultaneously with the last assigned track, at that the instruction to resume a flight by own instruments shall not be issued. The moment of the aircraft turn to establish on the final approach track is the termination of radar vectoring for IFR approach.</p>	<p>3.3.4. Разрешение на выполнение захода на посадку выдается одновременно с последним заданным курсом, при этом указание о возобновлении полета по своим средствам не выдается. Момент доворота ВС для выхода на траекторию конечного участка захода на посадку является окончанием радиолокационного наведения для захода на посадку по ППП.</p>
<p>3.4. Surveillance radar approach (SRA) SRA procedure is not applied.</p>	<p>3.4. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA) SRA не применяется.</p>
<p>3.5. Precision approach radar (PAR) approach PAR approach procedure is not applied.</p>	<p>3.5. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR) PAR не применяется.</p>
<p>3.6. Radio communication failure 3.6.1. The radio communication is considered to be lost if within 5 minutes, when using the available radio communication channels, the pilot (controller) does not answer to repeated calls by any of them.</p>	<p>3.6. Потеря радиосвязи 3.6.1. Радиосвязь считается потерянной, если в течение 5 минут при использовании имеющихся каналов радиосвязи на неоднократные вызовы по каждому из них пилот (диспетчер) не отвечает.</p>
<p>3.6.2. 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).</p>	<p>3.6.2. 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).</p>
<p>3.6.3. If unable to establish communication with the ATS unit on the allocated frequency, a pilot shall make attempts to establish communication on other frequency (standby frequency of the ATS sector, under the control of which the aircraft is; adjacent ATS sectors). If these attempts also fail, the pilot shall attempt to establish communication with other aircraft or other control units as in accordance with the flight route and on emergency frequency (121.5 MHz).</p>	<p>3.6.3. При невозможности установления связи с органом ОВД на выделенной частоте пилот ВС предпринимает попытки установить связь на другой частоте (резервной частоте сектора ОВД, под управлением которого находится ВС, соседних секторов ОВД). Если и эти попытки терпят неудачу, пилот пытается установить связь с другими ВС или другими диспетчерскими пунктами по маршруту полета и на аварийной частоте (121.5 МГц).</p>
<p>3.6.4. If the above mentioned actions failed to restore communication, the pilot must:</p> <p>a. transmit a message about his position and intended actions twice on the allocated frequency preceded by a phrase "Transmitting blind", indicating the callsign of the control unit to which the message is addressed;</p>	<p>3.6.4. Если действия, указанные выше, не привели к восстановлению связи, пилот обязан:</p> <p>a. передать сообщение о своем местонахождении и планируемых действиях дважды на выделенной частоте, перед которым следует фраза «Передаю блиндром» («Transmitting blind») с указанием позывного диспетчерского пункта, которому предназначено сообщение;</p>
<p>b. carry out landing at the aerodrome of departure.</p> <p>3.6.5. The flight crew, carrying out a controlled flight, in case of radio communication failure under VMC, must</p>	<p>b. произвести посадку на аэродроме вылета.</p> <p>3.6.5. Экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет, при потере радиосвязи в ВМУ должен:</p>
<p>a. set the transponder to Mode A, Code 7600;</p> <p>b. continue a flight under VMC;</p> <p>c. carry out landing at the nearest suitable aerodrome;</p> <p>d. report the time of arrival to the appropriate ATS unit using the aids of the most fast transmission of information.</p>	<p>a. установить на приемопередатчике ВОРЛ код 7600 в режиме А;</p> <p>b. продолжать полет в ВМУ;</p> <p>c. произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме;</p> <p>d. сообщить о времени прибытия соответствующему органу ОВД как можно быстрее с помощью средств наиболее быстрой передачи информации.</p>

3.6.6. The flight crew, carrying out a controlled flight under IMC and if unable to carry out a flight under VMC, must:

a. set the transponder to Mode A, Code 7600;

b. maintain for 7 minutes the last cleared speed and flight level or the minimum safe flight altitude if the minimum safe flight altitude is higher than the last cleared flight level. The seven-minute period shall commence (The seven-minute period is necessary to take appropriate ATS measures and for coordination of actions):

1. when operating a flight along the route without compulsory reporting points or when the flight crew has received the instruction to make no reports about its position:

- reaching the last cleared flight level or the minimum safe flight altitude;

- when the flight crew is setting the transponder to Mode A, Code 7600, whichever is later;

2. when operating a flight along the route with compulsory reporting points or when the flight crew has not received the instruction to make no reports about its position:

- reaching the last cleared flight level or the minimum safe flight altitude;

- at the estimated time of reaching the compulsory reporting point, transmitted earlier by a flight crew;

- when the flight crew does not report its position at the compulsory reporting point, whichever is later;

c. after that the flight crew shall adjust flight level and speed according to the submitted flight plan. (The flight plan, submitted to the ATS unit by a pilot or an authorized person without any further changes, shall be used for changing flight level and speed);

d. if the aircraft is vectored by radar or carries out a flight with a lateral offset according to RNAV without specified limit, then it must proceed along the most direct track in the direction of the route indicated in the current flight plan to join it not later than at the next significant point taking into account the applied minimum safe flight altitude;

e. the aircraft shall carry out a flight along the route of the current flight plan towards the appropriate designated navigation facility, servicing the aerodrome of the destination point, and, if it is required to observe sub-item f), the aircraft shall hold over this facility before commencing to descend;

f. the aircraft shall commence to descend from the navigation facility indicated in sub-item e) at the expected approach time, received and confirmed during the last radio contact or as close to it as possible, or, if the expected approach time has not been received and confirmed - at the estimated approach time as defined in the current flight plan or as close to it as possible;

g. the aircraft shall complete the normal instrument approach, established for the given navigation facility;

h. carry out landing, as far as possible, within 30 minutes after the estimated arrival time mentioned in sub-item f) or the last confirmed expected approach time, whichever is later.

3.6.7. If weather conditions at the aerodrome of landing have become below the minimum by the moment of the aircraft arrival, then a pilot-in-command has the right to carry out landing under these conditions.

Note: The flight crew can use the telephones of the ATC controller for transmitting the messages: +375 222 299547, +375 222 299552.

3.6.6. Экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет в ПМУ, при невозможности выполнить полет ВМУ должен:

a. установить на приемопередатчике ВОРП код 7600 в режиме А;

b. выдерживать в течение 7 минут последнюю разрешенную скорость и эшелон полета или минимальную безопасную высоту полета, если минимальная безопасная высота полета выше, чем последний разрешенный эшелон полета. Семиминутный период начинается (Период в 7 минут необходим для принятия соответствующих мер по ОВД и координации действий.):

1. при выполнении полета по маршруту без пунктов обязательной передачи донесений или когда экипаж ВС получил указание не передавать донесения о своем местоположении:

- во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную безопасную высоту полета;

- когда экипаж ВС устанавливает приемопередатчик ВОРП на код 7600 в режиме А, в зависимости от того, что происходит позднее;

2. при выполнении полета по маршруту с пунктами обязательной передачи донесений или когда экипаж ВС не получил указаний не передавать донесения о своем местоположении:

- во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную безопасную высоту полета;

- в ранее переданное пилотом расчетное время выхода в пункт обязательной передачи донесений;

- когда экипаж ВС не передает донесение о своем местоположении над пунктом обязательной передачи донесения, в зависимости от того, что происходит позднее;

c. вслед за этим привести эшелон и скорость полета в соответствие с представленным планом полета. (Для изменений эшелона и скорости будет использоваться представленный план полета, которым является план полета, предъявленный органу ОВД пилотом или уполномоченным лицом, без каких-либо последующих изменений);

d. если ВС наводится по радиолокатору или выполняет полет с боковым смещением в соответствии с RNAV без определенного предела, оно должно следовать по наиболее прямой траектории в направлении маршрута, указанного в текущем плане полета, для выхода на него не позднее, чем в следующей основной точке, с учетом применимой минимальной безопасной высоты полета;

e. выполнить полет по маршруту текущего плана полета в направлении соответствующего обозначенного навигационного средства, обслуживающего аэродром пункта назначения и, если требуется, обеспечить соблюдения подпункта e), выполнить маневр, ожидания над этим средством до начала снижения;

f. начать снижение от навигационного средства, указанного в подпункте e), в ожидаемое время захода на посадку, полученное и подтвержденное во время последнего выхода на связь или как можно ближе к нему, или, если ожидаемое время захода на посадку не было получено и подтверждено, в расчетное время захода на посадку;

g. завершить обычный заход на посадку по приборам, установленный для данного навигационного средства;

h. совершить посадку, по возможности, в течение 30 минут после расчетного времени прибытия, упомянутого в подпункте e) или последнего подтвержденного ожидаемого времени захода на посадку, в зависимости от того, которое из них наступит позднее.

3.6.7. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, командиру ВС предоставляется право произвести посадку в данных условиях.

Примечание: Для передачи сообщений экипаж может использовать телефоны диспетчера УВД «Могилев-Вышка» +375 222 299547, +375 222 299552.

11 JUL 2024

<p>4. VFR flight procedures within TMA</p> <p>4.1. VFR flights shall be carried out in the daytime and in the twilight (30 minutes before the sunrise and 30 minutes after the sunset) under the appropriate VMC and ATC clearance.</p> <p>4.2. When carrying out a VFR flight in class E airspace the flight crew shall continuously watch the working frequency of the appropriate ATS unit.</p> <p>4.3. A pilot-in-command must observe VFR and timely report the ATS unit about necessity to change to special VFR (IFR) flight.</p> <p>4.4. VFR shall envisage the following:</p> <p>a. maintaining by a flight crew of the established intervals between the aircraft as well as between the aircraft and other objects in the air by visual observation over the air traffic situation;</p> <p>b. maintaining by a flight crew of the minimum obstacle clearance and evasion of the artificial obstacles by visual observation over the terrain located ahead during flights at heights below the transition level;</p> <p>c. keeping by a flight crew to the ATS route by visual reference using the available navigation facilities.</p> <p>4.5. When operating a VFR flight, a pilot-in-command shall:</p> <p>a. maintain a safe flight height;</p> <p>b. maintain the ATS route;</p> <p>c. report about deviation from the current flight plan to the appropriate ATS unit;</p> <p>d. report the aircraft position and meteorological conditions (if required) to the appropriate ATS unit;</p> <p>e. carry out the instructions, adhere to the recommendations and take into account the consultations of the ATS unit concerning the avoidance of collision;</p> <p>f. receive the appropriate information during provision of the flight information service.</p> <p>4.6. The ATC unit, when providing services for VFR flights, shall carry out ATS as in accordance with the requirements on the airspace classification</p> <p>4.7. The ATS unit shall provide information, consultations and recommendations concerning the avoidance of collision depending on the availability of technical facilities and information about other aircraft, which are in the area of its responsibility.</p> <p>4.8. In case of deterioration of meteorological conditions to the values, which do not correspond to the requirements of VFR flights, a pilot-in-command must:</p> <p>a. return to the aerodrome of departure and carry out landing at the nearest alternate aerodrome if he has no approval for special VFR flights;</p> <p>b. change to a special VFR flight unless the purpose of flying mission, the pilot-in-command's preparation and the equipment of ATS route prevent it;</p> <p>c. change to a special VFR flight and return to the aerodrome of departure or to the nearest alternate aerodrome unless the pilot-in-command's preparation and the equipment of ATS route prevent it and the purpose of flying mission allows to carry out a special VFR flight;</p> <p>d. change to IFR flight if the pilot-in-command and the aircraft have approval for such flights.</p> <p>A pilot-in-command of a helicopter can execute landing on the helipad selected from the air.</p>	<p>4. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе</p> <p>4.1. Полеты по ПВП выполняются днем и в сумерках (за 30 минут до восхода солнца и за 30 минут до наступления темноты), при наличии соответствующих ВМУ и диспетчерского разрешения.</p> <p>4.2. При выполнении полета в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС должен вести постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа ОВД.</p> <p>4.3. Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП (ППП).</p> <p>4.4. ПВП предусматривают:</p> <p>a. выдерживания экипажем установленных интервалов между ВС, а также между ВС и другими объектами в воздухе методом визуального наблюдения за воздушной обстановкой;</p> <p>b. выдерживание экипажем ВС минимального запаса высоты над препятствиями и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью при полетах на высотах ниже эшелона перехода;</p> <p>c. выдерживание экипажем ВС маршрута ОВД, методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств.</p> <p>4.5. При выполнении полетов по ПВП командир ВС:</p> <p>a. соблюдает безопасную высоту полета;</p> <p>b. выдерживает маршрут ОВД;</p> <p>c. докладывает соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;</p> <p>d. информирует соответствующий орган ОВД о местоположении ВС и метеорологической обстановке;</p> <p>e. при невыполнении указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;</p> <p>f. получает соответствующую информацию при предоставлении полетно-информационного обслуживания.</p> <p>4.6. Орган ОВД при обслуживании полетов по ПВП осуществляет ОВД в соответствии с требованиями по классификации ВП.</p> <p>4.7. Орган ОВД предоставляет информацию, консультации и рекомендации по предотвращению столкновения в зависимости от наличия технических средств и информации о других ВС, находящихся в его зоне ответственности.</p> <p>4.8. При ухудшениях метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир ВС обязан:</p> <p>a. возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;</p> <p>b. перейти на полет по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствует этому;</p> <p>c. перейти на полет по ОПВП и возвратиться на аэродром вылета или на ближайший запасной аэродром, если подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствуют этому, а цель полетного задания не позволяет выполнять полет по ОПВП;</p> <p>d. перейти на полет по ППП, если командир и ВС допущены к таким полетам.</p> <p>Командир вертолета может произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.</p>
--	--

4.9. In case of aircraft sudden getting under conditions below the minimum established for VFR (special VFR) flights, visual flights at night, descending below the indicated safe height for the purpose of changing to a visual flight is prohibited. In this case a pilot-in-command must change to instrument piloting of aircraft, make a 180-degree turn, return to the departure aerodrome or execute landing at the nearest aerodrome. If unable to change to a visual flight after making a 180-degree turn, a pilot-in-command must commence climbing to the lower safe flight level and coordinate further actions with the ATS unit.

4.10. VFR flights at night shall be carried out 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.

4.11. Visual flights at night shall be carried out when visibility is not less than 4000 m, cloud ceiling is not below 450 m.

Safe absolute altitude, when carrying out visual flights at night, shall not be less than 400 m.

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.

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

When operating flights below the transition level, the lower flight level along the flight route shall be cleared of other aircraft.

Conflicting traffic and overtaking of aircraft, when operating visual flights at night, are allowed only using the vertical separation.

If it is not possible to carry out vertical separation for such flights, one-way traffic shall be organized with intervals of horizontal separation.

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.

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.

In case of aircraft getting under conditions excluding a visual flight at night, a pilot-in-command must change to a IFR flight.

4.12. The ATC controller, in the area of responsibility of whom a visual flight at night is carried out, shall:

- a. provide the established intervals between aircraft during departure;
- b. provide the observation of conditions excluding conflicting traffic and a flight with crossing the routes at the same height;
- c. clear the lower flight level along the flight route;
- d. timely provide the information about the air traffic and the presence of IMC en-route.

4.13. VFR (special VFR) approach shall be carried out under the constant contact with the ground features and in accordance with the developed and published procedure.

4.9. При внезапном попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП (ОПВП), визуальных полетов ночью, снижение ниже приборной безопасной высоты в целях перехода на визуальный полет запрещается. В этом случае командир ВС обязан перейти на пилотирование ВС по приборам, развернуться на 180° возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем аэродроме. При невозможности перейти на визуальный полет после разворота на 180° командир ВС обязан приступить к набору нижнего безопасного эшелона и согласовать дальнейшее действия с органом ОВД.

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

4.11. 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.

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.

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

При выполнении полетов ниже эшелона перехода нижний эшелон по маршруту следования должен быть освобожден от других ВС.

Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешается только с применением вертикального эшелонирования.

При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение ВС с интервалами горизонтального эшелонирования.

Визуальные полеты ночью должны выполняться только на аэродромы и посадочные площадки, оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой маркировкой рабочей площади.

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.

В случае попадания ВС в условия, исключаящие визуальный полет ночью, КВС должен перейти на полет по ППП.

4.12. Диспетчер УВД, который несет ответственность за выполнение визуального полета ночью, должен:

- a. обеспечить установленные интервалы между ВС при вылете;
- b. обеспечить соблюдение условий, исключаящих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;
- c. освободить нижний эшелон по маршруту следования;
- d. своевременно предоставить информацию о движении и наличии на маршруте ПМУ.

4.13. Заход на посадку по ПВП (ОПВП) выполняется при постоянном контакте с наземными ориентирами и в соответствии с разработанной и опубликованной схемой.

UMOO 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 birds migration. The majority of birds migrate at heights 100-400 m above ground level. Availability of big forests and swamped bushes to South-West of the aerodrome, the artificial ponds and of the cemetery with birch grove to the North-East of the aerodrome stimulate the concentration of birds variety (rooks, daws, crows, magpies, lapwings, woodcocks and isolated flocks of ducks and gulls).

1.2. The most hazardous are morning, evening and seasonal (April-May, September-October) birds migrations. The main migration directions are from the South to the North in spring and backward in autumn.

1.3. During eventual birds migrations periods the ornithological situation visual and radar observation shall be organized in TMA. 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 places of birds concentrations.

1.4. 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. Скопление птиц вблизи аэропорта

1.1. Орнитологическая обстановка в CTR обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелёты на высотах 100–400 м над уровнем земли. Наличие лесного массива и заболоченного кустарника на юго-западе аэродрома, искусственного водоёма и кладбища с березовой рощей на северо-востоке способствуют сосредоточению различных видов птиц (грачи, галки, вороны, сороки, чибисы, кулики и отдельные стаи уток и чаек).

1.2. Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные (апрель-май, сентябрь-октябрь) перелеты птиц. Основные направления миграции: весной – с юга на север, осенью – в обратном направлении.

1.3. В периоды возможных перелетов птиц в районе аэродрома организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой. Аэродромная служба в случае опасной орнитологической обстановки принимает меры по отпугиванию птиц. Диспетчер УВД информирует экипаж о местах скопления птиц.

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

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

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMOO AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking Chart – ICAO <i>Карта наземного аэродромного движения и размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО</i>	UMOO AD 2.24.2
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 13/31) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 13/31)</i>	UMOO AD 2.24.3
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMOO AD 2.24.4
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 13) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 13)</i>	UMOO AD 2.24.5
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 31) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 31)</i>	UMOO AD 2.24.6
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 13) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 13)</i>	UMOO AD 2.24.7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 31) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 31)</i>	UMOO AD 2.24.8
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 13) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 13)</i>	UMOO AD 2.24.9
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 13) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 13)</i>	UMOO AD 2.24.10
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 31) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 31)</i>	UMOO AD 2.24.11
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 13) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 13)</i>	UMOO AD 2.24.12
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 31) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 31)</i>	UMOO AD 2.24.13
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMOO AD 2.24.14