

AD 2 Aerodromes Аэродромы

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

UMBB - BREST

UMBB 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>	520630N 0235347E The center of RWY <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	079 Degrees, 9.2 NM E of Brest <i>079°, 9.2 NM восточнее Бреста</i>
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	469 FT/23° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	92 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	7° (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: Brest Airport Brest, 224004 Republic of Belarus PHONE: +375162 972334 FAX: +375162 972354 AFS: UMBBZTX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB AD 2.3 Operational hours Часы работы

1	AD Administration <i>Администрация аэродрома</i>	MON FRI: 0500-1345 SAT, SUN, HOL: U/S PLH: 0500-1245
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>	1. AD OPR HR: working days: 0600-1330; SAT, SUN, HOL: U/S; PLH: 0600-1230. 2. Outside AD OPR HR - by prior request submitted to / Вне времени работы аэродром принимает ВС по предварительной заявке, отправленной по: AFS: UMMDYAYX; SITA: MSQFCXH; FAX: +375 17 222 7954. 3. LT = UTC + 3 HR.

UMBB 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 3,5 tonnes <i>Средства грузоподъемностью до 3.5 т</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	FUEL: AVGAS-LL LL-100 RT Equivalent Jet A-1 Available without limitation <i>Имеется без ограничений</i> OIL: NIL
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	3 truck 22000 litres, 500l/min; 1 truck 7500 litres, 750l/min; 1 truck 15000 litres, 500l/min. 1 fixed fuel bin 920 litres, 25l/min
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	Available, de-icing liquid type II (SAFEWING MP2) <i>Имеется антиобледенительная жидкость тип II (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
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	Airport Hotel for 50 persons, City Hotels <i>Аэропортовая гостиница на 50 мест; гостиницы в Бресте</i>
2	Restaurants <i>Рестораны</i>	NIL

3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Taxi <i>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

UMBB 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 for all TYP ACFT in 5 hours after delivery equipment from the AD MINSK-2. <i>Имеется для всех типов ВС через 5 часов после доставки оборудования из аэродрома Минск-2.</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	AD category A7 - by prior request <i>Обеспечение категории 7 - по предварительному запросу</i>

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

1	Types of clearing equipment <i>Виды оборудования для удаления осадков</i>	Available <i>Имеется</i>
2	Clearance priorities <i>Очередность удаления осадков</i>	See / см. AD 1.2
3	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB 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, 2 Surface: ASPH Strength: PCN 79 / F / C / X / T
		APRON STANDS 3(3A, 3B) - 7 Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 49 / R / B / X / T
		APRON STAND 8, 9 Surface: ASPH Strength: PCN 74 / F / C / X / T
		APRON STANDS 10, 11 Surface: ASPH Strength: PCN 13 / F / D / Y / T AUW 12300 KG / 1 MPa

		APRON STAND 12 Surface: ASPH Strength: PCN 15 / F / C / Y / T AUW 12300 KG / 1 MPa
2	Designation, width, surface and strength of TWY <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY A Width: 23 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 45 / R / B / X / T
3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	Taxi route B Width: 54.5 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 49 / R / B / X / T
		Taxi route C Width: 41.4 M - from TWY A to stand 6; from stand 6 to stand 9 - 35.5 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 49 / R / B / X / T
		Taxi route D Width: 55.0 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 49 / R / B / 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 <i>На ВПП</i>
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

UMBB 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>	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>
2	RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	Marking: RWY designation, RWY THR, aiming point, RWY TDZ, RWY CL, RWY turn pad, RWY holding position. TWY CL, TWY side stripes. <i>Lights: RWY edge, RWY end, RWY THR, RWY turn pad edge, TWY edge.</i> <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.</i> <i>Огни: входные огни ВПП, посадочные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, боковые рулежные огни площадки разворота на ВПП, боковые рулежные огни РД.</i>

3	Stop bars <i>Огни линии «стоп»</i>	NIL
4	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB AD 2.10 Aerodrome obstacles
Аэродромные препятствия

In Area 2a / В районе 2a					
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type <i>Тип препятствия</i>	OBST position <i>Местоположение препятствия</i>	ELEV	Markings/type, colour <i>Маркировка/вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
UMBB143	Tree <i>Дерево</i>	520652.0N 0235243.2E	477 FT		
UMBB256	Building <i>Здание</i>	520637.6N 0235302.8E	466 FT		
UMBB259	Windvane <i>Флюгер</i>	520637.4N 0235302.6E	482 FT		
UMBB264	Mast <i>Мачта</i>	520636.2N 0235307.7E	475 FT		
UMBB323	Mast <i>Мачта ФИ</i>	520615.0N 0235425.3E	484 FT		
UMBB326	Antenna <i>Антенна</i>	520613.9N 0235426.6E	497 FT		
UMBB328	Building <i>Здание</i>	520613.6N 0235430.2E	474 FT		
UMBB330	Building <i>Здание</i>	520613.3N 0235428.8E	488 FT	Red <i>Красный</i>	
UMBB435	Navaid <i>Навигационное средство</i>	520633.7N 0235315.7E	486 FT	Red <i>Красный</i>	
UMBB436	Antenna <i>Антенна</i>	520633.9N 0235315.7E	480 FT		
UMBB505	Fence <i>Ограждение</i>	520627.3N 0235410.1E	467 FT		
UMBB507	Fence <i>Ограждение</i>	520624.2N 0235421.7E	469 FT		
UMBB508	Fence <i>Ограждение</i>	520621.1N 0235433.3E	467 FT		
UMBB510	Fence <i>Ограждение</i>	520614.7N 0235457.1E	463 FT		

In Area 2b / В районе 2b					
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type <i>Тип препятствия</i>	OBST position <i>Местоположение препятствия</i>	ELEV	Markings/type, colour <i>Маркировка/вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
UMBB94	Forest <i>Лес</i>	520700.4N 0235202.1E	489 FT		
UMBB125	Stack <i>Труба</i>	520656.3N 0235204.3E	480 FT		
UMBB141	Pole <i>Столб бетонный</i>	520654.2N 0235201.6E	478 FT		

In Area 2b / В районе 2b					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB367	Trees Деревья	520607.6N 0235510.4E	488 FT		
UMBB496	Forest Лес	520552.8N 0235557.4E	541 FT		
UMBB555	Tree Дерево	520654.4N 0235154.0E	494 FT		
UMBB558	Tree Дерево	520655.5N 0235205.5E	488 FT		
UMBB560	Pole Столб ЛЭП	520656.2N 0235158.5E	480 FT		
UMBB605	Forest Лес	520556.4N 0235537.1E	515 FT		
UMBB607	Tree Дерево	520558.1N 0235524.9E	498 FT		
UMBB621	Forest Лес	520555.0N 0235607.6E	555 FT		
UMBB622	Forest Лес	520600.4N 0235605.2E	554 FT		
UMBB623	Forest Лес	520559.0N 0235544.0E	527 FT		

In Area 2c / В районе 2c					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB33	Antenna Ретранслятор	520915.5N 0234848.9E	707 FT	Red Красный	
UMBB42	Mast Телевизионная мачта	520816.8N 0235857.8E	1085 FT	Red Красный	
UMBB55	Antenna Ретранслятор	520728.2N 0234517.8E	800 FT	Red Красный	
UMBB58	Antenna Ретранслятор	520722.2N 0235538.9E	646 FT	Red Красный	
UMBB64	Stack Труба	520717.2N 0234719.9E	768 FT	Red Красный	
UMBB71	Trees Деревья	520710.9N 0235236.8E	504 FT		
UMBB82	Building Здание	520705.3N 0235325.2E	541 FT		
UMBB107	Stack Труба	520658.6N 0235329.2E	500 FT		
UMBB117	Antenna Ретранслятор	520657.2N 0234945.2E	589 FT		

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB134	Spire Громоотвод	520655.0N 0235414.2E	523 FT		
UMBB143	Vegetation Поросль	520653.9N 0235248.5E	474 FT		
UMBB154	Pole Столб ЛЭП	520652.3N 0235300.6E	485 FT		
UMBB179	Tree Дерево	520647.7N 0235335.0E	517 FT		
UMBB196	Building Ангар	520646.3 0235337.9E	494 FT		
UMBB198	Building Цех	520645.8N 0235339.4E	505 FT		
UMBB225	Tower КДП	520642.9N 0235349.4E	522 FT	Red Красный	
UMBB232	Fence Бетонный забор	520642.3N 0235235.9E	459 FT		
UMBB266	Forest Лесополоса	520637.1N 0235250.4E	495 FT		
UMBB271	Aircraft Ил-76 на РД-А	520634.3N 0235351.7E	511 FT		
UMBB276	Building Здание	520631.7N 0235314.8E	468 FT		
UMBB279	Forest Лес	520631.2N 0235431.5E	505 FT		
UMBB282	Monument Пирамида	520630.5N 0235318.1E	477 FT		
UMBB285	Mast Вышка ФИ	520625.9N 0235337.2E	481 FT		
UMBB288	Building Здание	520624.6N 0235342.1E	473 FT		
UMBB292	Navaid АРП 95	520623.5N 0235345.5E	487 FT		
UMBB293	Building КУНГ	520623.0N 0235345.1E	473 FT		
UMBB296	Fence Угол забора	520622.7N 0235343.6E	470 FT		
UMBB297	Tree Дерево	520622.4N 0235343.5E	479 FT		
UMBB300	Antenna Ретранслятор	520622.2N 0234853.4E	658 FT		
UMBB302	Fence Угол забора	520622.2N 0235345.8E	470 FT		

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB306	Tree Дерево	520621.9N 0235346.8E	477 FT		
UMBB308	Stack Труба	520621.6N 0235343.8E	480 FT		
UMBB312	Monument Пирамида	520621.0N 0235351.0E	480 FT		
UMBB313	Building Угол здания ОРЛА	520621.7N 0235344.4E	477 FT		
UMBB320	Building Здание	520616.5N 0235416.6E	473 FT		
UMBB322	Fence Бетонный забор	520615.1N 0235411.8E	471 FT		
UMBB329	Stack Труба	520613.5N 0234854.2E	630 FT	Red Красный	
UMBB334	Building Здание	520612.7N 0235427.0E	475 FT		
UMBB337	Building Здание	520612.1N 0235427.8E	480 FT		
UMBB341	Antenna Антенна ГРМ	520611.7N 0235430.7E	507 FT		
UMBB342	Antenna Антенна ГРМ	520611.6N 0235430.4E	483 FT		
UMBB344	Building Здание	520611.4N 0235419.6E	483 FT		
UMBB346	Fence Бетонный забор	520611.2N 0235426.2E	472 FT		
UMBB347	Building ТП	520610.8N 0235428.9E	488 FT		
UMBB348	Antenna Контрольная антенна ГРМ	520610.8N 0235434.0E	490 FT		
UMBB355	Fence Бетонный забор	520609.9N 0235430.7E	472 FT		
UMBB357	Tree Дерево	520609.5N 0235428.8E	494 FT		
UMBB363	Fence Бетонный забор	520608.2N 0235437.2E	471 FT		
UMBB376	Water tower Водонапорная башня	520604.3N 0235430.0E	502 FT		
UMBB391	Forest Лес	520558.4N 0235303.2E	544 FT		

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB403	Building Церковь	520553.8N 0235321.9E	539 FT		
UMBB438	Forest Лес	520649.8N 0235155.8E	522 FT		
UMBB441	Forest Лес	520703.9N 0235228.8E	519 FT		
UMBB447	Spire Молниеотвод	520656.6N 0235248.7E	519 FT		
UMBB452	Forest Лес	520639.8N 0235240.9E	471 FT		
UMBB469	Forest Лес	520621.1N 0235342.5E	518 FT		
UMBB471	Forest Лес	520614.5N 0235401.5E	510 FT		
UMBB472	Forest Лес	520609.1N 0235414.7E	528 FT		
UMBB499	Building Здание	520650.1N 0235328.8E	535 FT	Red Красный	
UMBB500	Spire Молниеотвод	520630.5N 0235239.0E	533 FT		
UMBB511	Windvane Ветроуказатель	520623.3N 0235344.6E	486 FT	Red Красный	
UMBB512	Building Здание	520652.1N 0235314.1E	494 FT		
UMBB515	Aircraft Макет Ан-24	520647.4N 0235316.2E	483 FT		
UMBB516	Forest Лесополоса	520620.3N 0235340.8E	518 FT		
UMBB526	Tree Дерево	520639.8N 0235233.8E	487 FT		
UMBB529	Forest Лес	520645.9N 0235157.6E	503 FT		
UMBB542	Building Здание	520653.9N 0235256.3E	487 FT		
UMBB548	Building Здание	520651.6N 0235305.8E	488 FT		
UMBB550	Forest Лес	520651.3N 0235309.7E	520 FT		
UMBB565	Forest Лес	520702.7N 0235225.0E	518 FT		
UMBB569	Forest Лес	520602.7N 0235443.3E	549 FT		

In Area 2c / В районе 2с					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB573	Forest Лес	520604.0N 0235437.9E	543 FT		
UMBB588	Forest Лес	520617.7N 0235508.0E	531 FT		
UMBB600	Forest Лес	520601.4N 0235503.2E	500 FT		
UMBB601	Forest Лес	520607.5N 0235544.4E	534 FT		
UMBB608	Tree Дерево	520554.5N 0235521.6E	505 FT		
UMBB620	Antenna Вышка GSM	520705.3N 0235621.8E	626 FT	Red Красный	
UMBB624	Forest Лес	520615.3N 0235458.5E	497 FT		

In Area 2d / В районе 2d					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV/HGT	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB4	Antenna Ретранслятор	521757.0N 0233124.2E	900 / 385 FT	Red Красный	
UMBB5	Antenna Ретранслятор	521653.4N 0242845.8E	806 / 337 FT	Red Красный	
UMBB416	Stack Труба	520504.9N 0234044.1E	849 / 406 FT	Red Красный	

In Area 3 / В районе 3					
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия	ELEV	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c	d	e	f
UMBB226	Tree Дерево	520642.9N 0235341.7E	493 FT		
UMBB237	Tree Дерево	520642.9N 0235341.7E	477 FT		
UMBB239	Mast Мачта освещения	520640.9N 0235345.9E	559 FT	Red Красный	
UMBB241	Building Аэровокзал	520640.2N 0235357.5E	494 FT	Red Красный	
UMBB242	Antenna Антенна	520640.2N 0235359.6E	570 FT		

In Area 3 / В районе 3					
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type <i>Тип препятствия</i>	OBST position <i>Местоположение препятствия</i>	ELEV	Markings/type, colour <i>Маркировка/вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c	d	e	f
UMBB243	Tower <i>Вышка УВД</i>	520640.1N 0235359.2E	554 FT	Red <i>Красный</i>	
UMBB245	Tree <i>Дерево</i>	520639.9N 0235348.8E	489 FT		
UMBB247	Mast <i>Мачта освещения</i>	520639.8N 0235350.6E	564 FT	Red <i>Красный</i>	
UMBB251	Building <i>Аэровокзал</i>	520639.3N 0235400.9E	494 FT	Red <i>Красный</i>	
UMBB252	Tree <i>Дерево</i>	520639.3N 0235404.4E	528 FT		
UMBB258	Mast <i>Мачта освещения</i>	520637.4N 0235406.0E	561 FT	Red <i>Красный</i>	

UMBB AD 2.11 Meteorological information provided
Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office <i>Соответствующий метеорорган</i>	BREST MET OFFICE
2	Hours of service MET Office outside hours <i>Часы работы Метеорорган, 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>	BREST MET OFFICE 9 HR
4	Trend forecast Interval of issuance <i>Прогноза типа «тренд» Частота составления</i>	Available 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, текстовый 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>	BREST TOWER

10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL
----	---	-----

UMBB 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
11	113.95°	2620 X 42	42/R/B/X/T CONC+ASPH	520646.93N 0235243.63E - GUND 92 FT	THR 454 FT
29	293.97°	2620 X 42	42/R/B/X/T CONC+ASPH	520612.51N 0235449.45E - GUND 92.2 FT	THR 464 FT

Slope of each RWY and associated SWY <i>Уклон RWY и соответствующих SWY</i>	Dimensions of SWY <i>Размеры концевых полос торможения</i>	Dimensions of CWY (M) <i>Размеры полос, свободных от препятствий (М)</i>	Dimensions of strips (M) <i>Размеры летных полос (М)</i>	OFZ	Dimensions of RESA (M) <i>Размеры концевой зоны безопасности (М)</i>	Remarks <i>Примечания</i>
7	8	9	10	11	12	13
+0.11%	NIL	200 X 150	2740 X 240	NIL	90 X 150	NIL
-0.11%	NIL	200 X 150	2740 X 240	NIL	90 X 150	NIL

UMBB AD 2.13 Declared distances
Объявленные дистанции

RWY Designator <i>Обозначение ВПП</i>	TORA (M)	TODA (M)	ASDA (M)	LDA (M)	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6
11	2620	2820	2620	2620	NIL
	1275	1475	1275	NIL	From TWY A
29	2620	2820	2620	2620	NIL
	1345	1545	1345	NIL	From TWY A

UMBB AD 2.14 Approach and RWY lighting
Огни приближения и огни ВПП

RWY Designator <i>Обозначение ВПП</i>	APCH LGT type, LEN, INTST <i>Тип APCH LGT, LEN, INTST</i>	THR LGT colour, WBAR <i>Цвет THR LGT, WBAR</i>	VASIS, PAPI, MEHT	TDZ, LGT LEN
1	2	3	4	5
11	E 900 M LIL	GRN NIL	PAPI Left / 3° 61 FT	NIL
29	A 900 M LIH	GRN NIL	PAPI Left / 2.67° 46 FT	NIL

RWY CL LGT LEN, spacing, colour, INTST <i>Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY CL LGT</i>	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST <i>Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY edge LGT</i>	RWY End LGT colour, WBAR <i>Цвет RWY End LGT, WBAR</i>	SWY LGT LEN, colour <i>Цвет SWY LGT LEN</i>	Remarks <i>Примечания</i>
6	7	8	9	10
NIL	2620 m, 58 m, 2020 m - white, last 600 m - yellow LIH	RED NIL	NIL	NIL
NIL	2620 m, 58 m, 2020 m - white, last 600 m - yellow LIH	RED NIL	NIL	NIL

UMBB 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>	TWY A EDGE BLU LIH CL TWY A - NIL
4	Secondary power supply/switch-over time <i>Резервный источник электропитания/ время переключения</i>	Secondary power supply to all lighting at AD/12 sec. <i>Имеется вторичный источник питания для всех светосигнальных огней AD/12сек.</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB 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 FATO <i>Истинный пеленг FATO</i>	NIL
5	Declared distance available <i>Объявленные располагаемые дистанции</i>	NIL
6	APP and FATO lighting <i>Огни приближения и огни зоны FATO</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	APCH available on RWY by ATC instructions <i>Посадка на ВПП согласно указаний органа УВД</i>

UMBB AD 2.17 ATS airspace
Воздушное пространство ОВД

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	BREST CTR 521318N 0233923E - 520432N 0241127E - 515936N 0240752E - 520822N 0233551E - 521318N 0233923E
2	Vertical limits <i>Вертикальные границы</i>	2700 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>	BREST TOWER EN
5	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT
6	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMBB 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
MET	BREST METEO (EN) BREST METEO (RU)	STD 136.525 MHZ STD 118.225 MHZ	HO	
TWR	BREST TOWER (EN)	STD 127.700 MHZ	HO	Combines task Aerodrome Control Tower and Approach Control Unit <i>Совмещает функции диспетчерского пункта аэродрома и диспетчерского органа подхода</i>

UMBB 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 7/2020 Declination: 0.15°	BRT	113.75 MHZ CH 84Y	H24	520633.7N 0235315.7E	500 FT	
LOC 29 7/2020	IBY	110.3 MHZ	HO	520656.2N 0235209.9E		Course width in degrees: 3.5°, ELEV: 452 FT
GP 29		335 MHZ	HO	520611.7N 0235430.7E		2.7°, RDH 58 FT, ELEV: 466 FT
MM	Dots-Dashes -Dots-Dashes	75 MHZ	HO	520659.9N 0235156.2E		Location: 0.5 NM BRG 287 Degrees MAG from THR RWY 11
L 7/2020	C	485 KHZ	HO	520659.9N 0235156.2E		Location: 0.5 NM BRG 287 Degrees MAG from THR RWY 11
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	520522.9N 0235750.7E		Location: 2.0 NM BRG 107 Degrees MAG from THR RWY 29
MM	Dots-Dashes -Dots-Dashes	75 MHZ	HO	520558.6N 0235540.3E		Location: 0.6 NM BRG 107 Degrees MAG from THR RWY 29
L 7/2020	B	485 KHZ	HO	520558.6N 0235540.3E		Location: 0.6 NM BRG 107 Degrees MAG from THR RWY 29

UMBB AD 2.20 Local aerodrome regulations
Местные правила использования аэродрома

1. Airport regulations

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power. Taxiing shall be carried out along the marking as in accordance with the taxi pattern, established at the aerodrome, under continuous two-way radio communication. Speed of taxiing shall be selected by a pilot-in-command depending on:

a. the requirements of the Airplane Flight Manual for the given aircraft type;

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей. Руление производится по маркировке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи. Скорость руления определяет командир ВС в зависимости от:

а. требований РЛЭ для данного типа ВС;

- b. the condition of apron, TWY, RWY along which taxi route passes;
- c. the presence of other aircraft or obstacles on taxi route;
- d. visibility and the intensity of lighting on taxi route.

2. Taxiing to and from stands

2.1. Responsibilities for controlling aircraft on manoeuvring area of the aerodrome and apron are assigned to the ATC controller (Brest Tower on frequency 127.7 MHz). Engine starting, taxiing or towing shall be carried out only upon the clearance of the controller.

2.2. Taxiing into/out of the stand shall be carried out by signals of the responsible person of the engineering-technical personnel.

2.3. During taxiing aircraft shall be escorted by «Follow-me» vehicle as follows:

- a. when visibility is 400 m or less;
- b. at night – for aircraft with the MTOW of 30 t and more, regardless of the meteorological conditions;
- c. if the marking of TWYs 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.

2.4. If aircraft is on the stand not according to the marking, aircraft crew is obliged to inform the ATS unit.

2.5. During landing on RWY 11/29 aircraft with the landing distance, which does not allow to vacate RWY via TWY A, make a turn on the extensions of the ends of RWY. Turn of aircraft on the other parts of RWY are allowed when the turn radius of aircraft is 16 m.

2.6. Take-off from the points of intersection of TWY with RWY is allowed upon the decision of pilot-in-command when TORAs, specified in the table 1, comply with those necessary for actual take-off weight and take-off conditions.

b. состояния перрона, РД, ВПП, по которым проходит маршрут руления;

c. наличия препятствий или других ВС по маршруту руления;

d. видимости и степени освещенности на маршруте руления.

2. Руление на места стоянки и с них

2.1. Функции по управлению ВС на площади маневрирования аэродрома и перроне возложены на диспетчера УВД (Брест Вышка на частоте 127.7 МГц). Запуск двигателей, руление или буксировка производятся с его разрешения.

2.2. Заруливание на стоянку и выруливание с нее производится по сигналам ответственного лица ИТП, обеспечивающего выпуск.

2.3. ВС лидируются машиной сопровождения в следующих случаях:

- a. при видимости 400 м и ниже;
- b. в ночное время – для ВС с максимальной взлетной массой 30 т и более независимо от метеоусловий;
- c. если маркировочная разметка РД по маршруту руления или МС хотя бы частично не просматривается из-за наличия снега, льда или по другим причинам;

d. по запросу летного экипажа независимо от времени суток, метеоусловий и типа ВС.

2.4. Если ВС установлено не по маркировочной разметке летный экипаж ВС обязан проинформировать об этом орган ОВД.

2.5. При выполнении посадки на ВПП 11/29 ВС с длиной пробега, не позволяющей освободить ИВПП по РД А, выполняется разворот на уширениях в торцах ИВПП. Разворот ВС на других участках ИВПП разрешается выполнять для ВС с радиусом поворота до 16 м.

2.6. По решению командира ВС разрешается взлет от пересечения РД с ИВПП, если располагаемые дистанции разбега указанные в таблице, соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

Reduced available distances during take-off
Сокращенные располагаемые дистанции на взлете

RWY number Номер ВПП	Intersection of TWY with RWY Пересечение РД с ВПП	TORA	TODA	ASDA
11	A	1275 M	1475 M	1275 M
29	A	1345 M	1545 M	1345 M

3. Parking area for helicopters

3.1. Stand 5 is intended to be used for parking of helicopters of all types.

3.2. Stands 6-7 are used for parking of Mi-8 helicopters and their modifications, as well as of helicopters classes and dimensions of which are smaller.

3.3. During vertical take-off and landing of skidded helicopters, performed from/to RWY, air taxiing should be carried out on TWY and taxi route centre line signs at an altitude up to 10 m with a ground speed, as a rule, less than 37 km/h (20 knots).

4. Taxiing restrictions

3. Зона стоянки для вертолетов

3.1. МС 5 предназначена для установки вертолетов всех типов.

3.2. Для стоянки вертолетов Ми-8 и их модификаций, вертолетов классом и размерами менее определены МС 6-7.

3.3. При взлете или посадке вертолетов на ползковом шасси, выполняемых с/на ИВПП, руление по воздуху вертолетов выполняется по осевым рулежным знакам РД и ПРД на высоте до 10 м с путевой скоростью, как правило, менее 37 км/ч (20 уз).

4. Ограничения по рулению

Aircraft taxiing should be carried out strictly on TWY centre line and on the lowered speed.

5. Apron: taxiing in winter conditions

Marking may be invisible because of snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via the ATC controller.

6. MTOW aircraft restrictions

Aircraft operating limitation by MTOW:

a. A-321-100 – 85.2 tonnes;

b. A-321-200 – 83.4 tonnes.

Руление должно осуществляться по РД строго по осевой линии и на пониженной скорости.

5. Перрон: руление в зимних условиях

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

6. Ограничения эксплуатации ВС по массе

Ограничение эксплуатации ВС по массе:

a. A-321-100 – 85.2 т;

b. A-321-200 – 83.4 т.

UMBB 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 the 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 considerable wind speed, cumulo-nimbus clouds etc., in arrival and approach sectors, noise abatement procedures during approach phase shall not be carried out.

3. During instrument as well as visual approach, flying below the ILS glide path angle is not allowed.

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

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 глиссады ILS не разрешается.

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

UMBB AD 2.22 Flight procedures Правила полетов

1. General

1.1. Flights within TMA shall be conducted in accordance with the instrument flight rules (IFR).

1.2. Flights within TMA shall be conducted according to SID and STAR routes established for the aerodrome, charts or tracks assigned by a controller.

1. Общие положения

1.1. Полеты в пределах ТМА осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

1.2. Полеты в ТМА выполняются по установленным для данного аэродрома стандартным маршрутам вылета (SID) и прибытия (STAR) по приборам, схемам или траекториям, задаваемым диспетчером.

1.3. The out-of-turn approach shall be carried out by the ATS unit instruction.

1.4. Flight in the holding area shall be carried out according to the ICAO rules (Doc 8168).

1.5. The execution of the non-step-down approach shall envisage descending of aircraft from the established flight level till the glide path interception of the precision approach system (ILS) without flying along horizontal segments of flight, except for cases indicated in the Airplane Flight Manual.

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.

2. Visual approach procedures

2.1. Visual approach

2.1.1 The visual approach shall be carried out by decision of the pilot-in-command. If the initiator of the execution of the visual approach is the ATC controller, who must receive the agreement of the flight crew.

2.1.2. The clearance for the visual approach shall be issued by the ATC controller in case when the flight crew has reported about the possibility to maintain the visual reference to ground features and if the cloud base corresponds to the height established for the initial approach segment, exceeds this height or if the flight crew, being at height of the initial approach segment (of the instrument approach procedure), has reported that the meteorological conditions permit to carry out the visual approach under complete confidence that the flight shall not be interrupted due to movement of other aircraft. The ATC controller shall provide the established intervals of separation between the aircraft, which received the clearance to carry out the visual approach, and other arriving and departing aircraft.

2.2. Visual manoeuvring (circling) approach

2.2.1. The ATC controller issues clearance to the flight crew to carry out the circling approach when meteorological conditions are not below the minimum for the circling approach established at the aerodrome and also taking into account the air traffic situation.

The clearance to carry out the circling approach, issued by the ATC controller for the flight crew, means that during execution of the circling approach within the established visual manoeuvring area, safe intervals of separation shall be provided between the aircraft executing take-off, IFR approach and circling approach.

2.2.2. Breaking out a cloud base, descending and approach to the point of commencement of the visual approach shall be carried out according to the established IFR approach procedures by means of radio navigation and landing aids: ILS, 2-NDB (LMM) or by descent paths assigned by the ATC controller to the established height of the point of commencement of the visual manoeuvring.

2.2.3. When visual contact with the RWY and/or its features is established and after the flight crew's report "RWY in sight", the responsibility for the completion of landing shall be placed on the pilot-in-command. In case of the missed approach, a repeated approach shall be carried out according to IFR procedures.

3. IFR flight procedures within TMA

1.3. Внеочередной заход на посадку осуществляется по указанию органов ОВД.

1.4. Полет в зоне ожидания осуществляется согласно правилам ИКАО (Doc. 8168).

1.5. Выполнение бесступенчатого захода на посадку предусматривает снижение ВС с установленного эшелона до входа в глиссаду точной системы захода на посадку (РСМ) без выполнения горизонтальных участков полета, за исключением случаев, предусмотренных РЛЭ.

1.6. Разрешение на выполнение бесступенчатого захода на посадку включает в себя разрешение на выполнение захода по соответствующей точной системе.

2. Процедуры визуального захода на посадку

2.1. Визуальный заход на посадку

2.1.1. Визуальный заход на посадку выполняется по решению экипажа ВС. Если инициатором выполнения визуального захода на посадку является диспетчер УВД, он должен получить согласие экипажа ВС.

2.1.2. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку диспетчер УВД выдает в случае, если экипаж ВС сообщил о возможности поддержки визуального контакта с наземными ориентирами и если нижняя граница облаков соответствует высоте, установленной для начального этапа захода на посадку ВС, превышает эту высоту или экипаж, находясь на высоте начального участка захода на посадку (в процессе захода по приборам), доложил, что метеоусловия позволяют выполнить заход на посадку при полной уверенности, что заход не будет прерван из-за движения других ВС. Диспетчер УВД обеспечивает установленные интервалы эшелонирования между ВС, получившим разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС.

2.2. Визуальный заход на посадку по кругу

2.2.1. Диспетчер УВД дает разрешение экипажу ВС на выполнение заход на посадку по кругу в случае, если метеоусловия не превышают установленный на аэродроме минимум захода на посадку по кругу, а также с учетом особенностей воздушного движения.

Переданное экипажу ВС разрешение на выполнение захода на посадку по кругу со стороны диспетчера УВД означает, что при выполнении захода на посадку по кругу 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.

2.2.2. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку осуществляется по установленным схемам захода на посадку по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации: РСМ, ОСП (БПРМ) или задаваемым диспетчером УВД траекториям снижения до установленной высоты точки начала визуального маневрирования.

2.2.3. При установлении экипажем ВС визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами и доклада экипажа «Полосу наблюдаю» ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС. В случае ухода на второй круг повторный заход осуществляется по схемам ППП.

3. Процедуры полетов по ППП в узловом диспетчерском районе

3.1. IFR flights shall be operated within controlled airspace and also outside the controlled airspace by permission of the appropriate authorized ATS units. IFR flight operated as a cruising flight shall be carried out at cruising level or in case of obtaining 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.

3.2. 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.

3.3. 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.

3.4. 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.

3.5. 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: "Cancelling my IFR flight", together with the changes, if any, to be made to his current flight plan. The ATS unit must confirm the change by a phrase "IFR flight cancelled at... (time)".

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

4. Radar procedures within TMA

Radar vectoring in TMA shall be carried out by ATS unit providing direct control over aircraft movement. For ATFM the ATC controllers instruct aircraft crews to reach specified flight levels (altitudes) and also assign courses to follow in order to provide separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Note: radar vectoring charts are not published.

4.1. Surveillance radar approach (SRA)

SRA procedure is not applied.

4.2. Precision approach radar (PAR) approach

PAR approach procedure is not applied.

4.3. Radio communication failure

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

3.2. 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.

3.3. 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.

3.4. 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.

3.5. Переход разрешается только в том случае, когда орган ОВД получил от КВС сообщение, которое содержит фразу: «Отменяю полет по ППП» и любые изменения подлежащие внесению в его текущий план полета. Орган ОВД должен подтвердить переход фразой «Полет по ППП отменен в... (время)».

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

4. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе

Радиолокационное наведение в ТМА осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление воздушным движением ВС. Для регулирования потока движения ВС диспетчеры УВД дают указания на занятие определенных эшелонов (абсолютных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

Примечание: карты радиолокационного наведения не публикуются.

4.1. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)

SRA не применяется.

4.2. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)

PAR не применяется.

4.3. Потеря радиосвязи

<p>4.3.1. 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.</p> <p>4.3.2. In case of two-way radio communication failure within TMA the pilot-in-command shall:</p> <p>a. send emergency signal (MAYDAY) and set transponder, if available, to Mode A, Code 7600;</p> <p>b. take measures to restore communication with the ATS unit via other aircraft or other ATS units;</p> <p>c. use emergency frequency 121.500 MHz;</p> <p>d. transmit information about the taken decision, location, flight altitude using emergency signal (PAN PAN) without acknowledgement of its acceptance by the ATS unit;</p> <p>e. monitor the instructions and information of the ATS units via the communication channels and on VOR (BRT) frequency of the landing aerodrome;</p> <p>f. call the Supervisor (Tower, FIS): +375 162 972213; +375 162 972204, if possible.</p> <p>4.3.3. The flight crew carrying out a flight within TMA in case of radio communication failure in VMC shall:</p> <p>a. set the transponder to Mode A, Code 7600;</p> <p>d. continue to operate in 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 fastest transmission of information.</p> <p>4.3.4. The flight crew carrying out an IFR flight within TMA in case of radio communication failure in IMC and if there is no possibility to operate flight in VMC must:</p> <p>4.3.4.1. on arrival:</p> <p>a. maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level;</p> <p>b. set transponder to Code 7600;</p> <p>c. proceed to navigation aid (VOR);</p> <p>d. hold over navigation aid (VOR), descend to 4000 ft initial approach altitude and carry out an approach;</p> <p>4.3.4.2. on departure:</p> <p>4.3.4.2.1. when SID has been assigned and acknowledged by the crew:</p> <p>a. set transponder to Code 7600;</p> <p>b. continue assigned and acknowledged SID;</p> <p>c. after reaching the last assigned flight level continue further climb to FPL flight level in 3 minutes;</p> <p>4.3.4.2.2. if being vectored:</p> <p>a. set transponder to Code 7600;</p> <p>b. continue on assigned heading and flight level for 3 minutes, then proceed to SID final point climbing to FPL flight level.</p>	<p>4.3.1. 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).</p> <p>4.3.2. При потере двусторонней радиосвязи в ТМА командир ВС должен:</p> <p>a. включить сигнал бедствия (MAYDAY) и при наличии приемоответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7600 в режиме А;</p> <p>b. принять меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие ВС либо другие органы ОВД;</p> <p>c. использовать аварийную частоту 121.500 МГц;</p> <p>d. передать по сигналу срочности (PAN PAN) информацию о принятом решении, местоположении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;</p> <p>e. прослушать по каналам связи и на частоте VOR (BRT) аэродрома посадки указания и информацию органа ОВД;</p> <p>f. при наличии возможности позвонить по телефону РП (ДПА, МДП): +375 162 972213; +375 162 972204.</p> <p>4.3.3. Экипаж ВС, выполняющий полет в ТМА, при потере радиосвязи в ВМУ должен:</p> <p>a. установить на приемоответчике ВОРЛ код 7600 в режиме А;</p> <p>b. продолжить полет в ВМУ;</p> <p>c. произвести посадку на ближайшем подходящем аэродроме;</p> <p>d. сообщить о времени прибытия соответствующему органу ОВД с помощью средств наиболее быстрой передачи информации.</p> <p>4.3.4. Экипаж ВС, выполняющий полет в ТМА по ППП, при потере радиосвязи в ПМУ и, если нет возможности перейти к выполнению полета в ВМУ, должен:</p> <p>4.3.4.1. при прибытии:</p> <p>a. выдерживать полученную и подтвержденную высоту/эшелон полета;</p> <p>b. установить код ответчика 7600;</p> <p>c. продолжать полет на навигационное средство (VOR);</p> <p>d. над навигационным средством продолжить полет в режиме ожидания, выполнить снижение до высоты начального этапа захода на посадку 4000 футов и выполнить заход на посадку;</p> <p>4.3.4.2. при вылете:</p> <p>4.3.4.2.1. когда SID был получен и подтвержден экипажем:</p> <p>a. установить код ответчика 7600;</p> <p>b. продолжать полет по полученному и подтвержденному SID;</p> <p>c. после занятия последнего разрешенного эшелона дальнейший набор до эшелона, указанного в FPL, продолжить через 3 минуты;</p> <p>4.3.4.2.2. когда используется векторение:</p> <p>a. установить код ответчика 7600;</p> <p>b. продолжить полет на заданном курсе и высоте в течение 3 минут, далее следовать в конечную точку SID с набором высоты до эшелона полета в соответствии с FPL.</p>
---	--

5. VFR flight procedures within TMA

5.1. VFR flights within controlled CTR and TMA shall be operated by flight crew under appropriate meteorological conditions, two-way radio communication and ATC clearance, in the daytime and in the twilling.

5.2. Flight shall be performed by visual reference according to the requirements of regulatory documents (see ENR 1.2).

5.3. During flight operations with transition from Class E airspace to Class C airspace, before passing the control point established at CTR boundary, flight crew should get ATC clearance for entering the control point.

5.4. Flight crew should listen to meteorological information and to report to the ATC controller at the first radio communication.

5.5. In case of failure to approach to land after entering into CTR, aircraft can be directed to the holding area.

5.6. VFR flights within CTR shall be carried out at an altitude of up to 1200 FT AMSL.

5. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе

5.1. Полеты по ПВП в контролируемом пространстве диспетчерской зоны и узлового диспетчерского района применяются экипажами ВС при наличии соответствующих визуальных метеорологических условий, двухсторонней радиосвязи и диспетчерского разрешения, днем и в сумерках.

5.2. Полет осуществляется при визуальном контакте с землей в соответствии с требованиями нормативных документов (см. ENR 1.2.).

5.3. При выполнении полета с переходом из ВП класса Е в ВП класса С до пролета контрольного пункта, установленного на границе CTR экипаж ВС обязан получить разрешение на вход у диспетчера УВД.

5.4. Экипаж ВС должен прослушать метеосообщение и доложить о прослушивании при первой радиосвязи с диспетчером УВД.

5.5. В случае невозможности захода на посадку после входа в зону CTR возможно направление ВС в зону ожидания.

5.6. Полеты по ПВП в CTR выполняются до 1200 FT AMSL.

UMBB AD 2.23 Additional information***Дополнительная информация*****1. Bird concentration in the vicinity of the airport**

1.1. The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily birds migration. The aerodrome location in the vicinity of lakes and collective farm fields, proximity of the Muhavets river and the Zapadniy Bug river, rich vegetable cover and climatic conditions stimulate the concentration of birds variety (gulls, rooks, starlings, geese, ducks, etc.) around the aerodrome. The most hazardous are morning, evening and seasonal birds migrations as well as periods when young birds are flying out of nests (July–August).

1.2. Spring migration begins in the first decade of March and ends at the beginning of May. Migration direction is mainly north-east.

Autumn migration begins at the end of August and ends at the beginning of November. Migration direction is mainly south-west. The most active birds migration occurs from September, 15 to October, 25.

1.3. During eventual birds migration periods the ornithological situation visual and radar observation shall be organized in aerodrome control area. 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 and, if deemed necessary, instruct how to avoid birds concentrations.

1.4. On obtaining information about hazardous ornithological situation, the crew shall reinforce discretion, 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-to-land.

1. Скопление птиц в районе аэропорта

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

1.2. Весенняя миграция начинается в первой декаде марта, а заканчивается в начале мая. Направление миграции преимущественно северо-восточное.

Осенняя миграция начинается в конце августа и заканчивается в начале ноября. Направление миграции преимущественно юго-западное. Наиболее массовый перелет отмечается с 15 сентября до 25 октября.

1.3. В периоды возможных перелетов птиц в ТМА организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой. 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, при необходимости дает рекомендации по выполнению обхода скопления птиц.

1.4. 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.

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

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMBB 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>	UMBB AD 2.24.2
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 10/28) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 10/28)</i>	UMBB AD 2.24.3
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMBB AD 2.24.4
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 11) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 11)</i>	UMBB AD 2.24.5
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 29) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 29)</i>	UMBB AD 2.24.6
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 11) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 11)</i>	UMBB AD 2.24.7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 29) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 29)</i>	UMBB AD 2.24.8
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 29) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 29)</i>	UMBB AD 2.24.9
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 29) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 29)</i>	UMBB AD 2.24.10
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 11) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 11)</i>	UMBB AD 2.24.11
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 11) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 11)</i>	UMBB AD 2.24.12
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 29) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 29)</i>	UMBB AD 2.24.13
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMBB AD 2.24.14