

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

UMGG - HOMIEL

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

1	ARP coordinates and site at AD <i>Контрольная точка и координаты местоположения на аэродроме</i>	523137N 0310100E The center of RWY <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	360 Degrees, 2.2 NM N from Homiel <i>360°, 2.2 NM севернее Гомеля</i>
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	471 FT/23° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	68 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	8° (2017)/0.13°
6	AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS, website address <i>Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, AFS, адрес веб-сайта</i>	POST: Homiel Airport Post Office Pokolyubichi Homiel region, Homiel, 247012 Republic of Belarus PHONE: +375 23 2927483 FAX: +375 17 2107385 AFS: UMGGZTZX
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.3 Operational hours
Часы работы

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

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

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

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

UMGG AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

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

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

1	AD category for fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A6 ICAO H24
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 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 ACFT with MTOW up to 100 tonnes; 100-191 tonnes in 5 hours after delivery equipment <i>Имеется для ВС с МВМ до 100 тонн; 100-191 тонн - через 5 часов после доставки оборудования</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	A7 - by prior request <i>По предварительному запросу - обеспечение категории 7</i>

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

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

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

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

3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	Taxi route D Width: 66 M Surface: ASPH Strength: PCN 49 / F / D / X / T
		Taxi routes E, F, G Width: 55 M Surface: ASPH Strength: PCN 52 / F / D / X / T
		Taxi route H Width: 34 M Surface: ASPH Strength: PCN 47 / F / C / X / T
		Taxi route J Width: 55 M Surface: CONC Strength: PCN 28 / R / C / X / T
		Taxi route K Width: 55 M Surface: ASPH Strength: PCN 42 / F / D / X / T
		Taxi route L Width: 34 M Surface: CONC Strength: PCN 14 / R / C / X / T
4	Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY THR 10 460 FT THR 28 467 FT
5	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

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

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

2	RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	Marking: RWY THR, RWY designation, aiming points, RWY TDZ, RWY CL, RWY turn pad, RWY holding position, TWY CL, TWY side stripes. Lights: RWY edge, RWY THR, RWY end, RWY turn pad edge, TWY edge. <i>Маркировка: обозначения ВПП, осевой линии, порогов, прицельной точки посадки, зон приземления, краевой линии, площадки разворота, места ожидания у ВПП, осевой рулежный. Огни: входные ВПП, ограничительные ВПП, посадочные, боковые рулежные по границе площадки разворота на ВПП, боковые рулежные РД.</i>
3	Stop bars <i>Огни линии «стоп»</i>	NIL
4	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.10 Aerodrome obstacles *Аэродромные препятствия*

Obstacle data for Homiel aerodrome are provided in electronic digital data sets.	Данные о препятствиях для аэродрома Гомель предоставляются в электронных массивах цифровых данных.
Electronic obstacle data for Homiel aerodrome are provided for: 1. Area 2, 3; 2. penetrations of the aerodrome obstacle limitation surfaces.	Электронные данные о препятствиях для аэродрома Гомель предоставляются для: 1. Района 2, 3; 2. препятствий, выступающих за пределы поверхностей ограничения препятствий аэродрома.
Detailed information on how to obtain electronic digital data sets is published in GEN 3.1.	Подробная информация, как можно получить электронные массивы цифровых данных, опубликована в разделе GEN 3.1.
There are no any obstacles in the take-off flight path area from Homiel aerodrome, which project above a plane surface having a 1.2% slope.	Препятствия в зоне траектории набора высоты при взлете с аэродрома Гомель, которые возвышаются над плоской поверхностью, имеющей наклон 1.2%, отсутствуют.

UMGG AD 2.11 Meteorological information provided *Предоставляемая метеорологическая информация*

1	Associated MET Office <i>Соответствующий метеорорган</i>	HOMIEL MET OFFICE
2	Hours of service MET Office outside hours <i>Часы работы</i> <i>Метеорорган, ответственный за предоставление информации в другие часы</i>	H24 -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity and interval of issuance of the forecasts <i>Орган, ответственный за составление TAF</i> <i>Сроки действия и частота составления</i>	HOMIEL MET OFFICE H24
4	Trend forecast Interval of issuance <i>Прогноза типа «тренд»</i> <i>Частота составления</i>	TREND 30 min
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	Briefing, personal consultation <i>Индивидуальная консультация</i>

6	Flight documentation Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация Используемый(е) язык(и)</i>	Charts, AD forecast text English and Russian <i>Карты, 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>	HOMIEL TOWER, HOMIEL APP
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

UMGG 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
10	110.77°	2569 X 43	PCN 60/F/D/X/T ASPH	523152.08N 0305956.43E - GUND 68.1 FT	THR 460 FT TDZ 460.9 FT
28	290.79°	2569 X 43	PCN 60/F/D/X/T ASPH	523122.59N 0310203.83E - GUND 68.2 FT	THR 467.2 FT TDZ 471.1 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
+0.08%	NIL	300 X 150	2689 X 300	NIL	240 X 193	NIL
-0.08%	NIL	300 X 150	2689 X 300	NIL	240 X 193	NIL

UMGG 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
10	2569	2869	2569	2569	NIL
	1581	1881	1581		From TWY C
28	2569	2869	2569	2569	NIL
	1407	1707	1407		From TWY B

UMGG AD 2.14 Approach and runway lighting

Огни приближения и огни ВПП

RWY Designator Обозначение ВПП	APCH LGT type, LEN, INTST Тип APCH LGT, LEN, INTST	THR LGT colour, WBAR Цвет THR LGT, WBAR	VASIS, PAPI, MEHT	TDZ, LGT LEN
1	2	3	4	5
10	A 870 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 2.67° 50 FT	NIL
28	A 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 2.67° 47 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	2569m, 60m, 1969m white, last 600m yellow LIH	RED LIH NIL	NIL	NIL
NIL	2569m, 60m, 1969m white, last 600m yellow LIH	RED LIH NIL	NIL	NIL

UMGG AD 2.15 Other lighting, secondary power supply

Прочие огни, резервный источник электропитания

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики	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/up to 15 sec. <i>Имеется вторичный источник питания для всех светосигнальных огней АД/15 сек.</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG AD 2.16 Helicopter landing area
Зона посадки вертолетов

Same as for aircraft.	Та же, что для самолетов.
-----------------------	---------------------------

UMGG AD 2.17 ATS airspace
Воздушное пространство ОВД

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	HOMIEL CTR 523744N 0304659E - 523004N 0312006E - 522502N 0311656E - 523241N 0304353E - 523744N 0304659E
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>	HOMIEL TOWER EN
6	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMGG 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 PRI	H24	EMRG FREQ
APP	HOMIEL APPROACH (EN)	STD 126.100 MHZ PRI	H24	Additional serves as Radar <i>Дополнительно выполняет функции Радар - Круг</i>
TWR	HOMIEL TOWER (EN)	STD 118.100 MHZ PRI	H24	Additional serves as Taxiing <i>Дополнительно выполняет функции руления</i>

Service designation Обозначение службы	Call sign Позывной	FREQ	Hours of operation Часы работы	Remarks Примечания
1	2	3	4	5
OPC	HOMIEL-TRANSIT (RU)	STD 131.600 MHZ PRI	H24	Commercial Information Коммерческая информация
MET	HOMIEL METEO (EN) HOMIEL METEO (RU)	STD 119.550 MHZ STD 124.475 MHZ	H24	

UMGG 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 8/2017 Declination: 0.13°	GOL	113.100 MHZ CH 78X	H24	523200.6N 0305949.9E	500 FT	
LOC 10 8/2017 ILS CAT I	IGM	109.300 MHZ	HO	523115.6N 0310233.8E		Course width in degrees: 3.6, ELEV: 475 FT
GP 10		332.000 MHZ	HO	523153.8N 0310015.6E		2.7°, RDH 52 FT, ELEV: 457 FT
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	523236.6N 0305642.6E		Location: 2.1 NM BRG 283 Degrees MAG from THR RWY 10
MM	Dots- Dashes -Dots- Dashes	75 MHZ	HO	523204.5N 0305902.6E		Location: 0.6 NM BRG 283 Degrees MAG from THR RWY 10
L 8/2017	G	511 KHZ	HO	523204.5N 0305902.6E		Location: 0.6 NM BRG 283 Degrees MAG from THR RWY 10
LOC 28 8/2017 ILS CAT I	IMV	108.700 MHZ	HO	523157.7N 0305932.1E		Course width in degrees: 3.9, ELEV: 469 FT
GP 28		330.500 MHZ	HO	523131.1N 0310152.2E		2.7°, RDH 54 FT, ELEV: 464 FT

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) <i>Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID	FREQ CH	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Position of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	ELEV of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	523044.3N 0310448.2E		Location: 1.8 NM BRG 103 Degrees MAG from THR RWY 28
MM	Dots- Dashes -Dots- Dashes	75 MHZ	HO	523108.7N 0310303.7E		Location: 0.6 NM BRG 103 Degrees MAG from THR RWY 28
L 8/2017	M	511 KHZ	HO	523108.7N 0310303.7E		Location: 0.7 NM BRG 103 Degrees MAG from THR RWY 28

UMGG AD 2.20 Local aerodrome regulations
Местные правила использования аэродрома

1. Airport regulations

- 1.1. Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing.
- 1.2. Taxiing and towing shall be carried out along the marking under continuous two-way radio communication
- 1.3. Speed of taxiing shall be selected by a pilot-in-command depending on:
- a. requirements of the Airplane Flight Manual for the given aircraft type;
 - b. condition of the apron, TWY, RWY along which taxi route passes;
 - c. presence of other aircraft or obstacles along the taxi route;
 - d. visibility and the intensity of lighting on taxi route;
 - e. restrictions of the taxiing speed, applied at Homiel aerodrome;
 - f. other conditions determining the safety of taxiing.
- 1.4. Belavia aircraft while taxiing shall be escorted by the "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 maximum take-off mass of 30 tons 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. performing VIP flights;

1. Аэропортовые правила

- 1.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей.
- 1.2. Руление производится по маркировке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи.
- 1.3. Скорость руления определяет командир ВС в зависимости от:
- a. требований РЛЭ данного типа ВС;
 - 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;
 - e. ограничений скорости руления, применяемых на аэродроме Гомель;
 - f. других условий, определяющих безопасность руления.
- 1.4. ВС авиакомпании «Белавиа» при рулении лидируются машиной сопровождения в следующих случаях:
- a. дневное и ночное время суток – при видимости 400 м и ниже;
 - b. ночное время – для ВС с максимальной взлетной массой 30 т и более, независимо от метеословий;
 - 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. при выполнении литерных рейсов;

e. by a flight crew's request regardless of the time of the day, meteorological conditions and the aircraft type.

1.5. Aircraft of other airlines while taxiing shall be escorted by the "Follow-me" vehicle irrespective of weather conditions, time of the day and the aircraft type.

2. Taxiing to and from stands

See UMGG AD 2.24.3 – Aircraft Parking Chart.

3. Apron: taxiing in winter conditions

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

4. Taxiing restrictions

4.1. In case of low visibility at the aerodrome (due to fog, snowfall, etc. in the daytime and at night when visibility is 400 m or less) and when marking on route of aircraft taxiing is not examined even partially because of precipitation layer or due to other reasons, aircraft should follow the leader vehicle via TWY A to the stand and taxiing from the stand to the holding point.

4.2. The U-turn of aircraft is conducted:

- only on area at the end of RWY (THR RWY 10);
- at any place of RWY under the decision of the pilot-in-command in accordance with the Airplane Flight Manual for the aircraft type.

5. MTOW aircraft restrictions

Aircraft operating limitation by MTOW:

- A-300 – 143.4 tonnes;
- A-300-600C4 – 150.2 tonnes;
- A-300-600RB4 – 148.9 tonnes;
- B-767-300 – 155.3 tonnes;
- B-767-300ER – 159.1 tonnes;
- IL-62 – 146.8 tonnes.

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

1.5. ВС остальных авиакомпаний при рулении лидируются машиной сопровождения независимо от метеорологических условий, времени суток, типа ВС.

2. Руление на места стоянки и с них

См. UMGG AD 2.24.3 – Карта размещения на стоянку воздушных судов.

3. Перрон: руление в зимних условиях

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

4. Ограничения по рулению

4.1. В случае плохой видимости на аэродроме (из-за тумана, снегопада и т.п. в дневное и ночное время суток, когда видимость составляет 400 м и ниже) и когда маркировка хотя бы частично не просматривается из-за выпадения осадков или по другим причинам, ВС должны следовать за машиной сопровождения по РД А на стоянку и выруливать со стоянки к месту ожидания у ИВПП.

4.2. Разворот на ИВПП выполняется ВС:

- только на площадке разворота на ИВПП (торец ВПП 10);
- в любом месте ИВПП по решению КВС в соответствии с РЛЭ данного типа ВС.

5. Ограничения эксплуатации ВС по массе

Ограничения эксплуатации ВС по массе:

- A-300 – 143.4 т;
- A-300-600C4 – 150.2 т;
- A-300-600RB4 – 148.9 т;
- B-767-300 – 155.3 т;
- B-767-300ER – 159.1 т;
- IL-62 – 146.8 т.

UMGG 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.

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. 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.

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

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

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

UMGG AD 2.22 Flight procedures Правила полетов

1. General

1.1. If a special clearance from APP of Homiel aerodrome has not been obtained, flights within Homiel TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

1.2. Flights within Homiel TMA shall be carried out according to the established segments of the airways and also according to the patterns established for this aerodrome and tracks assigned by the ATC controller.

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 ILS glide path interception without flying along horizontal segments of flight, except for cases indicated in the Airplane Flight Manual for the given aircraft type.

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. IFR flight procedures within TMA

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 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. flight operations 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 safe flight altitudes;

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;

1. Общие положения

1.1. Если не получено соответствующее разрешение от ДПП аэродрома Гомель, полеты в узловом диспетчерском районе (ТМА) Гомель осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

1.2. Полеты в ТМА аэродрома Гомель выполняются по установленным участкам маршрутов ОВД, а также по установленным для данного аэродрома схемам или траекториям, задаваемым диспетчером УВД.

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

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

1.5. Выполнение бесступенчатого захода на посадку предусматривает снижение ВС с установленного эшелона до входа в глассаду 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 полетов по ППП в узловом диспетчерском районе

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. inform the ATS unit about the aircraft position, operational air situation and weather conditions;	d. информировать орган ОВД о местоположении ВС, оперативной и метеорологической обстановке;
e. follow the instructions of the appropriate ATS unit.	е. выполнять указания соответствующего органа ОВД.
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.	2.5. Полет по ППП в ВМУ может выполняться решением КВС или по разрешению соответствующего органа ОВД.
2.6. A decision to change from a IFR flight to a VFR flight shall be taken by a pilot-in-command.	2.6. Решение о переходе от полетов по ППП принимает КВС.
2.7. A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by the flight crews by coordination with the ATC controller	2.7. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами ВС по согласованию с диспетчером УВД.
2.8. 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.	2.8. 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.
2.9. The ATS unit must confirm the change by a phrase "IFR flight cancelled at... (time)"	2.9. Орган ОВД должен подтвердить переход фразой «Полет по ППП отменен в... (время)».
2.10. The ATC controller is prohibited to force the pilot-in-command to change a VFR flight.	2.10. Диспетчеру УВД запрещается принуждать КВС к переходу на полет по ПВП.
3. Visual approach procedures	3. Процедуры визуального захода на посадку
3.1. Visual approach	3.1. Визуальный заход на посадку
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 the visual approach can be requested by a flight crew or issued by the ATS unit (by coordination with the flight crew).	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. The clearance for the visual approach shall be issued under condition that the pilot has the possibility to maintain the visual reference to ground features and:	3.1.2. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается при условии, если пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами, а также:
a. the reported cloud base corresponds to the height established for the initial approach segment or exceeds this height;	а. сообщаемая нижняя граница облаков соответствует высоте, установленной для начального участка захода на посадку ВС или превышает эту высоту;
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.	б. 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.
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.	3.1.3. Между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС, обеспечивается эшелонирование.
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:	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:
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.	а. 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.

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.

3.1.5. The ATC controller under the control of whom the visual approach is carried out is responsible for:

a. determining the possibility to carry out the visual approach on the basis of analysis of air traffic and meteorological situation;

b. the 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;

c. issue of permission to carry out the visual approach.

3.1.6. A permission to carry out the visual approach means that the following shall be provided during visual approach:

a. safe intervals between aircraft executing take-off, IFR approach and aircraft executing the visual approach;

b. control over the approach and adherence to the missed approach procedure under radar control;

c. timely informing of the flight crew about the meteorological and ornithological situation.

3.1.7. During the visual approach a pilot-in-command is responsible for:

a. maintaining IFR descent pattern or the track assigned by the controller till the moment of commencement of the visual approach;

b. execution of visual manoeuvring when visual contact with ground features is available;

c. maintaining the minimum safe obstacle clearance heights;

d. timely going around when visual contact with ground features is lost.

Note: Responsibility for the completion of flight shall be placed on the pilot-in-command from the moment of commencement of the 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:

a. visual manoeuvring within the established visual manoeuvring area till establishing on the RWY extended center line;

b. maintaining the established minimum descent height (MDH) till the moment of establishing a continuous visual contact with the features;

c. maintaining a continuous visual contact with the features;

d. execution of the missed approach from any point of approach in case of loss of visual contact with the features joining the established procedure of IFR missed approach.

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.

3.1.5. Диспетчер УВД, под управлением которого осуществляется визуальный заход на посадку, несет ответственность за:

a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;

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;

c. выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку.

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

a. безопасные интервалы между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП и ВС, выполняющими визуальный заход на посадку;

b. контроль за выполнением захода и выдерживанием схемы ухода на второй круг при наличии радиолокационного контроля;

c. своевременное информирование экипажа о метеорологической и орнитологической обстановке.

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

a. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой диспетчером, до момента начала визуального захода на посадку;

b. выполнение визуального маневра при наличии визуального контакта с наземными ориентирами;

c. выдерживание минимальных безопасных высот пролета препятствий;

d. своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с наземными ориентирами.

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:

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

b. выдерживание установленной минимальной высоты снижения (MDH) до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;

c. сохранение постоянного визуального контакта с ориентирами;

d. 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. For 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.

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 contact with the RWY and/or its features. Descent to a height less than MDH shall not be executed until.

- a. continuous visual contact with the features is established and maintained;
- b. the pilot has the RWY threshold in sight;
- c. 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 ATC controller, according to IFR by means of the radio navigation and landing aids: ILS, NDB, VOR/DME.

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

The following conditions shall prevail to allow for the circling approach:

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.

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:

- a. не установится и не будет поддерживаться постоянный визуальный контакт с ориентирами;
- b. пилот не увидит порога ВПП;
- c. 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 ОВД, по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации: ILS, NDB, VOR/DME.

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

Необходимые условия для выполнения визуального захода на посадку по кругу:

Aircraft category Категория ВС		A	B	C	D
MDH, m		120	150	200	210
Meteo conditions Метеоусловия	Cloud ceiling Ннго, м	170	200	300	310
	Visibility L вид, м	1500	1600	2400	3600

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

- a. determining the possibility to carry out the circling approach on the basis of analysis of the air traffic situation and meteorological conditions;
- b. 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;

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

- a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку по кругу на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;
- b. 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;

c. control over the entry into the established visual manoeuvring area and issuing the permission to carry out the circling approach.

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

a. safe separation intervals between the aircraft carrying out take-off, IFR approach, circling approach;

b. control over the approach and maintaining IFR missed approach procedure when radar control is available;

c. timely informing about the meteorological and ornithological situation.

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

a. maintaining the IFR descent pattern or the track assigned by the ATS unit to the point of commencement of the visual approach;

b. maintaining the established MDH during visual manoeuvring till the moment of establishing a continuous visual contact with the features;

c. execution of visual manoeuvring within the visual manoeuvring area under continuous visual contact with the features;

d. timely missed approach when visual contact 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.

4. Radar procedures within TMA

4.1. Radar procedures

4.1.1. When providing services by using the surveillance facilities the ATC controller shall inform the flight crew about the aircraft position in the following cases:

a. after identification carried out by using primary surveillance radar;

b. by a flight crew's request;

c. when the estimated data of the flight crew considerably differ from the data displayed on the air traffic indicator;

d. when the flight crew is instructed to change to the independent navigation if as a result of vectoring the aircraft has deviated from the earlier assigned route;

e. prior to termination of service using the surveillance facilities if the aircraft has deviated from the assigned route.

4.1.2. Vectoring shall be applied for maintaining the required flight track by the aircraft. During vectoring the ATC controller shall:

a. inform the flight crew about provision and purpose of vectoring;

b. assign the tracks to the flight crew to establish on the final approach track indicating the direction of turn;

с. контроль за входом в установленную зону визуального маневрирования и выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку по кругу.

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

a. безопасные интервалы эшелонирования между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, заход на посадку по кругу;

b. контроль за заходом на посадку и выдерживанием схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;

с. своевременное информирование о метеорологической и орнитологической обстановке.

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

a. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД, до точки начала визуального захода на посадку;

b. выдерживание установленной MDH при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;

с. выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ориентирами;

d. 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.

4. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе

4.1. Радиолокационные процедуры

4.1.1. При предоставлении обслуживания с использованием средств наблюдения диспетчер УВД информирует экипаж ВС о его местоположении в следующих случаях:

a. после опознавания, проведенного с использованием средств ПОРЛ;

b. по запросу экипажа ВС;

с. когда расчетные данные экипажа ВС существенно отличаются от данных, отображаемых на ИВО;

d. когда экипажу ВС дается указание перейти к самостоятельному вождению самолета, если в результате векторения ВС отклонилось от ранее выданного маршрута;

e. перед прекращением обслуживания с использованием средств наблюдения, если ВС отклонилось от своего заданного маршрута.

4.1.2. Для выдерживания ВС необходимой линии пути применяется векторение. При векторении диспетчер УВД:

a. информирует экипаж ВС о предоставлении и цели векторения;

b. задает экипажу ВС курсы для вывода ВС на конечный этап захода на посадку, указывая сторону разворота;

<p>c. the last assigned track shall provide the possibility to establish the aircraft on level flight prior to glide path interception and establishing on the final approach track at an angle of 45° or less;</p>	<p>с. последний заданный курс должен обеспечивать возможность выхода ВС в горизонтальный полет до входа в глиссаду и выход на линию пути конечного этапа захода на посадку под углом 45° или менее;</p>
<p>d. instruct the flight crew to report about the entry into the area of coverage of the approach facility or establishing on the final approach track.</p>	<p>d. дает указание экипажу ВС доложить о входе ВС в зону действия навигационного средства захода на посадку или выходе на линию пути конечного этапа захода на посадку.</p>
<p>4.1.3. Vectoring shall be provided till the moment of:</p>	<p>4.1.3. Векторение обеспечивается до момента:</p>
<p>a. entry into the area of coverage of the approach facility;</p>	<p>a. входа ВС в зону действия навигационного средства обеспечения захода на посадку;</p>
<p>b. establishing on the final approach track;</p>	<p>b. выхода ВС на линию пути конечного этапа захода на посадку;</p>
<p>c. report of the flight crew about readiness to carry out the visual approach (availability of the RWY in sight).</p>	<p>с. доклада экипажа ВС о готовности выполнить визуальный заход на посадку (наличии ВПП в поле зрения).</p>
<p>4.1.4. After the termination of vectoring the ATC controller shall instruct the flight crew to resume independent navigation advising the aircraft position to the flight crew and in case of deviation from the earlier assigned route – issue the instruction to reach the assigned track or the significant point (magnetic track and distance to the significant point, en-route navigation facility or the approach facility).</p>	<p>4.1.4. При прекращении векторения диспетчер УВД дает указание экипажу ВС возобновить самостоятельное вождение самолетом, сообщая ему местоположение ВС, а в случае отклонения ВС от ранее заданного маршрута дает указание по выходу на линию заданного пути или основную точку (магнитный путевой угол и расстояние до основной точки, маршрутного навигационного средства или средства захода на посадку).</p>
<p><i>Note: Radar vectoring charts are not published.</i></p>	<p><i>Примечание: Карты радиолокационного наведения не публикуются.</i></p>
<p>4.2. Surveillance radar approach (SRA)</p>	<p>4.2. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)</p>
<p>SRA procedure is not applied.</p>	<p>SRA не применяется.</p>
<p>4.3. Precision approach radar (PAR) approach</p>	<p>4.3. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)</p>
<p>PAR approach procedure is not applied.</p>	<p>PAR не применяется.</p>
<p>4.4. Radio communication failure</p>	<p>4.4. Потеря радиосвязи</p>
<p>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>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>In case of radio communication failure the crew shall comply with radio communication failure procedures given in ICAO Annex 2 and Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030/4, EUR).</p>	<p>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>4.4.1. The pilot's actions in case of radio communication failure.</p>	<p>4.4.1. Действия пилота в случае потери радиосвязи.</p>
<p>4.4.1.1. 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>4.4.1.1. 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>4.4.1.2. If the above mentioned actions failed to restore communication, the pilot must:</p>	<p>4.4.1.2. Если действия, указанные выше, не привели к восстановлению связи, пилот обязан:</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 call sign of the control unit to which the message is addressed;</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>b. произвести посадку на аэродроме вылета.</p>
<p>4.4.1.3. The flight crew, carrying out a controlled flight, in case of radio communication failure under VMC, must:</p>	<p>4.4.1.3. 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>4.4.1.4. The flight crew, carrying out a controlled flight under IMC and if unable to carry out a flight under VMC, must:</p> <p>a. set the transponder to Mode A, Code 7600;</p> <p>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):</p> <p>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:</p> <p>reaching the last cleared flight level or the minimum safe flight altitude;</p> <p>when the flight crew is setting the transponder to Mode A, Code 7600, whichever is later;</p> <p>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:</p> <p>reaching the last cleared flight level or the minimum safe flight altitude;</p> <p>at the estimated time of reaching the compulsory reporting point, transmitted earlier by a flight crew;</p> <p>when the flight crew does not report its position at the compulsory reporting point, whichever is later;</p> <p>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.);</p> <p>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;</p> <p>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;</p>	<p>a. установить на приемоответчике 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> <p>4.4.1.4. Экипаж ВС, выполняющий контролируемый полет в ПМУ, при невозможности выполнить полет ВМУ должен:</p> <p>a. установить на приемоответчике ВОРЛ код 7600 в режиме А;</p> <p>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):</p> <p>1. при выполнении полета по маршруту без пунктов обязательной передачи донесений или когда экипаж ВС получил указание не передавать донесения о своем местоположении:</p> <p>во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную безопасную высоту полета;</p> <p>когда экипаж ВС устанавливает приемоответчик ВОРЛ на код 7600 в режиме А, в зависимости от того, что происходит позднее;</p> <p>2. при выполнении полета по маршруту с пунктами обязательной передачи донесений или когда экипаж ВС не получил указаний не передавать донесения о своем местоположении:</p> <p>во время выхода на последний разрешенный эшелон полета или минимальную безопасную высоту полета;</p> <p>в ранее переданное пилотом расчетное время выхода в пункт обязательной передачи донесений;</p> <p>когда экипаж ВС не передает донесение о своем местоположении над пунктом обязательной передачи донесения, в зависимости от того, что происходит позднее;</p> <p>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.);</p> <p>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;</p> <p>e. выполнить полет по маршруту текущего плана полета в направлении соответствующего обозначенного навигационного средства, обслуживающего аэродром пункта назначения и, если требуется, обеспечить соблюдения подпункта е), выполнить маневр, ожидания над этим средством до начала снижения;</p>
--	--

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.

4.4.1.5. 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.

5. VFR flight procedures within TMA

5.1. 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.

5.2. When carrying out a VFR flight in class E airspace the flight crew shall continuously watch the working frequency of the appropriate ATS unit.

A pilot-in-command must observe VFR and timely report to the ATS unit about necessity to change to special VFR (IFR) flight.

VFR shall envisage the following:

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;

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;

c. keeping by a flight crew to the ATS route by visual reference using the available navigation facilities.

5.3. When operating a VFR flight, a pilot-in-command shall:

a. maintain the safe flight height;

b. maintain the ATS route;

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

d. report the aircraft position and meteorological conditions (if required) to the appropriate ATS unit;

e. carry out the instructions, adhere to the recommendations and take into account the consultations of the ATS unit concerning the avoidance of collision;

f. receive the appropriate information during provision of the flight information service.

5.4. The ATS unit, when providing services for VFR flights, shall carry out ATS as in accordance with the requirements on the airspace classification.

f. начать снижение от навигационного средства, указанного в подпункте д), 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 е) или последнего подтвержденного ожидаемого времени захода на посадку, в зависимости от того, которое из них наступит позднее.

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

5. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе

5.1. 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.

5.2. При выполнении полета в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС должен вести постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа ОВД.

Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП (ППП).

ПВП предусматривают:

a. выдерживания экипажем установленных интервалов между ВС, а также между ВС и другими объектами в воздухе методом визуального наблюдения за воздушной обстановкой;

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;

c. выдерживание экипажем ВС маршрута ОВД, методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств.

5.3. При выполнении полетов по ПВП командир ВС должен:

a. соблюдать безопасную высоту полета;

b. выдерживать маршрут ОВД;

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

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

e. выполнять указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;

f. получать соответствующую информацию при предоставлении полетно-информационного обслуживания.

5.4. Орган ОВД при обслуживании полетов по ПВП осуществляет ОВД в соответствии с требованиями по классификации ВП.

22 APR 2021

<p>5.5. 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>5.5. 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>5.6. 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>5.6. При ухудшениях метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир ВС обязан:</p>
<p>a. return to the aerodrome of departure or carry out landing at the nearest alternate aerodrome if he has no approval for special VFR flights;</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. 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>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. 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>с. перейти на полет по ОПВП и возвратиться на аэродром вылета или на ближайший запасный 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. change to IFR flight if the pilot-in-command and the aircraft have approval for such flights.</p>	<p>d. перейти на полет по ППП, если командир и ВС допущены к таким полетам.</p>
<p>5.7. A pilot-in-command of a helicopter can execute landing on the helipad selected from the air.</p>	<p>5.7. Командир вертолета может произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.</p>
<p>5.8. In case of aircraft sudden getting under conditions below the minimum established for VFR (special VFR) flights, 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.</p>	<p>5.8. При внезапном попадании ВС в условия ниже минимума, установленного для полетов по ПВП (ОПВП), 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.</p>
<p>5.9. Visual 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.</p>	<p>5.9. Визуальные полеты ночью выполняются ниже эшелона перехода и на эшелонах в пределах нижнего ВП на самолетах 4 класса и вертолетах при выполнении срочных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, аварийных и поисково-спасательных работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов.</p>
<p>5.10. Visual flights at night shall be carried out when visibility is not less than 4000 m, cloud ceiling is not below 450 m.</p>	<p>5.10. Визуальные полеты ночью выполняются при видимости не менее 4000 м, высоте нижней границы облаков не ниже 450 м.</p>
<p>5.11. Safe absolute altitude, when carrying out visual flights at night, shall not be less than 400 m.</p>	<p>5.11. Безопасная истинная высота при выполнении визуальных полетов ночью не должна быть менее 400 м.</p>
<p>5.12. Visual flights at night can be operated above clouds when their quantity is not more than 2 octants, in this case the distance along the vertical line from the aircraft to cloud top shall not be less than 300 m.</p>	<p>5.12. Визуальные полеты ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2 октантов. В этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков не должно быть менее 300 м.</p>
<p>5.13. Visual flights at night shall be operated in the presence of continuous two-way radio communication between the ATS unit and the flight crew.</p>	<p>5.13. Визуальные полеты ночью выполняются при наличии непрерывной двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.</p>
<p>5.14. When operating flights below the transition level, the lower flight level along the flight route shall be cleared of other aircraft.</p>	<p>5.14. При выполнении полетов ниже эшелона перехода нижний эшелон по маршруту следования должен быть освобожден от других ВС.</p>
<p>5.15. Conflicting traffic and overtaking of aircraft, when operating visual flights at night, are allowed only using the vertical separation.</p>	<p>5.15. Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешается только с применением вертикального эшелонирования.</p>
<p>5.16. If it is not possible to carry out vertical separation for such flights, one-way traffic shall be organized with intervals of horizontal separation.</p>	<p>5.16. При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение ВС с интервалами горизонтального эшелонирования.</p>
<p>5.17. Visual flights at night must be carried out only at the aerodromes and landing sites equipped with lighting features with mandatory light marking of movement area.</p>	<p>5.17. Визуальные полеты ночью должны выполняться только на аэродромы и посадочные площадки, оборудованные световыми ориентирами с обязательной световой маркировкой рабочей площади.</p>

<p>5.18. In case of deterioration of meteorological conditions to the values less than those established for carrying out visual flights at night, a pilot-in-command must return to the aerodrome of departure or carry out landing at the nearest alternate aerodrome.</p>	<p>5.18. В случае ухудшения метеоусловий до значений, менее установленных для выполнения визуальных полетов ночью, командир ВС должен возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.</p>
<p>5.19. The ATC controller, in the area of responsibility of whom a visual flight at night is carried out, shall:</p>	<p>5.19. Диспетчер УВД, который несет ответственность за выполнение визуального полета ночью, должен:</p>
<p>a. provide the established intervals between aircraft during departure;</p>	<p>a. обеспечить установленные интервалы между ВС при вылете;</p>
<p>b. provide the observation of conditions excluding conflicting traffic and a flight with crossing the routes at the same height;</p>	<p>b. обеспечить соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;</p>
<p>c. clear the lower flight level along the flight route;</p>	<p>c. освободить нижний эшелон по маршруту следования;</p>
<p>d. timely provide the information about the air traffic and the presence of IMC en-route.</p>	<p>d. своевременно предоставить информацию о движении и наличии на маршруте ПМУ.</p>

UMGG AD 2.23 Additional information

Дополнительная информация

1. Bird concentration in the vicinity of the airport

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

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

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

1. Скопление птиц в районе аэропорта

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

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

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

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

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