

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

UMII - VICIEBSK

UMII 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>	550735N 0302059E The center of RWY <i>Центр ВПП</i>
2	Direction and distance from the city <i>Направление и расстояние от города</i>	123 Degrees 5.4 NM SE of Viciebsk <i>123°, 5.4 NM юго-восточнее Витебска</i>
3	Elevation/reference temperature <i>Превышение/расчетная температура</i>	682 FT/21.2° C
4	Geoid undulation at AD ELEV PSN <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	62 FT
5	MAG VAR/annual change <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	9° (2021)/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: Viciebsk Airport Viciebsk, 210035, P.B. 36 Republic of Belarus PHONE: + 375212 204362 FAX: + 375212 204363 AFS: UMII TZ X
7	Types of traffic permitted (IFR/VFR) <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMII 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>	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: 0600-12.30. 2. Outside AD OPR HR - by prior request submitted to / <i>Вне времени работы аэродром принимает ВС по предварительной заявке, отправленной по:</i> AFS: UMMDYAYX; SITA: MSQFCXH; FAX: +375 17 222 7954. 3. LT = UTC + 3 HR.

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

1	Cargo-handling facilities <i>Погрузочно-разгрузочные средства</i>	Facilities for handling of cargo up to 5 tonnes <i>Средства грузоподъемностью до 5 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	FUEL: AVGAS-LL LL-100 RT (Equivalent Jet A-1 / <i>Эквивалент Jet A-1</i>) Available without limitation <i>Имеется без ограничений</i> OIL: NIL
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/пропускная способность</i>	2 truck 22000 litres, 500l/min; 1 truck 15000 litres, 1000l/min; 1 truck 7500 litres, 600l/min. 1 fixed fuel bin 920 litres, 25l/min
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	ACFT de-icing vehicles (MAX working HGT 13,38 M), de-icing liquid type I (SAFEWING EG11996) and type II (SAFEWING MP2)
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих ВС</i>	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих ВС</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMII AD 2.5 Passenger facilities
Средства для обслуживания пассажиров

1	Hotels <i>Гостиницы</i>	City Hotels <i>Гостиницы в городе</i>
2	Restaurants <i>Рестораны</i>	Available <i>Имеются</i>
3	Transportation <i>Транспортное обслуживание</i>	Buses and Taxi <i>Автобусы и такси</i>
4	Medical facilities <i>Медицинское обслуживание</i>	Aid post at Airport Terminal, ambulance service and 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

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

1	AD category for fire fighting <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A6 ICAO HO
2	Rescue equipment <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 3 fire trucks with rescue equipment <i>Имеется 3 пожарных автомобиля с АСО</i>
3	Capability for removal of disabled aircraft <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available for T-134 and other ACFT with MTOW up to 47 tonnes <i>Имеется для Т-154 и других ВС с МВМ до 47 тонн</i>
4	Remarks <i>Примечания</i>	For ACFT IL-62, B767-300, B767-300ER by prior request - AD category A7 <i>Для ВС IL-62, B767-300, B767-300ER по предварительному запросу - обеспечение категории 7</i>

UMII 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

UMII 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, 1A, 2, 3 Surface: ASPH Strength: PCN 62 / F / D / X / T
		APRON STANDS 4, 5 Surface: ASPH Strength: PCN 77 / F / D / X / T
		APRON STAND 6 Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 56 / R / B / X / T
		APRON STANDS 7-9 Surface: ASPH AUW 13200 kg/1.0 MPa
2	Designation, width, surface and strength of TWY <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWAA Width: 21 M Surface: CONC+ASPH Strength: PCN 36 / R / B / X / T

3	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>
4	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
5	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
6	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMII 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 at entrances to RWY. TWY and taxi route guide centre lines, lead-in and lead-out lines markings. Stands numbers in front of stands and on the taxiing lines. Visual aids of taxiing guidance – Nil. <i>Указательные знаки на сопряжении РД с ВПП. Маркировка осевых линий РД и ПРД, линий за руливания и вы руливания. Номера стоянок перед МС и на линиях за руливания Визуальных средств управления рулением нет.</i>
2	RWY and TWY markings and LGT <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	Marking: RWY THR, RWY designation, aiming point, RWY turn pad, RWY TDZ, RWY CL, RWY holding position. TWY CL, TWY side stripes. Lights: RWY edge, RWY end, RWY THR, RWY turn pad edge, TWY edge. <i>Маркировка: порогов ВПП, обозначения ВПП, прицельной точки посадки, площадки разворота на ВПП, зоны приземления, осевой линии ВПП, места ожидания у ВПП, осевой линии РД, несущих участков покрытий РД. Огни: входные огни ВПП, посадочные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, боковые рулежные огни площадки разворота на ВПП, боковые рулежные огни.</i>
3	Stop bars <i>Огни линии «стоп»</i>	NIL
4	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMII AD 2.10 Aerodrome obstacles
Аэродромные препятствия

In Area 2a / В районе 2a						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII006	Antenna Антенна ГРМ	550747.3N	0302154.9E	735	Red Красный	
UMII008	Meteorological facility Метеоприборы	550716.3N	0302012.6E	647	Red Красный	
UMII018	Sign Место ожидания у ВПП	550748.0N	0302128.2E	719		
UMII019	Windsock Ветроуказатель	550717.5N	0302018.2E	667	Red Красный	
UMII044	Meteorological facility Метеоприборы	550717.8N	0302017.6E	647	Red Красный	
UMII046	Navaid КРУН	550739.6N	0302102.3E	674	Red Красный	
UMII052	Reflector Отражатель	550749.5N	0302132.3E	696	Red Красный	
UMII053	Building Метеокунг	550750.9N	0302137.4E	690	Red Красный	
UMII054	Windsock Ветроуказатель	550751.0N	0302137.9E	712	Red Красный	
UMII055	Windsock Ветроуказатель	550751.1N	0302138.4E	712	Red Красный	
UMII056	Antenna Антенна	550748.3N	0302158.1E	701	Red Красный	
UMII067	Navaid Пеленг СФ (ПРМ)	550730.5N	0302059.8E	665	Red Красный	
UMII161	Navaid Пеленг СФ (ПРД)	550732.0N	0302104.9E	672	Red Красный	
UMII215	Windsock Ветроуказатель	550717.1N	0302016.8E	670	Red Красный	

In Area 2b / В районе 2b						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII003	Road Автомобильная дорога	550704.4N	0301918.5E	653		
UMII004	Antenna Антенна КРМ	550706.6N	0301926.0E	645	Red Красный	
UMII029	Antenna Антенна	550808.2N	0302249.5E	702	Red Красный	
UMII030	Building Кунг	550706.5N	0301925.7E	645	Red Красный	

In Area 2b / В районе 2b						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV (FT)	Markings/type, colour Маркировка/вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII031	Antenna Антенна КРМ	550706.5N	0301925.5E	651	Red Красный	
UMII033	Antenna Антенна БРМ 234	550808.0N	0302248.8E	735	Red Красный	
UMII058	Antenna Антенна	550708.3N	0301931.4E	643	Red Красный	
UMII090	Trees Группа деревьев	550653.4N	0301902.0E	671		
UMII207	Trees Группа деревьев	550700.6N	0301908.7E	662		
UMII234	Forest Лес	550814.1N	0302326.3E	748		
UMII237	Tree Дерево	550806.1N	0302301.2E	732		
UMII240	Tree Дерево	550807.0N	0302259.6E	724		
UMII244	Tree Дерево	550809.4N	0302255.9E	730		
UMII262	Tree Дерево	550807.7N	0302257.9E	715		
UMII263	Tree Дерево	550822.8N	0302324.4E	770		

In Area 2c / В районе 2c						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII020	Mast Осв. мачта	550754.1N	0302127.6E	775	Red Красный	
UMII021	Mast Осв. мачта	550749.7N	0302110.8E	768	Red Красный	
UMII022	Mast Осв. мачта	550757.1N	0302139.1E	776	Red Красный	
UMII025	Control tower КДП	550756.4N	0302129.7E	755	Red Красный	
UMII026	Building Здание	550757.1N	0302132.5E	775	Red Красный	
UMII035	Stack Металлическая труба	550911.1N	0302335.9E	820	Red Красный	
UMII041	Stack Бетонная труба	551126.4N	0301535.0E	1075	Red Красный	
UMII042	Stack Бетонная труба	550922.1N	0301438.7E	918	Red Красный	
UMII047	Antenna Антенна	550731.0N	0302115.2E	693	Red Красный	
UMII049	Building Здание	550747.0N	0302100.0E	717		

In Area 2c / В районе 2с						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII050	Mast Перронная мачта осветительная	550751.3N	0302118.1E	725	Red Красный	
UMII051	Mast Перронная мачта осветительная	550752.4N	0302121.8E	729	Red Красный	
UMII064	Antenna Антенна	550847.1N	0302009.3E	856	Red Красный	
UMII105	Forest Лес	550729.2N	0301957.4E	730		
UMII114	Forest Лес	550750.2N	0302221.1E	711		
UMII133	Antenna Антенна	550737.7N	0302738.8E	910	Red Красный	
UMII134	Antenna Антенна	551001.1N	0302141.9E	864	RedКрасный	
UMII135	Antenna Антенна	551003.1N	0302138.9E	870	Red Красный	
UMII136	Antenna Антенна	551002.3N	0302136.5E	862	Red Красный	
UMII142	Windsock Ветроуказатель	550754.6N	0302142.7E	706	Red Красный	
UMII143	Antenna Антенна	550740.4N	0302135.8E	699	Red Красный	
UMII146	Aircraft ВС на МС 1	550745.3N	0302112.2E	724		
UMII148	Aircraft ВС на МС 2	550746.2N	0302115.2E	725		
UMII152	Aircraft ВС на МС 3	550747.1N	0302118.0E	726		
UMII153	Building Блок модуль	550754.4N	0302129.6E	710	Red Красный	
UMII154	Aircraft ВС на МС 6	550751.8N	0302126.9E	735		
UMII155	Aircraft ВС на МС 4	550748.0N	0302120.9E	728		
UMII157	Aircraft ВС на МС 5	550748.9N	0302123.8E	730		
UMII158	Aircraft ВС на МС 7	550752.7N	0302133.6E	701		
UMII159	Aircraft ВС на МС 8	550753.0N	0302134.7E	701		
UMII160	Aircraft ВС на МС 9	550753.3N	0302135.8E	701		
UMII177	Forest Лес	550826.0N	0302255.8E	794		
UMII185	Trees Группа деревьев	550746.0N	0302216.7E	732		

In Area 2c / В районе 2с						
OBST ID/ designation <i>Обозначение препятствия</i>	OBST type <i>Тип препятствия</i>	OBST position <i>Местоположение препятствия</i>		ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour <i>Маркировка/ вид, цвет</i>	Remarks <i>Примечания</i>
a	b	c		d	e	f
UMII186	Forest <i>Лес</i>	550746.5N	0302055.3E	757		
UMII188	Forest <i>Лес</i>	550753.7N	0302059.7E	768		
UMII190	Forest <i>Лес</i>	550756.2N	0302116.5E	780		
UMII198	Forest <i>Лес</i>	550720.3N	0301927.8E	719		
UMII199	Trees <i>Группа деревьев</i>	550648.8N	0301902.8E	689		
UMII206	Forest <i>Лес</i>	550713.2N	0301859.4E	726		
UMII209	Forest <i>Лес</i>	550737.3N	0302015.8E	753		
UMII210	Forest <i>Лес</i>	550731.8N	0302000.9E	750		
UMII211	Forest <i>Лес</i>	550723.3N	0302052.7E	679		
UMII212	Trees <i>Группа деревьев</i>	550719.3N	0302048.3E	701		
UMII214	Forest <i>Лес</i>	550715.0N	0302025.0E	656		
UMII218	Building <i>Кунг ТП РАРІ</i>	550713.9N	0302014.5E	647	Red <i>Красный</i>	
UMII229	Forest <i>Лес</i>	550709.0N	0301850.2E	713		
UMII231	Forest <i>Лес</i>	550824.1N	0302248.6E	800		
UMII239	Metradar <i>Метеолокатор</i>	550825.4N	0302054.0E	836	Red <i>Красный</i>	
UMII241	Tree <i>Дерево</i>	550746.5N	0302042.9E	747		
UMII242	Tree <i>Дерево</i>	550746.6N	0302046.6E	763		
UMII245	Tree <i>Дерево</i>	550743.2N	0302041.8E	706		
UMII246	Tree <i>Дерево</i>	550746.2N	0302042.4E	742		
UMII248	Tree <i>Дерево</i>	550742.5N	0302041.3E	722		
UMII249	Tree <i>Дерево</i>	550741.1N	0302043.8E	708		
UMII250	Tree <i>Дерево</i>	550741.3N	0302045.4E	725		
UMII251	Tree <i>Дерево</i>	550719.5N	0301916.3E	748		
UMII252	Tree <i>Дерево</i>	550741.8N	0302041.2E	724		
UMII253	Tree <i>Дерево</i>	550720.7N	0301928.6E	710		

In Area 2c / В районе 2с						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII254	Tree Дерево	550741.3N	0302041.6E	724		
UMII256	Tree Дерево	550745.5N	0302047.4E	733		
UMII257	Tree Дерево	550714.7N	0301904.0E	732		
UMII258	Tree Дерево	550717.1N	0301911.5E	736		
UMII259	Tree Дерево	550751.1N	0302230.1E	749		
UMII260	Tree Дерево	550708.6N	0301843.6E	717		
UMII261	Tree Дерево	550750.8N	0302229.6E	745		
UMII266	Tree Дерево	550827.5N	0302308.8E	778		

In Area 2d / В районе 2d						
OBST ID/ designation Обозначение препятствия	OBST type Тип препятствия	OBST position Местоположение препятствия		ELEV/HGT (FT)	Markings/type, colour Маркировка/ вид, цвет	Remarks Примечания
a	b	c		d	e	f
UMII038	Antenna Антенна	551135.4N	0301000.1E	1399/822	Red Красный	
UMII040	Stack Бетонная труба ТЭЦ	551003.4N	0300757.0E	821/328	Red Красный	
UMII235	Windmill ВЭУ-1	550922.3N	0304403.3E	1472/546	Red Красный	
UMII236	Windmill ВЭУ-2	551134.1N	0304658.0E	1354/498	Red Красный	

UMII AD 2.11 Meteorological information provided
Предоставляемая метеорологическая информация

1	Associated MET Office Соответствующий метеорорган	VICIEBSK MET OFFICE
2	Hours of service MET Office outside hours Часы работы Метеорорган, ответственный за предоставление информации в другие часы	HO -
3	Office responsible for TAF preparation Periods of validity and interval of issuance of the forecasts Орган, ответственный за составление TAF Сроки действия и частота составления	VICIEBSK MET OFFICE 9 HR

4	Trend forecast Interval of issuance <i>Прогноза типа «тренд» Частота составления</i>	TREND 1 HR
5	Briefing/consultation provided <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	Personal consultation <i>Индивидуальная консультация</i>
6	Flight documentation Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация Используемый(е) язык(и)</i>	Charts, AD forecast text English and Russian <i>Карты, текстовой прогноз по аэродрому Английский и русский язык</i>
7	Charts and other information available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации</i>	IS, SWH, SWM, SWX, SIGMET, OPMET
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	MET RADAR <i>Метеолокатор</i>
9	ATS units provided with information <i>Органы ОВД, обеспечиваемые информацией</i>	VICIEBSK TOWER
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

UMII 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 соответствующ их 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
05	62.09°	2606 X 42	PCN 33/R/B/X/T CONC+ASPH	550715.03N 0301953.77E - GUND 63.0 FT	THR 629.1 FT
23	242.11°	2606 X 42	PCN 33/R/B/X/T CONC+ASPH	550754.37N 0302203.81E - GUND 62.3 FT	THR 678.6 FT

Slope of each RWY and associated SWY Уклон RWY и соответствующих SWY	Dimensions of SWY Размеры концевых полос торможения	Dimensions of CWY (M) Размеры полос, свободных от препятствий (M)	Dimensions of strips (M) Размеры летных полос (M)	OFZ	Dimensions of RESA (M) Размеры концевой зоны безопасности (M)	Remarks Примечания
7	8	9	10	11	12	13
+0.58%	NIL	250 X 150	2726 X 240	NIL	140 X 150	NIL
-0.58%	NIL	300 X 150	2726 X 240	NIL	140 X 150	NIL

UMII 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
05	2606	2856	2606	2606	NIL
23	2606	2906	2606	2606	NIL

UMII 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
05	SALS 900 M LIL	GRN LIL	PAPI Left / 3° 42 FT	NIL
23	SALS 900 M LIL	GRN LIL	PAPI Left / 3° 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	2606 m, 60 m, 2006 m white, last 600m yellow LIL	RED LIL	NIL	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	2606 m, 60 m, 2006 white, last 600 m yellow LIL	RED LIL	NIL	NIL

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

1	ABN/IBN location, characteristics and hours of operation <i>Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики</i>	NIL
2	LDI location and LGT Anemometer location and LGT <i>Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение</i>	See AD Chart <i>См. карту аэродрома</i>
3	TWY edge and centre line lighting <i>Рулежные огни и огни осевой линии РД</i>	Edge: TWY A; all taxi routes; RWY turn pads; CL - NIL
4	Secondary power supply/switch-over time <i>Резервный источник электропитания/ время переключения</i>	Secondary power supply to all lighting at AD/1 sec. <i>Имеется вторичный источник питания для всех светосигнальных огней AD/1 сек.</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

UMII AD 2.16 Helicopter landing area
Зона посадки вертолетов

NIL

UMII AD 2.17 ATS airspace
Воздушное пространство ОВД

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	VICIEBSK CTR 551309N 0303227E - 550544N 0302955E - 550048N 0301039E - 550813N 0300947E - 551309N 0303227E
2	Vertical limits <i>Вертикальные границы</i>	3000 FT ALT
3	Airspace classification <i>Классификация ВП</i>	C
4	ATS unit call sign and language(s) <i>Позывной и язык(и) органа ОВД</i>	VICIEBSK TOWER EN
6	Transition altitude <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT

7	Remarks Примечания	NIL
---	-----------------------	-----

UMII AD 2.18 Communication facilities
Средства связи ОВД

Service designation Обозначение службы	Call sign Позывной	FREQ	Hours of operation Часы работы	Remarks Примечания
1	2	3	4	5
ALRS		STD 121.500 MHZ PRI	HO	EMRG FREQ
TWR	VICIEBSK TOWER (EN)	STD 120.400 MHZ PRI	HO	Combines task Aerodrome Control Tower and Approach Control Unit Совмещает функции диспетчерского пункта аэродрома и диспетчерского органа подхода
MET	VICIEBSK METEO (EN) VICIEBSK METEO (RU)	STD 119.425 MHZ PRI STD 126.525 MHZ PRI	HO	

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

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)	ID	FREQ CH	Hours of operation Часы работы	Position of transmitting antenna coordinates Координаты места установки передающей антенны	ELEV of DME transmitting antenna Превышение передающей антенны DME	Remarks Примечания
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 9/2021 Declination: 0.15°	VTB	112.700 MHZ CH 74X	H24	550740.4N 0302135.8E	700 FT	
LOC 23 9/2021	IUU	111.900 MHZ	HO	550706.6N 0301926.0E		Course width in degrees: 3.8°, ELEV: 677 FT
GP 23		331.100 MHZ	HO	550747.3N 0302154.9E		3.00°, RDH 49 FT, ELEV: 638 FT
OM	Dashes - Dashes	75 MHZ	HO	550858.7N 0302537.6E		Location: 2.3 NM BRG 053 Degrees MAG from THR RWY 23
MM	Dots- Dashes -Dots- Dashes	75 MHZ	HO	550807.9N 0302248.9E		Location: 0.5 NM BRG 053 Degrees MAG from THR RWY 23

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
L 9/2021	U	1065 KHZ	HO	550807.9N 0302248.9E		Location: 0.5 NM BRG 053 Degrees MAG from THR RWY 23
MM	Dots-Dashes -Dots-Dashes	75 MHZ	HO	550656.5N 0301855.2E		Location: 0.6 NM BRG 233 Degrees MAG from THR RWY 05
L 9/2021	W	1065 KHZ	HO	550656.5N 0301855.2E		Location: 0.6 NM BRG 233 Degrees MAG from THR RWY 05

UMII 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. Taxiing shall be carried out by a flight crew independently or after the "Follow-me" vehicle along the route indicated by ATS unit along the marking as in accordance with the taxi pattern, established at the aerodrome.

1.2. 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 apron, TWY, RWY or the ground 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 this aerodrome;
- f. other conditions determining the safety of taxiing.

1.3. During taxiing the aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle as follows:

- a. in the daytime and at night – when visibility is 400 m or less;
- b. at night – for aircraft with the 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;

1. Аэропортовые правила

1.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей. Руление производится летным экипажем самостоятельно или за машиной сопровождения по маршруту, указанному органом ОВД, по маркировке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления.

1.2. 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;
- f. других условий, определяющих безопасность руления.

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

1.4. Movement of aircraft about the aerodrome shall be controlled by the Tower controller on frequency 120.4 MHz. Taxiing and towing without controller's permission are prohibited.

2. Taxiing to and from stands

2.1. Taxiing out of start-up positions shall be carried out by permission of ATS unit and the responsible person of the engineering-technical personnel providing the aircraft departure.

2.2. Taxiing into the stand shall be carried out:

a. along the marking as in accordance with the aircraft movement pattern indicated by ATS unit;

b. by marshaller's signals.

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.

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

1.4. Движение ВС по аэродрому осуществляется под управлением «Вышки» на частоте 120.4 МГц. Руление и буксировка без разрешения «Вышки» запрещено.

2. Руление на места стоянки и с них

2.1. Выруливание должно осуществляться с разрешения органа ОВД и ответственного лица инженерно-технического персонала, обеспечивающего отправление ВС.

2.2. Руление на стоянку осуществляется:

a. по маркировке в соответствии с маршрутом руления, указанным органом ОВД;

b. по сигналам встречающего.

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.

UMII 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 requirements stated in 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 the 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.

5. Engines shutdown during taxiing (in case of presence of two engines and more) after landing.

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.

5. Двигатели должны быть выключены во время руления (при наличии двух двигателей и более) после приземления.

Restriction

During descending from FL100 (3050 m) to IAF the indicated airspeed shall be not more than 465 km/h (250 knots). For the purpose of regulation of intervals between the aircraft, the flight crew can be assigned forward and (or) vertical speeds within the limits acceptable for this aircraft. The information of ATS unit about descending without restrictions is the basis for maintaining IAS at the pilot-in-command's discretion as in accordance with the Airplane Flight Manual for the given aircraft type.

Ограничение

В процессе снижения с эшелона FL 100 (3050 м) до точки начального участка захода на посадку устанавливается приборная скорость не более 465 км/ч (250 узлов). В целях регулирования интервалов между ВС летному экипажу может задаваться режим поступательных и (или) вертикальных скоростей в допустимых для данного ВС пределах. Информация органа ОВД о снижении без ограничений является основанием для выдерживания приборной скорости на усмотрение командира ВС в соответствии с РЛЭ данного типа ВС.

UMII AD 2.22 Flight procedures

Правила полетов

1. General

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

1.2. Flights within Viciebsk TMA shall be carried out according to the established patterns and tracks assigned by the controller.

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

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

1.4. 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.

1.5. 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 at assigned flight levels (altitude) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with strict maintaining the assigned flight mode and the established route. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure, etc.), a right is given to the pilot-in-command to change a flight level at his own discretion with immediate reporting it to the ATS unit.

2.2. During IFR flight the flight crew shall continuously observe the air traffic situation and meteorological conditions visually and using the on-board radio equipment.

2.3. 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 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;

1. Общие положения

1.1. Если не получено соответствующее разрешение от «Вышки» аэродрома Витебск, полеты в пределах узлового диспетчерского района (ТМА) аэродрома Витебск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

1.2. Полеты в ТМА Витебск выполняются по установленным для данного аэродрома схемам или траекториям, задаваемым диспетчером.

Внеочередной заход на посадку осуществляется по указанию органов ОВД.

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

1.4. Выполнение бесступенчатого захода на посадку предусматривает снижение ВС с установленного эшелона до входа в глиссаду точной системы захода на посадку (РМС) без выполнения горизонтальных участков полета за исключением случаев, указанных в Руководстве по летной эксплуатации (РЛЭ) данного конкретного ВС.

1.5. 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 на заданных эшелонах, (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования при строгом выдерживании заданного режима полета и установленного маршрута. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) командиру воздушного судна предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД.

2.2. При выполнении полета по ППП экипаж обязан вести постоянное наблюдение за воздушной и метеорологической обстановкой визуально и с использованием бортовых радиотехнических средств.

2.3. 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. follow the instructions of the appropriate ATS unit.	е. выполнять указания соответствующего органа ОВД.
2.4. The ATC controller, providing the control over the IFR flight, is responsible for:	2.4. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется полет ВС по ППП, несет ответственность за:
a. correct assignment of safe flight level (altitude);	а. правильное назначение безопасного эшелона (высоты) полета;
b. providing the established separation intervals;	б. обеспечение установленных интервалов эшелонирования;
c. control over the flight crew's compliance with the approach procedure or the assigned track under radar control;	с. контроль за выдерживанием экипажем схемы выхода из ТМА, снижения и захода на посадку при наличии радиолокационного контроля;
d. timely informing the flight crew about the air traffic, meteorological and ornithological conditions as well as deviation from the assigned track under radar control;	д. своевременную информацию экипажа о воздушной, метеорологической и орнитологической обстановке и об отклонении от заданной траекторий полета при наличии радиолокационного контроля;
e. validity of instructions and recommendations transmitted to the flight crew.	е. обоснованность передаваемых экипажу ВС указаний и рекомендаций.
2.5. A change from IFR flights to VFR flights shall be carried out by flight crews by the permission of the ATC controller. It is prohibited for the ATC controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without his agreement.	2.5. Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами ВС по разрешению диспетчера УВД. Диспетчеру УВД запрещается принуждать командира ВС выполнять полеты по ПВП без его согласия.
3. Visual approach procedures at the aerodrome	3. Процедуры визуального захода на посадку на аэродроме
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). A permission for carrying out the visual approach can be requested by a flight crew or issued by 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. 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 the 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 visual approach on the basis of analysis of air traffic and meteorological situation;

b. control over maintaining by a flight crew of IFR descending pattern or the track assigned by the 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. Permission to carry out the visual approach means that the following shall be provided during the 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 the 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;

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 с круга

3.2.1. Визуальный заход на посадку с круга, 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. execution of the missed approach from any point of approach in case of loss of the visual contact with the features joining the established procedure of IFR missed approach.

3.2.2. For the provision of safety of the circling approach, a visual manoeuvring area is established within which the obstacles are taken into account, when calculating the minimum descent height (MDH), and meteorological conditions are taken into account for the execution of the circling approach. A visual manoeuvring area is limited by arcs, drawn from the centers of RWY thresholds and connected by lines tangent to these arcs. The value of the radii of the arcs is taken according to ICAO Doc 8168, Volume II Chapter 7.

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.

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

3.2.6. 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;

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

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

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. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку с круга установлена зона визуального маневрирования, в пределах которой учтены препятствия при расчете минимальной высоты снижения (MDH) и метеорологические условия для выполнения визуального захода на посадку с круга. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными из центров порогов ВПП и соединенных касательными к этим дугам. Значение радиусов дуг берется согласно Doc ИКАО 8168 том II, глава 7.

3.2.3. Визуальный заход на посадку с круга 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 с круга осуществляется в пределах зоны визуального маневрирования. В данной зоне учитывается запас высоты над препятствиями. После входа в зону визуального маневрирования ВС для установления визуального контакта с 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 с круга осуществляется по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым диспетчером УВД, по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации: ILS, NDB, VOR/DME.

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

3.2.6. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку с круга, несет ответственность за:

a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку с круга 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 с круга при наличии радиолокационного контроля;

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

3.2.7. Разрешение для визуального захода на посадку с круга означает, что при выполнении визуального маневрирования в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:

<p>a. safe separation intervals between the aircraft carrying out take-off, IFR approach, circling approach;</p> <p>b. control over the approach and maintaining IFR missed approach procedure when radar control is available;</p> <p>c. timely informing about the meteorological and ornithological situation.</p> <p>3.2.8. During the circling approach a pilot-in-command is responsible for:</p> <p>a. maintaining the IFR descent pattern or the track assigned by the ATS unit to the point of commencement of the visual approach;</p> <p>b. maintaining the established MDH during visual manoeuvring till the moment of establishing a continuous visual contact with the features;</p> <p>c. execution of the visual manoeuvre within the visual manoeuvring area under continuous visual contact with the features;</p> <p>d. timely missed approach when visual contact with the features is lost.</p> <p><i>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.</i></p> <p>3.3. Radar procedures within TMA</p> <p>3.3.1. When providing services by using the surveillance facilities the ATC controller shall inform the flight crew about the aircraft position in the following cases:</p> <p>a. after identification carried out by using primary surveillance radar;</p> <p>b. by a flight crew's request;</p> <p>c. when the estimated data of the flight crew considerably differ from the data displayed on the air traffic indicator;</p> <p>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;</p> <p>e. prior to termination of service using the surveillance facilities if the aircraft has deviated from the assigned route.</p> <p>3.3.2. Vectoring shall be applied for maintaining the required flight track by the aircraft.</p> <p>3.3.3. During vectoring the ATC controller shall:</p> <p>a. inform the flight crew about provision and purpose of vectoring;</p> <p>b. assign the tracks to the flight crew to establish on final approach track indicating the direction of turn;</p> <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>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>3.3.4. Vectoring shall be provided till the moment of:</p>	<p>a. безопасные интервалы эшелонирования между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, заход на посадку с круга;</p> <p>b. контроль за заходом на посадку и выдерживанием схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;</p> <p>c. своевременное информирование о метеорологической и орнитологической обстановке.</p> <p>3.2.8. При выполнении захода на посадку с круга командир ВС несет ответственность за:</p> <p>a. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД, до точки начала визуального захода на посадку;</p> <p>b. выдерживание установленной MDH при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;</p> <p>c. выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ориентирами;</p> <p>d. своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ориентирами.</p> <p><i>Примечание: С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС «Полосу наблюдаю» при выполнении визуального захода на посадку с круга ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС.</i></p> <p>3.3. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе</p> <p>3.3.1. При предоставлении обслуживания с использованием средств наблюдения диспетчер УВД информирует экипаж ВС о его местоположении в следующих случаях:</p> <p>a. после опознавания, проведенного с использованием средств ПОРЛ;</p> <p>b. по запросу экипажа ВС;</p> <p>c. когда расчетные данные экипажа ВС существенно отличаются от данных, отображаемых на ИВО;</p> <p>d. когда экипажу ВС дается указание перейти к самостоятельному вождению самолета, если в результате векторения ВС отклонилось от ранее выданного маршрута;</p> <p>e. перед прекращением обслуживания с использованием средств наблюдения, если ВС отклонилось от своего заданного маршрута.</p> <p>3.3.2. Для выдерживания ВС необходимой линии пути применяется векторение.</p> <p>3.3.3. При векторении диспетчер УВД должен:</p> <p>a. информировать экипаж ВС о предоставлении и цели векторения;</p> <p>b. задать экипажу ВС курсы для вывода ВС на конечный этап захода на посадку, указывая сторону разворота;</p> <p>c. 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. дать 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>3.3.4. Векторение обеспечивается до момента:</p>
--	--

<p>a. entry into the area of coverage of the approach facility;</p> <p>b. establishing on the final approach track;</p> <p>c. report of the flight crew about readiness to carry out the visual approach (availability of the RWY in sight).</p>	<p>a. входа ВС в зону действия навигационного средства обеспечения захода на посадку;</p> <p>b. выхода ВС на линию пути конечного этапа захода на посадку;</p> <p>c. доклада экипажа ВС о готовности выполнить визуальный заход на посадку (наличии ВПП в поле зрения).</p>
<p>3.3.5. 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>3.3.5. 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>3.4. Surveillance radar approach (SRA)</p>	<p>3.4. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)</p>
<p>SRA procedure is not applied.</p>	<p>SRA не применяется.</p>
<p>3.5. Precision approach radar (PAR) approach</p>	<p>3.5. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)</p>
<p>PAR approach procedure is not applied.</p>	<p>PAR не применяется.</p>
<p>3.6. Radio communication failure</p>	<p>3.6. Потеря радиосвязи</p>
<p>3.6.1. 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>3.6.1. 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>3.6.2. In case of radio communication failure after take-off the pilot-in-command shall carry out a flight according to the approach procedure and land at the departure aerodrome.</p>	<p>3.6.2. При потере радиосвязи после взлета командир ВС выполняет полет по схеме захода на посадку и производит посадку на аэродроме вылета.</p>
<p>3.6.3. If landing at departure aerodrome is impossible depending on meteorological conditions or other reasons, the pilot-in-command after missed approach has the right:</p>	<p>3.6.3. Если из-за метеоусловий или по другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, после ухода на второй круг командир ВС имеет право:</p>
<p>a. to proceed to the destination aerodrome climbing to the flight level indicated in the flight plan according to departure chart;</p> <p>b. to proceed to the alternate aerodrome at the flight level, selected by the crew, not below the safe flight level.</p>	<p>a. следовать на аэродром назначения по схеме выхода, соблюдая высоту в соответствии с планом полета;</p> <p>b. следовать на запасной аэродром на выбранном экипажем эшелоне, который не ниже безопасного эшелона полета.</p>
<p>3.6.4. In case of radio communication failure while climbing the pilot-in-command shall maintain the last assigned flight level during 7 minutes, then climb to the flight level according to the flight plan and proceed to the destination aerodrome.</p>	<p>3.6.4. При потере радиосвязи при наборе высоты командир ВС должен сохранять последний заданный эшелон в течение 7 минут, после чего набрать высоту в соответствии с планом полета и следовать на аэродром назначения.</p>
<p>3.6.5. In case of radio communication failure after the entry into TMA the pilot-in-command shall continue his flight at last assigned flight level towards navigation facility (VOR) of the destination aerodrome. Descending for approach shall be commenced not earlier than the estimated time of arrival (ETA) and landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.</p>	<p>3.6.5. При потере радиосвязи после входа в узловой диспетчерский район командир воздушного судна следует на последнем заданном эшелоне на навигационное средство (VOR) аэродрома назначения. Снижение для захода на посадку начинать не ранее расчетного времени прибытия, при этом посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.</p>
<p>3.6.6. In all cases of radio communication failure it is necessary to set SSR transponder to code 7600.</p>	<p>3.6.6. Во всех случаях при потере радиосвязи необходимо установить код ответчика ВОРЛ 7600.</p>
<p>4. VFR flight procedures in TMA</p>	<p>4. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе</p>
<p>4.1. VFR flights shall be carried out in the daytime and in the twilight (30 minutes before the sunrise and 30 minutes after the sunset) under the appropriate VMC and ATC clearance.</p>	<p>4.1. Полеты по ПВП выполняются днем и в сумерках (за 30 минут до восхода солнца и за 30 минут до наступления темноты), при наличии соответствующих ВМУ и диспетчерского разрешения.</p>

<p>4.2. When carrying out a VFR flight in class E airspace the flight crew shall continuously watch the working frequency of the appropriate ATS unit.</p> <p>4.3. A pilot-in-command must observe VFR and timely report the ATS unit about necessity to change to special VFR (IFR) flight.</p> <p>VFR shall envisage the following:</p> <p>a. maintaining by a flight crew of the established intervals between the aircraft as well as between the aircraft and other objects in the air by visual observation over the air traffic situation;</p> <p>b. maintaining by a flight crew of the minimum obstacle clearance and evasion of the artificial obstacles by visual observation over the terrain located ahead during flights at heights below the transition level;</p> <p>c. keeping by a flight crew to the ATS route by visual reference using the available navigation facilities.</p> <p>4.4. When operating a VFR flight, a pilot-in-command shall:</p> <p>a. continuously watch the working frequency of the appropriate ATS unit;</p> <p>b. maintain a safe flight height;</p> <p>c. maintain the ATS route;</p> <p>d. report about deviation from the current flight plan to the appropriate ATS unit;</p> <p>e. report the aircraft position and meteorological conditions (if required) to the appropriate ATS unit;</p> <p>f. carry out the instructions, adhere to the recommendations and take into account the consultations of the ATS unit concerning the avoidance of collision;</p> <p>g. receive the appropriate information during provision of the flight information service.</p> <p>4.5. 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>4.6. 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>a. return to the aerodrome of departure and carry out landing at the nearest alternate aerodrome if he has no approval for special VFR flights;</p> <p>b. change to a special VFR flight unless the purpose of flying mission, the pilot-in-command's preparation and the equipment of ATS route prevent it;</p> <p>c. change to a special VFR flight and return to the aerodrome of departure or to the nearest alternate aerodrome unless the pilot-in-command's preparation and the equipment of ATS route prevent it and the purpose of flying mission allows to carry out a special VFR flight;</p> <p>d. change to IFR flight if the pilot-in-command and the aircraft have approval for such flights.</p> <p>4.7. A pilot-in-command of a helicopter can execute landing on the helipad selected from the air.</p>	<p>4.2. При выполнении полета в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС должен вести постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа ОВД.</p> <p>4.3. Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП (ППП).</p> <p>ПВП предусматривают:</p> <p>a. выдерживания экипажем установленных интервалов между ВС, а также между ВС и другими объектами в воздухе методом визуального наблюдения за воздушной обстановкой;</p> <p>b. выдерживание экипажем ВС минимального запаса высоты над препятствиями и обход искусственных препятствий посредством визуального наблюдения за расположенной впереди местностью при полетах на высотах ниже эшелона перехода;</p> <p>c. выдерживание экипажем ВС маршрута ОВД, методом визуальной ориентировки с использованием имеющихся навигационных средств.</p> <p>4.4. При выполнении полетов по ПВП командир ВС должен:</p> <p>a. постоянно прослушивать рабочую частоту соответствующего органа ОВД;</p> <p>b. соблюдать безопасную высоту полета;</p> <p>c. выдерживать маршрут ОВД;</p> <p>d. докладывать соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;</p> <p>e. информировать соответствующий орган ОВД о местоположении ВС и метеорологической обстановке;</p> <p>f. выполнять указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;</p> <p>g. получать соответствующую информацию при предоставлении полетно-информационного обслуживания.</p> <p>4.5. 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>4.6. При ухудшениях метеоусловий до значений, не соответствующих требованиям для полета по ПВП, командир ВС обязан:</p> <p>a. возвратиться на аэродром вылета или выполнить посадку на ближайшем запасном аэродроме, если он не допущен к полетам по ОПВП;</p> <p>b. перейти на полет по ОПВП, если цель выполняемого задания на полет, подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствует этому;</p> <p>c. перейти на полет по ОПВП и возвратиться на аэродром вылета или на ближайший запасной аэродром, если подготовка командира ВС и оснащенность маршрута ОВД не препятствуют этому, а цель полетного задания не позволяет выполнять полет по ОПВП;</p> <p>d. перейти на полет по ППП, если командир и ВС допущены к таким полетам.</p> <p>4.7. Командир вертолета может произвести посадку на площадку, подобранную с воздуха.</p>
--	--

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

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

UMII 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 bird migration. The presence of city refuse dump at 6 km north-west of the aerodrome, marshy plots, rich vegetable cover stimulate the concentration of different kinds of birds (rooks, pigeons, crows, starlings, etc.).

1.2. During possible bird migrations in TMA, visual and radar monitoring over the ornithological situation is organized from the Tower. The aerodrome service takes measures to frighten the birds away in case of hazardous ornithological situation. The ATC controller informs the flight crews about the presence of birds in take-off and approach areas, gives recommendations, if necessary, to avoid the bird concentrations.

1.3. The flight crew, having obtained the information about the hazardous ornithological situation, shall increase caution, act according to the situation and inform 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 ТМА обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие городской свалки в 6 км северо-западнее аэродрома, заболоченных участков, богатый растительный покров способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц (грачей, голубей, ворон, скворцов и др.).

1.2. В периоды возможных перелетов в районе аэродрома организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой с ДПА. Аэродромная служба в случае опасной орнитологической обстановки принимает меры по отпугиванию птиц. Диспетчер УВД информирует экипаж о наличии птиц в направлении взлета и захода на посадку, при необходимости дает рекомендации по выполнению обхода скопления птиц.

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.

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

Aerodrome Chart – ICAO Карта аэродрома – ИКАО	UMII AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking Chart – ICAO Карта наземного аэродромного движения и размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО	UMII AD 2.24.2
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 05/23) Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 05/23)	UMII AD 2.24.3
Area Chart – ICAO Карта района – ИКАО	UMII AD 2.24.4
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 05) Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 05)	UMII AD 2.24.5
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 23) Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 23)	UMII AD 2.24.6
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 05) Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 05)	UMII AD 2.24.7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 23) Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 23)	UMII AD 2.24.8

Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 23) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 23)</i>	UMII AD 2.24.9
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 23) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 23)</i>	UMII AD 2.24.10
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 05) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 05)</i>	UMII AD 2.24.11
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 23) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 23)</i>	UMII AD 2.24.12
Instrument Approach Chart – ICAO (NDB RWY 05) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (NDB ВПП 05)</i>	UMII AD 2.24.13
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMII AD 2.24.14