

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

UMIO - ORSHA

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

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

**UMIO AD 2.3 Operational hours**  
**Часы работы**

1	<b>AD Administration</b> <i>Администрация аэродрома</i>	AD Administration MON-FRI: 05.00-14.00 SAT, SUN, HOL: U/S
2	<b>Customs and immigration</b> <i>Таможня и иммиграция</i>	HO
3	<b>Health and sanitation</b> <i>Медицинская и санитарная службы</i>	HO
4	<b>AIS Briefing Office</b> <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	HO
5	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	HO
6	<b>MET Briefing Office</b> <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	HO

7	ATS ОВД	HO
8	Fuelling Служба заправки топливом	HO
9	Handling Служба оформления и обработки	HO
10	Security Безопасность	HO
11	De-icing Служба борьбы с обледенением	HO
12	Remarks Примечания	1. AD OPR HR - by prior request submitted to / Аэродром принимает ВС по предварительной заявке, отправленной по: AFS UMMDYAYX; SITA MSQFCXH; FAX +37517 2227954. 2. LT = UTC + 3 HR.

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

1	Cargo-handling facilities Погрузочно-разгрузочные средства	Facilities for handling of cargo up to 5 tonnes, more - by request Средства грузоподъемностью до 5 тонн, свыше - по запросу
2	Fuel/oil types Типы топлива/масел	Available without limitation / Имеется без ограничений FUEL: RT Interchangeable Jet A-1 / PT заменяет Jet A-1 OIL: NIL
3	Fuelling facilities/capacity Средства заправки топливом/пропускная способность	Fuel tanker truck 22000 litres, 1000l/min and the trailer tank-22 (22000 litres) ТЗ-22 (22000 литров), 1000 л/мин ППЦ-22 (22000 литров)
4	De-icing facilities Средства по удалению льда	Vestergaard Elephant Beta-15 (maximum de-icing height - 25 m); de-icing liquid: type I (SAFEWING EG11996) and type IV (SAFEWING MP2) Для ПОО ВС (максимальная высота обработки - 25 м); противообледенительная жидкость, тип I (SAFEWING EG11996) и тип IV (SAFEWING MP2)
5	Hangar space for visiting aircraft Место в ангаре для прибывающих ВС	NIL
6	Repair facilities for visiting aircraft Ремонтное оборудование для прибывающих ВС	NIL
7	Remarks Примечания	Ground handling of flights at Orsha aerodrome is carried out by RUE «National Airport Minsk». An application for ground handling at Orsha aerodrome with an indication of the required services must be sent in advance to: AFS UMMSZTZX, SITA MSQAPXH, FAX +375 17 279 11 33. A one-time contract for ground handling of aircraft can be drawn up through the Bureau of mutual settlements: FAX +375 17 279 17 19, mbabaeva@airport.by. A long-term contract for ground handling of aircraft can be drawn up through International Business Department: +375 17 279 26 64 pkanash@airport.by. Наземное обслуживание рейсов на аэродроме Орша осуществляет РУП «Национальный аэропорт Минск». Заявку на наземное обслуживание с указанием необходимых услуг необходимо заблаговременно отправить по: AFS UMMSZTZX, SITA MSQAPXH, FAX +37517 2791133. Разовый договор на наземное обслуживание воздушных судов можно оформить через бюро взаиморасчетов (FAX +37517 27917 19, babaeva@airport.by), а долгосрочный договор – в службе внешнеэкономической деятельности (+37517 2792664, pkanash@airport.by).

**UMIO AD 2.5 Passenger facilities**  
**Средства для обслуживания пассажиров**

1	<b>Hotels</b> <i>Гостиницы</i>	Hotels in the city <i>Гостиницы в городе</i>
2	<b>Restaurants</b> <i>Рестораны</i>	NIL
3	<b>Transportation</b> <i>Транспортное обслуживание</i>	Buses, taxi <i>Автобусы, такси</i>
4	<b>Medical facilities</b> <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	<b>Bank and Post Office</b> <i>Банк и почтовое отделение</i>	NIL
6	<b>Tourist Office</b> <i>Туристическое бюро</i>	NIL
7	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

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

1	<b>AD category for fire fighting</b> <i>Категория аэродрома по противопожарному оснащению</i>	A7 ICAO
2	<b>Rescue equipment</b> <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 3 fire trucks <i>Имеется 3 ПА</i>
3	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available For B-747 and their modifications, the means for evacuation are delivered by airline – ACFT operators. <i>Имеется.</i> <i>Для В-747 и их модификаций средства для проведения эвакуации доставляют авиакомпании - эксплуатанты ВС.</i>
4	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	

**UMIO AD 2.7 Seasonal availability – clearing**  
**Сезонное использование оборудования – удаление осадков**

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

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

1	<b>Designation, surface and strength of aprons</b> <i>Обозначение, поверхность и прочность перронов</i>	APRON STANDS 1-3 Surface: CONC Strength: PCN 70 / R / C / W / T
---	------------------------------------------------------------------------------------------------------------	-----------------------------------------------------------------------

2	<b>Designation, width, surface and strength of TWY</b> <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</i>	TWY A Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 69 / R / C / W / T
		TWY B Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 76 / R / C / W / T
		TWY D Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 69 / R / C / W / T
		TWY E Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 69 / R / C / W / T
		TWY F Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 70 / R / C / W / T
3	<b>Designation, width, surface and strength of taxi routes</b> <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	C, F1 Width: 64.9 M Surface: CONC Strength: PCN 70 / R / C / W / T
4	<b>Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints</b> <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY: THR 05: 649 FT THR 23: 635 FT
5	<b>Location of VOR checkpoints</b> <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	<b>Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds</b> <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

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

1	<b>Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands</b> <i>Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой / размещением на стоянке</i>	Guidance signs boards at entrance to RWY, TWY, aircraft stands designators. Visual docking/parking guidance system of aircraft stands - NIL. <i>Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Системы визуального управления стыковкой / размещением на стоянке нет.</i>
---	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------

2	<b>RWY and TWY markings and LGT</b> <i>Маркировочные знаки и огни ВПП и РД</i>	Marking: RWY designation, RWY CL, RWY THR, aiming point, RWY TDZ, RWY side stripe, RWY holding position, intermediate holding position, TWY CL. Lights: PAPI, RWY edge lights, RWY THR lights, RWY end lights, RWY CL lights, RWY TDZ lights, TWY CL lights, stop bars lights, intermediate holding position lights, RWY guard. <i>Маркировка: обозначения ВПП, осевой линии ВПП, порогов ВПП, прицельной точки посадки, зоны приземления, краев ВПП, места ожидания у ВПП, промежуточных мест ожидания, осевой линии РД. Огни: глиссадные огни ВПП, посадочные огни ВПП, входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, осевые огни ВПП, огни зоны приземления ВПП, осевые огни РД, огни промежуточных мест ожидания, огни защиты ВПП.</i>
3	<b>Stop bars</b> <i>Огни линии «стоп»</i>	Available <i>Имеются</i>
4	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

### UMIO AD 2.10 Aerodrome obstacles *Аэродромные препятствия*

Obstacle data for Orsha aerodrome are provided in electronic digital data sets.	Данные о препятствиях для аэродрома Орша предоставляются в электронных массивах цифровых данных.
Electronic obstacle data for Orsha aerodrome are provided for: 1. Area 2, 3; 2. penetrations of the aerodrome obstacle limitation surfaces.	Электронные данные о препятствиях для аэродрома Орша 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.

### UMIO AD 2.11 Meteorological information provided *Предоставляемая метеорологическая информация*

1	<b>Associated MET Office</b> <i>Соответствующий метеорорган</i>	ORSHA MET OFFICE <i>АМСГ ОРША</i>
2	<b>Hours of service</b> <b>MET Office outside hours</b> <i>Часы работы</i> <i>Метеорорган, ответственный за предоставление информации в другие часы</i>	H24 <i>Круглосуточно</i>
3	<b>Office responsible for TAF preparation</b> <b>Periods of validity and interval of issuance of the forecasts</b> <i>Орган, ответственный за составление TAF</i> <i>Сроки действия и частота составления</i>	MINSK 2 MET OFFICE 9 HR <i>АМСГ Минск</i> <i>9 часов</i>
4	<b>Trend forecast</b> <b>Interval of issuance</b> <i>Прогноза типа «тренд»</i> <i>Частота составления</i>	TREND H24 every 30 min <i>Круглосуточно каждые 30 мин</i>
5	<b>Briefing/consultation provided</b> <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	Briefing <i>Брифинг</i>
6	<b>Flight documentation</b> <b>Language(s) used</b> <i>Предоставляемая полетная документация</i> <i>Используемый(е) язык(и)</i>	Charts, AD forecast text English and Russian <i>Карты, текстовый прогноз по аэродрому</i> <i>Английский и русский язык</i>

7	Charts and other information available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации</i>	IS, SWH, SWM, SWX, SIGMET, OPMET
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	NIL
9	ATS units provided with information <i>Органы ОВД, обеспечиваемые информацией</i>	ORSHA TOWER
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

**UMIO 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
05	60.28°	3001 X 45	PCN 69/R/C/W/T CONC	542559.24N 0301633.78E - 63 FT	THR 649 FT TDZ 658 FT
23	240.32°	3001 X 45	PCN 69/R/C/W/T CONC	542647.33N 0301858.42E - 63 FT	THR 635 FT TDZ 637 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
-0.3%	NIL	NIL	3121 X 300	AVBL	240 X 150	NIL
+0.3%	NIL	300 X 150	3121 X 300	AVBL	240 X 150	NIL

## UMIO 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	3001	3001	3001	3001	
23	3001	3301	3001	3001	

## UMIO 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	B 900 M LIH	GRN LIH NIL	PAPI LEFT / 3° 64 FT	900 m
23	A 900 M LIH	GRN LIH NIL	PAPI LEFT / 3° 75 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
3001 m, 15 m, 2101 m white, next 600 m red/ white, last 300 m red WHI LIH	3001 m, 60 m, 2401 m white, last 600m yellow WHI LIH	RED LIH NIL	NIL	NIL
3001 m, 15 m, 2101 white, next 600 m red/white, last 300 m red WHI LIH	3001 m, 60 m, 2401 m white, last 600 m yellow WHI LIH	RED LIH NIL	NIL	NIL

**UMIO 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. аэродромную карту</i>
3	TWY edge and centre line lighting <i>Рулежные огни и огни осевой линии РД</i>	Edge: Nil; centre line: TWY: A, B, D, E, F <i>Боковые: нет, осевая линия: А, В, D, E, F</i>
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>Вторичный источник питания для всех потребителей на аэродроме/1сек</i>
5	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

**UMIO AD 2.16 Helicopter landing area**  
**Зона посадки вертолетов**

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

**UMIO AD 2.17 ATS airspace**  
**Воздушное пространство ОВД**

1	Designation and lateral limits <i>Обозначение и боковые границы</i>	ORSHA CTR 542435N 0300251E - 543254N 0302801E - 542808N 0303239E - 541950N 0300730E - 542435N 0300251E
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>	ORSHA TOWER EN

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

**UMIO 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	HO	EMRG FREQ
APP	ORSHA APPROACH (EN)	STD 118.400 MHZ PRI	HO	
TWR	ORSHA TOWER (EN)	STD 119.000 MHZ PRI	HO	
OPC	ORSHA TRANSIT (RU)	STD 131.475 MHZ PRI	HO	Commercial information <i>Коммерческая информация</i>
ATIS	ORSHA ATIS (EN) ORSHA ATIS (RU)	STD 122.475 MHZ PRI STD 120.075 MHZ PRI	HO	

**UMIO AD 2.19 Radio navigation and landing aids**  
**Радионавигационные средства и средства посадки**

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OP (for VOR/ILS/MLS, give declination) <i>Тип средства, MAG VAR, тип обеспечиваемых операций (для VOR/ILS/MLS указать магнитное склонение)</i>	ID	FREQ CH	Hours of operation <i>Часы работы</i>	Position of transmitting antenna coordinates <i>Координаты места установки передающей антенны</i>	ELEV of DME transmitting antenna <i>Превышение передающей антенны DME</i>	Remarks <i>Примечания</i>
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME 10/2020 Declination: 0.15°	ORS	110.400 MHZ CH 41X	HO	542714.6N 0302020.6E	700 FT DME	
<b>ILS RWY 05 CAT II (class II/D/3)</b>						
LOC 05 010/2020	IRS	110.900 MHZ	HO	542653.8N 0301917.8E		Course width in degrees: 3.62° ELEV: 640 FT
GP 05		330.800 MHZ	HO	542607.1N 0301643.9E		3°, RDH 51 FT ELEV: 647 FT
DME	IRS	CH 46X	HO	542607.1N 0301643.9E	700 FT	
<b>ILS RWY 23 CAT I (class I/D/2)</b>						

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
LOC 23 010/2020	IBS	111.500 MHZ	HO	542552.3N 0301612.9E		Course width in degrees: 3.6° ELEV: 653 FT
GP 23		332.900 MHZ	HO	542645.0N 0301837.8E		3°, RDH 53 FT ELEV: 621 FT
DME	IBS	CH 52X	HO	542645.0N 0301837.8E	700 FT	

**UMIO AD 2.20 Local aerodrome regulations**  
**Местные правила использования аэродрома**

**1. Airport regulations**

1.1. Movement of aircraft within the aerodrome shall be carried out under own engines power. Taxiing shall be carried out along the marking as in accordance with the taxi pattern, established at the aerodrome, under continuous two-way radio communication.

**2. Taxiing to and from stands**

2.1. Movement of aircraft about the aerodrome is operated by the controller on FREQ 119.0 MHz. Taxiing and towing without permission of the controller are prohibited.

2.2. The pilot-in-command performs taxiing independently on the route specified by the ATS unit or behind the "Follow me" vehicle according to the marking as per Aerodrome Ground Movement Chart and Aircraft Parking Chart– ICAO (see UMIO AD 2.24.2).

2.3. Taxing speed shall be chosen by the pilot-in-command depending on the requirements of the Aircraft Flight Manual, type of aircraft, apron, taxiway and runway conditions, along which the taxi route passes, as well as other conditions that determine the safety of taxiing.

2.4. Stand 1, Stand 2 and Stand 3 are intended to be used for parking of aircraft from both directions (N or S).

2.5. Engine starting is permitted to be performed on Stand 1, Stand 2 and Stand 3. Aircraft engine run-ups coming to takeoff power are prohibited.

2.6. Taxiing out of the starting point shall be performed under own engines upon the authorization of the ATS unit and responsible person of the engineering and technical personnel, providing departure of an aircraft.

**3. Parking area for helicopters**

3.1. Stands 1, 2, 3 are intended to be used for parking of helicopters of all types.

3.2. Skidded helicopters perform air taxing along TWY markings and apron to the stand.

**1. Аэропортовые правила**

1.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей. Руление производится по маркировке в соответствии с установленной на аэродроме схемой руления при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи.

**2. Руление на места стоянки и с них**

2.1. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер УВД на частоте 119.0 МГц. Без разрешения диспетчера УВД руление и буксировка запрещаются.

2.2. Командир ВС выполняет руление самостоятельно по маршруту, указанному органом ОВД, или за машиной сопровождения по разметке, согласно Карты наземного аэродромного движения и размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО (см. UMIO AD 2.24.2).

2.3. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от требований РЛЭ типа ВС, состояния перрона, РД, ВПП, по которым проходит маршрут руления, наличия других условий, определяющих безопасность руления.

2.4. Места стоянок МС-1, МС-2 и МС-3 имеют двухстороннюю ориентацию (N или S).

2.5. Запуск двигателей разрешается производить на МС 1, МС 2 и МС 3. Выход двигателей ВС на взлетный режим запрещается.

2.6. Выруливание с места запуска осуществляется на тяге собственных двигателей с разрешения органа ОВД и ответственного лица ИТП, обеспечивающего выпуск ВС.

**3. Зона стоянки для вертолетов**

3.1. Вертолеты всех типов устанавливаются на МС 1, МС 2, МС 3.

3.2. Вертолеты на ползковых шасси выполняют руление по воздуху по разметке РД и перрона до МС.

**4. Isolated stands and parking places at the aerodrome**

4.1. An aircraft which is known or believed to be the subject of unlawful interference, or which for other reasons needs isolation from normal aerodrome activities, as well as with dangerous goods is parked on parking place E1, located on TWY E and having a one-way orientation.

4.2. The location scheme is shown on Aerodrome Ground Movement Chart and Aircraft Parking Chart – ICAO (see UMIO AD 2.24.2).

**5. Apron: taxiing in winter conditions**

5.1. Apron and TWY may be covered with packed snow, ice, therefore markings can be invisible. Particular care should be taken by aircraft crews when taxiing under these conditions. Assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via the ATS unit.

5.2. De-icing of aircraft shall be carried out on parking place C1 and allowed on Stand 1.

**6. Restrictions when taxiing**

6.1. Taxiing to the stands is carried out according to the markings along the route indicated by the ATS unit and signals of the engineering and technical personnel.

6.2. Aircraft taxi along taxi routes, through TWY A, TWY B, TWY D, TWY E to TWY F, along which they taxi to the apron, and then along apron taxiway C or apron taxiway F1 under own engines are parked on Stand 1, Stand 2 or Stand 3.

**7. Restrictions on helicopter flights**

7.1. Wind speed and direction during engine starting, take-off and landing shall be taken into account in accordance with the Aircraft Flight Manual for each type of helicopter.

7.2. Helicopters of all types perform take-off and landing from/to the runway.

**4. Изолированные МС и МУ на аэродроме**

4.1. ВС, о котором известно, или предполагается, что оно подверглось незаконному вмешательству, или которое по другим причинам необходимо изолировать и исключить из обычной деятельности аэродрома, а также с опасным грузом устанавливается на МУ Е1, расположенное на РД Е и имеющее одностороннюю ориентацию.

4.2. Схема размещения показана на Карте наземного аэродромного движения и размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО (см. UMIO AD 2.24.2).

**5. Перрон: руление в зимних условиях**

5.1. Перрон и РД могут быть покрыты укатанным снегом, льдом, маркировочные знаки могут не просматриваться. Экипажам ВС в этих условиях следует соблюдать особую осторожность при рулении. Помощь машины сопровождения может быть запрошена через орган ОВД.

5.2. Противообледенительная обработка ВС выполняется на МУ-С1 и допускается на МС-1.

**6. Ограничения при рулении**

6.1. Заруливание на места стоянок выполняется по маркировочной разметке в соответствии с указанной органом ОВД схемой движения ВС, сигналам встречающего лица ИТП.

6.2. ВС осуществляют движение по маршрутам руления, через РД А, РД В, РД D, РД Е на РД F, по которой заруливают на перрон и далее по ПРД-С или ПРД F1 на тяге собственных двигателей производят установку на МС 1, МС 2 или МС 3.

**7. Ограничения полетов вертолетов**

7.1. Скорость и направление ветра при запуске, взлете и посадке учитываются в соответствии с РЛЭ каждого типа вертолета.

7.2. Вертолеты всех типов выполняют взлет и посадку с/на ВПП.

### UMIO 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 Aircraft 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 Aircraft 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 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.

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.

## UMIO AD 2.22 Flight procedures Правила полетов

### 1. General

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

1.2. Flights within Orsha TMA shall be carried out along the established routes, SID and STAR routes and also along the flight tracks assigned by a 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 the glide path interception of the precision approach system (ILS) without flying along horizontal segments of flight, except for cases indicated in the Aircraft Flight Manual.

1.6. The permission for the execution of the non-step-down approach shall also include the permission for the execution of the appropriate precision approach.

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

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

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

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

### 2. IFR flight procedures within TMA

### 1. Общие положения

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

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

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

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

1.5. Выполнение бесступенчатого захода на посадку предусматривает снижение ВС с установленного эшелона до входа в глассаду точной системы захода на посадку (ILS) 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.

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

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

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

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

### 2. Процедуры полетов по ППП в узловом диспетчерском районе

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

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;
- e. follow the instructions of the appropriate ATS unit.

2.4. Change from IFR flight to VFR flight shall be carried out by flight crews on coordination with the ATS unit.

### 3. Visual approach procedures at the aerodrome

#### 3.1. Visual approach

3.1.1 Visual Approach is instrument flight rules approach (hereinafter – IFR approach), when the instrument approach scheme is partially or completely not applied and the approach is performed using reference to ground features.

3.1.2. The visual approach is performed in accordance with the operator's developed procedure, provided that the pilot has the possibility to maintain the visual reference to ground features.

3.1.3. 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 (in coordination with the flight crew).

3.1.4. 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:

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

3.1.5. Separation shall be provided between the aircraft, received the clearance to carry out the visual approach, and other arriving and departing aircraft.

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

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. выполнять указания соответствующего органа ОВД.

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

### 3. Процедуры визуального захода на посадку на аэродроме

#### 3.1. Визуальный заход на посадку

3.1.1. Визуальный заход на посадку (Visual Approach) - заход на посадку по правилам полетов по приборам (далее - ППП), когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не соблюдается и заход выполняется по визуальным наземным ориентирам.

3.1.2. Визуальный заход на посадку выполняется в соответствии с разработанной эксплуатантом процедурой, при условии, что пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами.

3.1.3. 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).

3.1.4. Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается при условии, если пилот имеет возможность поддерживать визуальный контакт с наземными ориентирами и:

- a. сообщаемая нижняя граница облаков соответствует высоте, установленной для начального участка захода на посадку ВС или превышает эту высоту;
- b. или 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 достаточно уверенно полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

3.1.5. Между ВС, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими ВС, обеспечивается эшелонирование.

3.1.6. 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, in so doing:

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;

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.

3.1.7. The ATS unit 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. 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.

3.1.8. 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.

3.1.9. 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 maneuvering 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.

3.1.10. 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".

3.1.6. 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. 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. 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.

3.1.7. Орган ОВД, 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.

3.1.8. 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.

3.1.9. 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.

3.1.10. 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. Visual manoeuvring (circling) approach**

3.2.1 Circling Approach is an addition to the instrument approach chart that provides for a visual circling flight over the aerodrome prior to landing.

3.2.2 Visual maneuvering area is an area within which obstacle clearance for aircraft performing circling approach shall be taken into account.

3.2.3 A circling approach is performed on the basis of constant visual reference in accordance with the procedures approved by the specially authorized civil aviation authority.

3.2.4 When performing circling approach, the flight crew maintains the established minimum descent altitude/height (MDA/H) values and ensures that the aircraft remains within the established visual maneuvering area. A descending below the MDA/H is carried out by establishing constant visual reference.

3.2.5 At a controlled aerodrome, a circling approach is applied in the daytime and in the twilight (when lighting equipment is available) and provides for:

a. visual maneuvering within the established visual maneuvering area to get abeam the RWY;

b. maintaining of the established minimum descent height (MDH) prior to establishing of continuous visual reference;

c. maintaining of continuous visual reference;

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

3.2.6. In order to ensure safety of the circling approach the visual maneuvering area shall be established, within which obstacles clearance shall be taken into account when calculating the obstacle clearance height (OCH) for each category of aircraft.

The visual maneuvering area is limited by arcs drawn from the center of the RWY thresholds connected by the tangent to these arcs. The value of the radius of these arcs at Orsha (UMIO) aerodrome is 9.79 km for all aircraft categories.

3.2.7. Visual maneuvering is performed so that aircraft approaches to a runway, the location of which is not suitable for the execution of the straight-in approach and is the completion of the IFR approach.

3.2.8 Breaking through the clouds, descending and executing circling approach prior to the initial approach fix shall be carried out according to Instrument Flight Rules (IFR) along the ATS routes or the flight tracks assigned by the ATS unit.

3.2.9. During visual maneuvering descending below the MDH shall not be carried out until:

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

b. the pilot has RWY threshold in sight;

**3.2. Визуальный заход на посадку с круга**

3.2.1. Заход на посадку по кругу (Circling Approach) - дополнение к схеме захода на посадку по приборам, предусматривающее выполнение визуального полета по кругу над аэродромом перед посадкой.

3.2.2. Зона визуального маневрирования - зона, в пределах которой учитывается запас высоты над препятствиями для ВС, выполняющих заход на посадку по кругу.

3.2.3. Заход на посадку по кругу выполняется на основе постоянного визуального контакта с ориентирами в соответствии с процедурами, утвержденными специально уполномоченным органом в области гражданской авиации.

3.2.4. При заходе на посадку по кругу летный экипаж выдерживает установленные значения абсолютной/относительной МВС (MDA/H) и обеспечивает нахождение ВС в пределах установленной зоны визуального маневрирования. Снижение ниже MDA/H осуществляется при установлении постоянного визуального контакта с ориентирами.

3.2.5. На контролируемом аэродроме заход на посадку по кругу применяется днем и в сумерках (при наличии светосигнальных средств) и предусматривает:

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

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

c. сохранение постоянного визуального контакта с ориентирами;

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

3.2.6. Для обеспечения безопасности захода на посадку по кругу устанавливается зона визуального маневрирования, в пределах которой учитываются препятствия при расчете относительной высоты пролета препятствий (ОСН) для каждой категории ВС.

Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными из центров порогов ВПП и соединенных касательными к этим дугам. Численное значение радиусов этих дуг для аэродрома Орша составляет 9.79 км для всех категорий ВС.

3.2.7. Визуальное маневрирование выполняется с целью захода ВС для посадки на ВПП, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой и является завершением захода на посадку по ППП.

3.2.8. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку по кругу осуществляется по ППП по маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым органом ОВД.

3.2.9. При визуальном маневрировании снижение до высоты меньшей, чем МВС, не производится до тех пор, пока:

a. не будет установлен и не будет поддерживаться постоянный визуальный контакт с ориентирами;

b. пилот не увидит порога ВПП;

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

3.2.10 Clearance to execute circling approach means that while executing the visual approach within the established visual maneuvering area the following would be ensured:

a. safe separation between the aircraft executing take-off, IFR approach and circling approach;

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

c. timely notification of the flight crew of the meteorological and ornithological conditions.

3.2.11 When executing circling approach the pilot-in-command shall be responsible for:

a. compliance with the instrument approach procedure or the track assigned by the controller prior to the initial visual approach fix;

b. maintaining of the established MDH when executing visual maneuvering prior to establishing of continuous visual reference;

c. carrying out of visual maneuver within the visual maneuvering area with visual reference to the RWY markers;

d. timely missed approach when RWY markers are not in sight.

3.2.12 When executing circling approach after the initial visual approach fix and after the flight crew report "RWY in sight" the responsibility for the completion of landing shall be placed on the pilot-in-command.

#### 4. Radar procedures within TMA

##### 4.1 Vectoring

3.3.1. Vectoring in TMA shall be carried out by ATS unit providing a direct control over ACFT movement. For ATFM purpose the ATS unit instructs ACFT crews to reach definite flight levels (altitudes) and also assign heading in order to provide separation necessary for carrying out landing taking into account ACFT characteristics.

*Note: Radar vectoring charts are not published.*

##### 4.2. Surveillance radar approach (SRA)

SRA procedure is not applied.

##### 4.3. Precision approach radar (PAR) approach

PAR approach procedure is not applied.

##### 4.4. Radio communication failure

4.4.1. In case of radio communication failure the crew shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2, Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030/4, EUR) and in ENR 1.6 section (para. 1.3.2 and 2.2.1) of the AIP of the Republic of Belarus.

4.4.2. In case of two-way radio communication failure within controlled airspace the pilot-in-command shall:

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

3.2.10. Разрешение для 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;

c. своевременное информирование о метеорологической и орнитологической обстановке.

3.2.11. При выполнении захода на посадку с круга 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 МВС при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;

c. 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.

3.2.12. С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС "Полосу наблюдаю" при выполнении захода на посадку по кругу ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС.

#### 4. Радиолокационные процедуры в узловом диспетчерском районе

##### 4.1. Векторение

3.3.1. Векторение в TMA осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС. Для регулирования потока движения ВС орган ОВД дает указания на занятие определенных эшелонов (высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.

*Примечание: Карты радиолокационного наведения не публикуются.*

##### 4.2. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)

SRA не применяется.

##### 4.3. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)

PAR не применяется.

##### 4.4. Потеря радиосвязи

4.4.1. В случае потери радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами потери радиосвязи, изложенными в Приложении 2, ИКАО и Дополнительных региональных правилах (ИКАО Doc 7030/4, EUR) и разделе ENR1.6 (п.п. 1.3.2 и 2.2.1) АИП Республики Беларусь.

4.4.2. При потере двусторонней радиосвязи в контролируемом воздушном пространстве командир ВС:

<p>a. set secondary surveillance radar (SSR) to A Mode Code 7600, if available;</p> <p>b. take measures to restore communication with the ATS unit via other aircraft or other ATS units;</p> <p>c. use emergency frequency 121.500 MHz;</p> <p>d. transmit information about the decision taken, location, flight altitude using priority alarm (PANPAN), without waiting for confirmation of its acceptance by the ATS unit;</p> <p>e. use, where possible, telephone communication (air traffic supervisor at Orsha aerodrome, tel: +375 216-219-111).</p>	<p>a. при наличии приемоответчика ВОРЛ устанавливает на нем код 7600 в режиме А;</p> <p>b. принимает меры к восстановлению связи с органом ОВД через другие ВС либо другие пункты ОВД (органы ОВД);</p> <p>c. использует аварийную частоту 121.500 МГц;</p> <p>d. передает по сигналу срочности информацию о принятом решении, местоположении, высоте полета, не ожидая подтверждения о приеме ее органом ОВД;</p> <p>e. по возможности использует телефонную связь (руководитель полетов аэродрома Орша: тел: +375 216-219-111).</p>
<p>4.4.3 Radio communication failure on departure:</p> <p>a. attempt to land at the aerodrome of departure.</p> <p>b. If unable to land at the aerodrome of departure:</p> <p>- continue assigned and acknowledged SID;</p> <p>- after reaching the last assigned flight level, continue further climb to FPL flight level in 3 minutes.</p> <p>c. If being vectored, continue on assigned heading and flight level for 3 minutes, then proceed direct to SID final point climbing to FPL flight level.</p>	<p>4.4.3. Потеря радиосвязи при вылете:</p> <p>a. предпринять попытку совершить посадку на аэродроме вылета;</p> <p>b. если выполнить посадку на аэродроме вылета невозможно:</p> <p>- продолжить полет по полученному и подтвержденному SID;</p> <p>- после занятия последнего разрешенного эшелона, дальнейший набор до эшелона указанного в FPL, продолжить через 3 минуты;</p> <p>c. если используется векторение, продолжить полет на заданном курсе и высоте в течение 3 минут, далее следовать прямо в конечную точку SID с набором высоты до эшелона полета в соответствии с FPL.</p>
<p>4.4.4 Radio communication failure on arrival:</p> <p>a. maintain last assigned and acknowledged altitude/flight level;</p> <p>b. set transponder to Code 7600;</p> <p>c. proceed to ORS VOR/DME;</p> <p>d. hold over ORS VOR/DME descending to 4000 ft altitude;</p> <p>e. proceed to TP descending to 3000 ft;</p> <p>f. execute turn final intercept LOC LLZ, approach and land.</p> <p>g. If landing is not possible, climb straight ahead to 3000 ft, turn left/right to ORS VOR/DME and follow crew decision.</p>	<p>4.4.4. Потеря радиосвязи при прибытии:</p> <p>a. выдерживать полученную и подтвержденную высоту / эшелон полета;</p> <p>b. установить код ответчика 7600;</p> <p>c. продолжить полет на навигационное средство VOR/DME ORS;</p> <p>d. над навигационным средством продолжить полет в режиме ожидания снижаясь до высоты 4000 футов;</p> <p>e. следовать в точку разворота снижаясь до 3000 футов;</p> <p>f. выполнить стандартный разворот с захватом курсового луча KPM, заход на посадку и посадку.</p> <p>g. Если посадка невозможна, набрать высоту 3000 футов, сохраняя посадочный курс, затем разворот влево/вправо на VOR/DME "ORS" далее по решению экипажа.</p>
<p>4.4.5. If in case of radio communication failure at the moment of arrival the landing aerodrome meteorological conditions are below minimum, the pilot-in-command has the right to carry out landing under current conditions.</p>	<p>4.4.5. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, КВС предоставляется право произвести посадку в этих условиях.</p>
<p><b>5. Low visibility procedures (LVP)</b></p>	<p><b>5. Процедуры в условиях ограниченной видимости</b></p>
<p>5.1. The preparatory phase of the Low Visibility (LVP) procedures applicable to Category II will be undertaken when runway visibility values (RVR) or its predicted values are below 800 m.</p>	<p>5.1. Подготовительный этап процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP), применяемые к категории II будет осуществляться, когда значения видимости (RVR) или ее прогнозируемые значения станут ниже 800 метров.</p>
<p>5.2. The LVP procedures shall be applied during take-off and landing of aircraft and when runway visual range (RVR) is 600 m or less.</p>	<p>5.2. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) применяются при взлете и посадке ВС и вводятся в действие при дальности видимости на ВПП (RVR) 600 м. и менее.</p>
<p>5.3 ATC shall include the following message into the transmitted ATIS information or advise the flight crew «Low Visibility Procedures in progress» and put LVP into operation.</p>	<p>5.3. Процедуры вводятся в действие фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости (Low Visibility Procedures in progress)». Данная информация включается в информацию АТИС и передается диспетчером УВД.</p>

<p>5.4. Upon receipt of information - "Low Visibility Procedures in progress", the aerodrome administration and the airport ground services responsible for organizing and managing ground personnel on the aerodrome movement area should minimize the movement of ground personnel on the aerodrome maneuvering area.</p>	<p>5.4. При получении информации – «Применяются процедуры ограниченной видимости» администрация аэродрома и наземные службы аэропорта, отвечающие за организацию и управление наземным персоналом, находящимся на рабочей площади аэродрома должны свести к минимуму перемещение наземного персонала на площади маневрирования аэродрома.</p>
<p>5.5. RWY 05 is equipped with CAT II ICAO.</p>	<p>5.5. ВПП 05 оборудована системой захода на посадку CAT II ИКАО.</p>
<p>5.6. Meteorological minimum for precision approach shall be calculated by ACFT categories by ACFT operators on the basis of OCA/H published in AIP on the approach charts as well as aerodrome lighting equipment according to the approved procedures.</p>	<p>5.6. Эксплуатанты ВС рассчитывают метеорологический минимум для точного захода на посадку по категориям ВС на основании опубликованной в АИП ОСА / Н на картах захода на посадку и светосигнального оборудования аэродрома по утвержденным методикам.</p>
<p>5.7. The flight crew shall report about landing and RWY vacated.</p>	<p>5.7. Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и освобождении ВПП.</p>
<p>5.8. Holding for aircraft behind the stop bars without additional instructions is prohibited.</p>	<p>5.8. Запрещается ожидание ВС за стоп-огнями без дополнительных указаний.</p>
<p>5.9. Take-off of aircraft is normally carried out only from the beginning of RWY.</p>	<p>5.9. Взлет ВС, как правило, осуществляется только от начала ВПП.</p>
<p>5.10. When available RWY characteristics, starting from the take-off roll point, correspond to those required for the aircraft actual take-off weight and take-off conditions, take-off not from the beginning of RWY is permitted by the decision of the pilot-in-command and upon authorization from the ATS unit.</p>	<p>5.10. Допускается выполнение взлета не от начала ВПП по решению командира ВС и разрешению органа ОВД, если располагаемые дистанции ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.</p>
<p>5.11. In all cases aircraft taxiing shall be carried out by the clearance of the «Orsha - Tower» indicating the taxi route. In case of taxiway centerline lights failure or upon request from the pilot-in-command taxiing shall be carried out only behind the "Follow-me" vehicle.</p>	<p>5.11. Во всех случаях руление ВС осуществляется с разрешения «Орша - Вышка» с указанием маршрута руления. При отказе осевых огней РД или по запросу КВС, только за машиной сопровождения.</p>
<p>5.12. Cancellation of LVP procedures shall be done when a regular weather report is issued with a runway visibility (RVR) value of more than 600m with a tendency to increase.</p>	<p>5.12. Отмена процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) осуществляется при выпуске регулярной метеосводки со значением видимости на ВПП (RVR) более 600 м с тенденцией к увеличению.</p>
<p>5.13. The air traffic supervisor decides to cancel the LVP procedure and excludes the phrase "Low Visibility Procedures in progress" from the ATIS information and sends it via the alert system to the airport services providing flights at the Orsha aerodrome.</p>	<p>5.13. Руководитель полетов принимает решение об отмене процедуры ограниченной видимости и исключает из информации ATIS фразу «Применяются процедуры ограниченной видимости (Low Visibility Procedures)» и передает по системе оповещения в службы аэропорта, обеспечивающие полеты на аэродроме Орша.</p>
<p><b>6. VFR flight procedures within Orsha TMA</b></p>	<p><b>6. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе Орша</b></p>
<p>6.1. VFR flights shall be carried out in the daytime and in the twilight (30 minutes before the sunrise and 30 minutes after the sunset) at heights no higher than flight level 105, with a true air speed of no more than 550 km/h (295 knots) under the appropriate VMC and ATC clearance.</p>	<p>6.1. Полеты по ПВП выполняются днем и в сумерках (за 30 минут до восхода солнца и за 30 минут до наступления темноты), на высотах не выше эшелона полета 105, с истинной скоростью не более 550 км/ч (295 узлов) при наличии соответствующих ВМУ и диспетчерского разрешения.</p>
<p>6.2. 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>6.2. При выполнении полета в воздушном пространстве класса Е экипаж ВС должен вести постоянное прослушивание рабочей частоты соответствующего органа ОВД.</p>
<p>6.3. The pilot-in-command must follow VFR and timely report to the ATS unit about necessity to change to special VFR (IFR) flight.</p>	<p>6.3. Командир ВС обязан соблюдать ПВП и своевременно докладывать органу ОВД о необходимости перехода к выполнению полета по ОПВП (ППП).</p>
<p>6.4. Flights shall be performed with visual reference to the ground according to the AIP of the Republic of Belarus (see ENR 1.2).</p>	<p>6.4. Полеты осуществляется при визуальном контакте с землей в соответствии с АИП Республики Беларусь (см. ENR 1.2.).</p>
<p>6.5. In case of failure to approach to land after entering into CTR, aircraft can be directed to the holding area.</p>	<p>6.5. В случае невозможности захода на посадку после входа в зону CTR возможно направление ВС в зону ожидания.</p>

**UMIO 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 a river, wetlands, rich vegetable cover in the vicinity of the aerodrome stimulates the concentration of bird's variety (rooks, pigeons, crows, gulls, etc.). Birds fly in the vicinity of the aerodrome in different directions at a height of 50-100m. Gulls fly in the same direction and at the same heights in the daytime.

1.2. The most complicated ornithological situation occurs in spring and in autumn. Spring migration of birds starts from the end of February and continues until the end of May. Autumn migration continues from early June to late November. Ducks, geese and cranes fly from south to north and from north to south at a height of 500 to 6000 m day and night. Gulls fly in the same direction and at the same heights in the daytime.

1.3. During eventual birds migration periods visual observations over the ornithological situation shall be organized in the vicinity of the aerodrome from the tower. In case of hazardous ornithological situation the special aerodrome service shall take measures on dissipation of birds concentrations. The ATC controller shall inform the crew about birds occurrence in the take-off and approach area, and, if deemed necessary, instruct the crew how to avoid birds concentrations.

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

**1. Скопление птиц в районе аэропорта**

1.1. Орнитологическая обстановка в CTR характеризуется сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие реки в районе аэродрома, заболоченных участков, богатый растительный покров способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц (грачей, голубей, ворон, чаек и др.) Птицы осуществляют перелеты в районе аэродрома в различных направлениях на высоте 50-100м. Чайки в том же направлении и на тех же высотах осуществляют перелеты в дневное время суток.

1.2. Наиболее сложная орнитологическая обстановка отмечается в весеннее и осеннее время года. Весенняя миграция птиц начинается с конца февраля и продолжается до конца мая. Осенняя миграция длится с начала июня по конец ноября. Утки, гуси, журавли осуществляют перелеты с юга на север и севера на юг на высоте от 500 до 6000 м днем и ночью. Чайки в том же направлении и на тех же высотах осуществляют полеты, перелеты в дневное время суток.

1.3. В периоды возможных перелетов в районе аэродрома организуется визуальное 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.

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

**UMIO AD 2.24 Charts related to an aerodrome**  
**Относящиеся к аэродрому карты**

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMIO AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement Chart and Aircraft Parking Chart – ICAO <i>Карта наземного аэродромного движения и размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО</i>	UMIO AD 2.24.2
Aerodrome Obstacle Chart – Type A – ICAO <i>Карта аэродромных препятствий – Тип А – ИКАО</i>	UMIO AD 2.24.3
Precision Approach Terrain Chart – ICAO (RWY 05) <i>Карта местности для точного захода на посадку – ИКАО (RWY 05)</i>	UMIO AD 2.24.4
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMIO AD 2.24.5
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 05) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 05)</i>	UMIO AD 2.24.6
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 23) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 23)</i>	UMIO AD 2.24.7
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 05) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 05)</i>	UMIO AD 2.24.8
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 23) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 23)</i>	UMIO AD 2.24.9
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS CAT II, CAT I RWY 05) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS CAT II, CAT I RWY 05)</i>	UMIO AD 2.24.10
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 23) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 23)</i>	UMIO AD 2.24.11
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 05) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 05)</i>	UMIO AD 2.24.12
Instrument Approach Chart – ICAO (VOR RWY 23) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (VOR ВПП 23)</i>	UMIO AD 2.24.13
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMIO AD 2.24.14