

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

UMMS - MINSK-2

**UMMS 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>	535257N 0280151E The center of RWY 13R/31L <i>Центр ВПП 13R/31L</i>
2	<b>Direction and distance from the city</b> <i>Направление и расстояние от города</i>	094 Degrees 23 NM E of Minsk <i>094°, 23 NM восточнее Минска</i>
3	<b>Elevation/reference temperature</b> <i>Превышение/расчетная температура</i>	681 FT/23.8° C
4	<b>Geoid undulation at AD ELEV PSN</b> <i>Волна геоида в месте превышения аэродрома</i>	74 FT
5	<b>MAG VAR/annual change</b> <i>Магнитное склонение/годовое изменение</i>	9° (2019)/0.13°
6	<b>AD Administration, address, telephone, telefax, e-mail address, AFS, website address</b> <i>Администрация аэродрома, адрес, телефон, телефакс, AFS, адрес веб-сайта</i>	POST: National Airport Minsk Minsk, 220054 Republic of Belarus PHONE: +37517 2791133, +37517 2791436 FAX: +37517 2791133 EMAIL: info@airport.by AFS: UMMSZTZX
7	<b>Types of traffic permitted (IFR/VFR)</b> <i>Виды разрешенных полетов (ППП/ПВП)</i>	IFR-VFR
8	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

**UMMS AD 2.3 Operational hours**  
**Часы работы**

1	<b>AD Administration</b> <i>Администрация аэродрома</i>	AD Administration MON-FRI: 0540-1420; SAT, SUN, HOL: U/S
2	<b>Customs and immigration</b> <i>Таможня и иммиграция</i>	H24
3	<b>Health and sanitation</b> <i>Медицинская и санитарная службы</i>	H24
4	<b>AIS Briefing Office</b> <i>Бюро AIS по инструктажу</i>	H24
5	<b>ATS Reporting Office (ARO)</b> <i>Бюро информации ОВД (ARO)</i>	H24
6	<b>MET Briefing Office</b> <i>Метеорологическое бюро по инструктажу</i>	H24
7	<b>ATS</b> <i>ОВД</i>	H24
8	<b>Fuelling</b> <i>Служба заправки топливом</i>	H24

14 JUL 2022

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

**UMMS 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 35 tonnes <i>Средства грузоподъемностью до 35 тонн</i>
2	Fuel/oil types <i>Типы топлива/масел</i>	FUEL: RT Interchangeable Jet A-1 OIL: HYD Exxon Hy Jet IV-A plus TURBO Mobil Jet Oil II; TURBONYCOIL 600.
3	Fuelling facilities/capacity <i>Средства заправки топливом/ пропускная способность</i>	Fuel tanker truck TZA-20 with the capacity of 20000 liters, throughput of 6,6 - 30 liters/sec.(3 units). Fuel tanker truck TZA-35 with the capacity of 35000 liters, throughput of 6,6 - 41,6 liters/sec. (5 units). Fuel tanker truck TZ-15 with the capacity of 15000 liters and the trailer tank PC 15 with a capacity of 15000 liters, throughput of 6,6 - 41,6 liters/sec.(1 unit).
4	De-icing facilities <i>Средства по удалению льда</i>	Type I (ISO 11075, SAE AMS 1424) – Clariant Safewing EG I 1996 (88); Type II (ISO 11078, SAE AMS 1428) – Clariant Safewing MP II Flight. 1. FMCTM 1800, year of manufacture is 1977 (2 tanks: Type I – 5800 liters, Type II(V) – 1900 liters). 2. DAFFMCLMD – 2000, year of manufacture is 2003 (3 tanks; Type I – 3375 liters, Type II (IV) – 757 liters, water – 3375 liters). 3. JBT Tempest Proportional Mix Deicer, year of manufacture is 2012 (3 tanks: Type 1 – 2650 liters, Type II (IV) – 1520 liters, water – 4160 liters). 4. SMD 1200, year of manufacture is 1996 (3 tanks: Type I – 3000 liters, Type I – 3000, Type II (IV) – 1000 liters).
5	Hangar space for visiting aircraft <i>Место в ангаре для прибывающих ВС</i>	1 hangar for B-size aircraft, heated; 1 hangar for C-size aircraft, heated. FBO MINSK Availability of place in hangar upon prior arrangement <i>1 ангар для ВС с кодом С, отапливаемый;</i> <i>1 ангар для ВС с кодом В, отапливаемый.</i> ЦБА МИНСК <i>Наличие места в ангаре - по предварительной договоренности</i>  PHONE: +375 17 519 0206 FAX: +375 17 519 0211 EMAIL: ops@fbo-minsk.aero URL: fbo-minsk.aero AFS: UMMFQXXX
6	Repair facilities for visiting aircraft <i>Ремонтное оборудование для прибывающих ВС</i>	Minor repairs at "BELAVIA" repair base. ACFT type: Boeing 737-300/500/800; Embraer 175/195; CRJ-100/200. <i>Мелкий ремонт на базе "Белавиа": Boeing 737-300/500/800; Embraer 175/195; CRJ-100/200</i>
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

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

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

**UMMS 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>	A9 ICAO H24
2	<b>Rescue equipment</b> <i>Аварийно-спасательное оборудование</i>	Available 8 fire trucks <i>Имеется 8 пожарных автомобилей</i>
3	<b>Capability for removal of disabled aircraft</b> <i>Возможность по удалению ВС, потерявших способность двигаться</i>	Available for all ACFT <i>Имеется для всех ВС</i>
4	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

**UMMS 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

**UMMS 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 1 STANDS 1, 1A, 2 Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
		APRON 2 STANDS 3-27 Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T

		APRON 3 STANDS 37-51 Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		APRON 4 STANDS 59-61 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		APRON 5 STANDS 28-35 Surface: CONC Strength: PCN 34 / R / B / X / T
		APRON 6 STANDS 62-63 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		APRON 7 STAND 36 Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		APRON 8 STANDS 52-58 Surface: GRAVE
		APRON 9 STANDS 64-71 Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
2	<b>Designation, width, surface and strength of TWY</b> <b>Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД</b>	TWY A, TWY C, TWY L Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 54 / R / B / W / T
		TWY A1 Width: 15 M Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
		TWY E, TWY M, TWY M1, TWY M4, TWY M5, TWY Q, TWY Q1, TWY T Width: 25 M Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		TWY F Width: 22.5 M Surface: CONC Strength: PCN 49 / R / B / W / T
		TWY L1 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 89 / R / B / W / T
		TWY L3 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		TWY L4 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 54 / R / B / W / T
		TWY M2, TWY M3 Width: 23 M Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T

3	Designation, width, surface and strength of taxi routes <i>Обозначение, ширина, поверхность и прочность перронных РД</i>	D Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
		G Surface: CONC Strength: PCN 34 / R / B / X / T
		H, K Surface: CONC Strength: PCN 75 / R / B / W / T
		J Surface: CONC Strength: PCN 45 / R / B / W / T
		Q2, Q3 Surface: CONC Strength: PCN 85 / R / B / W / T
		R, V Surface: CONC Strength: PCN 68 / R / B / W / T
4	Location and elevation to the nearest metre or foot of altimeter checkpoints <i>Местоположение и превышение пунктов проверки высотомеров с точностью до ближайшего метра или фута</i>	On RWY: THR 13L: 646 FT THR 31R: 681 FT
5	Location of VOR checkpoints <i>Местоположение пунктов проверки VOR</i>	NIL
6	Position of INS checkpoints in degrees, minutes, seconds and hundredths of seconds <i>Местоположение пунктов проверки INS в градусах, минутах, секундах и сотых долях секунды</i>	NIL
7	Remarks <i>Примечания</i>	NIL

**UMMS 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>	Apron safety lines, stand identification markings, stop line. Taxiway centre line marking. Parking guidance system of ACFT - Nil. <i>Маркировочный знак контура зоны обслуживания, Т-образный знак остановки ВС, номер МС. Маркировочный знак осевой линии РД. Визуальных средств управления стыковкой 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: RWY edge lights, RWY THR lights, RWY end lights, RWY CL lights, RWY TDZ lights, TWY CL lights, stop bars lights, holding position lights, intermediate holding position lights, RWY guard lights, rapid exit TWY indicator lights. <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: посадочные огни ВПП, входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП, осевые огни ВПП, огни зоны приземления ВПП, осевые огни РД, огни линии «стоп», огни промежуточных мест ожидания, огни защиты ВПП, огни указателя скоростной выводной РД</i>
3	<b>Stop bars</b> <i>Огни линии «стоп»</i>	Available <i>Имеются</i>
4	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

**UMMS AD 2.10 Aerodrome obstacles**  
**Аэродромные препятствия**

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

**UMMS AD 2.11 Meteorological information provided**  
**Предоставляемая метеорологическая информация**

1	<b>Associated MET Office</b> <i>Соответствующий метеорорган</i>	MINSK 2 MET OFFICE
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
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 H24
4	<b>Trend forecast</b> <b>Interval of issuance</b> <i>Прогноза типа «тренд»</i> <i>Частота составления</i>	TREND 30 min
5	<b>Briefing/consultation provided</b> <i>Предоставляемые консультации/инструктаж</i>	Briefing, personal consultation <i>Индивидуальная консультация</i>

6	Flight documentation Language(s) used <i>Предоставляемая полетная документация Используемый(е) язык(и)</i>	Charts, AD forecast text English and Russian <i>Карты, текстовый прогноз по аэродрому Английский и русский язык</i>
7	Charts and other information available for briefing or consultation <i>Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации</i>	IS, SWH, SWM, SWX, SIGMET, OPMET
8	Supplementary equipment available for providing information <i>Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации</i>	MET RADAR <i>Метеолокатор</i>
9	ATS units provided with information <i>Органы ОВД, обеспечиваемые информацией</i>	MINSK APP, MINSK RADAR, MINSK-2 TWR, MINSK ACC
10	Additional information (limitation of service, etc.) <i>Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т. д.)</i>	NIL

**UMMS 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
13L	138.76°	3700 X 60	PCN 85/R/B/W/T CONC	535419.03N 0280159.75E - 73 FT	THR 646.3 FT TDZ 660.4 FT
31R	318.79°	3700 X 60	PCN 85/R/B/W/T CONC	535249.02N 0280413.27E - 73 FT	THR 681.4 FT TDZ 681.4 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
+0.29%	NIL	300 X 155	3820 X 300	AVBL	240 X 160	NIL
-0.29%	NIL	300 X 155	3820 X 300	AVBL	240 X 160	NIL

**UMMS 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
13L	3700	4000	3700	3700	NIL
	2430	2730	2430	NIL	From TWY M2
31R	3700	4000	3700	3700	NIL
	2430	2730	2430	NIL	From TWY M3

**UMMS 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
13L	C 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 51 FT	894m
31R	A 900 M LIH	GRN LIH	PAPI Left / 3° 58 FT	NIL

RWY CL LGT LEN, spacing, colour, INTST <i>Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY CL LGT</i>	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST <i>Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света RWY edge LGT</i>	RWY End LGT colour, WBAR <i>Цвет RWY End LGT, WBAR</i>	SWY LGT LEN, colour <i>Цвет SWY LGT LEN</i>	Remarks <i>Примечания</i>
6	7	8	9	10
3700m, 15m, 2800m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3700m, 60m, 3100m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL
3700m, 15m, 2800m white, next 600m red/white, last 300m red LIH	3700m, 60m, 3100m white, last 600m yellow LIH	RED LIH	NIL	NIL

**UMMS 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: Nil; Centre line: TWY A (partly), A1 (partly), C, D (partly), F, L (partly), L1, L3, L4, M, M1, M2, M3, M4, M5, Q, Q1, Q2 (partly), Q3 (partly), E (partly), T (partly).
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

**UMMS 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	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	APCH available on RWYs by ATC instructions Посадка на ВПП согласно указаний органа ОВД
---	-------------------------------------	---

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

1	<b>Designation and lateral limits</b> <i>Обозначение и боковые границы</i>	MINSK-2 CTR 534632N 0281936E - 534218N 0281123E - 534609N 0280552E - 534729N 0275718E - 535054N 0275212E - 535611N 0275057E - 540000N 0274516E - 540413N 0275325E - 540023N 0275906E - 535900N 0280805E - 535545N 0281249E - 535020N 0281400E - 534632N 0281936E
2	<b>Vertical limits</b> <i>Вертикальные границы</i>	3000 FT ALT
3	<b>Airspace classification</b> <i>Классификация ВП</i>	C
4	<b>ATS unit call sign and language(s)</b> <i>Позывной и язык(и) органа ОВД</i>	MINSK TOWER EN
6	<b>Transition altitude</b> <i>Абсолютная высота перехода</i>	6000 FT
7	<b>Remarks</b> <i>Примечания</i>	NIL

**UMMS 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	H24	EMRG FREQ
APP	MINSK APPROACH (EN)	STD 125.900 MHZ PRI	H24	
TWR	MINSK TOWER (EN)	STD 130.400 MHZ PRI STD 118.300 MHZ SRY	H24	
RADAR	MINSK RADAR (EN)	STD 125.250 MHZ PRI	H24	
SMC	MINSK GROUND (EN)	STD 121.575 MHZ PRI STD 129.950 MHZ PRI	H24	
OPC	MINSK TRANSIT (RU)	STD 131.800 MHZ PRI	H24	Commercial information
ATIS	MINSK 2 ATIS (EN) MINSK 2 ATIS (RU)	STD 128.850 MHZ PRI STD 135.850 MHZ PRI	H24 H24	
D-ATIS	-	-	H24	622 Indication, ARR/DEP parameters via DATA-link
VOLMET	MINSK VOLMET (EN)	STD 126.675 MHZ PRI	H24	

**UMMS 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 9/2019 Declination: 0.13°	MNS	113.600 MHZ CH 83X	H24	535304.0N 0280114.3E	700 FT	
DME	RVS	113.350 MHZ* CH 80Y	H24	535453.5N 0283442.1E	800 FT	*Ghost frequency
DME	KTZ	115.450 MHZ* CH 101Y	H24	535454.4N 0271652.4E	1100 FT	*Ghost frequency
DME	ZVD	115.050 MHZ* CH 97Y	H24	533321.7N 0280749.4E	800 FT	*Ghost frequency
DME	DSK	114.250 MHZ* CH 89Y	H24	541445.0N 0272849.6E	1200 FT	*Ghost frequency
<b>ILS RWY 13L CAT III (class III/E/3)</b>						
LOC 13L 9/2019	IMDL	110.700 MHZ	HO	535238.3N 0280429.2E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 680 FT
GP 13L		330.200 MHZ	HO	535414.4N 0280216.1E		3.00°, RDH 53 FT, ELEV: 643 FT
LOC/DME	IMDL	CH 44X	HO	535414.4N 0280216.1E	643 FT	
<b>ILS RWY 31R CAT I (class I/C/2)</b>						
LOC 31R 9/2019	IMN	110.100 MHZ	HO	535441.3N 0280126.7E		Course width in degrees: 2.6°, ELEV: 620 FT
GP 31R		334.400 MHZ	HO	535259.5N 0280407.2E		3.00°, RDH 52 FT, ELEV: 677 FT
LOC/DME	IMN	CH 38X	HO	535259.5N 0280407.2E	677 FT	

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

**1. Airport regulations**

1.1. Movement of aircraft within the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing. Taxiing and towing shall be carried out according to the established marking and under continuous two-way radio communication.

1.2. Taxiing speed is chosen by the pilot-in-command depending on the condition of the TWY, obstacles, take-off weight, visibility, but in all cases it should not exceed the speed established by the Aircraft Flight Manual of this aircraft type.

**2. Taxiing to and from stands**

2.1. Start-up positions are provided for engines start-up of aircraft under towing.

2.2. If it is necessary, aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle up to the RWY-holding position before take-off and to the stand after landing.

2.3. Movement of aircraft within the aerodrome is operated by the controller on FREQ 129.950 MHz (for RWY 13R/31L), 121.575 MHz (for RWY 13L/31R). Taxiing and towing without clearance of the controller are prohibited.

2.4. Movement of aircraft before take-off and after landing is shown on the chart UMMS AD 2.24.2.

**2.1. Taxiing before departure**

2.1.1. For the engines start up aircraft are towed to the designated start-up points:

- a. from the stands 3 – 11 on Taxi route D;
- b. from the stands 12 – 13 on Taxi route V;
- c. from the stands 14 – 17 on Taxi route R;
- d. from the stands 28 – 35, 59 – 61 on TWY T;
- e. from the stands 64 (64A), 65 on taxi route J to the parking position J1.

2.1.2. When moving from parking position J1 via taxi-route J to TWY A1 aircraft shall taxi under their own power.

2.1.3 Aircraft with a wingspan of less than 23.9 m are allowed to taxi under their own power in the following cases:

- a. from stand 67 N if stands 66, 69A are vacant;
- b. from stand 68 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant;
- c. from stand 69 S if stands MC 66, 69A are vacant;
- d. from stand 70 S if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant;
- e. from stand 71 S if stands 66, 69A are vacant.

2.1.4. Aircraft with a wingspan of 24.0 m to 32.4 m are allowed to taxi under their own power in the following cases:

- a. from stand 69A if stand 66 is vacant;
- b. from stand 71A if stands 66, 67, 68, 69, 69A are vacant.

2.1.5. If it is impossible to meet the conditions in Items 2.1.3 and 2.1.4 for taxiing under aircraft own power, it will be allowed to tow the aircraft from stands 66 to 71B on taxi-route J to parking position J1.

**3. Parking**

**1. Аэропортовые правила**

1.1. Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой. Руление и буксировка производится по установленной маркировке при наличии непрерывной двухсторонней радиосвязи.

1.2. Скорость руления выбирает командир ВС в зависимости от состояния РД, наличия препятствий, взлетного веса, видимости, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленные РЛЭ данного типа.

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

2.1. Для запуска двигателей буксируемых ВС предусмотрены точки запуска.

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

2.3. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер руления на частоте 129.950 МГц (для ВПП 13R/31L), 121.575 МГц (для ВПП 13L/31R). Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

2.4. Графически движение ВС перед взлетом и после посадки показано на карте UMMS AD 2.24.2

**2.1. Руление перед вылетом**

2.1.1. Для запуска двигателей ВС буксируются на предусмотренные точки запуска:

- a. со стоянок 3 – 11 на ПРД D;
- b. со стоянок 12 – 13 на ПРД V;
- c. со стоянок 14 – 17 на ПРД R;
- d. со стоянок 28 – 35, 59 – 61 на РД T;
- e. со стоянок 64 (64A), 65 на ПРД J до МУ J1.

2.1.2. Выруливание от МУ J1 по ПРД J к РД А1 производится на тяге собственных двигателей ВС.

2.1.3. Выруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла до 23,9 м допускается:

- a. с MC 67 N при свободных MC 66, 69A;
- b. с MC 68 N при свободных MC 66, 69A, 71A, 71B;
- c. с MC 69 S при свободном MC 66, 69A;
- d. с MC 70 S при свободном MC 66, 69A, 71A, 71B;
- e. с MC 71 S при свободных MC 66, 69A.

2.1.4. Выруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла от 24,0 м до 32,4 м допускается:

- a. с MC 69A при свободном MC 66;
- b. с MC 71A при свободных MC 66, 67, 68, 69, 69A.

2.1.5. При невозможности выполнения условий пп.2.1.3, 2.1.4 для выруливания на собственной тяге, допускается буксирование ВС со стоянок 66 – 71B на ПРД J до МУ J1.

**3. Установка ВС на стоянки**

<p>3.1. Aircraft should taxi to the stands 37 (37A, 37B) – 41 (41A, 41B) on Taxi route K, shut down engines abeam the stand and when ready are set to the stands by towing. Aircraft are allowed to taxi to the stands 38A and 38B under own engines power with wing span of no more than 16m.</p>	<p>3.1. На стоянки 37 (37А, 37В) – 41 (41А, 41В) ВС по маршрутам руления заруливают на ПРД К, до траверза, соответствующего МС, выключают двигатели и по готовности буксируются на стоянку. На МС 38А, 38В разрешено заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла не более 16м.</p>
<p>3.2. Aircraft should taxi to the stands 28 – 35 on TWY T, shut down engines abeam the stand 61 and then set to the stands by towing.</p>	<p>3.2. На стоянки 28 – 35 ВС заруливают на РД Т, на траверзе стоянки 61 выключают двигатели и устанавливаются на МС буксиром.</p>
<p>3.3. An aircraft that has been subjected or may be subject to the unlawful interference should be parked at L1 parking position, stands 1, 62, 63.</p>	<p>3.3. Воздушное судно, которое подверглось или может подвергнуться незаконному нападению, устанавливается на место установки L1, МС 1, МС 62, МС 63.</p>
<p>3.4. Aircraft are allowed to taxi under their own power to stands 64, 64A, 65 subject to the following conditions:</p>	<p>3.4. На стоянки 64 (64А), 65 допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС при соблюдении условий:</p>
<p>a. aircraft may taxi to stands 64 and 65 if stand 64A is vacant; b. aircraft may taxi to stand 64A if stands 64, 65 are vacant.</p>	<p>a. на МС 64, МС 65 при свободной МС-64А; b. на МС 64А при свободной МС-64, 65.</p>
<p>3.5. Aircraft with a wingspan of less than 23.9 m are allowed to taxi to stands 66, 67, 68, 69, 70, 71 under their own power, subject to the following conditions:</p>	<p>3.5. На стоянки 66, 67, 68, 69, 70, 71 допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла до 23,9 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. they may taxi to stand 67 S if stands 66 and 69A are vacant;</p>	<p>a. на МС 67 S при свободных МС 66, 69А;</p>
<p>b. they may taxi to stand 68 S if stands 66, 69A, 71A 71B are vacant;</p>	<p>b. на МС 68 S при свободных МС 66, 69А, 71А 71В;</p>
<p>c. they may taxi to stand 69 N if stands 66, 69A are vacant;</p>	<p>c. на МС 69 N при свободных МС 66, 69А;</p>
<p>d. they may taxi to stand 70 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant;</p>	<p>d. на МС 70 N при свободных МС 66, 69А, 71А, 71В;</p>
<p>e. they may taxi to stand 71 N if stands 66, 69A, 71A, 71B are vacant.</p>	<p>e. на МС 71 N при свободных МС 66, 69А, 71А, 71В.</p>
<p>3.6. Aircraft with a wingspan of 24.0 m to 32.4 m are allowed to taxi to stands 69A, 71A under their own power, subject to the following conditions:</p>	<p>3.6. На стоянки 69А, 71А допускается заруливание на тяге собственных двигателей ВС с размахом крыла от 24,0 м до 32,4 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. they may taxi to stand 69A if stands 66, 69, 70 are vacant;</p>	<p>a. на МС 69А при свободных МС 66, 69, 70;</p>
<p>b. they may taxi to stand 71A if stands 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71B are vacant.</p>	<p>b. на МС 71А при свободных МС 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71В.</p>
<p>3.7. Aircraft with a wingspan of 32.5 m to 34.6 m are allowed to park at stand 71B subject to the following conditions:</p>	<p>3.7. На стоянку 71В допускается установка ВС с размахом крыла от 32,5 м до 34,6 м при соблюдении условий:</p>
<p>a. the aircraft will taxi under their own power from TWY A1 on taxi-route J to parking position J1, and afterwards they will be towed, while stands 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71A shall be vacant.</p>	<p>a. от РД А1 по ПРД J до МУ J1 на тяге собственных двигателей, далее - буксиром, при этом МС 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71А, должны быть свободны.</p>
<p>3.8. If conditions stated in items 3.4 to 3.7 cannot be met, the aircraft will taxi from TWY A1 along taxi-route J to parking position J1 under their own power, and then they will be towed to stands 64 (64A), 65, 66, 67, 68, 69, 69A, 70, 71, 71A, 71B.</p>	<p>3.8. При невозможности выполнения условий пп.3.4 – 3.7, руление от РД А1 по ПРД J до МУ J1 производится на тяге собственных двигателей ВС, далее буксиром на стоянки 64 (64А), 65, 66, 67, 68, 69, 69А, 70, 71, 71А, 71В.</p>
<p>3.9 Helicopters are allowed to be parked on the stands 1 and 2, with an overall dimension D of not more than 40 m, while the parking of helicopters on the stand 1, when the stand 2 is occupied, should be carried out only through towing from Taxi route D.</p>	<p>3.9. На МС 1 и МС 2 допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 40 м, при этом установка вертолетов на МС 1 при занятой МС 2 осуществляется только буксиром с ПРД D.</p>
<p>3.10 Helicopters are allowed to be parked on the stand 42 with an overall dimension D of not more than 25.2 m, while the stand 43 should be vacant.</p>	<p>3.10. На МС 42 допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 25.2 м, при этом МС 43 должна быть свободна.</p>

3.11 Helicopters are allowed to be parked on the stand 69A, with an overall dimension D of not more than 28.0 m, while taxiing to the placement location J1 is performed under own engines power, then from the placement location J1 to the stand 69A parking should be carried out through towing, while the stands 66, 69 and 70 are vacant.

3.12 Stands 38A, 38B, 67 and 68 are equipped with tie down anchors for the operation of aircraft of Pilatus PC-12NG type.

*Note 1: Departure from and arrival at Minsk Civil Aviation Plant №407*

*Aircraft departing from and arriving at Minsk Civil Aviation Plant №407 on the instruction of the ATS unit shall taxi along TWY L to TWY L4 under own engines power and then along TWY L4 only by towing.*

*Note 2: Taxiing at TWY M*

*If RWY 13L/31R holding point is occupied by an aircraft on TWY M2 or on TWY M3, taxiing of other aircraft along TWY M behind the aircraft located on TWY M2 and TWY M3 is prohibited unless TWY M2 or TWY M3 are respectively cleared.*

*Note 3: Operating limitations*

*B737-8 aircraft is allowed to be operated on:*

- a. TWY F with MTOW up to 74 915 kg;*
- b. TWY's A, C, L with MTOW up to 81 545 kg.*

3.11. На МС 69А допускается установка вертолетов с габаритным размером D не более 28.0 м. Руление и установка вертолетов на МС 69А, допускается по воздуху от РД А1 по ПРД J, при этом должны быть свободны МС 66, 69, 70.

3.12. МС 38А, 38В, 67 и 68 оборудованы якорными креплениями для эксплуатации ВС типа Pilatus PC-12NG.

*Примечание 1: Вылет и прилет ВС на завод 407 ГА*

*ВС, прибывающие и убывающие на завод №407 ГА, по указанию органа ОВД осуществляют движение по РД L на тяге собственных двигателей по РД L4, далее по РД L4 только буксировкой.*

*Примечание 2: Руление ВС по РД М*

*При занятии ВС предварительного старта ВПП 13L/31R на РД М2 или на РД М3 запрещается руление других ВС по РД М позади ВС, находящегося на РД М2 и РД М3 до освобождения РД М2 или РД М3 соответственно.*

*Примечание 3: Эксплуатационные ограничения*

*Эксплуатация ВС B737-8 допускается на:*

- a. РД F с максимальной массой до 74 915 кг;*
- b. РД А, С, L с максимальной массой до 81 545 кг.*

## UMMS 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 flight safety reduction.

3. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

4. Noise abatement procedures shall not be carried out in case of forecasting or expecting wind shear or downward gusts.

### Part II. Noise abatement procedures during approach phase

1. Noise abatement procedures during approach phase shall be carried out by crews of all aircraft according to the Airplane Flight Manual for specified aircraft type.

2. In case of unfavourable meteorological conditions, such as specific wind speed, cumulonimbus clouds, etc. in approach and landing sectors, noise abatement procedures during approach phase shall not be carried out.

3. During the instrument approach as well as the visual approach, flying below the ILS glide path angle is prohibited.

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

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

## UMMS AD 2.22 Flight procedures Правила полетов

### 1. General

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

1.2. Flights within Minsk TMA shall be carried out along the established ATS routes, SID and STAR routes by IFR and also along the flight tracks assigned by the controller.

### 2. IFR flight procedures within Minsk TMA

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

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

2.3. IFR shall envisage the provision of the established intervals of vertical and longitudinal separation by the ATS unit.

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

- a. maintain the safe flight altitude;
- b. maintain the assigned flight level and ATS route, flight tracks and parameters assigned by the ATS unit;
- c. report about the deviation from the current flight plan to the appropriate the ATS unit;
- d. inform the ATS unit about the aircraft position, operational air situation and weather conditions;
- e. follow the instructions of the appropriate ATS unit.

2.5. A change from IFR to VFR flights shall be carried out by flight crews on coordination with the ATS unit.

### 3. VFR flight procedures within Minsk TMA

3.1. VFR in the daytime and in the twilight shall be applied by flight crews under the appropriate VMC and ATC clearance.

3.2. VFR flights operated as GAT and applied by flight crews in class C and E airspace are allowed to be operated: from ground surface up to FL 195 inclusive – in the reserved airspace in accordance with ATC clearance, the procedures established by the appropriate authorized ATS unit and also along the corridors established for VFR flights on the permanent or temporary basis.

3.3. All aircraft prior to crossing Minsk TMA boundary must establish a two-way radio communication with the appropriate ATS unit along the flight route.

3.4. VFR flights within the classified airspace shall be carried out in accordance with VFR.

### 1. Общие положения

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

1.2. Полеты в ТМА Минск 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.

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

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

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

2.3. Правила полетов по приборам предусматривают обеспечение органом ОВД установленных интервалов вертикального и горизонтального эшелонирования.

2.4. При выполнении полета по ППП КВС должен:

- a. соблюдать безопасную высоту полета;
- b. выдерживать заданный эшелон и маршрут ОВД, а также задаваемые органом ОВД траекторию и параметры полета;
- c. докладывать соответствующему органу ОВД об отклонении от текущего плана полета;
- d. информировать орган ОВД о местоположении ВС, оперативной и метеорологической обстановке;
- e. выполнять указания соответствующего органа ОВД.

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

### 3. Процедуры полетов по ПВП в узловом диспетчерском районе Минск

3.1. ПВП днем и в сумерках применяются экипажами ВС при наличии соответствующих ВМУ и диспетчерского разрешения.

3.2. Полеты по ПВП, выполняемые в качестве GAT и применяемые экипажами ВС в ВП классов С и Е, разрешается выполнять от земной поверхности до FL195 включительно – в зарезервированном ВП, в соответствии с диспетчерским разрешением, процедурами, установленными полномочным органом ОВД, а также по коридорам для полетов по ПВП на постоянной или временной основе.

3.3. Все ВС до пересечения границы Минского ТМА должны установить двухстороннюю радиосвязь с соответствующим органом ОВД по маршруту полета.

3.4. В классифицированном ВП полеты по ПВП должны выполняться в соответствии с ПВП.

<p>3.5. During the flight the crew shall:</p> <p>a. continuously listen to the working frequency of the appropriate ATS unit;</p> <p>b. maintain the safe flight altitude;</p> <p>c. maintain the ATS route;</p> <p>d. report about the 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>When operating a flight with a change from class E airspace to class C airspace prior to crossing reporting point (the established boundary of CTR), the flight crew must receive an entry clearance from the appropriate ATS unit.</p> <p>Entry into class C airspace without ATC clearance is prohibited.</p> <p>3.6. Visual flights at night shall be applied for flights below the transition level and at flight levels within the lower airspace for class 4 aircraft and helicopters, when operating emergency flights on servicing the health organizations, emergency and search and rescue works as well as when carrying out instructional and training flights.</p> <p><i>Note: Visual flights at night shall be carried out when visibility is not less than 4000 m, cloud ceiling is not below 450 m. Safe true altitude, when carrying out visual flights at night, shall not be less than 400 m.</i></p> <p>3.7. Visual flights at night can be operated above clouds when their quantity is not more than 2 octants, in this case the distance along the vertical line from the aircraft to cloud top shall not be less than 300 m.</p> <p>3.8. Visual flights at night shall be operated in the presence of continuous two-way radio communication between the ATS unit and the flight crew.</p> <p>3.9. When operating flights below the transition level, the lower flight level along the flight route shall be cleared from other aircraft.</p> <p>3.10. Conflicting traffic and overtaking of aircraft, when operating visual flights at night, are allowed only using the vertical separation.</p> <p>3.11. If it is not possible to carry out vertical separation for such flights, one-way traffic shall be organized with intervals of horizontal separation as in accordance with the Rules of Using the Airspace.</p> <p>3.12. In case of deterioration of meteorological conditions to the values less than those established for carrying out visual flights at night, a pilot-in-command should return to the departure aerodrome or carry out landing at the nearest alternate aerodrome.</p> <p>3.13. In case of aircraft getting under conditions excluding a visual flight at night, a pilot-in-command should change to a IFR flight.</p>	<p>3.5. В процессе полета экипаж 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. докладывать соответствующему органу ОВД о местоположении ВС и метеорологической (при необходимости) обстановке;</p> <p>f. выполнять указания, придерживается рекомендаций и учитывает консультации органа ОВД по предотвращению столкновения;</p> <p>g. получать соответствующую информацию при предоставлении ПИО.1</p> <p>При выполнении полета с переходом из ВП класса E в ВП класса C до пролета контрольного пункта (установленной границы диспетчерской зоны) экипаж ВС обязан получить разрешение на вход у соответствующего органа ОВД.</p> <p>Вход в ВП класса C без разрешения диспетчера УВД запрещается.</p> <p>3.6. Визуальные полеты ночью выполняются ниже эшелона перехода и на эшелонах в пределах нижнего ВП на самолетах 4-го класса и вертолетах, при выполнении ночных полетов по обслуживанию организаций здравоохранения, аварийных и поисково-спасательных работ, а также при выполнении учебных и тренировочных полетов.</p> <p><i>Примечание: Визуальные полеты ночью выполняются при видимости не менее 4000 м, высоте нижней границы облаков не ниже 450 м. Безопасная истинная высота при выполнении визуальных полетов ночью не должна быть менее 400 м.</i></p> <p>3.7. Визуальные полеты ночью могут выполняться над облаками при их количестве не более 2-х октантов, в этом случае расстояние по вертикали от ВС до верхней границы облаков не должно быть менее 300 м.</p> <p>3.8. Визуальные полеты ночью выполняются при наличии непрерывной двусторонней радиосвязи между органом ОВД и экипажем ВС.</p> <p>3.9. При выполнении полетов ниже эшелона перехода нижний эшелон по маршруту следования должен быть освобожден от других ВС.</p> <p>3.10. Встречное движение и обгон ВС при выполнении визуальных полетов ночью разрешаются только с применением вертикального эшелонирования.</p> <p>3.11. При невозможности осуществить вертикальное эшелонирование таких полетов, должно быть организовано одностороннее движение ВС с интервалами горизонтального эшелонирования в соответствии с Правилами ИВП.</p> <p>3.12. В случае ухудшения метеоусловий до значений, менее установленных для выполнения визуальных полетов ночью, КВС должен возвратиться на аэродром вылета, или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.</p> <p>3.13. В случае попадания ВС в условия, исключаящие визуальный полет ночью, КВС должен перейти на полет по ППП.</p>
--	---

<p>3.14. The ATC controller, in the area of responsibility of whom a visual flight at night is carried out, shall:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>provide the established intervals between aircraft during departure;</li> <li>provide the observation of conditions excluding conflicting traffic and a flight with crossing the routes at the same height;</li> <li>clear the lower flight level along the flight route;</li> <li>timely provide the information about the air traffic and the presence of IMC en-route.</li> </ol>	<p>3.14. Диспетчер УВД, в районе ответственности которого выполняется визуальный полет ночью, должен:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>обеспечивать установленные интервалы между ВС при вылете;</li> <li>обеспечивать соблюдение условий, исключающих встречное движение и полет с пересечением маршрутов на одной высоте;</li> <li>освобождать нижний эшелон по маршруту следования;</li> <li>своевременно предоставлять информацию о движении и наличии на маршруте ПМУ.</li> </ol>
<p>3.15. VFR flights shall be carried out at assigned flight levels maintaining the established separation between aircraft by means of the crew visual observation of other aircraft flights and besides, during flights at altitudes below the lower flight level, maintaining the true safe altitude and avoiding artificial obstacles through ahead terrain visual observation. Maintenance of established route (flight pattern) shall be carried out by using visual orientation and available navigational aids.</p>	<p>3.15. Полеты по ПВП выполняются на заданных эшелонах с выдерживанием установленных интервалов между воздушными судами путем визуального наблюдения экипажем за полетами других воздушных судов, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, с выдерживанием истинной безопасной высоты и обходом искусственных препятствий путем визуального наблюдения за расположенной впереди местностью. Выдерживание установленного маршрута (схемы полета) осуществляется с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.</p>
<p>3.16. VFR flights shall be carried out with maximum circumspection of all aircraft crew members. During VFR flights the pilot-in-command is responsible for:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>complying with the rules and assigned VFR flight conditions;</li> <li>maintaining a true safe heights;</li> <li>accuracy of flight route maintaining, adherence to TMA exit and approach patterns;</li> <li>timely decision and report to the ATC controller about returning to the departure aerodrome (alternate aerodrome) or change to IFR flight in case of deterioration of meteorological conditions;</li> <li>accuracy of information on actual aircraft position and flight conditions;</li> <li>accurate and timely execution of the ATC unit instructions.</li> </ol>	<p>3.16. Полеты по ПВП выполняются с максимальной осмотрительностью всех членов экипажа воздушного судна. При полетах по ПВП КВС несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>выполнение правил и заданных условий полета по ПВП;</li> <li>выдерживание истинных безопасных высот;</li> <li>точность выдерживания маршрута полета, схемы выхода из ТМА и захода на посадку;</li> <li>своевременное решение и доклад диспетчеру УВД о возврате на аэродром вылета (запасной аэродром) или переходе на полет на ППП при ухудшении метеоусловий;</li> <li>достоверность информации о фактическом местонахождении воздушного судна и условиях полета;</li> <li>точное и своевременное выполнение указаний органа УВД.</li> </ol>
<p>3.17. The ATC controller, providing direct control over the aircraft VFR flight is responsible:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>assignment of flight level;</li> <li>maintenance of time separation interval during aircraft take-off;</li> <li>timely informing aircraft crew about air traffic, meteorological and ornithological conditions;</li> <li>assignment of safe flight level (altitude) and for providing established separation intervals between aircraft while VFR flight is changing to IFR flight;</li> <li>coordination of aircraft entry into adjacent ATC area.</li> </ol>	<p>3.17. Диспетчер УВД, под непосредственным управлением которого выполняется полет воздушного судна по ПВП, несет ответственность за:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>назначение эшелона полета;</li> <li>соблюдение временного интервала при взлете ВС;</li> <li>своевременное информирование экипажей ВС о воздушном движении, метеорологических и орнитологических условиях;</li> <li>назначение безопасного эшелона полета (высоты) и обеспечение установленных интервалов между ВС при переходе от ПВП к ППП;</li> <li>координацию входа ВС в смежные зоны УВД.</li> </ol>
<p><b>4. Circling approach</b></p> <p>4.1. Circling approach procedures envisage the following:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>visual manoeuvring within the established visual manoeuvring zone to get abeam the RWY;</li> <li>maintaining of the specified minimum descent height (MDH) prior to establishing of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;</li> </ol>	<p><b>4. Заход на посадку по кругу</b></p> <p>4.1. Заход на посадку по кругу предусматривает:</p> <ol style="list-style-type: none"> <li>визуальное маневрирование в пределах установленной зоны визуального маневрирования для выхода в створ ВПП;</li> <li>выдерживание установленной минимальной высоты снижения (MDH) до момента установления постоянного визуального контакта с ВПП и/или ее маркерами (ориентирами);</li> </ol>

14 JUL 2022

c. maintaining of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;	с. поддержание постоянного визуального контакта с ВПП и ее маркерами (ориентирами);
d. missed approach from any visual approach point when visual reference to RWY and/or RWY markers is lost, applying specified instrument missed approach procedure.	d. выполнение процедуры прерванного захода на посадку (ухода на второй круг) с любой точки захода на посадку в случае потери визуального контакта с ВПП и ориентирами с выходом на установленную схему ухода на второй круг по ППП.
4.2. The circling approach may be executed in the daytime and in the twilight (when lighting system is available) by aircraft of all types.	4.2. Заход на посадку по кругу, может выполняться в дневное время и в сумерки (когда имеется световая система визуального захода) на ВС всех типов.
4.3. In order to ensure safety of the visual circling approach the visual manoeuvring zone is established, within which obstacles clearance had been taken into consideration when calculating the minimum descent height and meteorological conditions appropriate for executing the visual circling approach. The visual manoeuvring zone 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 Minsk-2 (UMMS) aerodrome shall be 9.79 km for all aircraft categories.	4.3. Для обеспечения безопасности визуального захода на посадку по кругу установлена зона визуального маневрирования, в пределах которой учтены препятствия при расчете минимальной высоты снижения и метеорологические условия для выполнения визуального захода на посадку по кругу. Зона визуального маневрирования ограничивается дугами, проведенными из центров порогов ВПП, и соединенных касательными к этим дугам. Численное значение радиусов этих дуг на аэродроме Минск-2 (UMMS) установлено 9.79 км для всех категорий ВС.
4.4. The visual circling approach is a visual phase of the flight which is the end of the instrument approach and carried out for bringing aircraft for landing at RWY, location of which is not suitable for the straight-in approach. Manoeuvring during the circling approach shall be executed within the visual manoeuvring zone. In this zone obstacle clearance shall be taken into consideration. After entering the visual manoeuvring zone the aircraft shall descent to MDA/H, specified for the aircraft categories on the instrument approach procedures charts, in order to establish visual contact with RWY and/or RWY markers.	4.4. Визуальный заход на посадку по кругу означает визуальный этап полета, который является завершением захода на посадку по ППП и выполняется с целью вывода воздушного судна для посадки на ВПП, расположение которой не подходит для выполнения захода на посадку с прямой. Маневрирование при визуальном заходе на посадку по кругу осуществляется в пределах зоны визуального маневрирования. В данной зоне учитывается запас высоты над препятствиями. После входа в зону визуального маневрирования воздушное судно для установления визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами снижается до минимальной высоты снижения (MDA/H), указанной для категорий ВС на картах захода на посадку по приборам.
4.5. Descending to a height lower than MDH shall not be carried out until:	4.5. Снижение до высоты меньшей, чем MDH, не производится до тех пор, пока:
a. visual contact with the landmark is established and maintained;	a. не будет установлен, и не будет поддерживаться визуальный контакт с наземными ориентирами;
b. the pilot has RWY threshold in sight;	b. пилот не увидит порога ВПП;
c. necessary obstacle clearance is maintained and the aircraft takes relevant position for landing.	с. не будет выдерживаться необходимый запас высоты над препятствиями и ВС не займет соответствующее положение для выполнения посадки.
4.6. Breaking through the clouds, descending and executing the circling approach to the initial approach fix shall be carried out at the shortest distance or by tracks assigned by the ATC controller according to IFR using radio navigation aids: ILS, VOR/DME.	4.6. Пробивание облачности, снижение и заход на посадку до точки начала визуального захода на посадку по кругу осуществляется по кратчайшим маршрутам ОВД или траекториям, задаваемым диспетчером УВД, по ППП с помощью радиотехнических средств посадки и навигации: ILS, VOR/DME.
4.7. The initial approach fix of the visual circling approach is the point in the visual manoeuvring zone from which the visual approach is commenced.	4.7. Точка начала визуального захода на посадку при визуальном заходе на посадку по кругу – это точка в зоне визуального маневрирования, с которой начинается визуальный заход.
4.8. The necessary conditions for the circling approach are published on the instrument approach chart.	4.8. Необходимые условия для выполнения захода на посадку по кругу публикуются на карте захода на посадку по приборам.
4.9. The ATC controller providing a direct control over the visual circling approach flight is responsible for:	4.9. Диспетчер УВД, под управлением которого выполняется визуальный заход на посадку по кругу, несет ответственность за:
a. assessment of possibilities to execute the circling approach based on the analysis of the traffic and meteorological conditions;	a. определение возможности выполнения визуального захода на посадку по кругу на основе анализа воздушной и метеорологической обстановки;

<p>b. monitoring for compliance by the flight crew with the instrument approach procedure or the track assigned by the ATC controller to the initial approach fix of the visual approach when radar control is available;</p>	<p>и контроля за выдерживанием экипажем схемы снижения и захода на посадку по ППП или траектории, задаваемой диспетчером УВД, до точки начала визуального захода на посадку по кругу при наличии радиолокационного контроля;</p>
<p>c. monitoring for the aircraft entering the visual manoeuvring zone and the issuance of the circling approach clearance.</p>	<p>с. контроль за входом в установленную зону визуального маневрирования и выдачу разрешения на выполнение визуального захода на посадку по кругу.</p>
<p>4.10. Clearance to execute the circling approach means that while executing the visual approach within the specified visual manoeuvring zone the following would be ensured:</p>	<p>4.10. Разрешение для визуального захода на посадку по кругу означает, что при выполнении визуального маневрирования в пределах установленной зоны визуального маневрирования будут обеспечены:</p>
<p>a. safe separations between the aircraft executing take-off, instrument approach or circling approach;</p>	<p>а. безопасные интервалы эшелонирования между ВС, выполняющими взлет, заход на посадку по ППП, заход на посадку по кругу;</p>
<p>b. monitoring for the approach and compliance with the instrument missed approach procedure when radar control is available;</p>	<p>б. контроль за заходом на посадку и выдерживанием схемы ухода на второй круг по ППП при наличии радиолокационного контроля;</p>
<p>c. timely notification of the flight crew about the traffic and the meteorological conditions.</p>	<p>с. своевременное информирование о воздушном движении и метеорологической обстановке.</p>
<p>4.11. During the circling approach the pilot-in-command shall be responsible for:</p>	<p>4.11. При выполнении захода на посадку по кругу КВС несет ответственность за:</p>
<p>a. compliance with the instrument approach procedure or the track assigned by the controller prior to the initial approach fix of the visual approach;</p>	<p>а. выдерживание схемы снижения по ППП или траектории, задаваемой органом ОВД до точки начала визуального захода на посадку;</p>
<p>b. maintaining the specified minimum descent height (MDH) during visual manoeuvring prior to establishing of continuous visual reference to RWY and/or RWY markers;</p>	<p>б. выдерживание установленной МВС при визуальном маневрировании до момента установления постоянного визуального контакта с ориентирами;</p>
<p>c. carrying out of visual manoeuvre within the visual manoeuvring zone in visual reference to the RWY and/or its markers;</p>	<p>с. выполнение визуального маневра в пределах зоны визуального маневрирования при постоянном визуальном контакте с ВПП и/или ее ориентирами;</p>
<p>d. timely missed approach when RWY and/or its markers are not in sight.</p>	<p>д. своевременный уход на второй круг при потере визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами.</p>
<p>Note: When executing the visual circling approach the responsibility for landing is placed on the pilot-in-command after the initial approach fix and after the flight crew reports "RWY in sight".</p>	<p>Примечание: С точки начала визуального захода на посадку и после доклада командира ВС «Полосу наблюдаю» при выполнении визуального захода на посадку по кругу ответственность за завершение посадки возлагается на командира ВС.</p>
<p><b>5. Radar procedures within Minsk TMA – Radar vectoring</b></p>	<p><b>5. Векторение в ТМА</b></p>
<p>Radar vectoring in TMA shall be carried out by the ATC unit providing a direct control over aircraft movement. For ATFM the ATC controller instruct flight crews to reach definite flight levels (altitudes) and also assign courses to follow for providing separation necessary for landing in accordance with aircraft characteristics.</p>	<p>Векторение в ТМА осуществляется органом УВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС. Для регулирования потока движения ВС диспетчер УВД дает указания на занятие определенных эшелонов (абсолютных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик ВС.</p>
<p>Note: Radar vectoring charts are not published.</p>	<p>Примечание: Карты радиолокационного наведения не публикуются.</p>
<p><b>5.1. Surveillance radar approach (SRA)</b></p>	<p><b>5.1. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС (SRA)</b></p>
<p>SRA procedure is not applied.</p>	<p>SRA не применяется.</p>
<p><b>5.2. Precision approach radar (PAR) approach</b></p>	<p><b>5.2. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (PAR)</b></p>
<p>PAR approach procedure is not applied.</p>	<p>PAR не применяется.</p>
<p><b>5.3. Radio communication failure</b></p>	<p><b>5.3. Потеря радиосвязи</b></p>
<p>5.3.1. In case of radio communication failure the crew shall comply with radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and Regional Supplementary Procedures (ICAO Doc 7030/4, EUR).</p>	<p>5.3.1. В случае потери радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами потери радиосвязи, изложенными ИКАО в Приложении 2 и Дополнительных региональных правилах (ИКАО Doc 7030/4, EUR).</p>

5.3.2. Radio communication failure on departure: a. set transponder to Code 7600. If available call telephone number +37517 2157600; b. attempt to land at the departure aerodrome.  If unable to land at the departure aerodrome:  a. continue assigned and acknowledged SID;  b. after reaching the last assigned flight level, continue further climb to FPL flight level in 3 minutes.  If being vectored:  a. set transponder to Code 7600;  b. continue on assigned heading and flight level for 3 minutes, then proceed direct to SID final point climbing to FPL flight level.	5.3.2. Потеря радиосвязи при вылете: a. установить код ответчика 7600. При возможности звонить по телефону: +37517 2157600; b. предпринять попытку совершить посадку на аэродроме вылета.  Если выполнить посадку на аэродроме вылета невозможно:  a. продолжить полет по полученному и подтвержденному SID;  b. после занятия последнего разрешенного эшелона, дальнейший набор до эшелона указанного в FPL, продолжить через 3 минуты.  Если используется векторение:  a. установить код ответчика 7600;  b. 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.
5.3.3. Radio communication failure on arrival:  if possible, call +37517 2157600 or listen to instructions and information from the ATS unit on the radio navigation aids.	5.3.3. Потеря радиосвязи при прибытии:  при возможности позвонить по тел. +375172157600 или на частотах радионавигационных средств прослушать указания и информацию органа ОВД.
5.3.3.1. RNAV 1 approved aircraft.  If STAR was assigned and acknowledged by the flight crew:  a. continue with assigned STAR;  b. set transponder to Code 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on the chart;  c. execute approach and landing.  If STAR was assigned, acknowledged by the flight crew and vectoring was initiated:  a. continue flight on assigned heading, maintaining last assigned and acknowledged altitude;  b. set transponder to Code 7600, in 2 minutes start descending and proceed to the initial approach fix (IAF) in accordance with vertical restrictions;  c. execute approach and landing.  If STAR was not assigned:  a. continue flight according to FPL;  b. set transponder to Code 7600 and in 2 minutes start descending in accordance with vertical restrictions specified on chart;  c. execute approach and landing.	5.3.1.1. ВС, утвержденное для полетов по RNAV 1.  Если STAR был получен и подтвержден экипажем:  a. выполнять полет по заданному STAR;  b. установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению, в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте;  c. выполнить заход и посадку.  Если STAR был получен и подтвержден экипажем, а также было начато векторение:  a. продолжить полет с заданным курсом, выдерживая полученную и подтвержденную высоту;  b. установить код ответчика 7600, через 2 минуты приступить к снижению и следовать в контрольную точку начального этапа захода на посадку (IAF) в соответствии с вертикальными ограничениями;  c. выполнить заход и посадку.  Если STAR не был получен:  a. продолжать полет в соответствии с FPL;  b. установить код ответчика 7600 и через 2 минуты приступить к снижению, в соответствии с вертикальными ограничениями, обозначенными на карте;  c. выполнить заход и посадку.
5.3.3.2. RNAV 1 not approved aircraft:  a. maintain the last assigned and acknowledged altitude/flight level;  b. set transponder to Code 7600;  c. proceed to MNS VOR/DME;  d. hold over MNS VOR/DME descending to altitude 4000 ft;  e. proceed to turn point descending to 3000 ft;  f. execute turn final intercept LOC LLZ, approach and landing.  If landing is not possible, climb on landing track to 3000 ft, turn left/right to MNS VOR/DME and follow crew decision.	5.3.3.2. ВС, не утвержденное для полетов по RNAV1:  a. выдерживать полученную и подтвержденную высоту/эшелон полета;  b. установить код ответчика 7600;  c. продолжать полет на навигационное средство MNS VOR/DME;  d. над навигационным средством продолжить полет в режиме ожидания снижаясь до высоты 4000 футов;  e. следовать в точку разворота снижаясь до 3000 футов;  f. выполнить стандартный разворот с захватом курсового луча KPM, заход на посадку и посадку.  Если посадка невозможна, набрать высоту 3000 футов, сохраняя посадочный курс, затем разворот влево/вправо на VOR/DME "MNS" далее по решению экипажа.

5.3.4. 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

5.3.5. In all cases of radio communication failure it is necessary to set SSR transponder to Code 7600.

### 6. Low visibility procedures (LVP)

6.1. The preparation phase will be implemented when visibility falls below 800 m and CAT III operations are expected.

6.2. The LVP are applied during take-off and after landing of aircraft under low visibility conditions. Low visibility procedure shall be applied when RVR is 600 m or less.

6.3. The ATC controller shall include the following message into the transmitted ATIS information or advise the flight crew "Low visibility procedure are in progress" and put LVP into operation.

6.4. Movement of vehicles and aircraft on the apron, TWY and RWY are monitored by ATS units according to the data of the A-SMGCS.

6.5. RWY 13L is equipped with CAT III ICAO.

6.6. The flight crew shall report about landing and RWY vacated.

6.7. Holding for aircraft behind the stop bars is prohibited without additional instructions.

6.8. Take-off of aircraft is normally carried out only from the beginning of RWY.

6.9. 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 RWY is permitted by the decision of the pilot-in-command.

6.10. Meteorological minimum for the precision approach in aircraft categories shall be calculate according to the approved procedures on the basis of aerodrome equipment as well as OCA/H published in AIP Republic of Belarus.

6.11. In all cases aircraft taxiing is carried out by the clearance of the GND controller indicating the taxi route and behind the "Follow-me" vehicle.

6.12. LVP will be terminated when RVR is greater than 600 m and a continuing improvement in these conditions is anticipated.

### 7. Aircraft transponder operation

7.1. Flight crew of aircraft equipped with Mode S aircraft identification feature shall set the aircraft identification in the transponder. This setting shall correspond to the aircraft identification specified in item 7 of ICAO flight plan or, if flight plan has not been filed, to the aircraft registration.

7.2. On the ground transponder shall be:

- a. switched on before towing (start up);
- b. switched off after taxiing to the stand.

5.3.4. Если к моменту прибытия ВС, потерявшего связь, погода на аэродроме посадки стала ниже минимума, КВС предоставляется право произвести посадку в этих условиях.

5.3.5. Во всех случаях при потере радиосвязи необходимо установить код ответчика ВОРЛ 7600.

### 6. Процедуры в условиях ограниченной видимости

6.1. Подготовительный этап процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP), применяемые к категории III будет осуществляться, когда значение видимости (RVR) или ее прогнозируемые значения станут ниже 800 метров.

6.2. Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при взлете и посадке ВС в условиях ограниченной видимости. Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) 600 м и менее.

6.3. Процедуры вводятся в действие фразой «Применяются процедуры ограниченной видимости», включающей в информацию ATIS или передаваемой диспетчером УВД.

6.4. Движение ВС и автотранспорта по перрону, РД/ПРД и ВПП контролируется органами ОВД по А-SMGCS.

6.5. ВПП 13L оборудована системой захода на посадку CAT III ИКАО.

6.6. Экипажи прибывающих ВС должны докладывать о производстве посадки и освобождении ВПП.

6.7. Запрещается ожидание ВС за стоп-огнями без дополнительных указаний.

6.8. Взлет ВС, как правило, осуществляется только от начала ВПП.

6.9. Допускается выполнение взлета не от начала ВПП по решению командира ВС, если располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют потребным для фактической взлетной массы ВС и условиям взлета.

6.10. Метеорологический минимум для точного захода на посадку по категориям ВС рассчитывается по утвержденным методикам на основании оборудования аэродрома и OCA/H опубликованных в AIP Республики Беларусь.

6.11. Во всех случаях руление ВС осуществляется с разрешения диспетчера «Руления» с указанием маршрута руления за машиной сопровождения.

6.12. Отмена процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости (LVP) осуществляется, когда значение видимости на ВПП (RVR) станут больше, чем 600 метров и ее прогнозируемые значения имеют тенденцию к увеличению.

### 7. Работа самолетного ответчика

7.1. Экипаж воздушного судна, оснащенного режимом S функцией идентификации воздушного судна, должен установить опознавательный индекс воздушного судно в ответчике. Это параметр должен соответствовать опознавательному индексу ИКАО, указанному в пункте 7 плана полета ИКАО, или, если план полета не был представлен, регистрационному номеру воздушного судна.

7.2. На земле ответчик должен быть:

- a. включен перед буксировкой (запуском двигателя);
- b. выключен после заруливания на место стоянки.

**UMMS AD 2.23 Additional information**  
**Дополнительная информация**

**1. Bird concentrations in the vicinity of the airport**

1.1. The ornithological situation within Minsk-2 TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The aerodrome location in the vicinity of the Volma river and water reservoir, rich vegetable cover and climatic conditions stimulate the concentration of birds variety (rooks, crows, partridges, pigeons, starlings) around the aerodrome. The most complicated ornithological situation occurs in spring and in autumn. The majority of birds migrate at heights up to 1000-1500 m.

1.2. During eventual birds migration periods visual and radar observations over the ornithological situation shall be organized in TMA from tower and aerodrome radar stations. 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.

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

**1. Скопление птиц вблизи аэропорта**

1.1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Минск-2 характеризуется сезонной и суточной миграцией птиц. Расположение аэродрома вблизи реки и водохранилища Волма, богатый растительный покров и климатические условия способствуют сосредоточению в районе аэродрома различных видов птиц (грачей, ворон, куропаток, голубей, скворцов). Наиболее сложная орнитологическая обстановка отмечается в весеннее и осеннее время года. Большинство птиц совершает перелеты на высотах до 1000-1500 метров.

1.2. В периоды возможных перелетов птиц в ТМА организуется визуальное и радиолокационное наблюдение за орнитологической обстановкой с Вышки и с аэродромных РЛС. 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.

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

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

Aerodrome Chart – ICAO <i>Карта аэродрома – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.1
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO <i>Карта наземного аэродромного движения – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.2
Aircraft Parking Chart – ICAO <i>Карта размещения на стоянку воздушных судов – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.3
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO – Type A (RWY 13L/31R) <i>Карта аэродромных препятствий – ИКАО – Тип А (ВПП 13L/31R)</i>	UMMS AD 2.24.4
Precision Approach Terrain Chart – ICAO (RWY 13L) <i>Карта местности для точного захода на посадку – ИКАО (RWY 13L)</i>	UMMS AD 2.24.6
Area Chart – ICAO <i>Карта района – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.8
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 13L) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.10
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO (RWY 31R) <i>Карта стандартного вылета по приборам – ИКАО (ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.12
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 13L) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.14
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO (RWY 31R) <i>Карта стандартного прибытия по приборам – ИКАО (ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.16
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 13L) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 13L)</i>	UMMS AD 2.24.18
Instrument Approach Chart – ICAO (ILS RWY 31R) <i>Карта захода на посадку по приборам – ИКАО (ILS ВПП 31R)</i>	UMMS AD 2.24.20
Visual Approach Chart – ICAO <i>Карта визуального захода на посадку – ИКАО</i>	UMMS AD 2.24.31