

УРКА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URKA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРКА АНАПА/Витязево
URKA ANAPA/Vityazevo

УРКА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URKA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	450008с 0372050в. В центре ВПП 450008N 0372050E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	12 км С г. Анапа 12 KM N of Anapa
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	176 фт / 54 м / 28.7°C 176 FT / 54 M / 28.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	16 м 16 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В (2016) / 5.4°В 7°E (2016) / 5.4°E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFTN AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFTN	ОАО «Аэропорт Анапа», Россия, 353447, Краснодарский край, г. Анапа, аэропорт Open joint stock company «Anapa Airport», Airport, Anapa, Krasnodarskiy Kray, 353447, Russia Тел./Tel: (86133) 98477, 43644 Факс/Fax: (86133) 43544 AFTN: УРКААПДУ URKAAPDU Email: info@aaq.aero
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРКА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URKA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0500-1400; ПТ: 0500-1300; СБ; ВС, празд; не работает MON-THU: 0500-1400; FRI: 0500-1300; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	Ежедневно 0500-1700, остальное время суток – по запросу Daily 0500-1700, other time – O/R
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УРКА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URKA AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки багажа Modern facilities for cargo handling
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1, RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗА-40 – 3 шт., ТЗА-45 – 1 шт., АТЗ-8 – 1 шт., ТЗА-22 – 4 шт. (средняя пропускная способность 700 л/мин) TZA-40 – 3 units, TZA-45 – 1 unit, ATZ-8 – 1 unit, TZA-22 – 4 units, (avg. fuel flow 700 l/min)
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
URKA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в городе Hotel at the airport, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэропорту, больницы в г. Анапа Medical post in the airport Terminal, hospitals in Anapa
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в летний период AVBL in summer
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URKA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URKA AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: очистка ВПП, спланированной части ЛП на ширину 10 м от границы ВПП, РД В, перрона, МС 10-11, огней по границам ВПП и на СЗ, зон КРМ и ГРМ; 2-я очередь: очистка всех остальных МС, остальных РД, обочин всех РД на ширину 10 м, привокзальной площади; 3-я очередь: очистка СЗ на половину ее длины, спланированной части ЛП до ширины 25 м, обочин МС и перронов, объектов ГСМ, подъездных путей к объектам радиосвязи, внутриаэропортовых дорог. 1. RWY, graded portion of RWY strip to a width of 10 m from RWY edges, TWY B, apron, stands 10-11, lights on RWY edges and on CWY, LOC and GP areas. 2. All other stands, other TWYs, shoulders of all TWYs to a width of 10 m, Terminal square. 3. CWY along half of its length, graded portion of RWY strip to a width of 25 m, shoulders of stands and aprons, objects of fuel and lubricants, access roads to radio communication objects, inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УРКА АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
URKA AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон; МС / Apron, Stands: 1-6 – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 39/R/B/X/T 7-9 – армобетон / Reinforced Concrete, PCN 23/R/B/X/T 10-17 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 52/R/B/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А, С, М– 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 56/R/B/W/T В – 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП (исполнительный старт ВПП 04) – абсолютная высота 141 фт / 43 м На ВПП (исполнительный старт ВПП 22) – абсолютная высота 174 фт / 53 м On RWY (RWY 04 line-up) – altitude 141 FT / 43 M On RWY (RWY 22 line-up) – altitude 174 FT / 53 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

URKA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, зоны фиксированного расстояния, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении. Осевая линия РД. Края несущего покрытия РД. Боковые огни РД на всех РД, знаки местоположения, знаки направления, знаки обозначения ВПП, знаки мест ожидания. Marking of RWY THR, TDZ, CL, fixed distances, RWY side stripe, magnetic track value, taxi-holding positions. TWY CL. Boundaries of TWY load-bearing surface. Taxiway edge LGT on all TWY, position signs, direction signs, RWY designation signs, runway-holding position signs.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URKA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УРКА АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URKA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-4 Анапа Anapa Aeronautical Meteorological Station (Civil)-4
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	АМСГ-1 Краснодар, к/с Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1, H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-1 Краснодар, к/с Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1, H24
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	Каждые 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Имеются AVBL
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	METAR, SPECI, TAF, прогнозы ОЯП/ SIGWX (SWH, SWM) forecasts, SIGMET, AIRMET, GAMET, Рус/ RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Предупреждение по аэродрому, данные ИСЗ, сообщения VAAC, TCAC AD warnings, satellite information, advisory information on volcanic ash and tropical cyclones
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, СДП, ДГП TWR, GND
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРКА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URKA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
04	42.27° 035°	2501x45	PCN 52/R/B/W/T Cement-Concrete	445937.62N 0372011.82E 450037.56N 0372128.64E 16.5 M	THR 139 FT / 42.4 M TDZ 149 FT / 45.5 M
22	222.29° 215°	2501x45	PCN 52/R/B/W/T Cement-Concrete	450037.56N 0372128.64E 445937.62N 0372011.82E 16.3 M	THR 176 FT / 53.7 M TDZ 174 FT / 52.9 M
Уклон ВПП и КПТ	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x150	2800x300	есть/AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	350x150	2800x300	есть/AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРКА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URKA AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- вранного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
04	2501	2901	2501	2501	нет/NIL
от РД В / from TWY В	1300	1700	1300	нет/NIL	нет/NIL
22	2501	2851	2501	2501	нет/NIL
от РД В / from TWY В	1100	1450	1100	нет/NIL	нет/NIL

УРКА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URKA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможе- ния	Примеча- ния Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
04	CAT I 900 M LIH	зеленые green —	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, LIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
22	CAT I 900 M LIH	зеленые green —	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, LIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL

УРКА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URKA AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	На метеоплощадках с МКлос=035° и МКлос=215°, не освещены On weather observation sites on landing headings 035° MAG and 215° MAG, not lighted
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет. Edge: all TWY, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется: ДПРМ – 35/215, ОРЛ-А – 15 сек. ССО, КДП, СДП, КРМ, ГРМ, БПРМ – 35/215, МРЛ – 1 сек. AVBL: LOM – 35/215, TAR – 15 SEC Lighting system, TWR, LOC, GP, LMM – 35/215, WXR – 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URKA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	<p>Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation</p>	<p>ВП 1 / Helipad 1: на РД М между РД А и РД В, на траверзе МС 17/ on TWY M between TWY A and TWY B, abeam stand 17 TLOF: 450025.39N 0372101.69E, FATO: –</p> <p>ВП 2 / Helipad 2: на РД М между РД А и РД В, на траверзе МС 11/ on TWY M between TWY A and TWY B, abeam stand 11 TLOF: 450012.65N 0372045.35E, FATO: –</p> <p>ВП 3 / Helipad 3: на РД М между РД В и РД С, на траверзе РД D/ on TWY M between TWY B and TWY C, abeam TWY D TLOF: 445954.78N 0372022.46E, FATO: –</p> <p>ВП 4 / Helipad 4: На грунте / On grass: TLOF: 450002.12N 0372024.13E, FATO: 450000.31N 0372024.90E - 450001.74N 0372026.75E - 450003.87N 0372023.38E - 450002.50N 0372021.59E.</p>
2.	<p>Превышение TLOF/FATO TLOF and/or /FATO elevation</p>	<p>ВП 1 / Helipad 1: 154 FT / 47 M ВП 2 / Helipad 2: 150 FT / 46 M ВП 3 / Helipad 3: 142 FT / 43 M ВП 4 / Helipad 4: TLOF 141 FT / 42 M FATO 142 FT / 43 M</p>
3.	<p>Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking</p>	<p>ВП 1, 2, 3 / Helipads 1, 2, 3: Круг диаметром 18 м, цементобетон, PCN 56/R/B/W/T, сплошная желтая линия, внутри белая буква «Н». Circle with diameter of 18 M, Cement-Concrete, PCN 56/R/B/W/T, continuous yellow line, white letter "H" inside.</p> <p>ВП 4 / Helipad 4: 99 м x 60 м, грунт, по углам пограничные знаки «пирамида», в центре круг диаметром 10 м, белая пунктирная линия. 99 M x 60 M, grass, boundary pyramid signs in corners, a circle with diameter of 10 M in the centre, white dashed line.</p>
4.	<p>Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO</p>	<p>ВП 1, 2, 3 / Helipads 1, 2, 3: нет/NIL ВП 4 / Helipad 4: 312°34'10"/ 306°</p>
5.	<p>Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available</p>	<p>нет NIL</p>
6.	<p>Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting</p>	<p>нет NIL</p>
7.	<p>Примечания Remarks</p>	<p>нет NIL</p>

УРКА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URKA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Анапа/Витязево диспетчерский район / Анапа/Vityazevo CTA: 460600N 0373500E – 453300N 0373500E – 452200N 0375700E – 450400N 0375506E – 450041N 0375242E – 443753N 0373342E – 442847N 0372413E – 442400N 0371500E – 442400N 0363824E – 443100N 0364000E – 445800N 0363600E – 451200N 0363200E – 452400N 0364100E – 460000N 0370100E – 460600N 0370439E – 460600N 0373500E Анапа/Витязево диспетчерская зона / Анапа/Vityazevo CTR: 450351N 0374304E – 445200N 0373500E – 444400N 0371900E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 30 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 30 KM centred at (450008N 0372050E) to 450351N 0374304E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Анапа/Витязево диспетчерский район / Анапа/Vityazevo CTA: Выше 300 м/ 1000 фт AGL до FL150 / above 300 M/ 1000 FT AGL - FL150 Анапа/Витязево диспетчерская зона / Анапа/Vityazevo CTR: от земли до FL070 / GND - FL070
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Анапа-Круг, Старт рус, анг Анапа-Krug, Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт/ (1200) м 4000 FT/ (1200) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРКА АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URKA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500		Аварийная частота Emergency FREQ
		123.100	к/с H24	
		129.000		Резервная частота Reserve FREQ
		124.000		
ДПК TWR	Анапа-Круг Анапа-Krug	118.700	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Анапа-Старт Анапа-Start	119.800	к/с H24	нет NIL
ДПР GND	Анапа-Руление Анапа-Ground	119.000	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Анапа-АТИС Анапа-ATIS	135.900 125.400	к/с H24	рус, RUS анг, ENG
	Анапа-Перрон Анапа-Apron	118.900	к/с H24	Связь с наземным техни- ческим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Анапа-Транзит Анапа-Transit	131.775	к/с H24	Коммерческий канал, рус Commercial channel, RUS

УРКА AD 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URKA AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение Передающей антенны DME	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
КРМ 04 ILS кат. II (7°В/—) LOC 04 ILS CAT II (7°E/—)	ИАН IAN	109.1	к/с H24	450105.0N 0372203.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 04 GP 04		331.4	к/с H24	445941.5N 0372026.1E			3.0°, RDH 16.0 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 04 DME 04	ИАН IAN	CH-28X	к/с H24	445941.6N 0372026.1E	51 M 170 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 04 LOM 04	АН AN	480	к/с H24	445804.4N 0371813.4E			215°MAG/3.9 KM RWY 04 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 04 LMM 04	Н N	780	к/с H24	445911.6N 0371938.3E			215°MAG/1.1 KM RWY 04 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 22 LOM 22	АП AP	480	к/с H24	450206.5N 0372323.9E			035°MAG/3.7 KM RWY 22 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 22 LMM 22	П P	780	к/с H24	450108.1N 0372206.8E			035°MAG/1.3 KM RWY 22 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 22 ILS кат. II (7°В/—) LOC 22 ILS CAT II (7°E/—)	ИАП IAP	110.9	к/с H24	445928.6N 0372000.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 22 GP 22		330.8	к/с H24	450026.3N 0372121.8E			3.0°, RDH 16.0 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 22 DME 22	ИАП IAP	CH-46X	к/с H24	450026.3N 0372121.8E	60 M 200 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 04 GBAS (H) 04 GLS кат. I GLS CAT I	G04A	CH 20429	к/с H24			37	3.0°, TCH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 22 GBAS (H) 22 GLS кат. I GLS CAT I	G22A	CH 20840	к/с H24	450007.8N 0372023.7E		37	3.0°, TCH 17.0 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УРКА URKA	108.450 CH 22073	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УРКА АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и методом буксировки. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

2. Руление на места стоянки и с них

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер СДП на частоте 119.800 МГц или диспетчер ДПР на частоте 119.000 МГц.

Без разрешения диспетчера СДП (ДПР) руление и буксировка ЗАПРЕЩЕНЫ.

Руление и буксировка производятся по осевой линии РД.

Прибытие:

- руление ВС на МС 1-17 производится на тяге собственных двигателей (за исключением случаев рассмотренных в п/п 2.2.1, п 2.2 «Ограничения на посадку», раздела АД 2.21 «Эксплуатационные приемы снижения шума»).

Отправление:

- выруливание ВС с МС 1-6 на точки запуска производится буксировкой;

- выруливание ВС с МС 7-17 производится на тяге собственных двигателей (за исключением случаев рассмотренных в п/п 2.1.1, п 2.1 «Ограничения на взлет», раздела АД 2.21 «Эксплуатационные приемы снижения шума»).

Зона стоянки

- установка ВС с размахом крыла 50.5 м (Ил-76 и модификации) производится на МС 10;

- установка ВС с размахом крыла 40.2 м (Ту-204 и модификации) производится на МС 10, 12-17.

3. Зона стоянки для легких и сверхлегких воздушных судов

Для небольших ВС с размахом крыла не более 29 м, длиной не более 27 м, имеющих АСН 23 и ниже определены МС 7, 8, 9.

4. Зона стоянки вертолетов

Для вертолетов типа Ми-8 пригодны МС 1-17.

Для вертолетов типа Ми-26 пригодны МС 10, 12-17.

Для вертолетов на ползковом шасси выделены МС 11, 13, 15, 17.

Грунтовая вертолетная стоянка, предназначенная для вертолетов всех типов, размером 99 м x 60 м, расположена в 600 м юго-западнее КТА.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Маркировка маршрута руления может быть невидима из-за снега. Вызов машины сопровождения осуществляется через диспетчера СДП.

6. Ограничения при рулении

1. При выруливании с РД В на РД М для взлета с МК 035° разворот выполнять на режиме малого газа.

2. При занятой РД В ВС, выруливающие на РД М с перрона и ВС, находящиеся на РД М для заруливания на перрон к МС, должны ожидать освобождения РД В.

7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебно-тренировочные полеты производятся по предварительным заявкам и обеспечиваются службой ОВД в установленном порядке.

URKA AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS**1. Airport regulations**

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out along the established marking.

2. Taxiing to and from stands

Movement of ACFT on the aerodrome is coordinated by TWR controller ("Anapa-Start") on frequency 119.800 MHz or GND controller ("Anapa-Ground") on frequency 119.000 MHz.

Taxiing and towing without "Anapa-Start" ("Anapa-Ground") controller's clearance are PROHIBITED.

Taxiing and towing shall be carried out along TWY centre line.

Arrival:

- taxiing of ACFT into stands 1-17 shall be carried out under own engines power (except for cases indicated in sub-item 2.2.1 of item 2.2 "Landing restrictions" of section AD 2.21 "Noise Abatement Procedures").

Departure:

- ACFT shall be towed from stands 1-6 to start-up positions;

- ACFT shall taxi out of stands 7-17 under own engines power (except for cases indicated in sub-item 2.1.1 of item 2.1 "Take-off restrictions" of section AD 2.21 "Noise Abatement Procedures").

Parking area

- ACFT with wingspan 50.5 m (Il-76 and its modifications) shall be parked on stand 10;

- ACFT with wingspan 40.2 m (Tu-204 and its modifications) shall be parked on stands 10, 12-17.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Stands 7, 8, 9 are designated for ACFT with wingspan not more than 29 m, length not more than 27 m and АСН 23 or lower.

4. Parking area for helicopters

Stands 1-17 are AVBL for Mi-8 HEL.

Stands 10, 12-17 are AVBL for Mi-26 HEL.

Stands 11, 13, 15, 17 are designated for skid equipped helicopters.

The grass stand with dimensions 99 m x 60 m, designated for HEL of all types, is located at 600 m south-west of ARP.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Taxi route marking may be unseen due to snow. Assistance of "Follow-me" vehicle can be requested via TWR controller ("Anapa-Start").

6. Taxiing – limitations

1. When taxiing from TWY B to TWY M for take-off on heading 035° MAG turn shall be carried out at idle power.

2. If TWY B is occupied, ACFT taxiing from the apron onto TWY M and ACFT taxiing from TWY M to the stand on the apron must hold and wait for TWY B to be vacated.

7. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Training and practice flights are subject to prior requests, operational support is provided by the ATS unit in accordance with the established procedure.

8. Ограничение полетов вертолетов

При перемещении по аэродрому вертолеты с колесными шасси производят руление по осям руления ВС.

Применение процедуры «руление по воздуху» вертолетов с колесными шасси на перроне ЗАПРЕЩЕНО.

Вертолеты на ползковом шасси выполняют руление по воздуху:

- при вылете: с МС 11, 13, 15, 17 на вертолетные площадки или ВПП;
- при прилете: с вертолетных площадок или ВПП на МС 11, 13, 15, 17;
- при перемещении между указанными МС.

Процедура «руление по воздуху» осуществляется по разрешению диспетчера ОВД (ДПР, СДП), при условии соблюдения ограничений, изложенных в РЛЭ.

Руление по воздуху осуществляется на высоте не более 30 фт над осями руления ВС при сообщаемой метеорологической видимости не менее 500 метров и высоте нижней границы облаков не ниже 50 метров.

УРКА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Специальные процедуры взлета и захода на посадку с целью снижения уровня шума над пролетаемой местностью выполняются экипажами всех ВС.

Выполнение специальных процедур не применяется за счет снижения уровня безопасности полетов.

Выполнение специальных процедур не производится при возникновении особых случаев в полете, а также в следующих случаях:

- ВПП грязная, мокрая (покрыта осадками, снегом, слякотью, гололедом, льдом, грязью, и т.д.);
- при посадке, когда ВНГО составляет менее 150 м, или при посадке и взлете, когда горизонтальная видимость менее 2000 м;
- когда боковая составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 8 м/с;
- когда попутная составляющая ветра, с учетом порывов, превышает 2 м/с;
- когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или гроз, которые могут повлиять на взлет и посадку ВС.

2. Ограничения

2.1 Ограничения на взлет

С 2300 до 0700 местного времени руление для взлета производится буксировкой.

Предпочтительным по уменьшению уровня шума на окружающую среду является курс работы ВПП 04 МК=035°.

Командир ВС, руководствуясь соображениями безопасности полетов, может отказаться от использования для взлета ВПП 04, предложенной в качестве предпочтительной по шуму.

Все ВС при взлете с МК=215°:

- для выхода на GAMAN, PALER, ARNAD, LOM 480 AP на высоте 1800 фт, выполняют правый разворот с радиусом разворота, не допускающим (по возможности) полета над н. п. Витязево.

Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V_2+20 км/час (+10 узл.) и не меньше установленной РЛЭ ВС.

8. Helicopter traffic – limitation

Wheel equipped helicopters shall taxi on the aerodrome along ACFT taxi guide lines.

It is PROHIBITED for wheel equipped helicopters to air taxi on the apron.

It is permitted for skid equipped helicopters to air taxi:

- during departure: from stands 11, 13, 15, 17 to Heli-pads or RWY;
- upon arrival: from Heli-pads or RWY stands 11, 13, 15, 17;
- when moving between stands.

Air taxiing is permitted by ATS (GND, TWR) controller's clearance, provided all operating limitations specified in the Helicopter Flight Manual are observed.

Air taxiing shall be carried out at not above 30 ft over ACFT taxi guide lines, when visibility is 500 m or above and ceiling is 50 m or above.

УРКА АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off and approach shall be carried out by flight crews of all aircraft.

Noise abatement procedures shall not be carried out at the expense of compromising flight safety.

Noise abatement procedures shall not be carried out in cases of emergency and in the following cases:

- RWY is dirty, wet (covered with precipitation, snow, slush, clear ice, ice, mud, etc.);
- during landing, when ceiling is below 150 m, or during landing and take-off, when horizontal visibility is below 2000 m;
- when crosswind component, including gusts, exceeds 8 m/s;
- when tailwind component, including gusts, exceeds 2 m/s;
- when wind shear or thunderstorms that might affect ACFT take-off and landing are forecasted or reported.

2. Restrictions

2.1 Take-off restrictions

From 2300 to 0700 LT ACFT shall be towed for take-off.

RWY 04 heading 035° MAG is preferential in terms of minimizing noise impact on the environment.

Pilot-in-command may reject using RWY 04 for take-off as noise preferential for safety reasons.

After take-off on heading 215° MAG all ACFT shall:

- turn right to join GAMAN, PALER, ARNAD, LOM 480 AP at ALT 1800 ft, maintaining radius of turn that prevents the ACFT (if possible) from overflying Vityazevo settlement.

The minimum steady climb speed must not be less than V_2+20 km/h (+ 10 knots) and less than the speed prescribed by the Aeroplane Flight Manual.

Уменьшение режима работы двигателей не выполняется до достижения ВС высоты не менее 1200 фт над уровнем ВПП.

Набор высоты производится на приборной минимальной безопасной скорости маневрирования с убранными закрылками $V_{ZF}+20$ км/час (+10 узл.) с максимально возможной вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа.

Процедуры уменьшения шума

Экипажи ВС используют методы уменьшения шума при наборе высоты NADP1 или NADP2 (ICAO Doc 8168).

A. Метод уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP1).

Данный метод применяется при взлете с $MK=215^\circ$ и предусматривает уменьшение тяги двигателей на высоте 1200 фт над уровнем ВПП.

На этапе выполнения взлета и набора высоты 1200 фт относительно уровня аэродрома:

- сохраняется взлетная мощность всех двигателей;
- шасси убираются в полетное положение;
- набор высоты 1200 фт относительно уровня аэродрома производится на приборной скорости полета $V_2 + 20-40$ км/час (+10-20 узл.) с максимальной возможной вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа.

На высоте 1200 фт относительно уровня аэродрома:

- уменьшается вертикальная скорость набора высоты;
- ВС разгоняется до приборной скорости уборки механизации;
- убираются закрылки, предкрылки по графику и ВС разгоняется до приборной скорости безопасного маневрирования при полете с убранными закрылками;
- уменьшение режима работы двигателей до номинального, но не менее необходимого для выдерживания рекомендованной РЛЭ ВС приборной скорости набора высоты и возможности выдерживания требуемого минимального градиента для конечного участка набора высоты и градиента, указанного на схеме выхода после взлета.

С высоты 1200 фт и до высоты 3150 фт относительно уровня аэродрома:

- сохраняется режим работы двигателей, необходимый для выдерживания требуемого градиента набора высоты;
- набор высоты производится на приборной минимальной безопасной скорости маневрирования с убранными закрылками $V_{ZF} + 20$ км/час (+10 узл.) с максимально возможной вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа.

На высоте 3150 фт относительно уровня аэродрома:

- уменьшается вертикальная скорость набора высоты, ВС разгоняется до рекомендованной РЛЭ наивыгоднейшей приборной скорости набора высоты по маршруту.

B. Метод уменьшения воздействия шума на удалении от аэродрома (NADP 2).

Данный метод применяется при взлете с $MK=035^\circ$ и предусматривает начало уборки закрылков и предкрылков по достижению минимальной предписанной высоты над уровнем аэродрома. Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте 1650 фт относительно уровня аэродрома:

Power reduction should not be initiated before ACFT reaches the altitude of not less than 1200 ft above RWY level.

Climbing shall be carried out at minimum safe indicated airspeed of manoeuvring with flaps retracted $V_{ZF}+20$ km/h (+ 10 knots) and maximum possible vertical speed considering pitch angle limits.

Noise abatement procedures

Flight crews shall apply noise abatement procedures during climb: NADP1 or NADP2 (ICAO Doc 8168).

A. Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1).

NADP 1 is applied after take-off on heading 215° MAG and envisages engines thrust reduction at 1200 ft above RWY level.

During take-off and climb to 1200 ft AAL:

- take-off power of all engines shall be maintained;
- landing gear shall be retracted to in-flight position;
- climbing to 1200 ft AAL shall be carried out at indicated airspeed $V_2+20-40$ km/h (+10-20 knots) and maximum possible vertical speed considering pitch angle limits.

At 1200 ft AAL:

- climbing speed shall be reduced;
- ACFT shall be accelerated to the indicated airspeed of high-lift device retraction;
- flaps, slats shall be retracted on schedule and ACFT shall be accelerated to the indicated airspeed of safe manoeuvring with flaps retracted;
- engines power shall be reduced to rated power, but not less than the power necessary to maintain the climbing speed recommended in the Aeroplane Flight Manual and the required minimum climb gradient on the final segment of climb and the climb gradient indicated on SID chart.

From 1200 ft to 3150 ft AAL:

- engines operation mode necessary for maintaining the required climb gradient shall be kept;
- climb shall be carried out at minimum safe indicated airspeed of manoeuvring with flaps retracted $V_{ZF} + 20$ km/h (+10 knots) and maximum possible vertical speed considering pitch angle limits.

At 3150 ft AAL:

- climbing speed shall be reduced, ACFT shall be accelerated to the most relevant indicated en-route climb speed recommended in the Aeroplane Flight Manual.

B. Distant noise abatement procedure (NADP 2).

NADP 2 is applied after take-off on heading 035° MAG and envisages initiation of flaps and slats retraction upon reaching the minimum prescribed altitude AAL. Noise abatement procedure shall be initiated at 1650 ft AAL:

- сохраняется взлетный режим работы всех двигателей;
- шасси убираются в полетное положение;
- механизация крыла находится во взлетном положении согласно РЛЭ ВС;

- набор высоты 1650 фт производится на приборной скорости $V_2 + 20-40$ км/час (+10-20 узл.) с максимально возможной вертикальной скоростью и с учетом ограничений по углу тангажа (атаки).

На высоте 1650 фт относительно уровня аэродрома:

- производится уменьшение режима работы всех двигателей до номинального;

С высоты 1650 фт и до высоты 3150 фт относительно уровня аэродрома:

- сохраняется номинальный режим работы всех двигателей, набор высоты производится на приборной скорости $V_2 + 20-40$ км/час (+10-20 узл.).

На высоте 3150 фт:

- уменьшается вертикальная скорость;
- ВС разгоняется до приборной скорости уборки закрылков в полетное положение;
- производится поэтапная уборка закрылков.

С высоты 3150 фт относительно уровня аэродрома:

- дальнейший набор высоты производится на приборных скоростях согласно РЛЭ ВС.

2.2 Ограничения на посадку

2.2.1 С 2300 до 0700 местного времени после посадки руление на места стоянки производится буксировкой.

2.2.2 При выполнении визуального захода на посадку с МК=035°/215°, визуальное маневрирование к юго-востоку ЗАПРЕЩЕНО.

Полеты над населенным пунктом Витязево ЗАПРЕЩЕНЫ.

Начало разворота на МК посадки 035° не ближе береговой черты (удаление не менее 8 км от торца ВПП 04).

При выполнении визуального захода на посадку с МК=035° ВЫХОД на предпосадочную прямую не ближе береговой черты (удаление не менее 6 км от торца ВПП 04).

2.2.3 Заход на посадку ВС с МК посадки 035°/215° осуществляется с промежуточным положением закрылков и их довыпуском на предпосадочной прямой, на удалении 2-3 км до ТВГ.

2.2.4 Изменение конфигурации и скоростей полета ВС, связанных с приемами снижения шума, выполняются на основании требований РЛЭ конкретного типа ВС. Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших скоростей снижения. Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышения приборной скорости снижения. Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

- take-off power of all engines shall be maintained;
- landing gear shall be retracted to in-flight configuration;
- high-lift devices shall be in take-off configuration in accordance with the Aeroplane Flight Manual;
- climbing to 1650 ft shall be carried out at indicated airspeed $V_2 + 20-40$ km/h (+10-20 knots) and maximum possible climbing speed considering pitch angle (attack angle) limits.

At 1650 ft AAL:

- power of all engines shall be reduced to rated;

From 1650 ft to 3150 ft AAL:

- rated power of all engines shall be maintained, climbing shall be carried out at indicated airspeed $V_2 + 20-40$ km/h (+10-20 knots).

At 3150 ft:

- vertical speed shall be reduced;
- ACFT shall be accelerated to the indicated airspeed of flaps retraction to in-flight configuration;
- flaps shall be retracted on schedule.

From 3150 ft AAL:

- climbing shall be continued at the indicated airspeeds in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

2.2 Landing restrictions

2.2.1 From 2300 to 0700 local time arriving ACFT shall be towed to stands.

2.2.2 Visual manoeuvring to the south-east is PROHIBITED, when visual approach is executed on headings 035°/215° MAG.

FLT operations over Vityazevo settlement are PROHIBITED.

On landing heading 035° MAG turn shall be initiated not closer than the coastline (distance not less than 8 km from RWY 04 extremity).

When executing visual approach on heading 035° MAG, ACFT shall be established on final not closer than the coastline (distance not less than 6 km from RWY 04 extremity).

2.2.3 Approach on landing headings 035°/215° MAG shall be carried out with flaps in intermediate position followed by their full extension on final at a distance of 2-3 km from FAP.

2.2.4 Change of flight configuration and speed within noise abatement procedures shall be carried out in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specific ACFT type. Excessive descent speeds should be avoided (if possible) immediately prior to the final approach segment. Noise abatement procedures must not require excess of the indicated speed of descent. A displaced RWY THR shall not be used as a noise abatement measure. When executing instrument approach and visual approach, flying below ILS glide path is PROHIBITED.

**УРКА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Общие положения**

Минимальный интервал продольного эшелонирования для ВС, следующих по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) при полете по кругу в пределах диспетчерского района Анапа/Витязево (под руководством «Анапа-Круг»): 10 км для ВС, следующих за ВС с взлетной массой 136 т и более, и 5 км во всех остальных случаях.

**←
Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Анапа/Витязево**

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Для регулирования очередности захода на посадку могут применяться зоны ожидания, расположенные для ВПП 04 над ДПРМ АН и точкой КА 009, для ВПП 22 над ДПРМ АР и точкой ТИВЕТ. Векторение ВС предусмотрено при использовании любой из схем захода на посадку, для чего диспетчер ОВД имеет право (обязан) задавать экипажу ВС курс полета, приборную скорость горизонтального полета и регулировать его вертикальную скорость снижения или набора высоты. При этом может изменяться и маршрут полета (в зависимости от воздушной обстановки) в пределах диспетчерской зоны аэродрома Анапа/Витязево, но заданный диспетчером ОВД эшелон полета должен быть не менее БВП в данном секторе.

Примечание:

Во всех случаях векторение должно заканчиваться к моменту выхода ВС в точку начала снижения для входа в глиссаду FAP.

При входе в диспетчерскую зону аэродрома и снижении с эшелона FL100 приборная скорость при снижении должна быть:

- не более 500 км/ч для ВС, имеющих приборную скорость полета по кругу более 300 км/ч (вертикальная скорость снижения не более 15 м/с);

- не более 450 км/ч для ВС, имеющих приборную скорость полета по кругу 100 км/ч и менее (вертикальная скорость снижения не более 10 м/с).

В зоне взлета и посадки при снижении с эшелона перехода до высоты полета по кругу горизонтальная и вертикальная скорости устанавливаются согласно РЛЭ.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера. Диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать пилота (командира ВС) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Командир ВС после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом диспетчеру.

URKA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**General**

The minimum interval of longitudinal separation for ACFT proceeding along the same route at the same flight level (altitude) when circling within Anapa/Vityazevo CTA (under "Anapa-Krug" control) is as follows: 10 km for ACFT following ACFT with MTOM 136 T or more, and 5 km in all other cases.

Procedures for IFR flights within Anapa/Vityazevo CTA

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels (altitudes) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on the appropriate ATS units. Change of flight level is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure, etc.), pilot is given the right to change flight level at own discretion, immediately reporting it to ATS unit.

For the purpose of regulating approach sequence, the following holding areas can be used: over LOM AN and waypoint KA 009 for RWY 04; over LOM AP and waypoint TIBET for RWY 22. Aircraft vectoring is envisaged for all approach procedures, therefore ATS unit controller has the right (is obliged) to assign flight course, level flight IAS, and coordinate ACFT vertical speed of descent or climb. In this case, flight route within Anapa/Vityazevo CTR may be changed (depending on air situation), but the flight level assigned by ATS unit controller must not be below MSA in the given sector.

Note:

In all cases vectoring must be terminated by the time aircraft reaches the glide slope interception point - FAP.

When entering CTR and descending from FL100 the IAS during descent must not be:

- above 500 km/h for ACFT with circuit IAS above 300 km/h (vertical speed of descent not more than 15 m/s);

- above 450 km/h for ACFT with circuit IAS 100 km/h or less (vertical speed of descent not more than 10 m/s).

Horizontal and vertical speeds in take-off and landing areas, when descending from transition level to the aerodrome traffic circuit altitude, are established in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Change from IFR to VFR flights shall be carried out only by controller's clearance. It is PROHIBITED for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to execute VFR flights without his consent.

Pilot-in-command must vacate the runway after landing without delay and report it to the controller.

Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД осуществляется с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 настоящего АИП.

Заход на посадку осуществлять по установленной схеме захода на посадку.

При отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме посадки уйти на запасной аэродром. Полет выполнятся в соответствии с требованиями, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 настоящего АИП.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры в условиях ограниченной видимости применяются при выполнении взлетов ВС.

Целью процедур является предотвращение столкновений воздушных судов в условиях ограниченной видимости на площади маневрирования аэродрома.

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

При ухудшении дальности видимости на ВПП до значений 550 м и менее экипажи ВС извещаются об этом по АТИС или диспетчером ОВД фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум».

Для оповещения служб обеспечивающих полёты используется термин «Введены процедуры при ограниченной видимости».

Экипаж ВС обязан доложить об освобождении ВПП не ранее пересечения границы критической зоны ILS, что соответствует положению ВС на РД А, В, С.

Машина сопровождения используется по запросу экипажа.

Руление ВС по площади маневрирования осуществляется на пониженной скорости.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ОВД.

Ответственность за несанкционированное выруливание на ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления на площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлеты без остановки на исполнительном старте.
- выдача диспетчером УВД разрешения на взлёт без осмотра полосы на наличие посторонних предметов и птиц и доклада об освобождении ВПП.

ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

Аэродром Анапа/Витязево допущен к выполнению взлетов с ВПП 04/22 при видимости 300 м день / 400 м ночь.

Метеорологические условия, в которых применяться процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

При достижении значений RVR менее 550 метров (у рабочего старта или середины ВПП).

ATC surveillance procedures

Radar control and ATS are provided using primary and secondary surveillance radars.

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall comply with radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of AIP of Russia.

Approach shall be carried out in accordance with the established approach procedure.

If required meteorological conditions are not AVBL at the aerodrome of landing, ACFT shall proceed to the alternate aerodrome. Flight shall be carried out in accordance with the requirements set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 section of AIP of Russia.

Low visibility procedures

Low visibility procedures are applied to support ACFT departure operations.

The purpose of low visibility procedures is to prevent collision between ACFT and vehicles on the manoeuvring area in low visibility conditions.

Application of low visibility procedures

When RVR value drops to 550 m or below, flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by the ATS unit by the following phrase: "Low visibility procedures in progress, check your minimum".

Aerodrome services providing support of flight operations are informed about LVP implementation by the following phrase: "Low visibility procedures are implemented".

Flight crew must report RWY vacated not earlier than ACFT crosses the ILS critical area limit, which indicates positioning of the ACFT on TWY A, B, C.

Assistance of "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew.

Taxiing on the manoeuvring area shall be carried out at reduced speed.

The responsibility for assigning taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the ATS unit controller.

The responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the flight crew.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

- to take off without stop at the line-up position;
- for the ATS unit controller to issue take-off clearance, if RWY was not inspected for the purpose of detecting foreign objects or birds or in case vacated of RWY was not reported.

RWY equipment approved to support low visibility procedures

RWY 04/22 is AVBL for flight operations under visibility 300 m in the day-time and 400 m at night.

Weather conditions for LVP application

LVP are applied when RVR values at touchdown and mid-point are below 550 m.

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Анапа/Витязево

При полетах по ПВП в границах диспетчерского района Анапа/Витязево необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь и разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера «Анапа-Круг»):

- сообщать местонахождение, когда это необходимо;

- выполнять команды диспетчера ОВД.

Органом ОВД выдается разрешение для полетов по ПВП при наличии следующих условий:

- представляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 с указанием цели полета;

- разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в диспетчерскую зону АД;

- сообщение о местонахождении в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

←
- поддерживается двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

При полетах по ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются на абсолютных высотах по давлению QNH, кратных 100 футам, в диапазоне от минимальной безопасной высоты до 4000 футов. Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов - метры).

При входе в диспетчерскую зону Анапа/Витязево производится перевод шкалы барометрического высотомера с давления QNH района на давление QNH аэродрома. Перевод шкалы барометрической высотомера на давление QNH района производится при выходе за пределы диспетчерской зоны Анапа/Витязево.

Примечание:

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

URKA AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**Скопление птиц в окрестностях аэропорта****Миграция птиц****1. Сезонная миграция**

Весенняя миграция происходит с марта по апрель. Осенняя миграция происходит с октября по ноябрь.

**←
Направление**

Основное направление весенних перелетов птиц - на северо-восток. Основное направление осенних перелетов птиц - на юго-восток.

Высота

Миграция птиц происходит в основном на высотах от 300 до 700 фт и от 984 до 2000 фт от уровня земли.

Частота

Миграция птиц происходит круглогодично, от 1 до 3 стай в час.

Procedures for VFR flights within Anapa/Vityazevo CTA

Requirements for VFR flights within Anapa/Vityazevo CTA:

- to have two-way radio communication and clearance of the appropriate ATS unit ("Anapa-Krug" controller);

- to report position, when necessary;

- to follow ATS unit controller's instructions.

Clearance for VFR flights is issued by the ATS unit under the following conditions:

- a flight plan is submitted, items 7-18 of the FPL filled in and purpose of the flight indicated;

- ATS unit clearance is obtained immediately before ACFT entry into CTR;

- position report is submitted in accordance with ICAO Annex 2 para 3.6.3;

- two-way radio communication is maintained on the prescribed frequency.

VFR flights below transition level shall be executed at altitudes based upon QNH, divisible by 100 ft, within the range from minimum safe altitude up to 4000 ft. Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table feet QNH - metres QFE).

Pressure scale of barometric altimeter shall be changed from area QNH to aerodrome QNH, when ACFT enters Anapa/Vityazevo CTR. Pressure scale of barometric altimeter shall be changed to area QNH, when ACFT leaves Anapa/Vityazevo CTR.

Note:

ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

URKA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**Bird concentrations in the vicinity of the airport****Bird migration****1. Seasonal migration**

Spring migration occurs from March till April, autumn migration – from October till November.

Direction

The main direction of bird migration in spring is north-east. The main direction of bird migration in autumn is south-east.

Height

Birds mainly migrate at 300 to 700 ft and from 984 to 2000 ft AGL.

Intensity

Bird migration takes place all year round, 1-3 flocks per hour.

2. Суточная миграция птиц

Время

С 0500 до 2000 местного времени.

Направление

Основные направления утренних перелетов птиц - с юго-запада, запада на восток. Основные направления вечерних перелетов птиц - с востока, юго-востока на юго-запад, запад.

Высота

Перелеты птиц происходят до высоты 2000 фт от уровня земли.

Частота

Перелеты птиц происходят круглосуточно, до 200 особей в час.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

3. Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке передается в составе автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС).

Канал передачи информации

- на русском языке 135.900 МГц;
- на английском языке 125.400 МГц.

2. Daily bird migration

Time

From 0500 till 2000 local time.

Direction

The main directions of bird migration in the morning are from south-west, west to east. The main directions of bird migrations in the evening are from east, south-east to south-west, west.

Height

Birds migrate at heights up to 2000 ft AGL.

Intensity

Bird migration occurs round the clock, up to 200 birds an hour.

Radar control of bird migration is not AVBL.

3. Information broadcast

Information about dangerous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted via ATIS.

Information broadcast channel

- in Russian on frequency 135.900 MHz;
- in English on frequency 125.400 MHz.

УРКА АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
URKA AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 URKA-31 AD 2.1 URKA-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 04/22	AD 2.1 URKA-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 URKA-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 URKA-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 URKA-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 04	AD 2.1 URKA-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 22	AD 2.1 URKA-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 04	AD 2.1 URKA-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 22	AD 2.1 URKA-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 04	AD 2.1 URKA-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 22	AD 2.1 URKA-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 04	AD 2.1 URKA-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 22	AD 2.1 URKA-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 04	AD 2.1 URKA-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 22	AD 2.1 URKA-100
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 04	AD 2.1 URKA-101
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 22	AD 2.1 URKA-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 04	AD 2.1 URKA-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 22	AD 2.1 URKA-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 04	AD 2.1 URKA-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 22	AD 2.1 URKA-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB B RWY 22	AD 2.1 URKA-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB A RWY 04	AD 2.1 URKA-108
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 04/22	AD 2.1 URKA-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 04	AD 2.1 URKA-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 22	AD 2.1 URKA-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 04	AD 2.1 URKA-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 22	AD 2.1 URKA-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 04	AD 2.1 URKA-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 22	AD 2.1 URKA-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 04	AD 2.1 URKA-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 22	AD 2.1 URKA-158