УУОБ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UUOB AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУОБ БЕЛГОРОД
UUOB BELGOROD

УУОБ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UUOB AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	503838с 0363524в. В центре ВПП 503838N 0363524E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6.5 км С центра г. Белгород 6.5 KM N of the centre of Belgorod
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	735 фт/ 224 м/ 20°С 735 FT/ 224 M/ 20°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	14 м 14 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В (2018)/ 6.6'E 8°E (2018)/ 6.6'E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	ООО «Международный аэропорт Белгород», Россия, 308010, г. Белгород, пр-т Б. Хмельницкого, 166 Limited liability company “Belgorod International Airport”, 166, Prospekt B. Khmelnitskogo, Belgorod, 308010, Russia Тел./Tel.: (4722) 23-57-66 Факс/Fax: (4722) 23-56-88 E-mail: inbox@belgorodavia.ru AFTN: УУОБЫДЫЬ / UUOBYDYX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУОБ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUOB AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0530-1430; ПТ: 0530-1250; СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0530-1430; FRI: 0530-1250; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка 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

УУОБ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUOB AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8б, FH-51 TS-1, RT/MS-8b, FH-51
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Заправщики: ТЗА-22 – 2 шт., ТЗА-10 – 1 шт. Refuelling tankers: TZA-22 – 2 units, TZA-10 – 1 unit
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Противообледенительная жидкость тип I, тип IV Спецавтомобиль для противообледенительной обработки ВС Type I, Type IV de-icing/anti-icing fluids Special vehicle for de-icing treatment of ACFT
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

УУОБ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUOB AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в городе City hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, троллейбус Bus, taxi, trolleybus
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэропорту, больницы в г. Белгород Medical post in the Airport, hospitals in Belgorod
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUOB AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	2 автомобиля повышенной проходимости, 3 пожарных автомобиля, 1 санитарный автомобиль. Cross-country vehicle – 2 units, fire fighting vehicle – 3 units, ambulance vehicle – 1 unit.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Тягач ZAC-100 – 1 шт. Tow tractor ZAC-100 – 1 unit.
4.	Примечания Remarks	Пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных воздушных судов иностранного производства. Lifting bags for removal of foreign-made wide-body ACFT.

УУОБ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUOB AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priority	1. Очистка ВПП, рабочей РД, перрона, огней на летной полосе, подготовка зон КРМ, ГРМ. 2. Очистка МС, остальных РД, обочин РД. 3. Очистка обочин перрона, внутриаэропортовых дорог. 1. RWY, active TWY, apron, LGT on RWY strip, LOC and GP areas. 2. Stands, remaining TWYs, TWY shoulders. 3. Apron shoulders, inner airport roads.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон / Apron: МС / Stands: 1-8 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 72/F/D/X/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: A – 23 М; ширина левой/правой боковой полосы безопасности РД – 7.5 м/7.5 м / width of left/right TWY shoulders – 7.5 M/7.5 M; асфальтобетон / Asphalt-Concrete; PCN 77/F/D/X/T. B, C, D, E, M – 23 М; ширина левой/правой боковой полосы безопасности РД – 7.5 м/7.5 м / width of left/right TWY shoulders – 7.5 M/7.5 M; асфальтобетон / Asphalt-Concrete; PCN 72/F/D/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП 11, 735 фт/ 224 м On RWY 11, 735 FT/ 224 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	Противообледенительная обработка воздушных судов производится на МС 5. De-icing/anti-icing treatment of ACFT is performed on stand 5.

УУОБ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UUOB 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs 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, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп”, огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Имеются AVBL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUOB 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

УУОБ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUOB AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Белгород Belgorod Aeronautical Meteorological Station (civil)
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Белгород 9 часов, каждые 3 часа Belgorod Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 HR every 3 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND, круглосуточно 2-х часовые прогнозы, каждые 30 мин. каждые 3 часа. TREND, 2-hour forecasts H24, every 30 MIN, every 3 HR.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты особых явлений погоды SWH (SWM), прогностические карты ветра и температуры для эшелона 340 (180), бланк с текстами METAR, SPECI, TAF (GAMET), SIGMET (AIRMET), AIREP. Рус/анг Significant weather charts SWH (SWM), upper-air temperature and upper wind forecast charts for FL340 (180), METAR, SPECI, TAF (GAMET), SIGMET (AIRMET), AIREP reports. RUS/ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Прогнозы особых явлений погоды, прогнозы ветра и температуры на высотах, METAR, SPECI, TAF (GAMET) для аэродромов вылета, посадки, запасных аэродромов, сообщения SIGMET (AIRMET), AIREP, касающиеся всего маршрута, предупреждения для аэродрома вылета, данные ИСЗ, данные ДМРЛ. Significant weather forecasts, upper-air temperature and upper wind forecasts, METAR, SPECI, TAF (GAMET) for aerodromes of departure, landing, alternate aerodromes, SIGMET (AIRMET), AIREP on en-route weather, warnings for aerodrome of departure, satellite information, Doppler weather radar information.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Выносные индикаторные устройства ВИУ, ATIS (MET REPORT and TREND). Remote display units, ATIS (MET REPORT and TREND).
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	КДП TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУОБ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUOB AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
11	117.30° 109°	2500x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	503854.92N 0363432.27E 503817.80N 0363625.32E 14.3 M	THR 735 FT / 224.2 M TDZ 735 FT / 224.2 M
29	297.32° 289°	2500x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	503817.80N 0363625.32E 503854.92N 0363432.27E 14.2 M	THR 698 FT / 212.9 M TDZ 718 FT / 218.8 M

Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м) Dimensions of RWY end safety areas (M)	Зона, свободная от препятствий OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2800x300	50x45	имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	300x150	2800x300	50x45	имеется AVBL	

УУОБ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUOB AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2500	2800	2500	2500	нет/NIL
From TWY B	1804	2104	1804	---	нет/NIL
29	2500	2800	2500	2500	нет/NIL

УУОБ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUOB AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	SALS 720 M LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
29	HIALS 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°45'	нет NIL	нет NIL	2500 M, 60 M 1900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УУОБ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUOB 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: Имеются Осевые: нет Edge: AVBL Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUOB AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUOB AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Белгород диспетчерская зона / Belgorod CTR: 502543N 0355030E - 503159N 0354553E - 504000N 0355700E - 504723N 0355217E - 505605N 0360351E - 510448N 0364118E - 510630N 0365300E - 510100N 0371200E - 504513N 0372549E - 501900N 0364942E, далее по государсвенной границе до/ then along the state border to 502543N 0355030E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Белгород диспетчерская зона / Belgorod CTR: От земли до FL090 / GND – FL090
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Белгород-Вышка рус, анг Belgorod-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	5000 фт/ (1300) м 5000 FT/ (1300) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОБ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUOB AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 124.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
КДП TWR	Белгород-Вышка Belgorod-Tower	118.200	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
АТИС ATIS	Белгород-АТИС Belgorod-ATIS	130.300	к/с H24	рус, анг RUS, ENG
	Белгород-Транзит Belgorod-Transit	123.300	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Белгород-Перрон Belgorod-Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up

УУОБ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUOB AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (8°B/---)/ (8°E/---)	DVOR БЛ BL DME	110.0 37X	к/с H24	503812.8N 0363630.7E 503812.5N 0363630.2E	210 M/ 700 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 29 ILS кат. II (8°B/---) LOC 29 ILS CAT II (8°E/---)	ИБЬ IBX	110.5	к/с H24	503903.5N 0363406.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		329.6	к/с H24	503825.3N 0363616.0E			2.8°, RDH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 11 LMM 11	А A	350	к/с H24	503907.8N 0363354.6E			289°MAG/0.9 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	БЬ BX	718	к/с H24	503720.9N 0363919.7E			109°MAG/3.9 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Б B	350	к/с H24	503803.9N 0363708.9E			109°MAG/0.9 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS(H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУОБ UUOB	114.450 CH 22313	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 11 GLS кат. I GBAS(H) 11 GLS CAT I	G11A	CH 20669	к/с H24	503843.5N 0363527.2E			2.7° TCH 15.7 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 29 GLS кат. I GBAS(H) 29 GLS CAT I	G29A	CH 21080	к/с H24				2.8° TCH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУОБ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами.

Руление производятся строго по осевым линиям (установленной маркировке) рулежных дорожек и перрона не превышая скорости, установленной РЛЭ ВС.

Для связи с техническим персоналом при буксировке ВС на аэродроме установлена частота 118.800 МГц, позывной «Белгород-Перрон».

Руление на места стоянок и с них

Прибытие

Руление после посадки ВС производится с разрешения диспетчера, позывной «Белгород-Вышка». Скорость руления выбирает КВС в зависимости от состояния РД, перрона, наличия препятствий, массы ВС, направления и силы ветра, условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Заруливание на место стоянки и выключение двигателей производится под руководством ответственного лица службы наземного обеспечения воздушных судов. Для связи с техническим персоналом использовать частоту 118.800 МГц, позывной «Белгород-Перрон».

Буксировка производится в соответствии с технологией по буксировке ВС под руководством ответственного лица службы наземного обеспечения ВС.

Отправление

Запуск двигателей производится после запроса и получения разрешения от диспетчера, позывной «Белгород-Вышка».

Процесс запуска двигателей и выруливание с места стоянки производится под руководством ответственного лица службы наземного обеспечения воздушных судов. Для связи с техническим персоналом использовать частоту 118.800 МГц, позывной «Белгород-Перрон».

При необходимости обработки противообледенительной жидкостью ВС буксируется на МС 5.

Дальнейшее руление с места стоянки по РД на ВПП производится под управлением и контролем диспетчера, позывной «Белгород-Вышка».

2. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Зона стоянки для легких и сверхлегких воздушных судов авиации общего назначения определена на перроне на МС 1-8 в зависимости от загруженности и интенсивности движения ВС на перроне.

3. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолётов всех типов с диаметром несущего винта не более 13 м определены МС 9, 10, 11. МС расположены южнее РД М. Поверхность покрытия МС-асфальтобетон, маркировка на покрытии – жёлтого цвета.

Остальные типы вертолётов посадку осуществляют на ВПП установленным способом и далее по РД заруливают на перрон и размещаются на МС 1-8 в зависимости от загруженности и интенсивности движения ВС на перроне.

UUOB AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power and under tow using special tow tractors.

Taxi operations shall be carried out strictly along TWY centre lines and apron taxi guide lines marking, observing speed limits prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

Frequency 118.800 MHz, call sign «Belgorod-Apron», is established for communication with technical specialist during tow operations.

Taxiing to and from stands

Arrival

Taxi operations after landing shall be carried out by TWR controller's clearance, call sign "Belgorod-Tower". Taxi speed shall be determined by the pilot-in-command depending on TWY, apron surface condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind direction and speed, visibility conditions. In all cases, taxi speed must not exceed the speed limit prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

ACFT shall taxi into stands and shut down engines under the supervision of the ground handling service specialist. Communication with the technical specialist shall be maintained on FREQ 118.800 MHz, call sign «Belgorod-Apron».

Tow operations shall be conducted in accordance with the established towing procedures, under the supervision of the ground handling service specialist.

Departure

Engines start-up is subject to TWR controller's clearance, call sign "Belgorod-Tower".

Flight crew shall start engines and taxi out of the stand under the supervision of the ground handling service specialist. Communication with technical specialist shall be maintained on FREQ 118.800 MHz, call sign «Belgorod-Apron».

If ACFT requires de-icing/anti-icing treatment, it shall be towed to stand 5.

After that, ACFT shall taxi from the stand to the runway via TWY under the supervision of TWR controller, call sign "Belgorod-Tower".

2. Parking area for small aircraft (General aviation)

Stands 1-8 on the apron are designated for parking of light and ultra-light ACFT of General aviation, depending on traffic load on the apron.

3. Parking area for helicopters

Stands 9, 10, 11 located south of TWY M are designated for parking of helicopters of all types with diameter of the main rotor not exceeding 13 m. Asphalt-Concrete pavement is provided on stands, marking on the pavement is painted in yellow.

Helicopters of other types shall land on the RWY in accordance with the established procedures and then taxi to the apron via TWY to be parked onto stands 1-8 depending on traffic load on the apron.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

На перроне размещено 8 мест стоянок для ВС.

В зимних условиях ось руления может быть невидима из-за снега. Руление осуществлять на пониженной скорости за машиной сопровождения.

Ограничения при рулении

Руление ВС типа Ил-76 и B767-300ER по РД А, В, С, D, E, M осуществлять строго по осевой линии на пониженной скорости за машиной сопровождения.

←

Заруливание всех типов ВС на МС 1, 2, 3 осуществляется направлением только на юг.

ЗАПРЕЩЕН разворот на ВПП ВС массой более 15 т, для разворота использовать сопряжение РД А с ВПП 11 и уширение порога ВПП 29.

5. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

На аэродроме предусмотрена возможность удаления ВС, потерявших способность двигаться, посредством использования спецприспособлений и спецтранспорта.

Общее руководство организацией проведения работ по удалению воздушного судна осуществляется оператором аэродрома по согласованию с эксплуатантом ВС (владельцем ВС).

6. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты

Технические испытательные полеты на аэродроме не производятся.

Учебно-тренировочные полеты авиакомпаний выполняются по предварительному согласованию плана полетов с оператором аэродрома и Белгородским центром ОВД.

7. Ограничение полётов вертолётов

Взлет - посадка вертолётов всех типов с диаметром несущего винта не более 13 метров может осуществляться с МС 9, 10, 11 только в светлое время суток. Сектор 120°-250° закрыт для взлета и посадки вертолетов.

УУОБ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета, набора высоты и на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

Эксплуатационные приемы снижения шума не производятся за счет снижения уровня безопасности полетов.

Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС может отклониться от маршрута подхода (STAR), с обязательным докладом органу ОВД.

Использование системы ВПП в дневное время

ВПП 29 является предпочтительной и используется для взлета и посадки ВС.

Использование системы ВПП в ночное время

В ночное время ВПП используется согласно расписанию движения самолетов в аэропорту, сводящее к минимуму полетов наиболее шумных типов ВС в ночное время суток.

ВПП 29 является предпочтительной и используется для взлета и посадки ВС.

4. Apron – taxiing during winter conditions

8 stands for parking of ACFT are AVBL on the apron.

In winter taxi guide lines may not be visible because of snow. ACFT shall taxi at reduced speed, under assistance of the “Follow-me” vehicle.

Taxiing – limitations

Il-76 and B767-300ER ACFT shall taxi via TWY A, B, C, D, E, M strictly along the centre line at reduced speed after “Follow-me” vehicle.

ACFT of all types shall taxi into stands 1, 2, 3 facing south only.

Turn on the RWY is prohibited for ACFT with mass more than 15 T. Junction of TWY A and RWY 11 and turn pad at RWY 29 THR shall be used for ACFT turn.

5. Removal of disabled aircraft

Recovery operations with employment of special equipment and special vehicles are provided at the aerodrome.

Overall supervision of recovery operations is conducted by the aerodrome operator by arrangement with ACFT operator (owner).

6. Training and practice flights, technical test flights

Technical test flights are not conducted at the aerodrome.

Training and practice flights of aircraft of the airlines shall be carried out after the flight plan is approved by the aerodrome operator and Belgorod ACC.

7. Helicopter – traffic limitation

Helicopters of all types with diameter of the main rotor not exceeding 13 m shall take off from and land on stands 9, 10, 11 in daylight hours only. Sector 120°-250° MAG is not AVBL for helicopter take-off and landing operations.

UUOB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

General provisions

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach shall be employed by flight crews of all ACFT.

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

Noise abatement procedures shall not be employed in case of one of ACFT engines failure during take-off.

If weather conditions that can jeopardize flight safety occur in arrival and approach sectors, flight crew has the right to deviate from STAR, a report to the ATS unit is required.

Use of the runway system during the day period

RWY 29 is noise-preferential and is used for ACFT take-off and landing operations.

Use of the runway system during the night period

At night RWY is used in accordance with the airport flight schedule aimed at reducing the number of flight operations of ACFT with highest levels of noise.

RWY 29 is noise-preferential and is used for ACFT take-off and landing operations.

Ежедневно с 2300 до 0700 (местное время) введены ограничения для взлета и посадки следующих типов ВС: Ту-134, Ту-154, Ил-86, Ил-76, Ан-12, Ан-26, которые не соответствуют по уровню шума, за исключением литерных, медицинских и аварийно-спасательных полетов.

Ограничения на взлет

На этапе взлета необходимо применять эксплуатационные приемы снижения шума:

- взлет производится в соответствии с рекомендациями руководства по летной эксплуатации (РЛЭ);

- после взлета ВС следуют по установленной схеме (SID), если от органов ОВД не получено других указаний;

- первый разворот выполнять на удалении, предписанном маршрутом выхода (SID);

- после взлета сектор 120°-250° закрыт для набора высоты для исключения полета над г. Белгород;

- при неполной загрузке ВС взлет рекомендуется выполнять на номинальном режиме работы двигателей;

- применяется процедура уменьшения шума вблизи аэродрома NADP 1 (ИКАО Doc 8168).

Ограничения на посадку

При заходе на посадку применяются методы, предусмотренные РЛЭ ВС.

Особое внимание следует обратить на требование о необходимости выдерживания при заходе на посадку одинакового режима работы всех двигателей, что приводит к заметному снижению шума.

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS ЗАПРЕЩЕН.

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

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

После посадки ВС с обеими курсами при возможности не использовать реверс тяги, особенно в ночное время суток.

Примечания:

Высота тренировочных полетов ВС класса A, B, C не ниже установленной высоты круга 2500 фт.

Соблюдение требуемых приемов снижения шума не производится:

a) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь и т. д., и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

b) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

c) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

d) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

e) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

УУОБ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

В районе аэродрома орган ОВД осуществляет аэродромное диспетчерское, полетно-информационное и аварийное обслуживание воздушного движения с использованием средств радиотехнического обеспечения полетов и докладов экипажей ВС.

Restrictions on take-off and landing operations of Tu-134, Tu-154, Il-86, Il-76, An-12, An-26 ACFT, that do not meet noise level requirements have been imposed daily from 2300 till 0700 (LT). Restrictions are not applied to VIP, medical and SAR flights.

Take-off restrictions

The following noise abatement procedures should be employed during take-off:

- take-off shall be carried out in accordance with requirements specified in the Aeroplane Flight Manual;

- after take-off ACFT shall proceed along the established SID, unless otherwise instructed by the ATS units;

- first turn shall be carried out at DIST prescribed in SID procedure;

- climb within sector 120°-250° MAG after take-off is PROHIBITED to avoid overflying the city of Belgorod;

- it is recommended for partially loaded ACFT to take off at rated engines power;

- Noise Abatement Departure Procedure close to the aerodrome (NADP 1) (ICAO Doc 8168) shall be employed.

Landing restrictions

Approach shall be carried out in accordance with procedures prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

Special attention should be paid to the requirement to maintain the same thrust level on all engines during approach, which leads to significant noise reduction.

Flights below ILS glide path are PROHIBITED over the course of an instrument approach or visual approach.

Noise abatement procedures should not involve employment of speed greater than the Indicated airspeed of descent.

The practice of using a displaced runway threshold as a noise abatement measure shall not be employed.

After landing of ACFT on either landing heading, reverse thrust shall not be used, if possible, especially at night.

Note:

Practice flights of class A, B, C ACFT shall be conducted at altitude not below the established aerodrome traffic circuit ALT of 2500 ft.

The required noise abatement procedures shall not be employed in the following cases:

a) when there are ice, slush, water or mud, etc. on the RWY and friction coefficient is 0.4 or below;

b) under weather conditions, when the height of the cloud base is below 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when crosswind component on the RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when tailwind component on the RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions may affect approach and landing operations.

UUOB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

ATS unit provides AD control, flight information and alerting services to flight crews in the terminal area with employment of radio equipment and based on reports from the flight crews.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

При дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м хотя бы в одной из точек наблюдения (в начале, в середине и конце ВПП) РП вводит процедуру полетов в условиях ограниченной видимости (LVP). РП передает сообщение по ГГС: *«Вводятся в действие процедуры в условиях ограниченной видимости»*.

О начале применения процедур LVP экипажи ВС информируются посредством автоматической передачи информации АТИС или органом ОВД.

Руководитель полетов несет ответственность за своевременное уведомление главного оператора аэропорта Белгород о начале и прекращении процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости и включение соответствующей информации в сообщение АТИС: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости»*.

Диспетчер КДП информирует экипажи ВС о введении LVP, если не получил подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую уже включена данная информация.

Руление ВС осуществляется строго по осевой линии РД.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру КДП об освобождении ВПП только после того, как ВС пересечет линию предварительного старта на РД А, В.

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

При необходимости экипаж ВС имеет право потребовать машину сопровождения.

В период действия процедуры LVP ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлеты не от начала ВПП;

- взлеты без остановки на исполнительном старте.

Руководитель полетов прекращает действие процедуры LVP при значении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м и более и согласно прогнозу погоды когда ожидается дальнейшее ее улучшение. Об отмене процедуры, руководитель полетов передает по ГГС: *«Процедуры в условиях ограниченной видимости отменены»*.

Процедуры полетов по ППП

Полеты в районе аэродрома выполняются по стандартным маршрутам SID, STAR, схемам захода на посадку для каждого из направлений ВПП.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные стандартные маршруты вылета по приборам (SID) и стандартные маршруты прибытия (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию пути немедленно.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на диспетчера КДП.

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания района аэродрома.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать КВС выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Low visibility procedures

Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by the Flight Control Officer, when RVR is below 550 m at least at one of the observation sites (TDZ, mid-point and stop-end of the RWY). Flight Control Officer transmits the following phase via intercom: *“Low visibility procedures in progress”.*

Flight crews are informed about implementation of low visibility procedures through ATIS broadcast or by the ATS unit.

Flight Control Officer is responsible for timely informing the Administration of Belgorod AD about implementation and cancellation of low visibility procedures and including relevant information in ATIS broadcast: *”Low visibility procedures in progress”.*

TWR controller informs flight crews about implementation of LVP, if receipt of ATIS broadcast containing this information was not acknowledged.

ACFT shall taxi strictly along TWY centre line.

Flight crew shall report RWY vacation to TWR controller only after ACFT passes the runway-holding position marking on TWY A, B.

TWR controller is responsible for assigning taxi routes on the manoeuvring area.

Flight crew may request assistance of the “Follow-me” vehicle, if required.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to take off not from the runway beginning;

- to take off without stop at the line up position.

Flight Control Officer cancels low visibility procedures, when RVR is 550 m or above and improvement of weather procedures is expected according to forecast. Flight Control Officer announces cancellation of low visibility procedures via intercom: *”Low visibility procedures cancelled”.*

Procedures for IFR flights

Flights in the terminal area shall be operated in accordance with SID, STAR, instrument approach procedures for each direction of RWY.

Flight crews must maintain the assigned SID, STAR routes and in case of deviation from them - join the assigned track immediately.

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

TWR controller is responsible for providing the established separation intervals between ACFT and assigning safe flight level.

Arriving ACFT can receive instructions to hold in one of AD holding areas, if required.

Change from IFR flights to VFR flights is permitted only by controller’s clearance, however, it is PROHIBITED for the controller to force the pilot-in-command to execute VFR flights without his consent.

Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется диспетчером КДП. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер КДП дает указания на занятие определенных эшелонов (высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

При обслуживании воздушного движения основным режимом вторичной радиолокации является международный режим работы системы вторичной радиолокации, работающей в режиме «RBS». В случае отсутствия на ВС бортового ответчика, работающего в режиме «RBS», или если вторичный радиолокатор, обеспечивающий радиолокационной информацией орган ОВД, не работает в режиме «RBS», по указанию диспетчера КДП обслуживание воздушного движения осуществляется с использованием отечественного режима работы системы вторичной радиолокации – режима «УВД».

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и АИП России.

Потеря радиосвязи после взлета

В случае потери (отказа) радиосвязи экипажу необходимо:

- установить код ответчика 7600;

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета, разрешенного RNAV SID.

a) При принятии решения о возврате на аэродром вылета:

- следовать до окончания SID, а далее в точку начала ближайшего основного RNAV STAR;

- максимально выдерживать маршрут и профиль полета основного RNAV STAR;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме;

- при уходе на второй круг продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания;

- руководствоваться пунктом «Потеря радиосвязи при/после ухода на второй круг».

b) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- продолжить набор эшелона (высоты), указанного в плане полета, по маршруту выхода в соответствии с планом полета.

Потеря радиосвязи при прибытии экипажу необходимо:

- установить код ответчика 7600;

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета, разрешенного (основного) RNAV STAR;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме (по кратчайшему STAR);

ATS surveillance procedure

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar vectoring in the terminal area is provided by TWR controller. For the purpose of air traffic flow management, TWR controller gives instructions to flight crews to reach specified flight levels (altitudes) and sets courses to provide separation required for landing, taking into account aircraft performance.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

ATS is provided by employing the basic secondary surveillance radar mode - RBS. If ACFT is not equipped with transponder operating in RBS mode, or if onboard transponder does not operate in RBS mode, by the instruction of TWR controller, ATS is provided by employing ATC mode.

Radio communication failure

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and AIP of Russia.

Communication failure after take-off

In the event of radio communication failure flight crew shall:

- set transponder to code 7600;

- continue the flight maintaining track and profile of the cleared RNAV SID procedure.

a) If a decision was taken to return to the aerodrome of departure, flight crew shall:

- proceed to the last WPT of SID and then to the first WPT of the nearest basic RNAV STAR procedure;

- maintain the flight track and profile of the basic RNAV STAR procedure;

- execute approach in accordance with the established procedure;

- in the event of a missed approach proceed to the nearest holding area maintaining the flight track and profile of the missed approach procedure;

- follow “Radio communication failure during/after missed approach” procedure.

b) If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome, flight crew shall:

- continue climbing to the flight level (altitude) along the SID indicated in the flight plan.

In the event of radio communication failure during arrival flight crew must:

- set transponder to code 7600;

- continue the flight maintaining the track and profile of the cleared (basic) RNAV STAR procedure;

- execute approach in accordance with the established procedure (along the shortest STAR);

- при уходе на второй круг продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания.

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

Потеря радиосвязи при/после ухода на второй круг

В случае потери (отказа) радиосвязи экипажу необходимо:

- установить код ответчика 7600;
- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета по схеме ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания;
- при входе в зону ожидания занять нижнюю опубликованную высоту полета в ней, при необходимости выработать топливо.

a) При принятии решения выполнения посадки на аэродроме назначения:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме.

b) При принятии решения следовать на запасной аэродром:

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета, разрешенного RNAV SID.
- после выхода на ВТ продолжить набор специально установленного эшелона для полёта без связи (FL140, FL150, FL240, FL250).

c) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме до IF;
- максимально выдерживать маршрут и профиль полета основного RNAV SID;
- после выхода на ВТ продолжить набор эшелона, указанного в плане полета.

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

При потере радиосвязи в условиях полёта по ПВП ВС, выполняющее полет ниже нижнего (безопасного) эшелона, следует по плану до аэродрома первой посадки на ранее установленной органом ОВД высоте.

Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двустороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды органа ОВД.

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами.

Органом ОВД выдаётся разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу ВС, выполняющему полёт по ППП, при условии:

а) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или её ориентирами;

- in the event of a missed approach proceed to the nearest holding area maintaining the flight track and profile of the missed approach procedure.

If it is required to deviate from the specified procedure, flight crew must set transponder to code 7700.

Radio communication failure during/after missed approach

In the event of radio communication failure flight crew shall:

- set transponder to code 7600;
- proceed to the nearest holding area maintaining the flight track and profile of the missed approach procedure;

- enter the holding area at the published MHA, burn out fuel, if necessary.

a) If a decision was taken to land at the destination aerodrome:

- execute approach in accordance with the established procedure.

b) If a decision was taken to proceed to an alternate aerodrome:

- continue the flight maintaining the track and profile of the cleared RNAV SID procedure;

- after joining the AWY continue climbing to the flight level specially established for flights without radio communication (FL140, FL150, FL240, FL250).

c) If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome:

- execute approach to IF in accordance with the established procedure;
- maintain the track and profile of the basic RNAV SID procedure;
- after joining the AWY continue climbing to the flight level specified in the flight plan;

If it is necessary to deviate from the specified procedure, flight crew shall set transponder to code 7700.

In the event of radio communication failure over the course of a VFR flight ACFT proceeding at flight level below the lower safe flight level shall proceed in accordance with the flight plan to the aerodrome of first landing at altitude assigned earlier by the ATS unit.

Procedures for VFR flights

Requirements for VFR flight operations:

- to maintain two-way radio communication;
- to obtain clearance of the appropriate ATS unit;

- to report ACFT position, when required;

- to follow ATS unit instructions.

Aerodrome is AVBL for visual approach operations.

Clearance for visual approach is issued only after flight crew reports establishing visual contact with RWY and/or its references.

ATS unit issues visual approach clearance to flight crew of an ACFT operating an IFR flight, provided:

a) flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;

b) сообщаемая НГО соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку ВС, получившего такое разрешение;

c) экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода.

Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

Органу ОВД ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

Примечания:

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от органа ОВД, полеты в пределах района аэродрома осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

При полете в районе аэродрома (под руководством диспетчера КДП) установлен минимальный интервал вертикального эшелонирования в 1000 футов или продольного эшелонирования между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) 10 км для ВС, следующих за ВС с взлетной массой 136 т или более, во всех остальных случаях – 5 км. При взлете и посадке ВС применяются минимумы эшелонирования по причине турбулентности в следе и основанные на взаимном расположении ВС.

На глиссаде снижения, до достижения ВС удаления от 15 км до 3 км возможна неустойчивая работа ГРМ.

Разрешение ВС, выполняющему заход на посадку по ППП, на переход на полет по ПВП или визуальный заход на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется, по согласованию с экипажем ВС, диспетчером КДП.

Все прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома. В сводку METAR о состоянии ВПП включена информация об измеренном коэффициенте сцепления.

Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- об изменении состояния поверхности ВПП, сообщая номер ВПП, время наблюдения (если это не фактическое состояние), физическое состояние, тип осадков на ВПП, толщина слоя, расчетное сцепление, по запросу КВС значение измеренного коэффициента сцепления;

- об изменениях дальности видимости на ВПП (RVR), когда ее значение достигает или становится меньше (больше), хотя бы в одной из трех точек: зоне приземления, средней точке или дальнем конце ВПП, значений 550 м, 350 м, 200 м;

- об изменениях нижней границы облаков (вертикальной видимости), когда ее значение достигает или становится больше 60 м;

- об возникновении неблагоприятных атмосферных условий: сдвиг ветра; сильная турбулентность; умеренное или сильное обледенение; замерзающие осадки; гроза, град, смерч, шквал; сильные ливневые осадки, ухудшающие видимость до значений менее 600 м.

b) the reported ceiling is at or above the altitude of the beginning of the initial approach segment for the aircraft cleared for visual approach;

c) flight crew reports that meteorological conditions are such, that visual approach and landing can be completed.

After obtaining visual approach clearance the flight crew shall maintain descent track and profile at own discretion, unless ATS unit has issued restrictions for visual approach operations.

ATS unit can start vectoring the ACFT for visual approach before flight crew reports establishing visual contact with RWY or its references, after that vectoring is terminated.

It is PROHIBITED for the ATS unit to force the flight crew to execute visual approach.

Note:

Flights within the terminal area shall be operated in accordance with Instrument Flight Rules (IFR), unless special clearance was obtained from the ATS unit in compliance with the established procedure.

A minimum vertical separation interval of 1000 m or minimum longitudinal separation interval of 10 km is established in the terminal area between ACFT proceeding under the supervision of TWR controller along the same route at the same flight level (ALT) succeeding an ACFT with MTOM 136 tons or more, in all other cases the minimum longitudinal separation is 5 km. Wake turbulence separation minima based on ACFT relative positioning are provided between ACFT over the course of take-off and landing operations.

Short-term interferences in GP operation can be expected, when ACFT descend on the glide path up to reaching the DIST from 15 to 3 km.

Clearance for ACFT operating an IFR approach to change to a VFR flight or visual approach shall be requested by the flight crew or is initiated by TWR controller after coordination with the flight crew.

All arriving and departing aircraft are provided with meteorological and flight information within the terminal area. METAR report on RWY surface condition contains measured friction coefficient data.

ATS unit provides flight crew with information other than the information included in ATIS broadcast.

ATS unit timely informs flight crew of:

- change of RWY surface condition, advising RWY designator, time of observation (unless it refers to present state), actual condition, type of precipitation on RWY; depth of deposit, calculated friction coefficient, measured friction coefficient upon request of the pilot-in-command;

- changes of the runway visual range (RVR), when its value reaches and exceeds or drops below the following values at least at one of the three observation sites (TDZ, mid-point or stop-end of the RWY): 550 m, 350 m, 200 m;

- changes of the height of cloud base (vertical visibility), when its value reaches or exceeds 60 m;

- occurrence of adverse weather conditions, such as: wind shear; heavy turbulence; moderate or heavy icing; freezing precipitation; thunderstorm, hail, funnel cloud, squall; heavy showers which lead to deterioration of visibility to values below 600 m;

- об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов, если среднее направление изменилось на 60° или больше при средней скорости 5 м/с или более; средняя скорость ветра изменилась на 5 м/с или более; средняя скорость ветра составляет 8 м/с или более; имеется попутная составляющая ветра.

УУОБ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц.

Сезонная

Основные месяцы, затрагивающие сезонные миграции: март - апрель; сентябрь - октябрь.

Зимний период (конец ноября - февраль) года характеризуется относительно простой и стабильной орнитологической обстановкой. На территории аэродрома на регулярной основе присутствуют врановые, воробьиные, небольшие стаи серых куропаток, дневные хищные птицы. Данные виды птиц собираются на лётном поле в поисках корма. Опасности для ВС в основном не представляют, поскольку держатся отдалённо от ВПП.

В весенний период (март - май) в районе аэродрома появляются перелетные виды птиц. Ввиду массовой миграции птиц и увеличения их численности этот период усложняется в орнитологическом отношении для полетов воздушных судов.

Концентрация чаек в районе аэродрома повышается после дождей. Голуби вяхири в течение дня периодически пересекают ВПП в Ю и С направлении, пролетая над ВПП единично на высоте около 20-50 м.

В летний период (середина мая - август) орнитологическая обстановка на аэродроме усложняется за счёт появления слётков обыкновенной пустельги, которые наблюдаются на ВПП. С середины августа отмечаются ежедневные утренние и вечерние пролёты серебристых чаек через территорию аэродрома, в северо-западной части, пересекая МКпос=109°.

В осенний период (сентябрь - ноябрь) выражена миграция перелётных видов. К концу осени на лётном поле вновь начинают концентрироваться стаи грачей и галок.

Суточная

Суточные пути миграций врановых и чаек проходят южнее территории аэродрома, не пересекая её.

Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке передается в составе автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС) фразой: *«Осторожно птицы»*, которая означает возможное (вероятное) нахождение птиц в любой точке в секторе взлета и посадки.

Канал передачи информации: частота 130.300 МГц, позывной «Белгород-АТИС».

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность и действуют по указанию РП (диспетчера) с обязательным включением посадочных фар.

- changes of surface wind direction and speed taking into account wind gusts, if the mean direction has changed by 60° or more, when the mean speed is 5 m/s or above; the mean wind speed has changed by 5 m/s or more; the mean wind speed is 8 m/s or above; a tailwind component has occurred.

UUOB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird migration

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

Seasonal migration

Seasonal migration mainly occurs in March - April, September - October.

With regard to the ornithological situation the aerodrome environment in winter (end of November - February) can be described as regular and stable. Birds of the Corvidae family, Passeriformes, small flocks of gray partridges, diurnal birds of prey can be encountered regularly at the aerodrome. The above-mentioned bird species gather on the airfield for feeding and do not pose significant danger to ACFT as they try to stay away from the RWY.

In spring (March-May) migratory bird species appear in the vicinity of the aerodrome. As a result of large-scale migration, the number of birds that can be encountered at the aerodrome increases significantly, which leads to increase of safety risks to ACFT flight operations.

Concentration of gulls in the vicinity of the aerodrome increases after rainy periods. Wood pigeons cross the runway from time to time during the day heading S and N; few birds can cross the RWY at HGT 20-50 m.

In summer (mid-May – August) the ornithological situation at the aerodrome becomes more dangerous due to concentrations of Rock Kestrels that appear on the RWY. From mid-August herring-gulls can be encountered daily in the morning and evening hours, passing through the northwestern part of the AD, crossing landing heading 109° MAG.

In autumn (September-November) mainly migratory birds can be encountered. Towards the end of autumn concentrations of rooks and jackdaws appear on the airfield.

Daily migration

Birds of the Corvidae family and gulls migrate south of the aerodrome, avoiding the RWY on a daily basis.

Information broadcast

Information about dangerous ornithological situation is included in ATIS broadcast using the phrase: "*Caution, birds*", that indicates potential (likely) occurrence of birds at any point of take-off and landing sector.

Information is broadcast on FREQ 130.300 MHz, call sign "Belgorod-ATIS".

Having received information about dangerous ornithological situation the flight crews shall exercise extreme caution and follow the instructions of the Flight Control Officer (controller), switch on landing lights.

УУОБ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UUOB AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UUOB-31 AD 2.1 UUOB-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 11/29	AD 2.1 UUOB-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UUOB-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UUOB-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UUOB-57
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UUOB-69
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UUOB-70
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UUOB-71
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UUOB-72
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UUOB-87
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UUOB-88
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 11/29	AD 2.1 UUOB-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 29	AD 2.1 UUOB-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 29	AD 2.1 UUOB-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X RWY 29	AD 2.1 UUOB-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W RWY 29	AD 2.1 UUOB-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS V RWY 29	AD 2.1 UUOB-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 11	AD 2.1 UUOB-103
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 29	AD 2.1 UUOB-104
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 11	AD 2.1 UUOB-105
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 29	AD 2.1 UUOB-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 11	AD 2.1 UUOB-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 29	AD 2.1 UUOB-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 11	AD 2.1 UUOB-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 29	AD 2.1 UUOB-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 11	AD 2.1 UUOB-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 29	AD 2.1 UUOB-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 11	AD 2.1 UUOB-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB W RWY 29	AD 2.1 UUOB-114
Visual Approach chart – ICAO. RWY 11/29	AD 2.1 UUOB-115
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UUOB-139
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UUOB-140
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UUOB-147
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UUOB-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 11	AD 2.1 UUOB-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 29	AD 2.1 UUOB-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UUOB-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UUOB-158