УРКГ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URKG AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРКГ ГЕЛЕНДЖИК
URKG GELENDZHIK

УРКГ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URKG AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	443455с 0380047в 443455N 0380047E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	5 км З г. Геленджик 5 KM W of Gelendzhik
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	40 м/ 27°C 40 M/ 27°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 (2019)/ 5.7'В 7°E (2019)/ 5.7'E
6.	Администрация АД, адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration, address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Аэропорт Геленджик» Россия, 353466, Краснодарский край, г. Геленджик, ул. Солнцедарская, 10. «Gelendzhik Airport» LLC 10, Ulitsa Solntsedarskaya, Gelendzhik, Krasnodarskiy kray, 353466, Russia. Тел./Tel.: (86141) 9-90-13, 9-90-14 Факс/Fax: (86141) 9-90-06 E-mail: priem@gdz.aero AFTN: УРКГАПБФ / URKGAPBF УРКГАПДУ / URKGAPDU
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

УРКГ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URKG AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0500-1400 ПТ: 0500-1300 MON-THU: 0500-1400 FRI: 0500-1300
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	нет NIL
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0530-1700
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	0530-1700
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0530-1700
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0530-1700
7.	ОВД ATS	0530-1700
8.	Заправка топливом Fuelling	0530-1700
9.	Обслуживание Handling	0530-1700
10.	Безопасность Security	0530-1700
11.	Противообледенение De-icing	0530-1700
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0530-1700 Прием ВС вне регламента по предварительному согласованию с администрацией за двое суток. AD OPR HR: 0530-1700 Arrival of ACFT outside AD OPR HR by prior arrangement with administration 48 hours in advance. 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR 3. Информация о состоянии рабочей площади аэродрома вне регламента работы АД не предоставляется. Info about condition of AD movement area outside AD OPR HR is not provided.

УРКГ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URKG AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	нет NIL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/нет TS-1, RT/NIL
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗ-22 – 2 ед., ТЗА-38 – 1 ед. TZ-22 – 2 units, TZA-38 – 1 unit
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

УРКГ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URKG AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в г. Геленджик Hotels in Gelendzhik
2.	Рестораны Restaurants	В г. Геленджик In Gelendzhik
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэропорту, служба скорой помощи и больница в городе Medical post in the airport, ambulance service and hospital in the city
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкомат в аэровокзале, почтовые отделения и банки в городе Cash machine in the Airport Terminal, Post offices and banks in the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Геленджик In Gelendzhik
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКГ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URKG AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7: 0530 - 1700 CAT 7: 0530 - 1700
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Пневмотканевые подъемники и другое оборудование для эвакуации ВС до 200 тонн Emergency lifting bags and other equipment for removal of disabled ACFT up to 200 tons
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКГ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URKG 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.** ВПП, РД, 2/3 перрона. **2.** 1/3 перрона. **3.** патрульная дорога, дорога от КПП, площадка перед ремонтно-эксплуатационным модулем (РЭМ). **1.** RWY, TWY, 2/3 of the apron territory. **2.** Remaining 1/3 of the apron territory. **3.** Patrol road, road from the Security checkpoint, area in front of the Repair base.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron: МС / Stands: 1-12 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 39/R/B/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А – 23 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 62/F/D/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	Место ожидания у ВПП (предварительный старт) Runway-holding position 38.14 м 38.14 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	Место ожидания у ВПП (предварительный старт) Runway-holding position
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКГ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
URKG AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, 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, обозначение 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, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value; TWY centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКГ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URKG 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

УРКГ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URKG AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-IV Геленджик Северо-Кавказского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Gelendzhik Aeronautical Meteorological Station (Civil)-IV North-Caucasus branch of FSBI (FSBE) “Aviamettelekom of Roshydromet”
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	0500-1900, 1900-0500 автоматический режим, нет 0500-1900, 1900-0500 automatic mode, NIL
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-1 Краснодар 9 часов Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 2 часа, по запросу TREND 2 HR, on request
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Предоставляются дежурным синоптиком АМСГ-1 Краснодар по телефону. Брифинг. Provided over the telephone by the duty weather forecaster of Krasnodar Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1. Briefing.

6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Прогнозы, фактическая погода, штормовая информация по аэродрому вылета, посадки и запасным. Зональные прогнозы GAMET. Предупреждения по аэродромам и маршрутам, информация SIGMET, AIRMET. P_{sw}: SWH, SWM, SWL. Forecasts, actual weather, information from storm ring observatories for AD of departure, alternate and intended landing. GAMET area forecasts. AD, en-route warnings, SIGMET, AIRMET. P_{sw}: SWH, SWM, SWL.	рус, анг RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S_3, U_{85}, U_7, U_5-U_2, P_{85}, P_7, P_5-P_2, P_{sw}: SWH, SWM, SWL, радиолокационная информация, данные ИСЗ S_3, U_{85}, U_7, U_5-U_2, P_{85}, P_7, P_5-P_2, P_{sw}: SWH, SWM, SWL, weather radar information, satellite data	
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Система «АТИС». Фактическая погода и прогноз на посадку ATIS. Actual weather and landing forecast	рус, анг RUS, ENG
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ПДСР, ДПК TWR	
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL	

УРКГ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URKG AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (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, наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
01	014° 06' 21" 007°	3100x45	PCN 62/F/D/X/T Asphalt-Concrete	443406.56N 0380029.57E 443543.96N 0380103.83E —	THR 27.5 M TDZ 33.5 M
19	194° 06' 45" 187°	3100x45	PCN 62/F/D/X/T Asphalt-Concrete	443543.96N 0380103.83E 443406.56N 0380029.57E —	THR 40 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)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3400x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	3400x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРКГ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URKG AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (M)	РДВ (м) TODA (M)	РДПВ (м) ASDA (M)	РПД (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
01	-	-	-	3100	нет/NIL
01 (1800)	1800	1800	3100	3100	нет/NIL
01 (2000)	2000	2000	3100	3100	нет/NIL
19	3100	3250	3100	-	нет/NIL
19 (2100)	2100	2250	2100	-	нет/NIL
19 (2600)	2600	2750	2600	-	нет/NIL

УРКГ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URKG 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
01	480 M LIH	зелёные green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	3100 M, 60 M, white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
19	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	3100 M, 60 M, white, last 600 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УРКГ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URKG AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: синего цвета; осевых нет. Edge: blue; centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРКГ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URKG AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	443535.8с 0380112.8в 443535.8N 0380112.8E
2.	Превышение TLOF/FATO м TLOF/FATO elevation m	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	цементобетон / Cement-Concrete, PCN 39/R/B/W/T
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	См. AD 2.2 URKG-39 See AD 2.2 URKG-39

УРКГ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URKG AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Геленджик диспетчерская зона 1*: 444336с 0380945в, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 20 км с центром 443455с 0380047в до 444444с 0375432в - 444336с 0380945в. Gelendzhik CTR 1*: 444336N 0380945E, then clockwise by arc of a circle radius of 20 KM centred at 443455N 0380047E to 444444N 0375432E - 444336N 0380945E. Геленджик диспетчерская зона 2: 444330с 0381106в - 443506с 0382112в - 442159с 0382430в - 441838с 0384214в - 440217с 0382418в - 435353с 0381654в - 434836с 0381412в - 442628с 0371947в - 442847с 0372413в - 443753с 0373342в - 444547с 0374015в - 444330с 0381106в. Gelendzhik CTR 2: 444330N 0381106E - 443506N 0382112E - 442159N 0382430E - 441838N 0384214E - 440217N 0382418E - 435353N 0381654E - 434836N 0381412E - 442628N 0371947E - 442847N 0372413E - 443753N 0373342E - 444547N 0374015E - 444330N 0381106E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Геленджик диспетчерская зона 1*: от земли до 300 м AGL. Gelendzhik CTR 1*: GND – 300 M AGL. Геленджик диспетчерская зона 2: выше 300 м AGL до FL100. Gelendzhik CTR 2: above 300 M AGL – FL100.
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Геленджик-Старт, Круг, Вышка рус, анг Gelendzhik-Start, Radar, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	---/ (1400) м ---/ (1400) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

Примечание / Note:
* – исключая диспетчерскую зону Геленджик/Бухта в период её работы.
* – excluding Gelendzhik/Bukhta CTR within its OPR HR.

УРКГ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URKG 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		121.500 123.100	0515-2030	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000 129.000		Резервная частота Reserve FREQ
ДПК TWR	Геленджик-Круг Gelendzhik-Radar	122.700 (124.425 R)	0515-2030	В случае объединения ДПК и ПДСР используются рабочие частоты ДПК, позывной Геленджик-Вышка If “Gelendzhik-Radar” and “Gelendzhik-Start” control services are consolidated, frequency of “Gelendzhik-Radar” controller is used, call sign “Gelendzhik-Tower” рус/RUS анг/ENG
ПДСР TWR	Геленджик-Старт Gelendzhik-Start	121.000	0515-2030	рус/RUS анг/ENG
АТИС ATIS	Геленджик-АТИС Gelendzhik-ATIS	133.375 134.875	0515-2030	рус/RUS анг/ENG
	Геленджик-Транзит Gelendzhik-Transit	131.125	0530-1800	Коммерческий канал, рус Commercial channel, RUS
	Геленджик-Буксировка Gelendzhik-Buksirovka	118.900	0530-1800	Для связи с экипажем ВС при запуске и буксировке. Рус For communication with the flight crew during start-up and towing. RUS

УРКГ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URKG AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение и 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 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 (7°В/–) (7°E/–)	ГНЖ GNV	114.3 CH 90X	0515-2030	443421.2N 0380043.8E	30 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 01 ILS кат. II (07°В/–) LOC 01 ILS CAT II (07°E/–)	ИГН IGN	110.1	0515-2030	443550.4N 0380106.1E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 01 GP 01		334.4	0515-2030	443416.3N 0380027.4E			2°40', RDH 16.3 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 01	ИГН IGN	CH 38X	0515-2030	443416.3N 0380027.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС NDB	ГН GN	1000	0515-2030	443430.4N 0380050.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УРКГ URKG	108.200 CH 22063	0515-2030	443446.5N 0380056.7E		350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 01 GLS кат. I GBAS (H) 01 GLS CAT I	G01A	CH 20419	0515-2030			37	2°40', TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УРКГ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

Аэропортовые правила

1. Руление на места стоянки и с них

Руление является основным способом передвижения воздушных судов на летном поле. Заруливание и выруливание ВС на (с) места стоянок осуществляется по командам наземного персонала.

На МС 1А, 2А, 5А, 6А, 7А устанавливаются ВС с размахом крыла не более 28.0 м, длиной не более 30.0 м. Перемещение на (с) МС 1А, 2А, 5А, 6А, 7А для данных типов ВС производится на тяге собственных двигателей.

На МС 1-7, 8А, 8В, 9А, 10-12 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 42.0 м, длиной не более 48.0 м.

На МС 5, 12, 12А устанавливаются ВС с размахом крыла не более 50.5 м, длиной не более 48.0 м.

На МС 8, 9 устанавливаются ВС с размахом крыла не более 60.1 м, длиной не более 55.5 м.

На МС 12, 12А производится обработка ПОЖ всех типов ВС. Погрузочно-разгрузочные работы с опасными грузами на МС 12, 12А.

Установка ВС на МС 1-7 производится на тяге собственных двигателей только в направлении северо-восток, за исключением ВС с размахом крыла не более 28.0 м, длиной не более 30.0 м.

Перемещение с МС 1-7 на место запуска – траверз этих МС, производится буксировкой, за исключением ВС с размахом крыла не более 28.0 м, длиной не более 30.0 м с МС 1-2, 5-7.

Перемещение на (с) МС 8-12 производится на тяге собственных двигателей.

2. Зона стоянки для вертолетов

Взлет и посадка вертолетов производится на ВПП 01/19 и посадочную площадку на МС 12.

3. Противообледенительная обработка

Средства обработки

Для удаления СЛО и нанесения ПОЖ применяется деайсер «Tempest II».

Применяемые типы ПОЖ: type I, type IV.

Места обработки

Местами для противообледенительной обработки ВС являются МС 12, 12А.

УРКГ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Рекомендуется при взлете с МК 187° отрыв ВС от ВПП производить на удалении не менее 2200 м от ВПП 19.

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов ВС.

Окончательное решение о выполнении взлета со смещением старта принимает КВС. Органу ОВД категорически ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать КВС к выполнению взлета со смещением старта.

URKG AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

Airport regulations

1. Taxiing to and from stands

Taxiing is the main method of ACFT movement on the airfield. ACFT shall taxi into/out of stands by the instructions of ground personnel.

Stands 1A, 2A, 5A, 6A, 7A are AVBL for parking of ACFT with wingspan 28.0 m or less, length 30.0 m or less. The indicated above ACFT shall taxi into/out of stands 1A, 2A, 5A, 6A, 7A under own engines power.

Stands 1-7, 8A, 8B, 9A,10-12 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 42.0 m or less, length 48.0 m or less.

Stands 5, 12, 12A are AVBL for parking of ACFT with wingspan 50.5 m or less, length 48.0 m or less.

Stands 8, 9 are AVBL for parking of ACFT with wingspan 60.1 m or less, length 55.5 m or less.

De/anti-icing treatment of ACFT of all types is conducted on stands 12, 12A. Loading and unloading of dangerous goods is carried out on stands 12, 12A.

ACFT shall taxi into stands 1-7 under own engines power only facing north-east, except ACFT with wingspan 28.0 m or less, length 30.0 m or less.

Movement of ACFT from stands 1-7 to start-up position abeam the indicated stands shall be carried out under tow, except ACFT with wingspan 28.0 m or less, length 30.0 m or less from stands 1-2, 5-7.

Taxiing to (from) stands 8-12 shall be carried out under own engines power.

2. Parking area for helicopters

Take-off and landing of HEL shall be carried out from/on RWY 01/19 and landing site on stand 12.

3. ACFT de/anti-icing treatment

De/anti-icing aids

ACFT de/anti-icing treatment is conducted using Tempest II de-icer.

The following de/anti-icing fluids are employed: type I, type IV.

Area for de/anti-icing treatment of ACFT

De/anti-icing treatment of ACFT is conducted on stands 12, 12A.

URKG AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Flight crews of ACFT executing take-off on heading 187° MAG are recommended to lift off at a distance of not less than 2200 m from RWY 19 extremity.

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

The final decision regarding execution of take-off from the displaced line-up position shall be taken by pilot-in-command. It is PROHIBITED for the ATS unit to force the pilot-in-command to execute take-off from the displaced line-up position.

Экипажу не рекомендуется применение эксплуатационных приемов снижения шума в следующих случаях:

- при отказе одного и более двигателей;
- при горизонтальной видимости менее 2000 м;
- ВПП мокрая (покрыта осадками, снег, слякоть, гололед, лед);
- прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или гроз;
- боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/с;
- попутная составляющая скорости ветра приводит к отрыву от ВПП на удалении более 2300 м от ВПП 19.

Ежедневно с 2000 до 0400 UTC на аэродроме ЗАПРЕЩЕНЫ взлет и посадка ВС Ил-62М, Ил-76, Ту-134, Ту-154Б, Ту-154М, Як-42 (без звукопоглощающей конструкции) не соответствующих по уровню шума требованиям Приложения 16 ИКАО, за исключением литерных, медицинских и аварийно-спасательных полетов. С 0400-2000 UTC общее число самолетовылетов выше названных ВС не более 5 в сутки.

2. Эксплуатационные приемы снижения загрязнения атмосферного воздуха

Рекомендуется взлет ВС с МК 187° со смещением старта на 500 м или 1000 м, если характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

УРКГ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры наблюдения ОВД в пределах диспетчерской зоны Геленджик

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Применяется.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Вход в диспетчерскую зону ВС, не оборудованных ответчиками ВОРЛ, может быть ограничен. По согласованию с диспетчером ДПК разрешается вход в диспетчерскую зону ВС государственной авиации, не оборудованных ответчиками ВОРЛ. При этом время входа в диспетчерскую зону, маршрут и высоту полета ВС государственной авиации, не оборудованных ответчиком ВОРЛ, назначает диспетчер ДПК в зависимости от воздушной обстановки в диспетчерской зоне.

Радиолокационное наведение применяется для обеспечения установленных интервалов эшелонирования между ВС, ускорения потока ВС, установления очередности захода на посадку и сокращения времени нахождения ВС в диспетчерской зоне, а также для оказания навигационной помощи экипажу в случаях, когда органом ОВД выявлено значительное отклонение ВС от заданного маршрута или заданной схемы полета.

Векторение в диспетчерской зоне разрешается на высотах не ниже минимально безопасных. Диспетчеру органа ОВД разрешается задавать режим поступательных и/или вертикальных скоростей в допустимых РЛЭ пределах для данного ВС.

Основной способ ОВД с использованием радиолокационного контроля является вторичная радиолокация.

Flight crews are recommended not to employ noise abatement procedures in the following cases:

- in case of failure of one or more ACFT engines;
- if horizontal visibility is below 2000 m;
- if RWY is contaminated (covered with precipitation, snow, slush, glazed frost, ice);
- if wind shear or thunderstorms are forecasted or reported;
- if crosswind on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;
- if tailwind component leads to lift-off from RWY at a distance of more than 2300 m from RWY 19 extremity.

Daily from 2000 to 0400 UTC take-off and landing of Il-62M, Il-76, Tu-134, Tu-154B, Tu-154M, Yak-42 ACFT (without sound-absorbing construction) not complying with ICAO requirements on noise level specified in Annex 16 are PROHIBITED at the AD, except for Head of State flights, Official delegation flights, medical and SAR flights. Daily from 0400 to 2000 UTC the total number of departures of the above-mentioned ACFT must not exceed 5 departures per H24.

2. Air pollution abatement procedures

Flight crews are recommended to take off on heading 187° MAG from the line-up position displaced by 500 m or 1000 M, if RWY characteristics from the start of the take-off run conform to those required for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

URKG AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. ATC surveillance procedures within Gelendzhik CTR

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Applicable.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Entry of ACFT not equipped with SSR transponders into CTR may be restricted. Entry of state aviation ACFT not equipped with SSR transponders into CTR is permitted by arrangement with TWR (“Gelendzhik-Radar”) controller. In this case, time of entry into CTR, flight route and flight height for state aviation ACFT not equipped with SSR transponders are assigned by TWR (“Gelendzhik-Radar”) controller, depending on air situation in CTR.

Radar vectoring is applied to provide the established horizontal separation between ACFT, expedite traffic flow, coordinate approach sequence, minimize ACFT flight time in CTR, and provide navigational assistance to flight crew in case ATS unit detects significant deviation of the aircraft from the assigned route or flight procedure.

Vectoring in CTR is permitted at or above MSH established at the aerodrome. ATS unit controller can assign forward and vertical speeds within the limits specified in the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT.

ATS with employment of secondary surveillance radar is the basic surveillance method.

Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

Для ОВД не используется, является информационно-справочным средством наблюдения.

Потеря радиосвязи

При потере радиосвязи экипаж ВС обязан:

- установить код ответчика 7600;
- прослушивать на частоте ОПРС GN 1000 кГц информацию и указания диспетчера;
- использовать телефонную связь с руководителем полетов: +7 (86141) 2-81-91.

При потере радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 АИП России.

Отказ связи при вылете

При принятии решения о возврате на аэродром вылета (при взлете с ВПП 19) экипаж должен выполнить правый разворот с набором FL060 в зону ожидания над DVORDME GNV (ОПРС GN). После входа в зону ожидания над DVORDME GNV (ОПРС GN) при необходимости выработать топливо, затем (в зависимости от категории ВС и применяемого типа захода) произвести заход на посадку и посадку на ВПП 01 по схеме захода на посадку по приборам.

При принятии решения о следовании на аэродром назначения продолжить выполнение полета по указанному органом ОВД маршруту вылета, выдерживая опубликованные ограничения по высоте, с набором эшелона, указанного в плане полета.

Отказ связи в наборе эшелона на маршруте вылета

При принятии решения о возврате на аэродром вылета:

a) продолжить выполнение полета по указанному органом ОВД маршруту вылета, выдерживая последний заданный диспетчером эшелон (высоту) до точки окончания SID;

b) после пролета точки окончания SID выполнить разворот на 180° и следовать по одному из маршрутов прибытия STAR (DOROL 2A; KUTON 2A; LIMAS 2A; NALUD 2A; OSNIR 2A) или STAR (DOROL 4A; KUTON 4A; LIMAS 4A; NALUD 4A; OSNIR 4A), для следования в зону ожидания над DVORDME GNV (ОПРС GN) на FL070. После входа в зону ожидания над DVORDME GNV (ОПРС GN) при необходимости выработать топливо, затем (в зависимости от категории ВС и применяемого типа захода) произвести заход на посадку и посадку на ВПП 01 по схеме захода на посадку по приборам.

При принятии решения о следовании на аэродром назначения продолжить выполнение полета по указанному органом ОВД маршруту вылета, выдерживая опубликованные для SID ограничения по высоте, с набором эшелона, указанного в плане полета.

Отказ связи при прибытии

a) Если отказ радиосвязи произошел до входа в диспетчерскую зону Геленджик и экипаж намерен произвести посадку на аэродроме Геленджик то в этом случае необходимо использовать маршруты прибытия DOROL 2A; KUTON 2A; LIMAS 2A; NALUD 2A; OSNIR 2A или DOROL 4A; KUTON 4A; LIMAS 4A; NALUD 4A; OSNIR 4A с выдерживанием опубликованных ограничений по высоте. После пролета DVORDME GNV (ОПРС GN) на FL070, экипаж выполняет заход на посадку на ВПП 01 по схеме захода на посадку по приборам (в зависимости от категории ВС и применяемого типа захода).

Radar control and ATS using ADS-B

ADS-B is used as a source of information and reference, not used for air traffic control.

Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew must:

− set SSR transponder to code 7600;

− maintain a listening watch on NDB GN frequency 1000 kHz for information and controller's instructions;

− use mobile communication to contact Flight Control Officer: +7 (86141) 2-81-91.

In the event of radio communication failure flight crew shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of AIP of Russia.

Communication failure after take-off

If a decision was taken to return to the aerodrome of departure (after take-off from RWY 19), flight crew must turn RIGHT climbing to FL060 to holding area over DVORDME GNV (NDB GN). After joining the holding area flight crew shall burn out fuel, if necessary, and then execute approach and landing on RWY 01 in accordance with the instrument approach procedure (depending on ACFT CAT and type of approach).

If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome, flight crew shall proceed along the departure route assigned by the ATS unit, maintaining the published height restrictions, climbing to flight level indicated in the flight plan.

Radio communication failure during climb to flight level on departure route

If a decision was taken to return to the aerodrome of departure:

a) continue the flight along the departure route indicated by the ATS unit maintaining the flight level (height) last assigned by the ATS unit to SID exit point;

b) after passing SID exit point, execute a 180-degree turn and fly one of the following STAR procedures: STAR (DOROL 2A; KUTON 2A; LIMAS 2A; NALUD 2A; OSNIR 2A) or STAR (DOROL 4A; KUTON 4A; LIMAS 4A; NALUD 4A; OSNIR 4A) proceeding to the holding area over DVORDME GNV (NDB GN) at FL070. After joining the holding area over DVORDME GNV (NDB GN), burn out fuel, if necessary, then execute approach and landing on RWY 01 in accordance with the instrument approach procedure (depending on ACFT CAT and type of approach).

If a decision was taken to proceed to the destination aerodrome, continue the flight along the departure route assigned by the ATS unit controller maintaining height restrictions published on SID charts climbing to the flight level indicated in the flight plan.

Communication failure during arrival of ACFT

a) In the event of radio communication failure prior to ACFT entry into Gelendzhik CTR, if flight crew is intended to land at the Gelendzhik aerodrome, the following arrival routes shall be used, maintaining the published height restrictions: DOROL 2A; KUTON 2A; LIMAS 2A; NALUD 2A; OSNIR 2A or DOROL 4A; KUTON 4A; LIMAS 4A; NALUD 4A; OSNIR 4A. After passing DVORDME GNV (NDB GN) at FL070 flight crew shall execute approach and landing on RWY 01 in accordance with the instrument approach procedure (depending on ACFT CAT and type of approach).

b) Если отказ радиосвязи произошел после входа в диспетчерскую зону Геленджик на эшелоне FL060 или выше, то в этом случае экипаж по кратчайшему пути (по радиалу) следует в зону ожидания над DVORDME GNV (ОПРС GN). После пролета DVORDME GNV (ОПРС GN) на FL070 выполняет заход на посадку на ВПП 01 по схеме захода на посадку по приборам (в зависимости от категории ВС и применяемого типа захода).

c) Если отказ радиосвязи произошел после входа в диспетчерскую зону Геленджик на эшелоне менее FL060, то экипаж продолжает следовать по ранее назначенному органом ОВД маршруту прибытия, выдерживая опубликованные ограничения по высоте и выполняет заход на посадку и посадку на ВПП 01.

В случаях, когда выполнить посадку на аэродроме назначения не представляется возможным (по метеорологическим условиям или другим причинам), экипаж может продолжить полет на запасной аэродром, используя стандартные маршруты вылета.

2. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся в действие руководителем полётов.

Применяются при видимости на ВПП менее 550 м. О начале применения процедур экипажи ВС извещаются диспетчером ПДСР фразой: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».*

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта с ВПП 19 сообщается экипажу диспетчером ПДСР (Вышка).

Руление воздушного судна производится с обязательным лидированием машиной сопровождения.

После занятия предварительного старта (по докладу экипажа воздушного судна) машина сопровождения продолжает лидировать ВС до исполнительного старта, об освобождении ВПП докладывает диспетчеру ПДСР (Вышка) «Полоса свободна». После получения доклада диспетчер может разрешить взлет ВС.

РД А считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера ПДСР (Вышка).

Освобождение ВПП производится по РД А. ВПП считается свободной, когда ВС доложит об освобождении ВПП. Место встречи машины сопровождения и воздушного судна определяется по согласованию между диспетчером ПДСР (Вышка) и экипажем ВС.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру ПДСР (Вышка), используя следующую фразеологию: «Позывной ВС, на стоянке ...».

Ответственный за сопровождение также докладывает диспетчеру ПДСР (Вышка) об установке ВС на МС.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- выполнение взлета не от начала ВПП;
- выполнение взлета без остановки на исполнительном старте.

Освобождения ВПП ВС определяется:

- по докладам экипажей ВС;
- диспетчером ПДСР – визуальным наблюдением в пределах видимости;

b) In the event of radio communication failure after ACFT enters Gelendzhik CTR at FL060 or above, flight crew shall proceed along the shortest distance (radial) to the holding area over DVORDME GNV (NDB GN). After passing DVORDME GNV (NDB GN) at FL070 flight crew shall execute approach to RWY 01 according to the instrument approach procedure (depending on ACFT CAT and type of approach).

c) In the event of radio communication failure after ACFT enters Gelendzhik CTR at flight level below FL060, flight crew shall proceed flying the arrival procedure assigned earlier by the ATS unit, maintaining the published height restrictions and then execute approach and landing on RWY 01.

If unable to land at the destination aerodrome (due to meteorological conditions or other reasons), flight crew can proceed to an alternate aerodrome along SID.

2. Low visibility procedures

Procedures for low visibility operations

Low visibility procedures are implemented by the Flight Control Officer.

Low Visibility Procedures (LVP) are implemented when RVR is below 550 m. TWR (“Gelendzhik-Start”) controller informs flight crews about LVP implementation using the phrase: *“Low Visibility Procedures in progress. Check your minimum.”*

Departing ACFT are assigned taxi route to RWY 19 runway-holding position by “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller.

ACFT must be escorted by the “Follow-me” vehicle over the course of taxi operations.

After flight crew reports occupying runway-holding position, ACFT shall proceed to the line-up position under assistance of the “Follow-me” vehicle, after that “Follow-me” vehicle vacates the RWY and reports to “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller: “RWY clear”. The controller may clear ACFT to take off after the indicated above report is obtained.

TWY A is considered vacant after flight crew reports occupying the RWY.

Flight crew should read back all instructions of “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller.

ACFT shall vacate the RWY via TWY A. RWY is considered clear after flight crew reports RWY vacation. The point where ACFT shall be met by the “Follow-me” vehicle is determined by “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller by arrangement with the flight crew.

Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller using the following phraseology: “ACFT call sign, on stand …”.

Driver of the “Follow-me” vehicle also reports parking of ACFT onto the stand to “Gelendzhik-Start” (“Gelendzhik-Tower”) controller.

When LVP are in force, it is PROHIBITED:

- to take off not from the RWY beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

RWY is considered vacant based on:

- reports of the flight crews;
- visual observation within sight conducted by “Gelendzhik-Start” controller;

- по докладам ответственного лица аэродромной службы за проведение работ на летной полосе об ее освобождении.

В случае визуального обнаружения несанкционированного выхода на летную полосу или РД А людей, животных, выезда техники диспетчер ПДСР принимает немедленные меры по предотвращению столкновения ВС с препятствиями.

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» контроль за продольным эшелонированием между ВС и транспортными средствами на перроне осуществляется визуально в пределах видимости, а также по докладам экипажа ВС и дежурного по сопровождению ВС. При этом допускается движение не более одного ВС по перрону.

Места ожидания ВС на перроне не предусмотрены.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости устанавливается 10 минутный интервал между прибывающими и вылетающими ВС, а также выполняющими друг за другом заход на посадку ВС.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера ЦУР (центра управления ресурсами ООО «А/П Геленджик»).

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

Процедуры полетов по ПВП в пределах диспетчерской зоны Геленджик

При полетах по ПВП в границах диспетчерской зоны Геленджик необходимо:

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

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

a) предоставляется план полета;

b) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в диспетчерскую зону Геленджик;

c) сообщение о местоположении предоставляется в соответствии с п.3.6.3 Приложения 2 ICAO;

d) отклонения от маршрутов могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

e) полет осуществляется при визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

f) на установленной частоте поддерживается двусторонняя радиосвязь.

Примечание:

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между ВС, выполняющими полеты по ППП и ПВП.

- reports confirming RWY vacation obtained from the representative of the aerodrome service in charge of work operations on the RWY strip.

If unauthorized presence of people, animals or machinery is detected on the RWY strip or TWY A by employing visual observation, “Gelendzhik-Start” controller takes immediate measures to avoid ACFT collision with obstacles.

When low visibility procedures are in force, control of longitudinal spacing between ACFT and vehicles on the apron is provided by employing visual observation within the visual range based on reports of the flight crew and Follow-me specialist. When low visibility procedures are in force, it is permitted for only one ACFT to taxi on the apron.

ACFT holding positions on the apron are not AVBL.

When low visibility procedures are in force, a 10-minute interval is established between arriving and departing ACFT and between ACFT executing successive approach.

The controller of the Asset Management Centre of “Gelendzhik Airport” LLC is responsible for assigning taxi routes on the manoeuvring area.

Flight crew is responsible for RWY incursion and non-compliance with the assigned taxi routes on the manoeuvring area.

Procedures for VFR flights within Gelendzhik CTR

Requirements for VFR flights within Gelendzhik CTR:

- to have two-way radio communication;
- to obtain clearance of the appropriate ATS unit;
- to report ACFT position, when required;
- to follow instructions of ATS unit controllers.

If flight conditions permit, clearance for VFR flight is issued under the following circumstances:

a) a flight plan shall be submitted;

b) ATS unit clearance must be obtained immediately prior to entry of the ACFT into Gelendzhik CTR;

c) position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

d) deviations from flight routes can only be made, if prior permission for these deviations was obtained;

e) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground, otherwise the flight can be conducted in accordance with IFR;

f) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Note:

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

Визуальный заход на посадку

На аэродроме возможно выполнение визуального захода на посадку.

Разрешение ВС, выполняющему полёт по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

Орган ОВД разрешает визуальный заход на посадку, если:

- только после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП или её ориентирами;

- метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку.

Маневрирование ВС над морем в пределах южной части диспетчерской зоны аэродрома Геленджик должно осуществляться в секторе, ограниченном радиалами R140° и R290° DVORDME GNV.

Экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полёта полностью возлагается на экипаж ВС.

Visual approach

AD is AVBL for visual approach operations.

Clearance for ACFT operating under IFR to carry out visual approach shall be requested by the flight crew or is initiated by ATS unit. In the latter case, coordination with flight crew is required.

ATS unit issues clearance for visual approach provided:

- only after flight crew reports establishing visual contact with RWY or its references;

- if weather conditions allow to execute visual approach.

Visual manoeuvring over the sea within the southern part of Gelendzhik CTR must be carried out in sector R140° - R290° DVORDME GNV.

Flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit issued restrictions for visual approach operations. In all cases, flight crew bears full responsibility for maintaining a safe flight path.

УРКГ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Орнитологическая обстановка имеет характерные особенности, связанные с расположением аэродрома вблизи Геленджикской бухты и Черного моря, обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц.

Миграция птиц сезонная: февраль-апрель, сентябрь-декабрь.

Осень-зима: прилет птиц на зимовку с севера, в холодные снежные зимы нашествие водоплавающих птиц.

Основные маршруты сезонной миграции птиц проходят вдоль береговой черты на высотах от 200 до 2500 м в зависимости от погодных условий.

Суточная миграция перелетных птиц: ночь, максимум наблюдается в предрассветные часы.

2. Передача информации

Информация о текущей орнитологической обстановке передается экипажам ВС по каналу АТИС (133.375 рус, 134.875 анг) и/или органом ОВД.

Радиолокационный контроль за орнитологической обстановкой не осуществляется.

Наибольшую угрозу представляют оседлые птицы: чайки и бакланы при юго-восточном ветре.

3. Полетно-информационное обслуживание

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

a) видимость улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее следующих значений: 5000 м, 3000 м, 2500 м, 2000 м, 800 м;

b) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее следующих значений: 800 м, 550 м, 350 м, 300 м, 200 м, 150 м;

c) высота нижней границы нижнего слоя облаков протяженностью BKN или OVC (или вертикальная видимость) достигает или превышает, или становится менее одного из следующих значений: 420 м, 300 м, 150 м, 120 м, 60 м, 30 м.

URKG AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

The ornithological situation is affected by close location of the aerodrome to Gelendzhik Bay and the Black Sea and conditioned by seasonal and daily bird migration.

Seasonal bird migration: February-April, September-December.

Autumn-winter: migration of birds for wintering from the North, invasion of waterfowl birds occurs in cold snowy winters.

The main routes of seasonal migration pass along the coastline at heights from 200 to 2500 m depending on weather conditions.

Daily migration: at night, peak of migration is observed in predawn hours.

2. Information broadcast

Information about the current ornithological situation is transmitted to flight crews via ATIS broadcast (133.375 RUS, 134.875 ENG) and/or by the ATS unit.

Radar control of bird migration is not provided.

When the wind blows from south-east, resident birds, such as seagulls and cormorants present the significant danger.

3. Flight information service

ATS unit timely informs flight crew about:

a) change of visibility, when it improves and reaches/exceeds or deteriorates and drops below the following values: 5000 m, 3000 m, 2500 m, 2000 m, 800 m;

b) change of the runway visual range (RVR), when it improves and reaches/exceeds or deteriorates and drops below the following values: 800 m, 550 m, 350 m, 300 m, 200 m, 150 m;

c) change of height of base of the lowest cloud layer of BKN or OVC clouds (or vertical visibility), when it when it is forecast to lift and reaches/exceeds, or is forecast to lower and passes through one of the following values: 420 m, 300 m, 150 m, 120 m, 60 m, 30 m.

УРКГ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

URKG AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.2 URKG-31 AD 2.2 URKG-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 19	AD 2.2 URKG-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.2 URKG-39
Area Chart – ICAO	AD 2.2 URKG-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.2 URKG-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.2 URKG-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.2 URKG-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-74
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-90
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-91
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-93
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-94
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y RWY 01	AD 2.2 URKG-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z RWY 01	AD 2.2 URKG-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X RWY 01	AD 2.2 URKG-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W RWY 01	AD 2.2 URKG-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS V RWY 01	AD 2.2 URKG-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS U RWY 01	AD 2.2 URKG-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR X RWY 01	AD 2.2 URKG-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR W RWY 01	AD 2.2 URKG-104
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Y RWY 01	AD 2.2 URKG-105
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR Z RWY 01	AD 2.2 URKG-106
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR V RWY 01	AD 2.2 URKG-107
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR U RWY 01	AD 2.2 URKG-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 01	AD 2.2 URKG-109
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 01	AD 2.2 URKG-110
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 01	AD 2.2 URKG-113