

УРМС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URMS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРМС МАГАС  
URMS MAGAS

УРМС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URMS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1. | Контрольная точка и координаты местоположения на АД<br>ARP coordinates and site at AD                                 | 431925с 0450044в<br>431925N 0450044E  |
| 2. | Направление и расстояние от города<br>Direction and distance from the city  | 30 км северо-восточнее г. Магас, 2 км юго-западнее ж. д. ст. Слепцовская<br>30 KM NE of Magas, 2 KM SW of Sleptsovskaya railway station   |
| 3. | Превышение/расчетная температура<br>Elevation/Reference temperature   | 1206 фт/368 м/25°С<br>1206 FT/368 M/25°С  |
| 4. | Волна геоида в месте превышения аэродрома<br>Geoid undulation at AD ELEV PSN  | 9 м<br>9 M  |
| 5. | Магнитное склонение/годовые изменения<br>MAG VAR/Annual change  | 8°В (2018)/4.8°В<br>8°E (2018)/4.8°E  |
| 6. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS<br>AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | ОАО «Аэропорт Магас» им. С.С.Осканова, Россия, 386201, Республика Ингушетия, г. Сунжа, ул. Калинина, 5.<br>Joint stock company "Magas Airport" named after S.S. Oskanov, 5, Ulitsa Kalinina, Sunzha, Republic of Ingushetia, 386201, Russia.<br>Тел./Tel.: 8(8732) 22-72-28<br>Факс/Fax: 8(8732) 22-25-40<br>e-mail: apmagas@mail.ru<br>AFTN: УРМСАПДУ / URMSAPDU |
| 7. | Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП)<br>Types of traffic permitted (IFR/VFR)   | ППП/ПВП<br>IFR/VFR  |
| 8. | Примечания<br>Remarks   | Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system  |

УРМС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URMS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

|     |  |  |
|-----|--|--|
| 1.  | Администрация АД<br>AD Administration                        | ПН-ПТ: 0500-1400; СБ, ВС, праздники: не работает<br>MON-FRI: 0500-1400; SAT, SUN, HOL: U/S   |
| 2.  | Таможня и иммиграционная служба<br>Customs and immigration   | ПН-ПТ: 0500-1600 по запросу<br>MON-FRI: 0500-1600 on request   |
| 3.  | Медицинская и санитарная служба<br>Health and sanitation     | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 4.  | Бюро САИ по инструктажу<br>AIS Briefing Office               | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 5.  | Бюро информации ОВД<br>ATS Reporting Office (ARO)            | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 6.  | Метеорологическое бюро по инструктажу<br>MET Briefing Office | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 7.  | ОВД<br>ATS   | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 8.  | Заправка топливом<br>Fuelling                                | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 9.  | Обслуживание<br>Handling                                     | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 10. | Безопасность<br>Security                                     | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 11. | Противообледенение<br>De-icing                               | ПН-ПТ: 0500-1600<br>MON-FRI: 0500-1600   |
| 12. | Примечания<br>Remarks  | 1. Регламент работы АД: 0500-1600<br>Вне регламента работы АД прием и выпуск ВС по предварительному согласованию.<br>AD OPR HR: 0500-1600<br>Outside AD OPR HR ACFT arrival and departure by prior arrangement.<br>2. Тм = UTC + 3 часа<br>LT = UTC + 3 HR<br>3. Информация о состоянии рабочей площади аэродрома вне регламента работы АД не предоставляется.<br>Outside AD OPR HR, INFO about movement area condition is not provided. |

УРМС АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
URMS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

|    |  |  |
|----|--|--|
| 1. | Погрузочно-разгрузочные средства<br>Cargo handling facilities                        | Средства обработки грузов весом до 11 тонн<br>Facilities for handling of cargo up to 11 tons |
| 2. | Типы топлива/масел<br>Fuel/oil types   | ТС-1<br>TS-1   |
| 3. | Средства заправки топливом/пропускная способность<br>Fueling facilities/capacity     | Имеются<br>AVBL  |
| 4. | Средства по удалению льда<br>De-icing facilities                                     | Имеются<br>AVBL  |
| 5. | Места в ангаре для прибывающих ВС<br>Hangar space for visiting aircraft              | нет<br>NIL   |
| 6. | Ремонтное оборудование для прибывающих ВС<br>Repair facilities for visiting aircraft | Оказание тех. помощи в ИАС<br>Technical assistance by aerodrome engineering service          |
| 7. | Примечания<br>Remarks  | нет<br>NIL   |

УРМС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.  
URMS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1. | Гостиницы<br>Hotels                               | Имеются<br>AVBL   |
| 2. | Рестораны<br>Restaurants                          | Имеются<br>AVBL   |
| 3. | Транспортное обслуживание<br>Transportation       | Автобус, такси<br>Bus, taxi   |
| 4. | Медицинское обслуживание<br>Medical facilities    | Медпункт в аэропорту и больницы в г. Сунжа<br>Aidpost at AD and hospitals in Sunzha |
| 5. | Банк и почтовое отделение<br>Bank and Post Office | В г. Сунжа в 3 км от аэродрома<br>In Sunzha, 3 KM from AD                           |
| 6. | Туристическое бюро<br>Tourist Office              | Имеется в г. Назрань<br>AVBL in Nazran  |
| 7. | Примечания<br>Remarks                             | нет<br>NIL  |

УРМС АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.  
URMS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

|    |   |  |
|----|---|--|
| 1. | Категория аэродрома по противопожарному оснащению<br>AD category for fire fighting                          | кат.6, согласно регламенту работы АД,<br>кат.3, вне регламента работы АД<br>CAT 6, according to AD OPR HR<br>CAT 3, outside AD OPR HR  |
| 2. | Аварийно-спасательное оборудование<br>Rescue equipment  | - аварийно-спасательный автомобиль / emergency rescue vehicle;<br>- санитарный автомобиль / ambulance;<br>- 2 фургона прицепа и 1 автомобиль для буксировки / 2 van trailers and 1 vehicle for towing.   |
| 3. | Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться<br>Capability for removal of disabled aircraft | На АД имеются средства эвакуации ВС:<br>- 2 специальных автомобиля для удаления ВС, потерявших способность двигаться.<br>AVBL:<br>- 2 special vehicles for removal of disabled aircraft.   |
| 4. | Примечания<br>Remarks   | На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации ВС. В случае необходимости указанные средства предоставляются эксплуатантами воздушных судов.<br>Emergency lifting bags for removal of disabled ACFT are not AVBL at AD. If necessary, the mentioned facilities are provided by ACFT operator. |

**УРМС АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**URMS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

|    |   |  |
|----|---|--|
| 1. | Виды оборудования для удаления осадков<br>Types of clearing equipment | Имеются<br>AVBL  |
| 2. | Очередность удаления осадков<br>Clearing priorities                   | 1. Первая очередь – очистка ВПП, ЛП на ширину 10 м от границы ВПП, РД А, В, огней ССО ВПП, подготовка зон КРМ, ГРМ.<br>2. Вторая очередь – очистка МС, обочин РД А, В на ширину 10 м.<br>3. Третья очередь – очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП по всей длине ЛП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, внутриаэропортовых дорог.<br>1. Clearing of RWY, RWY strip to a width of 10 M from the edge of RWY, TWY A, B, RWY LGT, LOC and GP areas.<br>2. Clearing of ACFT stands, TWY A, B shoulders to a width of 10 M.<br>3. Clearing of RWY strip along the full length to a width of 25 M from the edges of RWY, shoulders of aprons and ACFT stands with grading of junctions of the cleaned parts with the uncleansed ones, cleaning of inner airport roads. |
| 3. | Примечания<br>Remarks   | нет<br>NIL   |

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

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1. | Поверхность и прочность перронов<br>Aprons surface and strength                                       | Перрон / Apron:<br>Смешанное (асфальтобетон) / Mixed (Asphalt-Concrete), PCN 45 R/B/X/T   |
| 2. | Ширина, поверхность и прочность РД<br>TWY width, surface and strength                                 | РД / TWY:<br>А – 23 М, Смешанное (асфальтобетон) / Mixed (Asphalt-Concrete), PCN 43 R/B/X/T<br>В – 25 М, Смешанное (асфальтобетон) / Mixed (Asphalt-Concrete), PCN 43 R/B/X/T |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высотометров<br>Altimeter checkpoint location and elevation | МС 3 / 1142 фт / 348 м<br>Stand 3 / 1142 FT / 348 M   |
| 4. | Местоположение точек проверки VOR<br>VOR checkpoints  | нет<br>NIL  |
| 5. | Местоположение точек проверки ИНС<br>INS checkpoints  | нет<br>NIL  |
| 6. | Примечания<br>Remarks   | нет<br>NIL  |

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

**URMS AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEMS AND MARKING.**

|    |   |   |
|----|---|---|
| 1. | Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке<br>Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands | нет<br>NIL  |
| 2. | Маркировочные знаки и огни ВПП и РД<br>RWY and TWY marking and LGT  | Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, зоны фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания у ВПП (на РД А); осевая линия РД, края РД на всех РД, участки сопряжения РД и ВПП.<br>Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions (on TWY A); taxiway centre line, TWY edges on all taxiways, junctions of TWY and RWY. |
| 3. | Огни линии “стоп”<br>Stop bars  | нет<br>NIL  |
| 4. | Примечания<br>Remarks   | нет<br>NIL  |

**УРМС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**URMS 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

**УРМС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**URMS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

|     |  |   |
|-----|--|---|
| 1.  | Соответствующий метеорологический орган<br>Associated MET Office   | АМГС-IV Марас<br>Magas Aeronautical Meteorological Station (Civil)-IV   |
| 2.  | Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы<br>Hours of service, MET Office outside hours of service                         | Согласно регламенту работы АД<br>According to AD OPR HR   |
| 3.  | Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия<br>Office responsible for TAF preparation, periods of validity                             | АМГС Минеральные воды 9 часов<br>Mineralnyye Vody Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 HR  |
| 4.  | Частота составления прогноза типа «тренд»<br>Trend forecast interval of issuance   | TAF 3 часа, TREND 30 мин<br>TAF 3 HR, TREND 30 MIN  |
| 5.  | Предоставляемые консультации/инструктаж<br>Briefing/consultation provided  | Индивидуальная консультация<br>Personal consultation  |
| 6.  | Предоставляемая полетная документация и используемые языки<br>Flight documentation, language(s) used   | Карты SWH, SWM, прогноз ветра и температуры по высотам, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, консультативная информация о вулканическом пепле, сообщения о космической погоде рус, англ<br>SWH, SWM charts, forecast of upper wind and upper-air temperature, TAF, GAMET, METAR, SPECI, SIGMET, AIRMET, AIREP, volcanic ash advisory information, space weather advisory messages RUS, ENG  |
| 7.  | Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации<br>Charts and other information available for briefing or consultation | S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, T, карта максимального ветра, снимки ИСЗ, донесения с борта ВС, информация с метеостанций «штормового кольца», предупреждения по аэродрому вылета, предупреждения о сдвиге ветра, радиолокационная информация<br>S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWL, T, maximum wind forecast, satellite data, aircraft observations during flight, information from the "storm ring" weather stations network, departure aerodrome warnings, wind shear warnings, radar data |
| 8.  | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации<br>Supplementary equipment available for providing information             | Веб-интерфейс ЦКФ UNIMAS, АМИС-РФ с комплектом датчиков<br>Universal meteorological telecommunications complex "UNIMAS" web interface, Aerodrome meteorological information-measurement system AMIS-RF with set of sensors  |
| 9.  | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией<br>ATS units provided with information  | Вышка рус, англ<br>Vyshka RUS, ENG  |
| 10. | Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.)<br>Additional information (limitation of service, etc.)                                | Метеоконсультация дистанционно синоптиком АМГС Минеральные Воды по телефону или Skype<br>Remote consultations with specialist of Mineralnyye Vody Aeronautical Meteorological Station (Civil) by telephone or Skype   |

**УРМС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**URMS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

| Обозначения ВПП<br>Номер                                   | ИПУ ВПП<br>МПУ ВПП   | Размеры ВПП<br>(м)  | Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения | Координаты порога ВПП, волна геоида порога ВПП                          | Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода |
|--|--|---|--|---|---|
| Designations RWY NR  | TRUE BRG<br>MAG BRG  | Dimensions of RWY (M)   | Strength (PCN) and surface of RWY and SWY                                | THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation              | THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY                                   |
| 1  | 2  | 3   | 4  | 5   | 6   |
| 09   | 095.87°<br>088°  | 3000x46   | PCN 43 R/B/X/T<br>Mixed  | 431929.65N<br>0445937.59E<br>431919.68N<br>0450150.03E<br>28 FT / 8.6 M | THR 1206 FT / 368.0 M<br>TDZ 1206 FT / 368.0 M  |
| 27   | 275.89°<br>268°  | 3000x46   | PCN 43 R/B/X/T<br>Mixed  | 431919.68N<br>0450150.03E<br>431929.65N<br>0445937.59E<br>28 FT / 8.4 M | THR 1126 FT / 343.5 M<br>TDZ 1142 FT / 348.0 M  |
| Уклон ВПП и концевой полосы торможения<br>Slope of RWY-SWY | Размеры концевой полосы торможения (м)<br>SWY dimensions (M) | Размеры полос, свободных от препятствий (м)<br>CWY dimensions (M) | Размеры летной полосы (м)<br>Strip dimensions (M)                        | Свободная от препятствий зона<br>OFZ                                    | Примечания<br>Remarks   |
| 7  | 8  | 9   | 10   | 11  | 12  |
| - 0.8%   | нет*/NIL*  | 150x150   | 3300x300   | нет/NIL   | Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system  |
| + 0.8%   | нет*/NIL*  | 150x150   | 3300x300   | нет/NIL   |   |

\* За торцами ВПП 09/27 предусмотрены спланированные части летной полосы по 150 м.

Имеются укрепленные участки летной полосы перед порогами ВПП 09 – 60 м, ВПП 27 – 50 м.

\* 150 m wide graded portions of runway strip extend beyond the RWY 09/27 extremities.

Strengthened segments of runway strip are AVBL in front of RWY 09 THR – 60 m, RWY 27 THR – 50 m.

**УРМС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**URMS AD 2.13 DECLARED DISTANCES.**

| Обозначение ВПП<br>RWY designator | РДР (м)<br>TORA (M) | РДВ (м)<br>TODA (M) | РДПВ (м)<br>ASDA (M) | РПД (м)<br>LDA (M) | Примечания<br>Remarks |
|-----------------------------------|---------------------|---------------------|----------------------|--------------------|-----------------------|
| 1                                 | 2                   | 3                   | 4                    | 5                  | 6                     |
| 09                                | 3000                | 3150                | 3000                 | 3000               | нет/NIL               |
| 27                                | 3000                | 3150                | 3000                 | 3000               | нет/NIL               |

**Примечание:**

Расстояние от порога ВПП до знака схода с ВПП 27 – 1880 м.

**Note:**

Distance from RWY THR to RWY 27 exit sign is 1880 m.

**УРМС АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**URMS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.**

| Обозначение ВПП | Тип, протяженность и сила света огней приближения | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов | VASIS (МЕНТ) PAPI  | Протяженность огней зоны приземления | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП | Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП | Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов | Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения | Примечания |
|-----------------|---|--|--------------------|--------------------------------------|--|--|---|---|------------|
| RWY designator  | APCH LGT type, LEN, INTST                         | THR LGT, WBAR colour                       | VASIS (МЕНТ) PAPI  | TDZ LGT LEN                          | RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST                           | RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST                                   | RWY end LGT colour, WBAR colour                       | SWY LGT LEN (M) colour                                | Remarks    |
| 1               | 2   | 3  | 4                  | 5                                    | 6  | 7  | 8   | 9   | 10         |
| 09              | CAT I<br>900 M<br>LIH                             | зелёные<br>green                           | PAPI<br>left/3°00' | нет<br>NIL                           | нет<br>NIL   | 3000 M, 60 M,<br>2421 M white,<br>last 579 M<br>yellow                     | красные<br>red  | нет<br>NIL  | нет<br>NIL |
| 27              | SALS<br>420 M<br>LIL                              | зелёные<br>green                           | PAPI<br>left/3°00' | нет<br>NIL                           | нет<br>NIL   | 3000 M, 60 M,<br>2409 M white,<br>last 591 M<br>yellow                     | красные<br>red  | нет<br>NIL  | нет<br>NIL |

**УРМС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.**  
**URMS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.**

|    |  |   |
|----|--|---|
| 1. | Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики<br>ABN/IBN location and characteristics.                        | Нет<br>NIL  |
| 2. | Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение<br>LDI location. Anemometer location and LGT | Анемометр у порога ВПП 09, у порога ВПП 27<br>Anemometer is located at RWY 09 THR, RWY 27 THR |
| 3. | Рулежные огни и огни осевой линии РД<br>TWY edge and centre line lighting  | Боковые: синие на всех РД<br>Осевые: нет<br>Edge: blue on all taxiways<br>Centre line: NIL    |
| 4. | Резервный источник электропитания/время переключения<br>Secondary power supply/switch-over time  | Имеются на все огни АД / 13 сек.<br>Secondary power supply to all lighting at AD /13 SEC      |
| 5. | Примечания<br>Remarks  | нет<br>NIL  |

**УРМС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**URMS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

|    |  |  |
|----|--|--|
| 1. | Координаты TLOF и порога FATO<br>Волна геоида<br>Coordinates TLOF or THR of FATO<br>Geoid undulation                                     | нет<br>NIL   |
| 2. | Превышение TLOF/FATO<br>TLOF and/or /FATO elevation M  | нет<br>NIL   |
| 3. | Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка<br>TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking | Нет<br>NIL   |
| 4. | Истинный и магнитный пеленги FATO<br>True and MAG BRG of FATO  | нет<br>NIL   |
| 5. | Объявленные располагаемые дистанции<br>Declared distance available   | нет<br>NIL   |
| 6. | Огни приближения и огни зоны FATO<br>APCH and FATO lighting  | нет<br>NIL   |
| 7. | Примечания<br>Remarks  | Взлет и посадка вертолетов осуществляется с/на ВПП 09/27 с дальнейшим рулением на перрон, вертолеты на ползковом шасси перемещаются к месту стоянки по воздуху под контролем диспетчера.<br>HEL shall carry out take-off from/landing on RWY 09/27 with further taxiing to the apron. HEL with skid-equipped landing gear shall carry out air taxiing to the stands under the supervision of controller. |

**УРМС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**URMS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

|    |  |   |
|----|--|---|
| 1. | Обозначение и боковые границы<br>Designation and lateral limits        | Магас диспетчерская зона / Magas CTR:<br>431830N 0445424E – 432200N 0450200E – 432100N 0452000E –<br>431418N 0452600E – 430500N 0452200E – 430200N 0450000E –<br>431830N 0445424E |
| 2. | Вертикальные границы<br>Vertical limits                                | Магас диспетчерская зона: от земли до FL100<br>Magas CTR: GND – FL100   |
| 3. | Классификация воздушного пространства<br>Airspace classification       | Класс C<br>Class C  |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД<br>ATS unit call sign and language(s)       | Магас-Вышка рус<br>Magas-Vyshka RUS   |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода<br>Transition altitude/height | 7000 фт /(1800) м<br>7000 FT /(1800) M  |
| 6. | Примечания<br>Remarks  | Система координат ПЗ-90.02<br>PZ-90.02 coordinate system  |

**УРМС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**URMS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

| Обозначение службы<br>Service designation | Позывной<br>Call sign       | Канал<br>Channel | Часы работы<br>Hours of operation | Примечания<br>Remarks               |
|---|-----------------------------|------------------|-----------------------------------|-------------------------------------|
| 1   | 2                           | 3                | 4                                 | 5                                   |
| Для всех служб<br>For all ATS units       |                             | 121.500          | 0500-1700                         | Аварийная частота<br>Emergency FREQ |
|   |                             | 124.000          | 0500-1700                         | Резервная частота<br>Reserve FREQ   |
|   |                             | 129.000          | 0500-1700                         | Резервная частота<br>Reserve FREQ   |
| Вышка<br>Tower                            | Магас-Вышка<br>Magas-Vyshka | 119.150          | 0500-1700                         |                                     |

**УРМС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.**  
**URMS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.**

| Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций<br>Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS | Обозначения<br>ID | Частота<br>Frequency | Часы работы<br>Hours of operation | Координаты места установки передающей антенны<br>Position of transmitting antenna coordinates | Превышение передающей антенны DME<br>Elevation of DME transmitting antenna | Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км)<br>Service volume radius from the GBAS reference point (KM) | Примечания<br>Remarks  |
|---|-------------------|----------------------|-----------------------------------|---|--|---|--|
| 1   | 2                 | 3                    | 4                                 | 5   | 6  | 7   | 8  |
| КРМ 09<br>ILS кат. I (8°В)<br>LOC 09<br>ILS CAT I (8°E)   | ИЦЦ<br>ISC        | 108.9                | 0500-1700                         | 431918.7N<br>0450202.5E   |  |   | Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system                             |
| ГРМ 09<br>GP 09   |                   | 329.3                | 0500-1700                         | 431923.3N<br>0445957.1E   |  |   | 3.0°, RDH 59 FT / 18.0 M<br>Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system |
| DME 09 (8°E)  | ИЦЦ<br>ISC        | CH 26X               | 0500-1700                         | 431923.3N<br>0445957.1E   | 1200 FT/<br>360 M  |   | Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system                             |
| ДПРМ 09<br>LOM 09   | ЦЦ<br>SC          | 276                  | 0500-1700                         | 431942.0N<br>0445643.9E   |  |   | 269°MAG/3.9 KM RWY 09<br>Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system    |
| БПРМ 09<br>LMM 09   | C<br>S            | 554                  | 0500-1700                         | 431933.5N<br>0445845.9E   |  |   | 269°MAG/1.2 KM RWY 09<br>Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system    |
| ЛККС/GBAS(H)<br>SID/STAR RNAV (GNSS)<br>RNAV (GNSS)   | УРМС<br>URMS      | 114.650<br>CH 22321  | к/с<br>H24                        |   |  | 350   | Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system                             |
| ЛККС 09<br>GLS кат. I<br>GBAS(H) 09<br>GLS CAT I  | G09A              | CH 20677             | 0500-1700                         | 431920.9N<br>0445952.2E   |  | 37  | 3.0°, TCH 56 FT / 17.1 M<br>Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system |
| ЛККС 27<br>GLS кат. I<br>GBAS(H) 27<br>GLS CAT I  | G27A              | CH 21088             | 0500-1700                         |   |  | 37  | 3.0°, TCH 50 FT / 15.2 M<br>Система координат ПЗ-90.11<br>PZ-90.11 coordinate system |

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Магас-Вышка на частоте 119.150 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка ЗАПРЕЩЕНЫ.

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

Руление от ВПП к МС 1-4 на перроне и от перрона к ВПП производится по установленной маркировке по осевым линиям РД А, РД В.

**Прибытие**

После посадки на ВПП 09 экипаж ВС рулит в конец ВПП, в уширении разворот на 180°, освобождение по РД В. После посадки на ВПП 27 экипаж ВС освобождает ВПП по ближайшей РД В или по указанию диспетчера. Если экипаж ВС не может освободить ВПП по РД В, то необходимо доложить диспетчеру, рулить в конец ВПП, в уширении разворот на 180°, освобождение по РД А.

ВС считается освободившим ВПП, когда оно покинуло ВПП на примыкающую РД, ни одна из частей ВС не расположена ближе 30 м от оси ВПП, ВС находится в движении от ВПП.

Заруливание на МС 1-4 под контролем технического персонала.

**Отправление**

Экипаж запрашивает разрешение на запуск двигателей и руление на частоте Магас-Вышка 119.150 МГц.

Руление на вылет выполняется по установленной маркировке, осевым линиям. Занятие ВПП только по указанию диспетчера.

**3. Зона стоянки легких и сверхлегких ВС  
(авиация общего назначения)**

ВС авиация общего назначения кат. А, В заруливают самостоятельно или тягачом на места стоянок.

**4. Зона стоянки вертолетов**

МС 1-4.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь спецмашины сопровождения запрашивается через диспетчера Вышки.

**6. Ограничения при рулении**

Стоянки 1-4 предназначены для установки ВС Ан-2, Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ил-18, Ту-134, Ту-154, Як-40, Як-42, А-319, А-320, А-321-100/200, BAe (146-200QT, 146-300QT), B737-400/500/800, Bombardier CRJ-700, CRJ 100/200, Embraer (ERJ LR, ERJ-135LR, ERJ-175LR), Falcon 900 (7X), Fokker-70/100, Hawker (HS-125-700), RRJ-95B, RRJ-95B-100, RRJ-95LR-100, SAAB-2000 и вертолетов всех типов.

**7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться**

Имеются 2 спецавтомобиля.

**8. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП**

Учебные и тренировочные полеты могут осуществляться только после получения разрешения органа ОВД.

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

Movement of ACFT on the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing by special vehicles. The Magas Tower controller is in charge of ACFT movement about the aerodrome on frequency 119.150 MHz. Taxiing and towing without the permission of the controller are PROHIBITED.

**2. Taxiing to and from stands**

Taxiing from RWY to stands 1-4 on apron and from apron to RWY shall be carried out along the established marking along centre lines of TWY A, TWY B.

**Arrival**

After landing on RWY 09 ACFT shall taxi to the end of RWY, carry out 180-degree turn at the runway turn pad and vacate RWY via TWY B. After landing on RWY 27 flight crew shall vacate RWY via the nearest TWY B or in accordance with the instructions of the controller. If unable to vacate RWY via TWY B, the flight crew shall report it to the controller, taxi to the end of RWY, carry out 180-degree turn at the runway turn pad and vacate RWY via TWY A.

It is considered that the ACFT has vacated the runway, when it left the runway onto the adjoining taxiway, neither of the aircraft parts is located closer than 30 m to the runway centre line, the aircraft continues movement from the RWY.

Taxiing into stands 1-4 on the apron shall be carried out under control of the technical personnel.

**Departure**

Clearance for engines start-up and taxiing shall be requested by the flight crew on frequency 119.150 MHz, call sign "Magas-Vyshka".

Departing ACFT shall taxi in accordance with the established marking, centre lines. RWY occupation shall be carried out by instruction of the controller only.

**3. Parking area for small aircraft (General aviation)**

General aviation ACFT of categories A, B shall taxi into stands under own engines power or by towing.

**4. Parking area for helicopters**

Stands 1, 2, 3, 4.

**5. Apron - taxiing during winter conditions**

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle shall be provided via Tower controller.

**6. Taxiing - limitations**

Stands 1-4 are designated for parking of An-2, An-12, An-24, An-26, Il-18, Tu-134, Tu-154, Yak-40, Yak-42, A-319, A-320, A-321-100/200, BAe (146-200QT, 146-300QT), B737-400/500/800, Bombardier CRJ-700, CRJ 100/200, Embraer (ERJLR, ERJ-135LR, ERJ-175LR), Falcon 900 (7X), Fokker-70/100, Hawker (HS-125-700), RRJ-95B, RRJ-95B-100, RRJ-95LR-100, SAAB-2000 ACFT and all types of HEL.

**7. Removal of disabled aircraft**

2 special vehicles for removal of disabled ACFT are AVBL.

**8. Practice and training flights, technical test flights, use of runway**

Practice and training flights shall be executed only after receiving clearance from ATS unit.



## 9. Противообледенительная обработка

Противообледенительная обработка ВС производится на местах стоянок 1-4.

Противообледенительные процедуры на ВС с запущенными двигателями не применяются.

О необходимости противообледенительной обработки ВС диспетчер ПДСП должен быть уведомлен экипажем ВС через техника инженерно-авиационной службы при первой радиосвязи.

Жидкости, используемые для противообледенительной обработки ВС:

- ПОЖ тип 1 – Defroct EG;
- ПОЖ тип 4 – Defroct ЭКО.

### УРМС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

#### 1. Общие положения

Ограничение шумового воздействия на окружающую среду осуществляется экипажами ВС с соблюдением установленных схем в соответствии с требованиями РЛЭ.

Выполнение специальных процедур по снижению шума на местности не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

#### 2. Ограничения на взлёт

После взлета ВС следуют по установленной схеме (SID), если от органов ОВД не получено других указаний.

### УРМС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

#### 1. Процедуры полетов по ППП

Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД.

При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

#### Выполнение полетов с использованием давления QNH

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH.

Значение давления QNH передаётся органом ОВД в гПа, заход на посадку и выдерживание высот по давлению QFE в метрах осуществляется по запросу экипажа ВС.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать таблицами перевода, позволяющими трактовать полученное указание применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH -метры QFE).

С целью вертикального эшелонирования между ВС, высоты назначаются через 1000 фт в диапазоне высот от эшелона перехода до минимально безопасной высоты в диспетчерской зоне аэродрома.

## 9. De-icing treatment

ACFT de-icing treatment is executed on stands 1-4.

De-icing treatment of ACFT with running engines is not AVBL.

The Operation and Control Service controller must be informed of necessity of ACFT de-icing treatment by flight crew via engineer of aerodrome engineering service at the first contact.

Fluids used for ACFT de-icing treatment:

- Defrost EG type 1 de-icing fluid;
- Defrost ECO type 4 de-icing fluid.

### URMS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

#### 1. General provisions

In order to reduce the impact of noise on the environment, flight crews of all ACFT shall adhere to the established procedures in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

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

#### 2. Take-off restrictions

After take-off ACFT shall proceed according to the established SID, unless otherwise instructed by ATS unit.

### URMS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

#### 1. Procedures for IFR flights

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals. The responsibility for providing the established intervals between ACFT and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS unit. A change of flight level shall be carried out by the instruction of the ATS unit.

When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) the pilot-in-command has the right to change the flight level at own discretion immediately reporting it to ATS unit.

#### Flight operation using QNH pressure

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

The value of QNH in hPa is issued by the ATS unit, approach based upon QFE pressure in metres shall be carried out upon request of flight crew only.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure, must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table of feet QNH – metres QFE).

In order to maintain vertical separation between ACFT, altitudes divisible by 1000 ft are assigned in the altitude range from the transition level to the minimum safe flight altitude in the CTR.

При необходимости, в случае перегруженности аэродрома, прибывающие ВС могут получать указания о задержке в зонах ожидания.

Решение об уходе на второй круг принимает командир ВС.

Внеочередной заход на посадку, заход при потере радиосвязи осуществляется по маршруту схемы захода на посадку в соответствии с указаниями диспетчера.

Слив топлива районе аэродрома Магас не предусмотрен. Выработка топлива производится в зонах ожидания.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется по согласованию с диспетчером ОВД, при условии обеспечения безопасности от столкновения с другими ВС. Решение о переходе на полет по ПВП принимает КВС, однако принуждать его к переходу от полета по ППП к полету по ПВП ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

#### **Потеря радиосвязи**

#### **Потеря радиосвязи непосредственно после взлета или ухода на второй круг**

При потере радиосвязи после взлёта (если на эшелоне FL090 радиосвязь с «Магас-Вышка» не установлена) экипаж обязан:

1. При принятии решения о посадке на аэродроме Магас:

а) при взлёте с ВПП 09 выполнить правый разворот в зону ожидания над ДПРМ SC с набором последней заданной высоты (эшелона), далее выполнить заход на посадку по одному из вариантов:

- ILS Y, KPM Y, ILS Z, KPM Z, RNP, GLS, ОПРС Z, ОПРС Y, для посадки на ВПП 09;

б) при взлёте с ВПП 27 выполнить левый разворот в зону ожидания над БПРМ S с набором последней заданной высоты (эшелона), далее выполнить заход на посадку по одному из вариантов:

- ОПРС, GLS, RNP, для посадки на ВПП 27.

2. При принятии решения следовать на аэродром назначения, продолжить набор эшелона (высоты), по маршруту выхода в соответствии с планом полёта.

#### **Потеря радиосвязи в наборе высоты**

Экипаж (пилот) обязан выдерживать последний заданный диспетчером и подтвержденный КВС эшелон (высоту) до пролета ПОД передачи ОВД, после этого КВС (пилот) имеет право:

- следовать на аэродром назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL по маршруту в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полета;

- вернуться на аэродром вылета Магас на ближайшем к заданному попутном нижнем эшелоне или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (FL090-FL100). Для ВПП 09 после пролета ДПРМ SC выполнить вход в зону ожидания, для ВПП 27 после пролета БПРМ S, произвести снижение в зоне ожидания до эшелона (FL080) и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки топлива. После выработки топлива выполнить заход на посадку по следующим схемам:

- ILS Y, KPM Y, ILS Z, KPM Z, RNP, GLS, ОПРС Z, ОПРС Y, для посадки на ВПП 09;

- ОПРС, GLS, RNP, для посадки на ВПП 27.

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving ACFT may get instruction to hold in the established holding areas.

Decision to carry out missed approach shall be taken by the pilot-in-command.

Priority approach and approach in case of communication failure shall be carried out in accordance with the established approach procedure and instructions of the controller.

Fuel dumping in the vicinity of Magas AD is not AVBL. Burning out of fuel shall be carried out in holding areas.

Change from IFR flight to VFR flight shall be executed by coordination with ATS controller on conditions that provide aircraft safety against collision with other aircraft. The decision to change to VFR flight shall be taken by pilot-in-command, it is PROHIBITED to force the pilot-in-command to change from IFR flight to VFR flight.

#### **Communication failure**

#### **Radio communication failure immediately after take-off or missed approach**

In the event of radio communication failure after take-off (if communication with "Magas-Vyshka" controller is not established at FL090) the flight crew must:

1. When making a decision to land at Magas AD:

a) after take-off from RWY 09 turn right to the holding area over LOM SC climbing to the last assigned altitude (FL) and execute approach according to one of the following procedures:

- ILS Y, LOC Y, ILS Z, LOC Z, RNP, GLS, NDB Z, NDB Y, for landing on RWY 09;

b) after take-off from RWY 27 turn left to the holding area over LMM S climbing to the last assigned altitude (FL) and execute approach according to one of the following procedures:

- NDB, GLS, RNP, for landing on RWY 27.

2. When making a decision to proceed to the destination AD, continue climbing to FL (altitude) along SID in accordance with the flight plan.

#### **Communication failure during climb to flight level (altitude)**

The flight crew (pilot) must maintain the last flight level (altitude) assigned by the controller and acknowledged by the pilot-in-command until passing compulsory reporting point, after that a pilot-in-command has the right:

- to proceed to the destination aerodrome climbing to altitude (flight level), indicated in the flight plan, along the route as in accordance with the flight plan and land at destination aerodrome with the minimum deviations from the time, indicated in flight plan;

- to return to the departure aerodrome of Magas at the lower flight level of the same direction nearest to the assigned one, or at flight level specially established for a flight without radio communication depending on flight direction (FL090-FL100). For RWY 09 after passing LOM SC join the holding area, for RWY 27 after passing LMM S descend in holding area to flight level (FL080) and hold for the time required to burn out (dump) fuel. After burn out of fuel execute approach in accordance with the following procedures:

- ILS Y, LOC Y, ILS Z, LOC Z, RNP, GLS, NDB Z, NDB Y, for landing on RWY 09;

- NDB, GLS, RNP, for landing on RWY 27.

### **Отказ связи после входа в диспетчерскую зону или прибытия без радиосвязи**

Экипаж (пилот) продолжает полет на последнем, заданном органом ОВД и подтвержденном КВС (пилотом) эшелоне или указанном в FPL на ДППМ SC для ВПП 09 и БППМ S для ВПП 27, аэродрома Магас. После пролета ДППМ SC для ВПП 09 и БППМ S для ВПП 27, выполнить вход в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для снижения до эшелона (FL080). Выполнить заход на посадку по следующим схемам:

- ILS Y, KPM Y, ILS Z, KPM Z, RNP, GLS, ОПРС Z, ОПРС Y для посадки на ВПП 09;
- ОПРС, GLS, RNP, для посадки на ВПП 27.

### **2. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся при дальности видимости на ВПП менее 550 м и прекращают действие при дальности видимости на ВПП 550 м и более.

Введение (прекращение действия) процедуры в условиях ограниченной видимости осуществляется руководителем полетов. При значении дальности видимости на ВПП менее 550 м орган ОВД обеспечивает передачу сообщения экипажам ВС: *«Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте ваш минимум»*.

При объявлении «Процедуры в условиях ограниченной видимости» руление ВС осуществляется на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа.

Машина сопровождения используется по запросу экипажа.

Ответственность за назначение маршрутов руления возлагается на диспетчера Вышки, осуществляющего управление движением воздушных судов на площади маневрирования аэродрома.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления возлагается на экипаж ВС (ответственного за лидирование ВС).

Ответственность за выдерживание безопасной дистанции между ВС и автомобилем сопровождения возложена на командира воздушного судна.

По запросу экипажа после посадки, машина сопровождения встречает ВС в точке освобождения ВПП, определенной диспетчером Вышки. О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки.

#### **Вылет**

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта для взлета с ВПП 09/27 на РД А, В определяется диспетчером Вышки.

При рулении воздушного судна к линии предварительного старта на РД А, В для взлета с ВПП 09/27 ответственность за безопасность руления возлагается на командира воздушного судна.

Пересекать линию предварительного старта, обозначенную на РД А, В, без разрешения диспетчера Вышки ВС – ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Взлетно-посадочные и технологические операции выполняются с интервалом, обеспечивающим отсутствие ВС в критических зонах РМС к моменту пролета прибывающего ВС конечной контрольной точки захода на посадку (FAF). В период действия процедур при ограниченной видимости допускается наличие только одного ВС на используемом месте ожидания.

### **Communication failure after the entry into CTR or during arrival without radio communication**

Flight crew (pilot) shall continue the flight at the flight level last assigned by ATS unit and acknowledged by pilot-in-command (pilot) or at the flight level indicated in FPL to Magas aerodrome LOM SC for RWY 09 and LMM S for RWY 27. After passing LOM SC for RWY 09 and LMM S for RWY 27 join holding area and hold for the time required to descend to flight level (FL080). Execute approach in accordance with the following procedures:

- ILS Y, LOC Y, ILS Z, LOC Z, RNP, GLS, NDB Z, NDB Y for landing on RWY 09;
- NDB, GLS, RNP, for landing on RWY 27.

### **2. Low visibility procedures**

Low visibility procedures are implemented when RVR is less than 550 m and cancelled when RVR is 550 m or above.

LVP implementation (cancellation) is initiated by the Flight Control Officer. When RVR is less than 550 m, ATS unit informs flight crews about LVP implementation using the phrase: *«Low visibility procedures in progress, check your minimum»*.

When LVP are in progress, ACFT taxiing shall be executed at reduced speed with increased caution of the flight crew.

Assistance of "Follow-me" vehicle shall be requested by the flight crew.

Responsibility for assignment of taxi routes is placed on TWR controller, coordinating ACFT movement on the AD manoeuvring area.

Responsibility for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes is placed on the flight crew (person in charge of ACFT escorting).

Responsibility for maintaining the safe distance between ACFT and the "Follow-me" vehicle is placed on the pilot-in-command.

Arriving ACFT, by flight crew's request, are met by "Follow-me" vehicle at RWY vacation point, assigned by TWR controller. Flight crew shall report the ACFT arrival to the stand to the TWR controller.

#### **Departure**

Taxi route for departing ACFT to the runway-holding position on TWY A, B for take-off from RWY 09/27 is assigned by TWR controller.

During taxiing of ACFT to the runway-holding position on TWY A, B for take-off from RWY 09/27 the responsibility for the safety of taxiing is placed on the pilot-in-command.

Crossing of runway-holding position, marked on TWY A, B by ACFT without permission of TWR controller is PROHIBITED.

Approach/departure operations and service operations shall be executed at intervals to ensure absence of ACFT in ILS critical areas when arriving ACFT is passing FAF. When LVP are in force, runway-holding position can be occupied by one ACFT only.

При использовании мест ожидания экипажи ВС информируются о взаимном расположении.

РД считаются свободными, когда ВС, по докладу экипажа, займет ВПП 09/27. ВПП 09/27 считается свободной, когда экипаж ВС доложит диспетчеру Вышки об освобождении ВПП. Летная полоса считается свободной, если получен доклад от ответственного лица аэродромной службы (ответственного лица за проведение работ) об окончании работ, о выводе техники и работников с летной полосы и критических зон КРМ+ГРМ.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера Вышки.

Руление за автомобилем сопровождения для вылетающих ВС выполняется до границ сопряжения перрона и РД. ВС ожидают разрешения на руление к линии предварительного старта в местах запуска двигателей.

Для ожидания разрешения на занятие ВПП 09/27 ВС используют место ожидания перед маркировочными (дневными) и световыми знаками критических зон РМС на РД А, РД В. В период действия процедур в условиях ограниченной видимости запрещается выполнять взлет не от начала ВПП, а также выполнять взлет без остановки на исполнительном. Разрешение на взлет может включать указание экипажу ВС о докладе начала разбега или производстве взлета.

### 3. Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП ниже эшелона перехода полеты ВС выполняются на абсолютных высотах, кратных 100 фт, по давлению QNH аэродрома Магас, задаваемых органом ОВД.

Полёт осуществлять при наличии условий полётов по ПВП, в противном случае полет должен осуществляться по ППП.

Для соответствующего полета по ПВП должен быть представлен план полета. Условия полета по ПВП:

- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществлять при визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет выполняется по ППП;
- на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полётов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полётами) о необходимости перехода к выполнению полёта по ППП.

#### **Примечания:**

Критерий видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости).

Орган ОВД оперативно информирует экипаж, когда:

- а) видимость улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится меньше одного или нескольких из следующих значений: 800 м, 900 м, 1500 м, 3000 м;
- б) дальность видимости на ВПП (RVR) улучшается и достигает или превышает, или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 200 м, 350 м, 550 м, 800 м;
- с) высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности (или вертикальная видимость) достигает одно или несколько из следующих значений: 30 м, 60 м, 70 м, 150 м, 300 м.

When runway-holding positions are occupied, flight crews are informed of relative positioning.

TWY are considered vacant after the flight crew reports occupation of RWY 09/27. RWY 09/27 is considered vacant when the flight crew report vacation of RWY to TWR controller. RWY strip is considered vacant if the report was received from the person in charge of aerodrome engineering service on completion of works, removal of equipment and workers from the RWY strip and LOC and GP critical areas.

Flight crew shall read back all instructions of the TWR controller.

Departing ACFT shall taxi after "Follow-me" vehicle to junctions of apron and TWY. ACFT shall hold while expecting clearance for taxiing to runway-holding position on engines start-up positions.

ACFT shall hold while expecting clearance to occupy RWY 09/27 on holding position in front of ILS critical areas signs (day/night marking) on TWY A, TWY B. When low visibility procedures are in force, it is prohibited to take off not from the RWY beginning and take off without stop at line-up. Take-off clearance may include instruction to flight crew to report start of run or airborne.

### 3. Procedures for VFR flights

VFR flights below the transition level shall be executed at altitudes based upon the aerodrome QNH divisible by 100 ft, coordinated with ATS unit.

VFR flights shall be carried out under appropriate conditions, otherwise the flight must be conducted in accordance with IFR.

Flight plan shall be submitted for the appropriate VFR flight. Conditions for performing VFR flight:

- deviations from ATS unit clearance are permitted, provided that prior clearance for these deviations was obtained;
- flight shall be conducted under visual reference to the ground, otherwise this flight may be carried out according to IFR;
- two-way communication shall be maintained on the prescribed frequency.

Pilot-in command must observe the VFR and timely inform the ATS unit (flight control unit) on the necessity of changeover to IFR.

#### **Note:**

The criterion of RVR (visibility) and ceiling (vertical visibility).

ATS unit promptly informs the flight crew when:

- а) visibility is improving and reaching or exceeding, or deteriorating and becoming less than one or several of the following values: 800 M, 900 M, 1500 M, 3000 M;
- б) RVR is improving and reaching or exceeding, or deteriorating and becoming less than one or several of the following values: 200 M, 350 M, 550 M, 800 M;
- с) ceiling of BKN clouds or OVC (or vertical visibility) is reaching one or several of the following values: 30 M, 60 M, 70 M, 150 M, 300 M.

## УРМС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

### Миграция птиц

#### Сезонная:

- Март-ноябрь. Направления юг – север, север – юг.

#### Суточная:

- утром 0400-0900;

- вечером 1500-2000.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

Визуальный контроль осуществляется в светлое время суток.

При необходимости диспетчер информирует пилотов о местах скопления, перелетах птиц и примерных высотах над уровнем земли.

В указанные отрезки времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также наборе высоты и снижении.

## URMS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

### Bird migration

#### Seasonal migration:

- March-November. Directions – from south to north, from north to south.

#### Daily migration:

- 0400-0900 in the morning;

- 1500-2000 in the evening.

Radar control of bird migration is not AVBL.

Visual control is conducted in daylight hours.

When it deemed necessary, controller informs pilots on bird flocks, migrations and heights of flights above ground level.

In indicated periods, pilots operating flights in the vicinity of AD are recommended to switch on landing lights during take-off, approach, climbing and descending.

**УРМС AD 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**  
**URMS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

|   |                                    |
|---|------------------------------------|
| Aerodrome Chart – ICAO  | AD 2.2 URMS-31<br>AD 2.2 URMS-31.1 |
| Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 09/27                  | AD 2.2 URMS-33                     |
| Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO | AD 2.2 URMS-39                     |
| Area Chart – ICAO   | AD 2.2 URMS-55                     |
| ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO                      | AD 2.2 URMS-57                     |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09          | AD 2.2 URMS-69                     |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27          | AD 2.2 URMS-70                     |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09          | AD 2.2 URMS-71                     |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27          | AD 2.2 URMS-72                     |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09           | AD 2.2 URMS-87                     |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09/27        | AD 2.2 URMS-88                     |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 09         | AD 2.2 URMS-97                     |
| Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I, LOC Y RWY 09         | AD 2.2 URMS-98                     |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 09                      | AD 2.2 URMS-99                     |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 27                        | AD 2.2 URMS-100                    |
| Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 09                      | AD 2.2 URMS-101                    |
| Visual Approach Chart – ICAO. RWY 09/27                             | AD 2.2 URMS-113                    |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 09     | AD 2.2 URMS-139                    |
| Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 27     | AD 2.2 URMS-140                    |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 09      | AD 2.2 URMS-147                    |
| Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 27      | AD 2.2 URMS-148                    |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 09                        | AD 2.2 URMS-155                    |
| Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 27                        | AD 2.2 URMS-156                    |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 09                        | AD 2.2 URMS-157                    |
| Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 27                        | AD 2.2 URMS-158                    |