

УРМН АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URMN AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРМН НАЛЬЧИК
URMN NALCHIK

УРМН АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URMN AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	4330.8с 04338.2в. В центре ВПП. 4330.8N 04338.2E. In the RWY centre.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	СВ окраина г. Нальчик. NE outskirts of Nalchik.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	445.9 м/9.1°С 445.9 m/9.1°С
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	6°В 6°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ФГУП «Эльбрус-Авиа» Россия, 360000, Кабардино-Балкарская Республика, г. Нальчик, ул. Кабардинская, 195 FSUE "Elbrus-Avia", 195, Ulitsa Kabardinskaya, Nalchik, Republic of Kabardino-Balkaria, 360000, Russia Тел./Tel: (7-8662) 91-54-66, 96-64-40, 91-33-01 Факс/Fax: (7-8662) 91-45-16, 91-42-27 AFS: УРМНЯДУ 57185 порт E-mail: nalavia@mail.ru
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URMN AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400–1300 MON-FRI: 0400–1300
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ, информационно-консультативное обслуживание по типу «Брифинг» AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD operating HR: H24 2. Тм= UTC+4час. LT= UTC+4HR

УРМН АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URMN AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П, АМГ-10 TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/MS-8P, AMG-10
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
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	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URMN AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе. City Hotels.
2.	Рестораны Restaurants	В г. Нальчик In Nalchik
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в г. Нальчик. Aidpost at Airport Terminal, hospital in Nalchik.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Нальчик In Nalchik
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URMN AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 5 H24, CAT 5
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URMN AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды обслуживания для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется. AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

УРМН АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
URMN AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	См. AD 2.1 URMN-39 See AD 2.1 URMN-39
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/ TWY: 1 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/F/C/X/T 2 – 16 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/F/C/X/T МРД/MAIN TWY– 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 21/F/C/Y/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	На ВПП 06 On RWY 06
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
URMN AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления остановки на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, 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, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URMN AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks	
1				2			3	
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates		
24/Подх/АРСН 06/Взл/ТКОФ	Труба Chimney	487.4 м *	4330.4N 04337.2E	Здание Building	454 м *	4331.0N 04337.7 E	* - маркировано *- marked/LGTD	
	Здание Building	488.4 м *	4330.4N 04337.1E	Труба Chimney	496 м *	4329.9N 04337.3E		
				Труба Chimney	520 м *	4329.8N 04336.7E		
	Здание Building				Здание Building	554 м *		4329.1N 04334.3E
					Труба Chimney	499 м *		4330.3N 04336.7E
	Труба Chimney				Труба Chimney	558 м *		4330.0 N 04334.3E
					Труба Chimney	583 м *		4329.0N 04334.0E
	Антенна Antenna				Антенна Antenna	443 м *		4330.9N 04338.3E
					Труба Chimney	440 м *		4330.9 N 04339.3E

УРМН АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URMN AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Нальчик Nalchik
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Нальчик 9час Nalchik 9HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус., англ. Charts, AD forecast texts, RUS/ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Нальчик-Подход, Посадка, Старт, РДЦ Ростов. Nalchik-APP, TWR, Rostov ACC.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРМН АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URMN AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06	062°49'20" 056°55'20"	2200x42	PCN 48/F/C/X/T Asphalt-Concrete	4330.5N 04337.5E	THR 445.9 m
24	242°50'29" 236°56'29"	2200x42	PCN 48/F/C/X/T Asphalt-Concrete	4331.0N 04338.9E	THR 420.3 m
Уклон ВПП и КПП Slope of RWY and SWY	КПП (м) Stopway (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
- 1,16%	нет/NIL	300x150	2500x300	нет/NIL	нет/NIL
+ 1,16%	90x60	нет/NIL	2500x300	нет/NIL	нет/NIL

УРМН АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URMN 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
06	2200	2500	2200	нет/NIL	нет/NIL
24	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	2200	нет/NIL

УРМН АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URMN 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 (МЕНТ) 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
06	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2200m, 60m 1600m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	SALS 900 m LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2200m, 60m 1600m white last 600m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРМН АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URMN AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 60 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 60sec..
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URMN AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) Coordinates TLOF and THR of FATO	a) 4330.8N 04338.2E на ВПП 06/24 /on RWY 06/24 b) 4330.6N 04338.3E на МРД /on MAIN TWY c) 4330.6N 04338.4E между ГВП и перроном /between GRASS RWY and apron d) 4330.7N 04338.5E на ГВП /on GRASS RWY
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	a) 445 m b) 445 m c) 445 m d) 445 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	a) 2200x42 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 28/F/C/Y/T b) 126x18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 21/F/C/Y/T c) 120x30 m, грунт/GRASS, 9 kg/cm ² d) 1520x100 m, грунт/GRASS, 9 kg/cm ² All HELIPADS are marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	63°/57°MAG /243°/237°MAG
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APP and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМН АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URMN AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Нальчик диспетчерская зона / Nalchik CTR 43 32 47N 043 24 00E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 20 км с центром / then clockwise by an arc of a circle radius of 20 km centred at (43 30 48N 043 38 30E) до / to 43 28 52N 043 24 00E Нальчик диспетчерский район / Nalchik CTA 43 26 00N 043 57 00E – 43 23 00N 043 54 30E – 43 19 00N 043 47 00E – 43 18 00N 043 24 00E – 43 38 00N 043 24 00E – 43 50 48N 043 37 18E – 43 50 48N 043 58 00E – 43 40 04N 044 08 16E – 43 20 42N 044 06 42E – 43 30 00N 044 00 30E – 43 26 00N 043 57 00E		
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Нальчик диспетчерская зона – от земли до эшелона FL070 Нальчик диспетчерский район – выше 300 AGL до эшелона FL080 Nalchik CTR – GND – FL070 Nalchik CTA – above 300m AGL – FL080		
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C. Class C		
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Нальчик-Подход Nalchik-Approach	русский, английский RUS, ENG	
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(1000) м (1000) m		
6.	Примечания Remarks	нет NIL		

УРМН АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URMN AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Подход APP	Нальчик - Подход Nalchik - Approach	126.9	к/с H24	Выполняет функции Круга Serves as Radar
Вышка TWR	Нальчик - Старт/Посадка Nalchik - Tower	118.3	к/с H24	нет NIL

УРМН АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URMN AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное скло- нение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки пере- дающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	Frequency	Hours of opera- tion	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 24 ИЛС Кат. 1 (6°В)	ИНЛ	110.5	ПП			
ЛОС 24 ИЛС CAT I (6°Е)	INL		HS			
ГРМ 24 GP 24		329.6	ПП HS			2°40 RDH 16.6 m
ДПРМ 24 ЛОМ 24	НЛ NL	718	к/с H24	4332.0N 04341.6E		237°MAG/ 3.9 km to RWY24
БПРМ 24 LMM 24	Н N	350	к/с H24	4331.3N 04339.6E		237°MAG/ 0.9 km to RWY24

УРМН АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

Постоянно действующее предупреждение:

1. Взлет самолетов с МК-237° и посадка с МК-057° – запрещаются.

2. Взлет и пролет вертолетов в секторе 080-220°, взлет и посадка вертолетов с/на МРД в секторе 040-250° – запрещены.

3. Пролеты ВС через ВПП от высоты перехода (1000м) до эшелона перехода – запрещены.

4. При заходе ВС на посадку через ПОД MARAT и ПОД ODRIK и отсутствии радиолокационного контроля, взлет и выход по маршрутам выхода MARAT 1A и ODRIK 1A – запрещены.

5. Разрешена эксплуатация ВС B737-300 с ограничением взлетной массы до 58т.

2. Буксировка.

Буксировка ВС с места стоянки к месту запуска двигателей осуществляется с разрешения диспетчера УВД.

3. Руление на места стоянки и с них.

Выруливание и заруливание ВС осуществляется под руководством органа ОрВД и по сигналам встречающего, регулирующего движение ВС на земле.

Предупреждение:

Руление ВС по РД 1, 2 осуществлять на пониженной скорости строго по осевой линии. Руление ВС Ил-18, Ан-12 выполнять в режиме «Малый газ».

При рулении ВС навстречу друг другу их КВС обязаны выдерживать скорость руления минимальную и, держась правой стороны, разойтись левыми бортами.

При сближении на пересекающихся курсах КВС, видящий другое ВС справа, обязан прекратить руление.

Обгон рулящего ВС запрещается.

После получения разрешения от диспетчера УВД выруливание ВС с места запуска осуществляется с включенными фарами, проблесковыми маяками и АНО. Следует строго придерживаться указаний и инструкций УВД. Руление осуществляться по маркированным маршрутам на минимальной тяге. Скорость руления должна обеспечивать немедленную остановку ВС в случае внезапного появления препятствий. Все члены летного экипажа, кроме бортинженера, должны вести визуальную и радиоосмотрительность.

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ ВС.

Если возникли сомнения в безопасности руления, летный экипаж должен прекратить руление и попросить сопровождение.

Следует сохранять безопасную дистанцию от рулящего впереди ВС.

Заруливание на стоянку по окончании полета осуществлять под руководством встречающего, который является ответственным за безопасность ВС при условии соблюдения правил руления со стороны летного экипажа. Ответственность встречающего наступает с момента подачи им визуального сигнала для установки ВС на стоянку.

При рулении вертолета расстояние от концов лопасти до препятствий должно быть не менее половины диаметра несущего винта.

URMN AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1. Airport regulations.

Permanently valid warning:

1. Take-off of aircraft on heading 237° MAG and landing on heading 057° MAG are prohibited.

2. Take-off and overflying of helicopters within sector 080°-220°, take-off and landing of helicopters from/on the main TWY within sector 040°-250° are prohibited.

3. Overflying of aircraft across the runway from transition height (1000)m up to transition level are prohibited.

4. When aircraft are carrying out approach via CRP MARAT and CRP ODRIK and when radar control is not available, take-off and departure along SID routes MARAT 1A and ODRIK 1A are prohibited.

5. Operation of B737-300 aircraft is allowed with take-off mass limitation of up to 58T.

2. Towing.

Towing of aircraft from the aircraft stand to the start-up point shall be carried out by permission of ATC controller.

3. Taxiing into and out of stands.

Taxiing of aircraft out of and into the stands shall be carried out under control of ATM unit and by signals of marshaller, regulating the movement of aircraft on the ground.

Warning:

Taxiing of aircraft along TWY 1, 2 shall be carried out at reduced speed, strictly along the centre line. Taxiing of Il-18, An-12 ACFT shall be carried out at idle power.

During taxiing of aircraft towards each other their pilots-in-command shall maintain the minimum taxiing speed and, keeping to the right, pass clear by each other on their port sides.

When converging on collision courses, a pilot-in-command who sees another aircraft on the right, must stop taxiing.

The overtaking of a taxiing aircraft is prohibited.

After receiving a permission from ATC controller taxiing of aircraft out of start-up point shall be carried out with lights, flashing beacons and aeronautical lights switched on. ATC instructions shall be strictly adhered to. Taxiing shall be carried out along marked routes at a minimum speed. Taxiing speed shall ensure immediate stopping of aircraft in case of a sudden appearance of obstacles. All members of aircraft crew, except flight engineer, shall exercise visual and radio caution.

In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual.

In case the crew is not sure of taxiing safety they shall stop taxiing and request an escort.

A safe separation interval from the aircraft taxiing ahead should be provided.

Taxiing into stand after completing the flight shall be carried out under the guidance of marshaller who is responsible for aircraft safety provided that the flight crew observes taxiing rules. The responsibility of marshaller shall be set in from the moment of his giving the visual signal for parking of aircraft on the stand.

During taxiing of helicopter the distance from the ends of the blade to the obstacles shall not be less than half of rotor diameter.

Экипажу запрещается выруливать (рулить), если:

- давление в тормозных системах ниже установленных пределов или имеются признаки неисправности тормозов;
- не получено разрешения диспетчера службы движения и ответственного лица ИАС, обеспечивающего встречу (выпуск) ВС;
- безопасность руления не обеспечивается из-за наличия препятствия, неудовлетворительного состояния места стоянки или рулежных дорожек.

URMN АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Мероприятия по уменьшению шумов:

- применение экипажами ВС режимов полета согласно РЛЭ;
- уход на второй круг с выходом к третьему развороту;
- высота тренировочных полетов и облетов не ниже высоты круга.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом Ксц разрешается если попутная составляющая скорости ветра соответствует нормам, установленным РЛЭ каждого типа ВС.

Предупреждение: Для вертолетов Ми-2 при полетах по ППП, ОПВП разрешен заход на посадку с МКнос=237° на ВПП (ГВПП) с попутной составляющей до 5 м/с и последующим перемещением для производства посадки против ветра на ВПП (ГВПП), вертолетных площадках и РД 2.

URMN АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

При подготовке к вылету явка командира ВС или представителя эксплуатанта в комнату брифинга для ознакомления с режимом полетов в районе аэродрома и по маршрутам выхода из района аэродрома – обязательна.

Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома.

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

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над ДПРМ Нальчик.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) разрешение на полет запрашивается у диспетчера АДП;

в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

It is prohibited for the crew to taxi if:

- the pressure in braking systems is below the established limits or there are the signs of brakes malfunction;
- no permission has been obtained from the controller of ATC and marshaller providing accept (departure) of aircraft;
- safety of taxiing is not provided due to presence of obstacles, unsatisfactory condition of aircraft stands or taxiways.

URMN AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement measures are as follows:

- application of flight modes by the crews in accordance with the Aeroplane Flight Manual;
- missed approach with further proceeding to the base turn;
- the height of training flights and calibration flight shall not be below the aerodrome traffic circuit height.

Take-off and landing of aircraft with a tail-wind component taking into account friction coefficient are allowed if a tail-wind component corresponds to the norms established in the Aeroplane Flight Manual for specified aircraft type.

Warning: Mi-2 helicopters operating IFR, special VFR flights are allowed to carry out approach on landing heading 237° MAG on RWY (grass RWY) with a tail-wind component up to 5 m/sec and subsequent shifting for carrying out landing on RWY into the wind, helipads and TWY 2.

URMN AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General procedures.

During preparation for departure the attendance of a pilot-of-command or the operator's representative in the briefing room is compulsory for the familiarization with conditions of flights within TMA and along SID routes.

IFR flight procedures within TMA.

IFR flights shall be conducted 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 aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

When it deemed necessary, for example in case of congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area over Nalchik LOM.

VFR flight procedures within TMA.

а) the flight plan shall be submitted for the flight concerned;

б) a clearance for the flight shall be requested from the controller of the aerodrome control centre;

с) deviations from ATC clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

г) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте до входа в контролируемую зону.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП в районе аэродрома Нальчик запрещается.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по КСА УВД «Альфа».

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС осуществляется диспетчером ПДП на ВПП 24.

Диспетчер ПДП контролирует движение воздушного судна по экрану диспетчерского радиолокатора. Контроль начинается в районе четвертого разворота на установленном азимуте и удалении и заканчивается после пролета БПРМ.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерский район аэродрома Нальчик экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ Нальчик. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или, как можно ближе к этому времени, до высоты круга (500) м по малому прямоуглольному маршруту с дальнейшим заходом на посадку на аэродроме Нальчик. При невозможности посадки на аэродроме Нальчик - уход на запасные аэродромы Мин. Воды или Владикавказ на эшелоне FL080 или FL070 по маршрутам выхода на ПОД MARAT или ПОД ODRIK соответственно и далее по маршрутам на ДПРМ аэродромов Мин. Воды или Владикавказ и там производит дальнейшее снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

c) deviations from ATC clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

e) two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit (flight management unit) the necessity of changing to IFR flight.

A change from IFR flights to VFR flights in Nalchik TMA is prohibited.

Radar procedures within CTA.

Radar vectoring in CTA is executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to the crews to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by ATC automated system "Alpha".

Surveillance radar approach (SRA).

SRA shall be carried out on RWY 24.

The controller of landing control unit shall control the movement of aircraft by means of SRE display. The control shall be commenced in the vicinity of final turn at established azimuth and distance and shall be terminated after passing LMM.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP.

In case of radio communication failure after the entry into Nalchik CTA the crew (pilot) shall continue the flight towards Nalchik LOM at last assigned flight level cleared by the controller of ATC unit. Descending from LOM shall be commenced at ETA or as close to this time as possible to aerodrome traffic circuit height (500) m along the tight rectangular traffic pattern with further approach-to-land procedure at Nalchik aerodrome. If unable to land at Nalchik aerodrome the crew shall proceed to the alternate aerodromes of Mineralnyye Vody or Vladikavkaz at FL080 or FL070 along departure routes to CRP MARAT or CRP ODRIK respectively and then along the routes to LOM of Mineralnyye Vody or Vladikavkaz aerodromes and carry out further descending and approach procedure established for this navigation facility. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с «Нальчик-Подход» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Нальчик или следует на запасной аэродром Мин. Воды или Владикавказ на FL080 или FL070 по маршруту выхода на ПОД MARAT или ПОД ODRIK соответственно.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме Нальчик (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнить процедуру выхода в зону ожидания на ДГРМ Нальчик с набором эшелона FL060 и выполнить полет в зоне ожидания в течение 10 минут. После этого осуществляется выход из зоны ожидания по маршруту захода на посадку на аэродроме Нальчик или ухода на запасные аэродромы М. Воды или Владикавказ, с набором эшелона FL080 на ПОД MARAT или эшелона FL070 на ПОД ODRIK, где осуществляется снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При необходимости по решению командира воздушного судна может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета, без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ПОД коридора выхода из района аэродрома и, после пролета ПОД, набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж воздушного судна поддерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

УРМН AD 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Нальчик в различные сезоны года обусловлена полетами различных птиц (врановые, голуби, скворцы, ласточки, воробы, беркут, степной орел, черный коршун).

В осенний период наблюдается массовый, но растянутый во времени отлет птиц. Миграционные перелеты птиц осуществляются в течение суток с возрастанием активности в ранние утренние и поздние вечерние часы. Основная масса птиц летит на высотах до 600 метров, некоторые - на 1500-3000 метров. Но сам аэродром расположен вне основных миграционных трасс. В светлое время суток осуществляются активные полеты больших стай врановых и мелких воробьиных птиц.

Зимний период в орнитологическом отношении является наиболее стабильным по сравнению с другими периодами. В это время некоторые виды птиц небольшими стаями осуществляют перелеты в утренние и вечерние часы.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200)m communication with "Nalchik-Approach" is not established) a pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly according to the instrument approach pattern and land at Nalchik aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight or proceed to the alternate aerodrome of Mineralnyye Vody or Vladikavkaz at flight level FL080 or FL070 along departure routes to CRP MARAT or CRP ODRIK respectively.

If for any reasons the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Nalchik aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) aircraft must proceed to the holding area over Nalchik LOM climbing to flight level FL060 and hold there for 10 minutes. After that the aircraft shall leave the holding area along the route of the approach procedure at Nalchik aerodrome or proceed to the alternate aerodrome of Mineralnyye Vody or Vladikavkaz climbing to flight level FL080 to CRP MARAT or flight level FL070 to CRP ODRIK where descending and approach procedure established for this navigation facility shall be carried out.

If deemed necessary, by pilot-in-command's decision the aircraft may proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for the flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at last assigned altitude (flight level) to CRP of exit corridor from CTA and after passing CRP climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the crew shall maintain the assigned flight level till crossing radio navigation fix of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time indicated in the flight plan. Approach shall be carried out by reference to instruments according to the procedure established for this navigation facility. Landing if possible shall be carried out within 30 minutes after ETA.

URMN AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome in different seasons is conditioned by flights of various kinds of birds (raven birds, pigeons, starlings, swallows, sparrows, golden eagles, steppe eagles, black kites).

Birds flying away, mass and expanded in time, is observed in autumn period. Migrations of birds take place during the whole day with activity increasing in early morning and late evening hours. The major mass of birds fly at heights up to 600 m, some birds fly at 1500-3000 m. But the aerodrome itself is located outside the main migration routes. Active flights of large flocks of raven and little sparrow birds take place in daylight hours.

Winter period in regard to ornithological situation is stable in comparison with other periods. At this time some kinds of birds migrate in small flocks in the morning and evening hours.