

УУОБ
UUOB

АД 2.1
AD 2.1

ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУОБ БЕЛГОРОД
UUOB BELGOROD

УУОБ
UUOB

АД 2.2
AD 2.2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	50 38 38с 036 35 24в. В центре ВПП 50 38 38N 036 35 24E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6.5 км С центра г. Белгород. 6.5 km N of the centre of Belgorod.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	224 м/30°C 224 m/30°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	36м (Нет) 36m (NIL)
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8° В Зона сильной магнитной аномалии 8° E Heavy MAG anomaly zone
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Белгородское авиапредприятие», Россия, 308029, г. Белгород, пр-т Б.Хмельницкого, 166 Open joint stock company "Belgorodskoye Air Transport Enterprise", 166, Prospekt B.Khmelnitskogo, Belgorod, 308029, Russia Тел./Tel.: (4722) 35-86-57 Факс/Fax: (4722) 35-86-57 E-mail:avia@belgtts.ru AFS: УУОБКОЬЬ UUOBKOXX
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОБ
UUOB

АД 2.3
AD 2.3

ЧАСЫ РАБОТЫ.
OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0430-1330: СБ, ВС, празд; не работает MON-FRI: 0430-1330: SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По согласованию By coordination
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ 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

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1 (equivalent Jet A-1), RT
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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. Minor repairs.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту Airport hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL.
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, троллейбус. Buses, taxi, trolleybuses.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэропорту, больницы в г. Белгороде Aidpost at Airport, hospitals in Belgorod
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
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

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

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priority	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

УУОБ
UUOB

АД 2.8
AD 2.8

ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Standс: 1–8 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72/F/D/X/T 9, 10, 11– асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 64/F/D/Y/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A – 23m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 77/F/D/X/T B, C, D, E, M – 23m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72/F/D/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ
UUOB

АД 2.9
AD 2.9

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОБ
UUOB

АД 2.10
AD 2.10

АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
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	
11/Подх/АРСН 29/Взл/ТКОФ	Здание КРМ Building LOC	228.2 м *	50 39 04N 036 34 05E	Мачта Mast	286.0 м *	50 41 03N 036 33 23E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system * - маркировано * - marked/LGTD
	Лесополоса Forest belt	242.9 м	50 39 24N 036 33 27E	Труба Chimney	245.9 м *	50 38 20N 036 34 41E	
	Дерево Tree	239.8 м	50 39 02N 036 33 55E	Здание Building	253.8 м	50 40 23N 036 33 47E	
	Лесополоса Forest belt	234.0 м	50 39 05N 036 34 00E	Ретранслятор Retransmitter	397.6 м *	50 34 35N 036 34 50E	
	Лесополоса Forest belt	234.0 м	50 39 06N 036 34 00E	Мачта Mast	337.6 м *	50 51 35N 036 22 43E	
	Здание Building	232.5 м	50 39 13N 036 33 55E	Элеватор Grain elevator	323.9 м *	51 02 15N 036 43 52E	
	Мачта БПРМ 11 Mast LMM 11	232.7 м *	50 39 07N 036 33 55E	←			
	Лесополоса Forest belt	231.6 м	50 39 07N 036 34 00E	Мачта Mast	328.2 м *	50 46 04N 036 09 40E	
	Мачта БПРМ 11 Mast LMM 11	234.5 м *	50 39 09N 036 33 55E	Мачта Mast	247.3 м *	50 38 45N 036 34 29E	
	Труба Chimney	233.0 м *	50 39 04N 036 33 56E	Мачта Mast	236.5 м *	50 38 47N 036 34 31E	
	Дерево Tree	234.0 м	50 39 04N 036 34 00E	Мачта Mast	273.1 м *	50 40 12N 036 33 30E	
	Дерево Tree	244.5 м	50 39 01N 036 33 55E	Мачта Mast	259.5 м *	50 38 43N 036 34 14E	

1				2		3	
Здание Building Мачта Mast Здание Building Здание Building Здание Building Мачта Mast	236.0 m	50 39 10N 036 33 53E					
	232.7 m *	56 38 29N 036 35 31E					
	230.6 m *	50 39 09N 036 33 56E					
	232.9 m	50 39 11N 036 33 53E					
	229.5 m	50 39 01N 036 33 58E					
	231.0 m *	50 38 27N 036 35 37E					
	29/Подх/АРСН Препятствий нет/ 11/Взл/ТКОФ No OBST						

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Белгород Belgorod
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	Белгород 9 час. Belgorod 9 HR
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. Charts, AD forecast texts, RUS
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	P ₈₅₀ -P ₂₀₀ , SWM, SWL, W, 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	Белгород-Подход, Старт, Круг, РДЦ Москва. Belgorod APP, TWR, Moscow ACC.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУОБ
UUOB

АД 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
11	117°18'13.1" 109°	2500x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	503854.9N 0363432.3E — —	THR 224 m
29	297°18'13.1" 289°	2500x45	PCN 57/F/D/X/T Asphalt-Concrete	503817.8N 0363625.3E — —	THR 212.9 m
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.41%	нет/NIL	300x150	2800x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
+ 0.41%	нет/NIL	300x150	2800x300	имеется/AVBL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОБ
UUOB

АД 2.13
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
DECLARED DISTANCES.

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

УУОБ
UUOB

АД 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
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 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	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN			RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (m) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	SALS 720 m LIL	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
29	HIALS 900 m LIH	зеленые green	PAPI left/2°45'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УУОВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
УУОВ АД 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	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: нет Осевые: нет Edge: NIL Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 15сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУОВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
УУОВ АД 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	— —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	— —
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	— —
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	— —
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Разрешены взлет и посадка со стоянок КА-26. Сектор 120°–250° закрыт для взлета и посадки. Take-off and landing are allowed from/on stands of Ka-26 HEL. Sector 120°-250° is closed for take-off and landing.

УУОВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
УУОВ АД 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Белгород диспетчерская зона / Belgorod CTR : 50 26 16N 036 07 43E, далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40 км с центром /then clockwise by arc of a circle radius of 40 km centred at 50 38 36N 036 35 30E до/ to 50 20 39N 036 54 14E, далее по государственной границе до / then along the state border to 50 26 16N 036 07 43E Белгород диспетчерский район / Belgorod CTA : 51 36 59N 037 08 53E – 51 31 00N 038 02 00E – 50 51 59N 037 40 54E – 50 29 29N 037 56 30E – 50 00 01N 038 40 34E, далее по государственной границе до / then along the state border to 50 47 46N 035 25 30E – 51 21 54N 035 30 42E – 51 10 00N 036 05 48E – 51 04 48N 036 41 18E – 51 30 02N 036 54 53E – 51 41 26N 036 55 46E – 51 36 59N 037 08 53E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Белгород диспетчерская зона / Belgorod CTR : От земли до FL060 / GND –FL060 Белгород диспетчерский район / Belgorod CTA : Выше FL040 до FL200 / Above FL040–FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Белгород-Подход рус., англ. Belgorod -Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(500) м (500) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОБ
UUOB

АД 2.18
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб		121.500	к/с	Emergency FREQ
For all ATS units		124.000	H24	Reserve FREQ
Подход	Белгород - Подход	133.000	к/с	От FL050 до FL200
APP	Belgorod - Approach		H24	FL050–FL200
Старт	Белгород - Старт	118.200	к/с	Выполняет функцию Руления
TWR	Belgorod -Start		H24	Serves as Taxiing
Круг	Белгород - Круг	118.200	к/с	
TWR	Belgorod - Krug		H24	

УУОБ
UUOB

АД 2.19
AD 2.19

РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation			Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ДПРМ 11 LOM 11	АН AN	718	к/с H24	503954.8N 0363128.9E		289° MAG/4.05 km to RWY11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 11 LMM 11	A A	350	к/с H24	503907.8N 0363354.6E		289° MAG/0.85km to RWY11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 29 ИЛС (8.8 В) LOC 29 ILS (8.8 E)	ИБЬ IBX	110.5	к/с H24	503903.5N 0363405.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		329.6	к/с H24	503829.3N 0363607.9E		2°45', RDH 15.2 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	БЬ BX	718	к/с H24	503720.8N 0363919.7E		109°MAG/3925 m to RWY29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Б B	350	к/с H24	503803.9N 0363708.9E		109°MAG/935 m to RWY29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУОБ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавто-машинами (по запросу КВС). Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

2. Зона стоянки для вертолетов.

Места стоянок для вертолетов Ка-26 – 9, 10, 11 расположены южнее РД М, используются только в дневное время суток. Взлет – посадка вертолетов осуществляется со стоянок. Сектор 120°–250° закрыт для взлета и посадки вертолетов Ка-26.

3. Перрон. Руление в зимних условиях.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Руление осуществлять по временной маркировке, наносимой окрашивающим составом по снегу.

4. Ограничение при рулении.

Руление ВС B767-300ER по РД А, В, С, D, E, М осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления при повышенном внимании экипажа.

УУОБ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Высота тренировочных полетов ВС 1-3 классов и самолетов-лабораторий не ниже высоты круга. Запрещается опробование двигателей с 00.00 до 08.00 Московского времени.

УУОБ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.**Общие положения.**

Полеты в диспетчерском районе Белгород осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам и по правилам визуальных полетов.

Процедуры полетов по ППП в диспетчерском районе.

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

Минимальный интервал продольного эшелонирования для ВС, следующих на одном эшелоне (высоте) при полете по кругу в районе аэродрома: 10 км для ВС, следующих за ВС со взлетной массой 136 т или более, и 5 км во всех остальных случаях.

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 представляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

UUOB AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors (by request of a pilot-in-command). Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

2. Parking area for helicopters.

Stands 9, 10, 11 for Ka-26 helicopters are located south of TWY M and used in the day-time only. Take-off/landing of helicopters shall be carried out from/on the stands. Sector 120°–250° is closed for take-off and landing of Ka-26 helicopters.

3. Apron. Taxiing during winter conditions.

Taxi guide lines may be invisible because of snow. Taxiing shall be carried out along the temporary marking painted on snow.

4. Taxiing - restriction.

Taxiing of B767-300ER along TWY A, B, C, D, E, M shall be carried out at reduced speed, strictly along the taxi guide line, with extreme caution of the flight crew.

UUOB AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

The height of training flights of 1, 2, 3 class aircraft and flying laboratories shall not be below the aerodrome traffic circuit height. Engines run-up is prohibited between 00.00 and 08.00 Moscow time.

UUOB AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**General provisions.**

Flights in Belgorod CTA shall be conducted according to IFR and VFR.

IFR flight procedures within CTA.

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 minimum interval of longitudinal separation for ACFT proceeding at the same flight level (height) when carrying out a flight within the aerodrome traffic circuit is as follows: 10 km for ACFT following the aircraft with MTOM of 136 T or more, and 5 km in all other cases.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on the 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.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance, however, it is prohibited to the controller to force the pilot-in-command to carry out VFR flights without pilot's agreement.

Радиолокационные процедуры в диспетчерском районе.

Радиолокационное наведение в диспетчерском районе 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.

Заход на посадку с помощью диспетчерской РЛС.

Процедура по выполнению захода на посадку с помощью диспетчерской РЛС применяется при заходе воздушного судна на посадку по системе ОСП. При этом экипаж воздушного судна информируется органом ОВД об удалении от торца ВПП (до пролета БПРМ) и о стороне уклонения относительно оси ВПП (левее/правее).

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 взлета командир воздушного судна обязан выполнить полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий, произвести посадку на аэродроме вылета. Если по метеоусловиям или по другим причинам произвести посадку на аэродроме вылета невозможно, то после ухода на второй круг командир воздушного судна имеет право следовать на аэродром назначения с набором по схеме выхода заданной диспетчером АДП высоты (в соответствии с FPL, RPL). При невозможности выполнения посадки на аэродроме вылета или аэродроме назначения, следовать на запасной аэродром, выбранный при принятии решения на вылет на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленных эшелонах для полета без связи FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

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 выдерживает 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.

Radar procedures within CTA.

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

Radar vectoring charts are not published.

Terminal area surveillance radar (TAR) approach.

TAR approach procedure shall be applied for aircraft carrying out 2-NDB approach. At that the flight crew shall be informed by ATS unit about the distance from RWY extremity (till LMM crossing) and about the side of deviation relative to RWY centre line (left/right).

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 of the present AIP. In case of radio communication failure after take-off the pilot-in-command shall carry out the flight according to the instrument approach procedure and depending on meteorological conditions land at the departure aerodrome. If due to meteorological conditions or other reasons it is impossible to carry out landing at the departure aerodrome then after the missed approach the pilot-in-command has the right to proceed to the destination aerodrome climbing according to departure pattern to flight altitude assigned by the controller of the aerodrome control centre (according to FPL, RPL). If unable to carry out landing at the departure aerodrome or destination aerodrome the aircraft shall proceed to the alternate aerodrome selected when making the decision for departure at the lower safe flight level or at flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 specially established for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during VFR flight the 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 a 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.

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерском районе.

Для соответствующего полета представляется план полета:

- полет осуществляется при визуальном контакте с землей;
- осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

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

УУОБ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома Белгород характеризуется наличием нескольких колоний птиц. Места гнездования птиц расположены в различных частях города, пригородных рощах и посадках. Маршруты полетов птиц утром и вечером пролегают через ИВПП с юга на север на высоте 50-100 метров.

В разгар летнего сезона и при облете молодняка стаи птиц садятся на зеленое поле аэродрома вблизи ИВПП.

Осенний массовый отлет птиц начинается в сентябре и заканчивается в конце октября. Весенний перелет с середины марта и продолжается до начала мая, высота полета 100-800 метров.

VFR flight procedures within CTA.

Flight plan shall be submitted for the flight concerned:

- the flight shall be conducted with visual reference to the ground;
- two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

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

UUOB AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome Belgorod is characterized by the presence of several colonies of birds. The places of bird nesting are located in different parts of the city, suburban groves and plantings. The routes of bird migrations in the morning and in the evening lie across the runway from the South to the North at 50-100 m.

At the height of summer and during flying around of young growth, flocks of birds get sitting on green field of the aerodrome near the runway.

Autumn mass flying away of birds begins in September and ends at the end of October. Spring migration takes place from the middle of March till the beginning of May, crossing height is 100-800 m.