

УРМЛ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
URML AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРМЛ МАХАЧКАЛА/Уйташ
URML МАКНАСНКАЛА/Уйташ

УРМЛ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
URML AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	424901с 0473909в в центре ВПП 424901N 0473909E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	6.5 км Ю г. Каспийск 6.5 KM S of Kaspiysk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	5 м/24.7°C 5 M/24.7°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В (2015) 7°E (2015)
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Россия, 368016, Республика Дагестан, г. Махачкала, Аэропорт Airport, Makhachkala, Republic of Dagestan, 368016, Russia Тел./Tel: (8722) 98-88-66 Факс/Fax: (8722) 55-55-02, 98-88-98 AFTN: УРМЛАПДУ / URMLAPDU УРМЛАПБФ / URMLAPBF УРМЛАППН / URMLAPPN E-mail: info@mcx.aero
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УРМЛ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
URML AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1500; MON-FRI : 0600-1500;
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро AIS по инструктажу 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+3 час. LT = UTC+3 HR

УРМЛ Ад 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
URML 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/ МС-8 TS-1(equivalent to Jet A-1)/ MS-8
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность 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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
URML AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта. Airport Hotel
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Такси Taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале Aid post at Airport Terminal
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	ФГУП «Почта России» FSUE "Russian Post"
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ Ад 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
URML AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	1. Тягачи колесного типа 2. Автокран грузоподъемностью не менее 32 т 3. Аварийно-спасательные прицепы 4. Тележка грузоподъемностью 40 т 5. Аварийные пневмотканевые подъемники (АПТП) 6. Комплект приспособлений подъема аварийных ВС (ППАВС-МВ-II) 7. Буксировочные водила, аварийная техническая аптечка лыжи металлические, гидropодъемники, гидродомкраты, кабельная тележка 1. Wheel-tyre tow tractors 2. A truck crane of not less than 32 T lifting capacity 3. Rescue trailers 4. 40 T carrying capacity trolley 5. Emergency lifting bags (APTP) 6. A set of devices for lifting damaged ACFT (PPAWS-MW-II) 7. Tow bars, emergency maintenance kit, metallic skis, hydraulic jacks, a cable cart

4.	Примечания Remarks	На а/д отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства Emergency lifting bags for removal of wide-body foreign-made aircraft are not available at the aerodrome
----	---------------------------	--

УРМЛ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
URML AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

УРМЛ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
URML AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1-8 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 44/R/B/X/T 9-16 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 10/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 23 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 43/R/B/X/T В – 18 М, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 30/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation	Нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, 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

УРМЛ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
URML AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", AIP России Книга 1
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia Book 1

УРМЛ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
URML AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Махачкала AMSG Makhachkala
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	АМСГ Махачкала 9 час. AMSG Makhachkala 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 3 час TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты 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	ДПП, Вышка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРМЛ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
URML AD 2.12 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
Designation RWY NR	TRUE BRG 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
14	147.94° 141°	2640x45	PCN 42/R/B/X/T Asphalt-Concrete	424936.72N 0473837.83E 424824.22N 0473939.50E	THR 0.0 M TDZ 2.3 M
32	327.95° 321°	2640x45	PCN 42/R/B/X/T Asphalt-Concrete	424824.22N 0473939.50E 424936.72N 0473837.83E	THR 4.1 M TDZ 4.7 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	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
+ 0,1%	нет/NIL	300x150	2940x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
- 0,1%	нет/NIL	300x150	2940x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УРМЛ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
URML AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
14	2640	2940	2640	2640	нет/NIL
From TWY A	1600	1900	1600		
From TWY B	1260	1560	1260		
32	2640	2940	2640	2640	нет/NIL
From TWY B	1380	1680	1380		
From TWY A	1040	1340	1040		

УРМЛ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
URML 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 colour WBAR	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	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2640 M, 60 M 2040 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
32	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/2°40'	нет NIL	нет NIL	2640 M, 60 M 2040 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УРМЛ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
URML 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.	Местоположение 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: РД А, В; осевые: нет Edge: TWY A, B; centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/ 15 сек. AVBL/ 15 SEC.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
URML AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	Вертодром: 424851с 0473934в — Heliport: 424851N 0473934E —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	2 м 2 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 110x20 м, бетон, АУВ 15 т, маркирован Rectangle 110x20 M, Concrete, AUW 15 T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	115°/108°, 295°/288°
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

УРМЛ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
URML AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Махачкала/Уйташ диспетчерский район /Makhachkala/Uytash CTA 430806N 0483924E – 421559N 0483219E – 421348N 0481242E – 422630N 0470348E – 430333N 0465053E – 433512N 0465612E – 433706N 0473000E – 430806N 0483924E Махачкала/Уйташ диспетчерская зона /Makhachkala/Uytash CTR Окружность радиусом 20 км с центром / A circle radius of 20 KM centred at 424900N 0473909E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Махачкала/Уйташ диспетчерский район – выше 300 AGL до FL160 Makhachkala/Uytash CTA – above 300 AGL up to FL160 Махачкала/Уйташ диспетчерская зона – от земли до FL110 Makhachkala/Uytash CTR – GND – FL110
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Махачкала-Подход, Вышка рус., анг. Makhachkala-Approach, Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(3000) м –/(3000) M
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УРМЛ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
URML AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
ДПП APP	Махачкала-Подход Makhachkala-Approach	119.700 124.000R	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Махачкала-Вышка Makhachkala-Tower	121.300 124.000R	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Махачкала-АТИС Makhachkala-ATIS	124.800 125.475	к/с H24	рус. ENG
	Махачкала-Транзит Makhachkala-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УРМЛ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
URML AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения, тип обслуживаемых операций Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (7°E/-)	МКЛ MKL	113.2	к/с H24	424916.3N 0473843.6E	30 M	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14 ИЛС кат I (7°В/-) LOC 14 ILS CAT I (7°E/-)	ИХЦ IHC	108.3	к/с H24	424755.6N 0474003.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14 GP 14		334.1	к/с H24	424925.7N 0473837.4E		2°40 RDH 16.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 14 LOM 14	ХЦ HC	365	к/с H24	425119.5N 0473712.0E		321°MAG/3.72 KM to RWY 14 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
БПРМ 14 LMM 14	X H	740	к/с H24	425004.7N 0473814.0E		321°MAG/1.05 KM to RWY14 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 32 ИЛС кат I (7°В/-) LOC 32 ILS CAT I (7°Е/-)	ИСМ ISM	109.9	к/с H24	424959.4N 0473819.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32 GP 32		333.8	к/с H24	424829.3N 0473926.8E		2°40 RDH 13.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 32 LOM 32	СМ SM	365	к/с H24	424637.5N 0474107.7E		141°MAG/3.86 KM to RWY32 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 32 LMM 32	С S	740	к/с H24	424754.9N 0474006.1E		141°MAG/1.09 KM to RWY32 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ NDB/МКР	ТА ТА	822	к/с H24	425829.9N 0473119.6E		Маркирует гору Тарки-Тай на 19.3 км от ВПП14 Marker for Tarki-Tau mountain located 19.3 KM from RWY14 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 14 GLS кат I GBAS (H) 14 GLS CAT I	G14A	CH 20645	к/с H24			2°40', TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 32 GLS кат I GBAS (H) 32 GLS CAT I	G32A	CH 21056	к/с H24	424909.5N 0473925.8E		2°40', TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/ GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УРМЛ URML	113.850 CH 22289	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Передвижение (буксировка, руление) ВС по аэродрому производится с разрешения диспетчера диспетчерского пункта «Вышка». Передвижение осуществляется по маркировочной разметке, в соответствии с установленной схемой движения и при наличии непрерывной двусторонней связи с диспетчером диспетчерского пункта «Вышка».

Маршруты руления ВС на предварительный старт и после посадки указаны на схеме карты наземного аэродромного движения.

РД А допущена к эксплуатации ВС индекса 6 и ниже, вертолетами всех типов.

РД В допущена к эксплуатации ВС индекса 3 и ниже, вертолетами всех типов.

Скорость руления выбирается командиром воздушного судна в зависимости от состояния МС, перрона, РД, ВПП, наличия препятствий, взлетного веса, ветрового режима, условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости установленной РЛЭ данного ВС.

Руление по перрону ВС 1 и 2 класса на режиме «Малый газ». При осуществлении маневрирования допускается кратковременное увеличение режима работы двигателей не более 81% при отсутствии в стороне противоположной развороту, на расстоянии не менее 50 м, людей, аэродромной техники, обслуживаемых ВС.

Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС. Ответственность за безопасность буксировки несет лицо ИАС, руководящее буксировкой.

Командир ВС может вырубивать на РД, ВПП, рулить по ВПП или пересекать ее только с разрешения диспетчера диспетчерского пункта «Вышка».

Для ВС: Ил-76, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, А-319-100, А-320, А-321-100, А-321-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-700, B737-800, B757-200, развороты на 180° выполнять в конце ВПП в кармане. **Запрещается разворот вокруг неподвижной стойки шасси.**

2. Руление на места стоянки и с них

Запуск двигателей производится на МС с разрешения диспетчера диспетчерского пункта «Вышка».

Экипажи ВС могут производить запуск двигателей во время буксировки с разрешения наземного специалиста.

Движение ВС по РД, после освобождения ВПП, осуществляется с разрешения диспетчера диспетчерского пункта «Вышка», а на перроне к МС под руководством наземного специалиста ответственного за встречу ВС. Заруливание на стоянку производится по сигналам наземного специалиста.

3. Ограничение при рулении

На аэродроме Махачкала лидирование всех ВС производится при метеорологической видимости менее 400 м днём, во всех случаях ночью и по требованию экипажа. Руление по перрону от РД А и РД В до МС при видимости менее 400 метров и по РД В в темное время суток и днем при видимости менее 2000 м производится только за машиной сопровождения строго по осевой линии. Лидирование осуществляется **обязательно** в случае установки ВС не по разметке МС, независимо от класса ВС, метеорологической видимости и времени суток.

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

ACFT movement (towing, taxiing) about the aerodrome shall be carried out with the permission of TWR controller. Movement shall be carried out along the marking in accordance with the established traffic pattern and if continuous two-way radio communication with TWR controller is available.

Taxi routes to the runway holding position and after landing are indicated on the Aerodrome Ground Movement Chart.

TWY A is AVBL for index 6 and below ACFT, helicopters of all types.

TWY B is AVBL for index 3 and below ACFT, helicopters of all types.

Taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command depending on the condition of stands, apron, taxiways, RWY, obstacles presence, take-off weight, wind and visibility conditions. In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT.

Taxiing of class 1 or class 2 ACFT on the apron shall be carried out at idle power. When executing ACFT manoeuvring, a short-time increase of engines power up to 81% is allowed, when there are no people, aerodrome maintenance equipment or handling ACFT on the side, opposite to ACFT turn, at a distance not less than 50 m.

The pilot-in-command shall be responsible for the observance of taxiing rules. A person guiding towing shall be responsible for the safety of towing.

The pilot-in-command can taxi into the taxiways, RWY, taxi along RWY or cross it only with the permission of TWR controller.

Ил-76, Ту-134, Ту-154, Ту-204, Ту-214, А-319-100, А-320, А-321-100, А-321-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-700, B737-800, B757-200 ACFT shall make 180° turns at RWY end on the turn pad. **Turn around locked landing gear is prohibited.**

2. Taxiing to and from stands

Engines start-up shall be carried out on a stand by the permission of TWR controller.

The flight crews can execute engines start-up during towing by the permission of the marshaller.

ACFT taxiing on TWY after RWY vacation shall be carried out by the permission of TWR controller, and on the apron to stand - under the supervision of the marshaller on duty responsible for ACFT arrival. Taxiing into the stand shall be carried out according to the signals of the marshaller.

3. Taxiing – limitations

Escorting of all ACFT at Makhachkala aerodrome is carried out when meteorological visibility is less than 400 m in the day-time, in all cases at night and by request of the flight crew. Taxiing on the apron from TWY A and TWY B to the stands when visibility is less than 400 m and via TWY B during the hours of darkness and in the day-time when visibility is less than 2000 m shall be carried out only after the "Follow me" vehicle strictly along the centre line. Escorting is **mandatory** in case of ACFT parking not according to the stand marking, irrespective of ACFT class, meteorological visibility and time of the day.

При видимости менее 550 метров вводится процедура при ограниченной видимости.

Радиус закругления в месте примыкания РД А, РД В к ВПП меньше нормативного. Руление строго по маркировочной разметке на ограниченной скорости, по минимальному радиусу с соблюдением расстояния 2 м от кромки покрытия до колес основного шасси ВС.

УРМЛ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Специальных эксплуатационных приемов снижения шума нет.

УРМЛ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Общие положения

1. Полеты в пределах района аэродрома Махачкала/Уйташ осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), правилам визуальных полетов (ПВП).

2. На аэродроме разрешается производить взлет и посадку ВС при боковых составляющих скорости ветра, в зависимости от коэффициента сцепления и состояния ВПП согласно РЛЭ данного типа ВС.

Взлет и посадка ВС при попутном ветре с учетом коэффициента сцепления разрешаются в случаях, когда это направление является оптимальным или когда выполнение их против ветра не обеспечивает безопасность полета, или взлет и посадка в этом направлении запрещены.

При этом попутная составляющая ветра не должна превышать допустимых норм, установленных РЛЭ каждого типа ВС, но во всех случаях не более 5 м/сек.

При отсутствии ВС, выполняющих полет по кругу и заход на посадку, разрешается производить взлет с курсом обратным курсу рабочей ВПП.

Метеорологические условия при этом должны быть не хуже Ннго=500 м и видимость 5000 м.

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Махачкала

Полеты по ППП, ПВП 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 (высоты) возлагается на 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.) экипажу 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 одной из зон ожидания.

Low visibility procedures are initiated when visibility is less than 550 m.

Curve radius at junctions of TWY A, TWY B and RWY is less than normative. Taxiing shall be carried out strictly along the painted marking, at reduced speed, with the minimum radius observing 2 m distance between the ACFT main landing gear wheels and the pavement edge.

URML AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES

There are no special Noise abatement procedures.

URML AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

General

1. Flights within Makhachkala/Uytash CTA shall be operated in accordance with the Instrument (IFR) and Visual (VFR) Flight Rules.

2. It is permitted to execute ACFT take-off and landing in the presence of crosswind components depending on friction coefficient and RWY condition according to the Aeroplane Flight Manual of the given ACFT type.

Take-off and landing in tailwind considering the friction coefficient are permitted in cases when this direction is optimum and when their execution against the wind does not ensure flight safety, or when take-off and landing in this direction are prohibited.

At that, tailwind component must not exceed the permissible values established by the Aeroplane Flight Manual for a given ACFT type, and at all times it shall not be more than 5 m/s.

It is permitted to execute take-off on back heading of the runway-in-use in case of absence of ACFT carrying out circuit flight and approach-to-land.

Whereas meteorological conditions must be at least as follows: ceiling is 500 m and visibility is 5000 m.

Procedures for IFR flights within Makhachkala CTA

IFR and VFR 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 aircraft and assignment of safe flight level (altitude) is placed on 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 (hazardous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) the right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

If necessary, in case of congestion, arriving aircraft may be instructed to hold in one of the holding areas.

Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Махачкала*Радиолокационное наведение и порядок следования*

Радиолокационное наведение в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением ВС.

Для регулирования потока движения ВС диспетчеры 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 посадочных характеристик. В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по АС УВД Ростов выше эшелона FL160. С эшелона FL160 и ниже радиолокационный контроль осуществляется при помощи радиолокатора ОРЛ-А.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку осуществляются с помощью диспетчерской РЛС ОРЛ-А.

Заход на посадку с помощью посадочной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов не применяются.

Отказ связи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего AIP. При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Махачкала/Уйташ экипаж продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера ОВД в направлении БПРМ. Снижение от БПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до эшелона FL110 не выходя из зоны схемы снижения. На высоте эшелона перехода FL110 устанавливается давление аэродрома и продолжается снижение по установленной схеме. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с «Махачкала-Круг» не установлена) экипаж продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеословий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Махачкала/Уйташ. Если посадку выполнить не удалось, следует на запасной аэродром (Астрахань или Минеральные Воды) на эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения, по маршруту выхода на трассу.

Если по каким-либо причинам ВС не может сразу произвести посадку на аэродроме Махачкала/Уйташ (не позволяет посадочный вес, метеословия и др. причины), то необходимо выполнять предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания.

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,

ATC surveillance procedures within Makhachkala CTA*Radar vectoring and sequencing*

Radar vectoring in CTA shall be executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement.

For air traffic flow management, the ATC controllers shall give instructions to reach certain flight levels (heights) and also set courses to the flight crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing, taking into account landing performances. Radar control over aircraft flights above flight level FL160 in CTA is provided by Rostov ATC automated system. Radar control is provided by TAR at flight level FL160 and below.

Surveillance radar approaches

Approach procedures shall be carried out with the assistance of TAR.

Precision radar approach

SRE and PAR approach procedures are not applicable.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow the radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of the present AIP. In case of radio communication failure after the entry into Makhachkala/Uytash CTA the flight crew shall continue the flight towards LMM at the last assigned flight level cleared by an ATC controller. Descending from LMM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to this time as possible, to flight level FL110 without leaving the descending procedure area. Aerodrome pressure (QFE) shall be set at transition level FL110 and descent shall be continued according to the established procedure. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with "Makhachkala-Krug" is not established) the flight crew shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and carry out the flight according to the instrument approach procedure and land at Makhachkala/Uytash aerodrome depending on meteorological condition and landing weight. If landing is impossible, the flight crew shall proceed to the alternate aerodrome (Astrakhan or Mineralnyye Vody) at flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250, depending on flight direction, along the route joining the airway.

If for some reasons ACFT cannot immediately carry out landing at Makhachkala/Uytash aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions or other reasons), the aircraft shall hold in the holding area specified for this RWY direction.

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

In case of radio communication failure during an IFR flight when it is not possible to change to visual flight, the aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan. In this case the flight crew shall maintain the assigned flight level till crossing the radio navigation facility 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

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.

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Махачкала

При полетах по ПВП в районе аэродрома необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
 - иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера «Махачкала-Подход, Круг»);
 - сообщать местонахождение, когда это необходимо;
 - выполнять команды диспетчеров ОВД.
- а) для соответствующего полета представляется план полета;
- б) разрешение органа ОВД запрашивается у АДП;

с) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения.

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

е) 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.

УРМЛ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Рельеф местности, наличие вблизи аэродрома озер и мелких водоемов создают благоприятные условия для гнездования и остановок птиц при перелетах в периоды осеннего и весеннего сезона миграции.

Основные районы концентрации птиц:

- скворцы к северу и северо-западу от ВПП (водохранилище, дачный поселок);
- чайки к востоку от ВПП (берег моря).

Перелеты птиц на кормление происходят:

- скворцы с 0300 до 0800, 1100 до 1600(UTC).

Максимальная активность в 0500 и 1300 (UTC);

- чайки с 0600 до 1000, 1500 до 1900 (UTC).

Максимальная активность в 0800 и 1600 (UTC).

Перелеты птиц на ночлег происходят с 1300 до 1800 (UTC).

Весенний перелет птиц происходит в феврале, марте, апреле.

Осенний перелет птиц происходит в сентябре, октябре, ноябре.

Большинство птиц совершают перелеты на высотах до 500 м над уровнем земли.

В период максимальной активности птиц в районе аэродрома Махачкала организуется усиленное визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой. Для отпугивания птиц, перед вылетом ВС и перед заходом на посадку, при необходимости, дается сигнальная ракета в сторону их скопления.

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.

Procedures for VFR flights within Makhachkala CTA

During VFR flights within CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have appropriate ATS unit clearance ("Makhachkala-Approach", "Makhachkala-Krug" controller);
- to report position if required;

- to carry out the instructions of ATC controllers.

a) flight plan shall be filed for the flight concerned;

b) ATS unit clearance shall be requested from the Control Tower;

c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission has been obtained;

d) the flight shall be carried out with a vertical visual reference to the ground;

e) two-way radio communication shall be established on the frequency prescribed before the aircraft enters the controlled area.

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

URML AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. Terrain profile, the presence of lakes and small reservoirs near the aerodrome create favourable conditions for nesting and stops during autumn and spring migrations of birds.

Main areas of birds concentration:

- starlings to the north and north-west of RWY (water reservoir, summer community);

- gulls to the east of RWY (sea shore).

Migrations of birds for feeding take place:

- starlings from 0300 to 0800, 1100 to 1600 (UTC).

Maximum activity is at 0500 and 1300 (UTC);

- gulls from 0600 to 1000, 1500 to 1900 (UTC).

Maximum activity is at 0800 and 1600 (UTC).

Migrations of birds for roost take place from 1300 to 1800 (UTC).

Spring migration of birds takes place in February, March, April.

Autumn migration of birds takes place in September, October, November.

The majority of birds migrates at heights up to 500 m AGL.

The increased visual observation of ornithological situation is organized in the period of maximum activity of birds in the vicinity of Makhachkala aerodrome. To scare birds before ACFT take-off and before approach a signal flare is shot towards the place of their concentration, if necessary.