

УРСС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
URSS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УРСС СОЧИ  
URSS SOCHI

УРСС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
URSS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	43 26 40с 039 56 49в. В середине прямой, соединяющей центры 2-х ВПП 43 26 40N 039 56 49E. In the middle of straight line joining the RWY centres
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	2 км СВ г. Адлера. 2 km NE of Adler.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	27.4м/34°C 27.4m/34°C
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	ОАО «Аэропорт Сочи», Россия, 354355, Краснодарский край, г. Сочи, аэропорт Open joint stock company "Sochi Airport", Airport, Sochi, Krasnodarskiy Krai, 354355, Russia Тел./Tel: (862-2) 40-26-44 Факс/Fax: (862-2) 40-00-32 AFS: УРССАПДУ URSSAPDU
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРСС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.  
URSS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	С 01 мая по 31 окт: ПН-ЧТ: 0400-1300; ПТ: 0400-1200; СБ, ВС, праздники: нерабочие дни С 01 ноя по 30 апр: ПН-ЧТ: 0400-1300; ПТ, СБ, ВС, праздники: нерабочие дни Каждая последняя пятница месяца рабочая: 0400-1200 FM MAY 01–OCT 31: MON-THU: 0400-1300; FRI: 0400-1200; SAT, SUN, HOL: nonworking days FM NOV 01–APR 30: MON-THU: 0400-1300; FRI, SAT, SUN, HOL: nonworking days, each last FRI of the month is a working day: 0400–1200
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 AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	УВД ATC	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 OPR HR: H24 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

УРСС      АД 2.4    СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.  
URSS      AD 2.4    HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. All modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/ МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1), RT/ MS-8P
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 repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРСС      АД 2.5    СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.  
URSS      AD 2.5    PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в г. Адлер. Hotels in Adler.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Buses, taxis
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, медсанчасть, служба скорой помощи, больница в Адлере Aid post at Airport Terminal, medical unit, ambulance service, hospital in Adler
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банк и почтовое отделение в Адлере Bank and Post Office in Adler
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется. AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УРСС      АД 2.6    АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.  
URSS      AD 2.6    RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 (зимой), кат. 8 (летом) H24, CAT 7 (Winter), CAT 8 (Summer)
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

УРСС      АД 2.7    СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.  
URSS      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 AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покры́тие и прочно́сть перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1–4 – бетон/Concrete, PCN 65/R/B/W/T; 5–22, 22A, 23A, 23–38 – бетон/Concrete, PCN 58/R/B/W/T.
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД: A, B, H, K, L, N, R – 30 м; C, D – 21 м; E, G, F – 22.5 м; M – 40 м; P, P1, S – 37.5 м; бетон все РД; A – PCN 65/R/B/W/T; C, D – PCN 24/R/A/X/T; B – PCN 63/R/B/W/T; E, G – PCN 51/R/A/W/T; F – PCN 48/R/A/W/T; H, K, L, M, N, P, R – PCN 58/R/A/W/T; P1 – PCN 108/R/C/W/T; S – PCN 63/R/A/W/T. TWY: A, B, H, K, L, N, R – 30 м; C, D – 21 м; E, G, F – 22.5 м; M – 40 м, P, P1, S – 37.5 м, concrete all TWY; A – PCN 65/R/B/W/T; C, D – PCN 24/R/A/X/T; B – PCN 63/R/B/W/T; E, G – PCN 51/R/A/W/T; F – PCN 48/R/A/W/T; H, K, L, M, N, P, R – PCN 58/R/A/W/T; P1 – PCN 108/R/C/W/T; S – PCN 63/R/A/W/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки вы́со- томера ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

URSS	АД 2.9	СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
URSS	AD 2.9	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 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

UPCC    АД 2.10 ПРЕПЯТСТВИЯ В ЗОНАХ ВЗЛЕТА И ЗАХОДА НА ПОСАДКУ.  
URSS    АД 2.10 OBSTACLES IN APPROACH AND TAKE-OFF AREAS.

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
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	3
1				2			
06/Подх/АРСН 24/Взл/ТКОФ	Огни приближ. APCH lights	11.5 m	4326.4N 03955.3E	Метеолокатор MET radar	128.0 m*	4327.2N 03956.1E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Огни приближ. APCH lights	11.6 m	4326.3N 03955.4E	Столб Pole	90.4 m*	4327.6N 03957.8E	
	Огражден. АД AD fence	11.5 m	4326.3N 03955.4E	Навес Awning	127.2 m*	4326.9N 03958.6E	
	Столб Pole	18.0 m	4326.3N 03955.3E	Опора ЛЭП Electric pole	145.5 m	4325.9N 03958.4E	
	Огни приближ. APCH lights	17.2 m	4326.3N 03955.3E	Труба Chimney	85.2 m*	4325.8N 03957.7E	
	Здание Building	17.3 m*	4326.3N 03955.2E	Труба Chimney	148.2 m*	4328.5N 03958.3E	
	Огни приближ. APCH lights	16.4 m	4326.3N 03955.2E	Труба Chimney	88.3 m*	4323.9N 03957.5E	
	Деревья Trees	38.6 m	4326.3N 03955.1E	Здание Building	21.6 m	4326.4N 03956.1E	
	Здание Building	17.1 m*	4326.3N 03955.2E	Кран Lifting crane	43.0 m*	4326.2N 03956.0E	
	Огни приближ. APCH lights	16.1 m	4326.2N 03955.2E	Емкость Storage tank	43.9 m*	4326.0N 03956.2E	
	Антенна Antenna	31.7 m*	4326.3N 03955.0E	Здание Building	40.0 m*	4326.0N 03955.4E	
	Пожар. вышка Fire-tower	33.7 m*	4326.4N 03954.9E	Деревья Trees	38.6 m	4326.2N 03955.7E	
	Деревья Trees	27.5 m	4326.1N 03954.9E	Деревья Trees	33.7 m	4326.3N 03955.1E	
	Здание Building	41.0 m*	4325.9N 03955.0E	Антенна Antenna	31.7 m*	4326.3N 03955.0E	
	Антенна Antenna	25.5 m*	4326.1N 03954.7E	Пожарная вышка Fire-tower	32.2 m*	4326.4N 03954.9E	
02/Подх/АРСН 20/Взл/ТКОФ	Ж.д. мост Railroad bridge	20.4 m*	4326.0N 03956.5E	Труба Chimney	32.2 m*	4326.1N 03955.8E	
	Деревья Trees	44.6 m	4325.6N 03956.2E	Емкость Storage tank	31.8 m*	4315.2N 03939.4E	
	Труба Chimney	44.4 m*	4325.7N 03956.8E	Антенна Antenna	88.0 m*	4326.7N 03955.4E	
	Труба Chimney	29.5 m*	4325.5N 03956.2E	Деревья Trees	27.5 m	4326.1N 03954.9E	
	Опора ЛЭП Electric pole	39.1 m*	4325.4N 03956.5E	Антенна Antenna	25.5 m*	4326.1N 03954.7E	
	Антенна Antenna	34.6 m*	4324.9N 03955.9E	Здание Building	20.0 m*	4326.1N 03955.0E	
	Опора ЛЭП Electric pole	50.8 m*	4325.4N 03956.6E	Антенна Antenna	33.6 m	4327.3N 03958.1E	
	Мачта Mast	48.8 m*	4325.3N 03956.6E	Деревья Trees	36.3 m	4326.2N 03956.6E	
				Деревья Trees	42.4 m	4326.2N 03956.7E	
				Ж.д. мост Railroad bridge	20.4 m*	4326.0N 03956.5E	
				Деревья Trees	44.6 m	4325.6N 03956.2E	
				Труба Chimney	44.4 m*	4325.7N 03956.8E	

1	2		3
	Опора ЛЭП Electric pole	50.8 m	4325.4N 03956.6E
	Антенна Antenna	30.1 m*	4326.4N 03955.9E
	Здание Building	64.0 m*	4326.9N 03956.5E
	Здание Building	64.0 m	4326.9N 03956.6E
	Мачта Mast	59.4 m*	4325.6N 03955.5E
	Антенна Antenna	35.1 m*	4326.3N 03957.0E
	Антенна Antenna	28.9 m*	4327.3N 03957.7E
	Антенна Antenna	30.7 m	4327.3N 03957.7E
	Антенна Antenna	32.4 m	4327.3N 03957.7E
	Здание Building	33.7 m*	4327.3N 03957.7E
	Огражд. АД AD fence	30.0 m	4327.3N 03957.7E
	Антенна Antenna	32.2 m*	4325.7N 03956.5E
	Антенна Antenna	34.6 m*	4324.9N 03955.9E
	Антенна Antenna	18.0 m	4325.9N 03954.8E
	Здание Building	25.3 m*	4326.0N 03955.3E
	Здание Building	27.5 m*	4325.9N 03955.5E
	Здание Building	25.4 m*	4326.3N 03955.2E
	Труба Chimney	31.2 m*	4326.1N 03955.8E
	Кран Lifting crane	35.0 m*	4326.1N 03955.7E
	Столбы Poles	27.2 m	4326.5N 03955.6E
	Мачта осветит. Light mast	28.5 m	4326.5N 03955.8E
	Здание Building	26.0 m*	4326.6N 03956.0E
	Водонапорная башня Water tower	39.9 m*	4326.7N 03956.0E
	Здание Building	44.8 m*	4326.9N 03956.1E
	КДП TWR	41.0 m*	4326.8N 03956.3E
	Мачта Mast	42.6 m	4326.4N 03957.1E
	Труба Chimney	56.3 m*	4327.2N 03957.1E
	Локатор Radar	24.0 m	4326.6N 03956.6E
	Антенна Antenna	29.9 m*	4326.6N 03956.6E
	Локатор Radar	74.3 m*	4326.6N 03955.3E

1	2			3
	Локатор	65.6 m*	4326.6N	
	Radar		03955.3E	
	Опора ЛЭП	59.3 m	4325.5N	
	Electric pole		03956.7E	
	Опора ЛЭП	39.1 m	4325.4N	
	Electric pole		03956.4E	
	Мачта	48.8 m*	4325.3N	
	Mast		03956.6E	
	Труба	29.5 m*	4326.5N	
	Chimney		03956.2E	
	Здание	63.7 m*	4326.6N	
	Building		03957.0E	
	Вышка осветит.	33.9 m	4326.1N	
	Light tower		03956.2E	
	Антенна	24.9 m*	4326.3N	
	Antenna		03957.0E	
	Антенна	33.0 m*	4327.1N	
	Antenna		03957.3E	
	Здание	74.0 m*	4325.5N	
	Building		03955.6E	
	Здание	74.0 m*	4326.6N	
	Building		03955.3E	
	Здание	39.4 m*	4325.3N	
	Building		03956.5E	
	Здание	46.3 m*	4325.9N	
	Building		03955.1E	

УРСС      АД 2.11   ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.  
URSS      АД 2.11   METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Сочи Sochi
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	Сочи      9 час. Sochi      9 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 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	P <sub>sw</sub> , P <sub>2</sub> , P <sub>3</sub> , P <sub>25</sub> , SWH, SWM, SWL
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус., англ. Charts, AD forecast texts, RUS/ENG.
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	Сочи-Подход, Посадка, Старт, Круг, РДЦ Ростов Sochi-APP, TWR, Rostov ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УРСС    АД 2.12    ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.  
URSS    AD 2.12    RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наи- высшей точки зоны призем- ления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	
1	2	3	4	5	6
06	064°52’/059°	2890x45	PCN 63/R/B/W/T Cement-Concrete	43 26 22N 039 55 33E	THR 12.0 m
24	244°52’/239°	2890x45	PCN 63/R/B/W/T Cement-Concrete	43 27 02N 039 57 29E	THR 26.0 m
02	028°42’/022°	2500x49	PCN 81/R/C/W/T Cement-Concrete	43 26 04N 039 56 40E	THR 15.3 m
20	208°42’/202°	2500x49	PCN 81/R/C/W/T Cement- Concrete	43 27 15N 039 57 34E	THR 27.4 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 препят- ствий зона  OFZ	Примечания  Remarks
7	8	9	10	11	12
+ 0,5%	нет/NIL		3110x300	нет/NIL	нет/NIL
- 0,5%	нет/NIL	150x150	3110x300	нет/NIL	нет/NIL
+ 0,5%	нет/NIL		2650x300	нет/NIL	нет/NIL
- 0,5%	нет/NIL	150x150	2650x300	нет/NIL	нет/NIL

УРСС    АД 2.13    ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.  
URSS    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	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL
24	2890	3040	2890	нет/NIL	нет/NIL
От РД К/from TWY К	2500	2650	2500	нет/NIL	нет/NIL
От РД G/from TWY G	2200	2350	2200	нет/NIL	нет/NIL
02	нет/NIL	нет/NIL	нет/NIL	2400	нет/NIL
20	2500	2650	2500	нет/NIL	нет/NIL
От РД N/from TWY N	2380	2530	2380	нет/NIL	нет/NIL



УРСС      АД 2.14      ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.  
URSS      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
06	HIALS 720 m LIL	зеленые green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	2890m, 60m 2290m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2890m, 60m 2290m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
02	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2°50'	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL
20	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2500m, 60m 1900m white last 600 m yellow, LIL	красные red	нет NIL	нет NIL

УРСС      АД 2.15      ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.  
URSS      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	нет NIL
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/ 1сек.  Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УРСС      АД 2.16    ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.  
URSS      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	4326.5N 03955.9E, на ВПП 06/24 тр. РД С /at RWY 06/24 ABM TWYC 4326.9N 03957.1E, на ВПП 06/24 тр. РД G /at RWY 06/24 ABM TWYG 4326.8N 03957.2E, на ВПП 02/20 тр. РД S/at RWY 02/20 ABM TWYS 4327.0N 03957.4E, перекрестие ВПП/ RWY INT Вертодром: ВПП 05/23/Heliport: RWY 05/23
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	Траверз РД С/ABM TWY C    – 13.2 m Траверз РД G/ABM TWY G    – 22.2 m Траверз РД S/ABM TWY S    – 21.1 m Перекрестие ВПП/ RWY INT    – 24.8 m Вертодром/Heliport        – 12.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Траверз РД С и РД G/ ABM TWY C and TWY G: - прямоугольник/ Rectangle 45x100 m, бетон/Concrete, PCN63 R/B/W/T Траверз РД S/ABM TWY S - прямоугольник/Rectangle 49x100 m, бетон/Concrete, PCN81 R/C/W/T Перекрестие ВПП/ RWY INT: - прямоугольник/Rectangle 50x100 m, бетон/Concrete, PCN63 R/B/W/T Не маркированы/ Not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	ВПП/RWY 06/24: 065°/059°, 245°/239° ВПП/RWY 02/20: 029°/022°, 209°/202° Вертодром ВПП 05/23/Heliport RWY 05/23: 055°/050°, 235°/230°
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

УРСС      АД 2.17    ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОБД.  
URSS      AD 2.17    AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	
4.	Позывной и язык органа ОБД ATS unit call sign and language(s)	Сочи-Посадка    русский, английский Sochi-Tower      RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(600) м (600) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

UPCC  
URSS

АД 2.18  
AD 2.18

СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.  
ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Частота	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Frequency	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Подход APP	Сочи-Подход Sochi-Approach	118.3	к/с H24	
Старт TWR	Сочи-Старт Sochi-Start	121.2	к/с H24	Для ВПП 06/24 For RWY 06/24
		124.6	к/с H24	Для ВПП 02/20 For RWY 02/20
Руление TWR	Сочи-Руление Sochi-Taxiing	119.0	к/с H24	
Круг TWR	Сочи-Круг Sochi-Krug	119.7	к/с H24	
Посадка TWR	Сочи-Посадка Sochi-Tower	121.2	к/с H24	Для ВПП 06/24 For RWY 06/24
		124.6	к/с H24	Для ВПП 02/20 For RWY 02/20
Район Area	Сочи-Район Sochi-Area	118.5	к/с H24	Для вертолётов For HEL
Транзит Transit	Сочи-Транзит Sochi-Transit	131.9	к/с H24	
АТИС	Сочи-АТИС	126.2	к/с	RUS
АТИС	Sochi-ATIS	129.375	H24	ENG

UPCC  
URSS

АД 2.19  
AD 2.19

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

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 06 ИЛС кат. 1 (6°В) LOC 06 ILS CAT I (6°E)	ИСО ISO	111.1	к/с H24	4327.2N 03958.1E		
ГРМ 06 GP 06		331.7	к/с H24	4326.4N 03955.9E		2°50' RDH 17.1 m
DME 06	ИСО ISO	CH 48X	к/с H24	4326.4N 03955.9E	40.5 m	
ОПРС 06 NDB 06	СО SO	761	к/с H24	4326.0N 03954.6E		239°MAG/1.45km to RWY 06
КРМ 02 ИЛС кат. 1 (6°В) LOC 02 ILS CAT I (6°E)	ИАД IAD	110.5	к/с H24	4327.3N 03957.6E		
ГРМ 02 GP 02		329.6	к/с H24	4326.1N 03956.8E		2°50' RDH 16.7 m
DME 02	ИАД IAD	CH 42X	к/с H24	4326.1N 03956.8E	48.9 m	

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецмашинами. Руление и буксировка производится по установленной маркировке. Руление на МС 1-38 производится на тяге собственных двигателей. Выруливание ВС со стоянки 1 производится на тяге собственных двигателей.

Буксировка с МС 2-38 производится тягачом. ВС, не обеспеченные водилом, на МС 24, 26, 28 запуск двигателей производят на стоянках и выруливают на собственной тяге. Установка ВС на МС 24, 26, 28 с МК ст. 150° производится на тяге собственных двигателей через МК 23, 25, 27.

Для взлета и посадки вертолетов всех типов с взлетной массой не более 15.0 т при установленном минимуме, имеется вертодром, расположенный в А=265° на удалении 1735 м от КТА с ИВПП размером 130х30 м, РД 9 и МС 12. Покрытие асфальтобетон толщиной 10 см. Истинные азимуты ИВПП 055°/235°. Высота порогов ИВПП – у порога 05: +12 м, у порога 23: +13 м.

Вертодром используется только днем как площадка, подобранная с воздуха.

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

Передвижением ВС по аэродрому руководят диспетчеры ДПР на частоте 119.0 МГц "Сочи-Руление". Без разрешения диспетчера ДПР руление и буксировка запрещаются.

Опробование двигателей ВС производится:  
– на режиме «малый газ» – на всех МС, за исключением МС 12-14, 20-22;  
– на других режимах – на РД М и РД N.

**3. Зона стоянки для небольших ВС (авиация общего назначения).**

ВС общего назначения сопровождаются спецмашинами на места стоянок, выделенных для них.

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Для стоянки вертолетов используется вертодром (см. п.1), а также стоянки аэродрома 2-7 и 32-38 по указанию ДС.

**5. Перрон, руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера ДПР на частоте 119.0 МГц «Сочи-Руление» или на частоте 131.9 МГц «Сочи-Транзит».

**6. Ограничение при рулении.**

– руление ВС должно осуществляться строго по маркировке, за исключением случаев при обрулировании препятствий по указанию диспетчера;

– ввиду невозможности встречного руления и буксировки по магистральной РД, разрешается после посадки ВС для заруливания на стоянки использовать ИВПП 06/24 и ИВПП 02/20;

– при посадке ВС с МКп=059° РД А-L и ИВПП 02/20 для руления и буксировки закрываются;

– одновременное руление ВС (размах крыла 42м-60м) по РД М и РД N запрещается;

**URSS 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. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with established marking. Taxiing into stands 1-38 shall be carried out under own engines power. Taxiing out of stand 1 shall be carried out under own engine power.

Towing from stands 2-38 shall be carried out by tow tractor. Aircraft parked on stands 24, 26, 28 and not provided with a tow bar shall start up engines on the stands and taxi out under own engines power. Parking onto stands 24, 26, 28 on heading 150° MAG shall be carried out under own engines power through stands 23, 25, 27.

For take-off and landing of all helicopter types with take-off mass not more than 15.0 tons according to the established WX minimum, there is a helipad located at AZM=265° at a distance of 1735 m from ARP and RWY dimensions 130x30 m, TWY 9 and stand 12. The surface is asphalt/concrete which thickness is 10 cm. RWY true bearings are 055°/235°. Threshold elevation: RWY 05: + 12 m, RWY 23: + 13 m.

Heliport is AVBL only in the day-time as a landing site selected from the air.

**2. Taxiing into and out of stands.**

Controllers of Taxiing Control Unit shall control the aircraft movement about the aerodrome on frequency 119.0 MHz, call sign "Sochi-Taxiing". Taxiing and towing are prohibited without permission of taxiing controller.

The running of aircraft engines shall be carried out:  
– at idle thrust – on all stands except stands 12-14, 20-22;  
– on other operating modes – on TWY M and TWY N.

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

General aviation aircraft shall be escorted by "FOLLOW ME" vehicles to the stands designated for them.

**4. Parking area for helicopters.**

The helipad (see para 1 above) and stands 2-7 and 32-38 on ATC instructions shall be used for helicopters parking.

**5. Apron, taxiing in winter conditions.**

The taxi guide line may be invisible because of snow. Assistance from "FOLLOW ME" vehicle may be requested via the controller of Taxiing Control Unit on frequency 119.0 MHz, call sign "Sochi-Taxiing" or on frequency 131.9 MHz, call sign "Sochi-Transit".

**6. Taxiing restrictions:**

– taxiing of aircraft must be carried out strictly along the marking except taxiing around obstacles according to ATC instructions;

– as the opposite taxiing and towing are impossible on the main TWY, it is allowed to use RWY 06/24 and RWY 02/20 after landing for aircraft taxiing into stands;

– TWY A-L and RWY 02/20 shall be closed for taxiing and towing while aircraft is landing on RWY heading 059° MAG;

– simultaneous taxiing along TWY M and TWY N of aircraft (with a wingspan of 42m-60m) is prohibited;

- выруливание для взлета на ИВПП 06/24 по РД D BC категории C и D - запрещается. Руление по РД C и РД D BC Ил-18 и Ан-12 осуществлять строго по оси на тяге внутренних двигателей.

- разрешается руление со стоянки 1 по РД М и РД В, С на ВПП 06/24 BC Ил-62М, B757 и Ту-154, выполняющим "литерные" рейсы;

- при заруливании BC Ил-86, Ил-76 на стоянку 20, стоянка 19 должна быть свободна. При нахождении на стоянке 20 BC Ил-86, Ил-76, руление по РД М от траверза MC 21 до траверза MC 10 BC (размах крыла 42м-60м) запрещается.

- BC B707 при наличии на борту водила занимает по указанию диспетчера стоянки 26-38. При отсутствии водила заруливает на стоянки 36, 37 с МКст.=059°, носовая опора шасси должна быть на оси MC 38. Руление производится за машиной сопровождения.

## **УРСС АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**

В аэропорту Сочи эксплуатационные приемы снижения шума применяются только на этапе выполнения взлета и набора высоты.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку на аэродроме Сочи не используются.

### **1. Общие положения.**

1.1 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

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

1.3 Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей воздушного судна.

### **2. Ограничения.**

2.1 Взлет BC с попутной составляющей скорости ветра согласно РЛЭ данного типа ВС.

2.2 При взлете с ВПП 24 с курсом взлета и набором высоты (200) м с максимально возможным градиентом следовать до дальности 6 км от порога 24, установить связь с «Сочи-Круг» на частоте 119.7 МГц и по разрешению ДС выполнить разворот вправо с набором высоты с МПУ=306° на ПОД KEDIS.

2.3 При взлете с ВПП 20 с курсом взлета и набором высоты (200) м с максимально возможным градиентом следовать до дальности 5 км от порога 20, установить связь с «Сочи-Круг» и по его указанию выполнить разворот вправо с набором высоты с МПУ 309° на ПОД KEDIS.

2.4 Изменение направления полета (курса) BC после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (200) м с разрешения ДС.

2.5 Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше  $V_2 + 20$  км/час или меньше предписанной в РЛЭ BC, если она имеет большее значение.

2.6 Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

- taxiing of CAT C, D aircraft for take-off from RWY 06/24 along TWY D is prohibited. Taxiing of Il-18 and An-12 aircraft must be carried out strictly along TWY C and TWY D centre line under inner engines power;

- taxiing out of stand 1 onto RWY 06/24 along TWY M and TWY B, C is permitted for Il-62M, B757 and Tu-154 aircraft, carrying out VIP flights;

- while Il-86, Il-76 aircraft are taxiing into stand 20, stand 19 shall be vacant. While Il-86, Il-76 aircraft are parked on stand 20, taxiing along TWY M from abeam stand 21 to abeam stand 10 is prohibited for aircraft with wingspan of 42m-60m;

- B707 ACFT having tow bar on board shall be parked on stands 26-38 on ATC instruction. ACFT without tow bar on board shall taxi into stands 36, 37 on heading 059° MAG with nose landing gear established on stand 38 axis. Taxiing shall be carried out after "Follow me" vehicle.

## **URSS AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**

Noise abatement procedures at Sochi aerodrome shall be applied only during take-off and climbing phases of the flight.

Noise abatement procedures during approach phase are not applied at Sochi aerodrome.

### **1. General.**

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of flight safety reduction.

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

### **2. Restriction.**

2.1 Take-off with tail-wind component is allowed according to the Aeroplane Flight Manual for the specified aircraft type.

2.2 In case of RWY 24 take-off on RWY heading and climbing to (200) m with maximum possible gradient aircraft shall proceed to DIST 6 km from RWY 24 threshold, contact "Sochi-Krug" on frequency 119.7 MHz and on ATC clearance turn right onto track 306° MAG with climbing, proceed to CRP KEDIS.

2.3 In case of RWY 20 take-off on RWY heading and climbing to (200) m with maximum possible gradient aircraft shall proceed to DIST 5 km from RWY 20 threshold, contact "Sochi-Krug" and on ATC instruction turn right onto track 309° MAG with climbing, proceed to CRP KEDIS.

2.4 Change of flight course of the aircraft after take-off is allowed only after reaching height (200) m on ATC clearance.

2.5 The minimum indicated air speed of steady climb shall not be less than  $V_2 + 20$  km/h or less than that prescribed in the Aeroplane Flight Manual if it has greater value.

2.6 The maintaining of the minimum indicated air speed during climb is not required if it brings to the exceeding minimum permissible angle of attack.

2.7 Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- воздушное судно не достигнет высоты (300) м относительно уровня аэродрома;

- установленный стандартный режим мощности двигателей не позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной в п.п. 2.5 и 2.6;

- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом высоты.

2.8 Специальные процедуры взлета на аэродроме Сочи не используются.

## УРСС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

### Общие положения.

На АД экипажам предоставляется аэронавигационная и метеорологическая предполетная информация-брифинг. Ограничения по маршрутам ОВД и в районе аэродрома предоставляются в комнате брифинга.

Полеты в пределах района аэродрома Сочи осуществляются, как правило, в соответствии с правилами полетов по приборам.

Заход на посадку и посадка осуществляется только на ВПП 06 и ВПП 02.

Взлет осуществляется только с ВПП 24 и с ВПП 20.

### 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 ВС, могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания в районе аэродрома (над ОПРС Агой, ОПРС SO ВПП 06). Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира ВС) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

### Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

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

2.7 The reduction of engines power shall not be applied until:

- the aircraft reaches (300) m above aerodrome level;

- the established standard power setting enables to maintain the established climb gradient of not less than 4% at a speed specified above in paras 2.5 and 2.6 with maximum certified aircraft take-off mass.

- take-off flight path provides overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible engine failure and time period necessary for the rest engines to develop full power.

2.8 Special take-off procedures are not used at Sochi aerodrome.

## URSS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

### General.

The flight crews shall be provided with aeronautical and meteorological pre-flight information-briefing at the aerodrome. The restrictions on ATS routes and within CTA shall be obtained in the briefing room.

Flights within Sochi TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

Approach and landing shall be carried out only on RWY 06 and RWY 02.

Take-off shall be carried out only from RWY 24 and RWY 20.

### IFR flight procedures in TMA.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with maintaining of the established intervals.

The responsibility for providing with the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is imposed on appropriate ATS units. The flight level shall be changed by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot is given the right 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 be instructed to hold in one of the holding areas in TMA (over Agoy NDB, RWY 06 NDB SO). A change from IFR flights to VFR flight shall be executed only by controller's permission, however it is prohibited for the controller to force the pilot (the pilot-in-command) to carry out VFR flights without the pilot's agreement.

### Radar procedures within TMA

Radar vectoring in Sochi TMA shall be executed by ATS unit which provides a direct control over air traffic. For air traffic flow management the ATS units controllers give instructions to reach specified flight levels (heights) and also assign courses for flight crews in order to provide separation necessary to carry out landing taking into account aircraft characteristics.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется по КСА УВД «Синтез».

На предпосадочной прямой в секторе  $\pm 15^\circ$  относительно осей ВПП с расстояния 30 км от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи посадочных радиолокаторов.

#### **Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.**

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

#### **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 Сочи экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ОПРС ВПП 06 от ПОД KOGUL и LAMET на FL060 и от ПОД ERMOL на FL120. Дальнейшее снижение от ОПРС начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до FL060, не выходя из зоны ожидания. После этого экипаж выполняет заход на посадку на аэродроме Сочи по установленному маршруту.

Уход на запасные аэродромы Краснодар или Мин. Воды на FL120 и FL190 соответственно, там производить дальнейшее снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 1 час после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Сочи-Круг» не установлена) КВС продолжает набор высоты круга (600) м с МПУ=274° (при взлете с ВПП 24) и с МПУ=261° (при взлете с ВПП 20) и, в зависимости от метеоусловий и посадочного веса, производит посадку на аэродроме Сочи или вырабатывает топливо до посадочного веса в зонах ожидания над ОПРС Агой или ОПРС SO ВПП 06 или следует на запасной аэродром (Краснодар, Мин. Воды) на FL120 и FL190 по маршруту выхода на ОПРС Лазаревское или ПОД ERMOL соответственно.

При необходимости, по решению КВС, после пролета ОПРС Лазаревское (ПОД ERMOL, БИНОЛ) ВС может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета эшелонах FL140 на Краснодар или FL190, FL250 на Мин. Воды. При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) КВС обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ОПРС (ПОД) коридора выхода диспетчерского района аэродрома Сочи и после пролета ОПРС (ПОД) набрать назначенный эшелон (в соответствии FPL, RPL).

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

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

Radar control shall be provided by precision approach radars (PAR) on final in sector  $\pm 15^\circ$  from RWY centre line at a distance of 30 km from RWY thresholds.

#### **Surveillance radar approach (SRA).**

SRA procedures are not applied.

#### **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 Sochi CTA, the crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level, cleared by ATC controller, towards RWY 06 NDB from CRP KOGUL and LAMET at FL060 and from CRP ERMOL at FL120. Subsequent descending from NDB to FL FL060 shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to this time without leaving the holding area. Then the crew shall carry out instrument approach at Sochi aerodrome according to the established track.

ACFT shall proceed to alternate aerodrome of Krasnodar or Mineralnyye Vody at FL120 or FL190 respectively, carry out further descent there using the instrument approach procedure based on specified navigation aid. Landing shall be carried out not later than 1 hour after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with «Sochi-Krug» is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height (600) m on track 274°MAG (take-off from RWY 24) and on track 261°MAG (take-off from RWY 20) and depending on meteorological conditions and aircraft landing weight, shall carry out landing at Sochi aerodrome or use fuel up to landing weight in the holding areas over Agoy NDB, RWY 06 NDB SO or proceed to alternate aerodrome (Krasnodar, Mineralnyye Vody) at FL120 and FL190 along departure route to Lazarevskoye NDB or CRP ERMOL respectively.

If required, on pilot-in-command's decision, after crossing Lazarevskoye NDB (CRP ERMOL, BINOL) aircraft may proceed to the alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of the following flight levels established for flights without radio communication: FL140 to Krasnodar or FL190, FL250 to Mineralnyye Vody. In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) the pilot-in-command shall proceed at altitude (flight level) last assigned by ATC to NDB (CRP) of exit corridor from Sochi CTA and after crossing NDB (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.

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, ВС следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета, в этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на РНТ 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 мин после расчетного времени прибытия.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж ВС обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В этом случае он обязан следовать на установленном для полета без связи эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

#### **Процедуры полетов по ПВП в диспетчерском районе аэродрома.**

При полетах по ПВП в пределах диспетчерского района необходимо:

- иметь 2-х стороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение диспетчера АДП для ВС 3, 4 классов;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;

- выполнять команды диспетчеров УВД. Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

а) представляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;

б) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом ВС в диспетчерский район аэродрома Сочи;

в) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

г) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

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

е) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;

Примечание:

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

Правила визуальных полетов предусматривают выдерживание установленных интервалов между воздушными судами без изменения заданной высоты (эшелона) путем визуального наблюдения экипажами за полетами ВС, а при полетах на высотах ниже нижнего эшелона, кроме того, выдерживание истинной безопасной высоты путем визуального наблюдения за впереди расположенной местностью и обхода препятствий, выдерживание установленного маршрута (схемы полета) с помощью визуальной ориентировки и с использованием имеющихся навигационных средств.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is impossible 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 joining the radio navigation facility of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at ETA or as close as possible to this time indicated in the flight plan. The IFR approach is carried out according to the procedure established for specified navigation facility.

Landing shall be carried out as far as possible within 30 minutes after ETA.

If the flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia the crew shall land at the nearest alternate aerodrome. In this case the aircraft shall proceed at one of the following flight levels established for flight without radio communication: FL140, FL150 or FL240, FL250, depending on flight direction.

#### **VFR flight procedures within CTA.**

During VFR flights within CTA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of aerodrome control unit for class 3, 4 ACFT;
- to report position if required;

- to follow the instructions of ATC controllers. If flight conditions permit, the ATC clearance for VFR flights is issued under the following conditions:

a) flight plan with items 7-18 filled in and with flight purpose indicated shall be submitted for obtaining ATC clearance;

b) ATS unit clearance shall be obtained immediately before aircraft enters Sochi CTA;

c) position report shall be submitted according to para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

d) deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permissions for these deviations has been obtained;

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

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

Note:

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

Visual flight rules provide for maintaining the established intervals between aircraft without changing the assigned altitude (flight level) by means of visual observation of aircraft flights by flight crews and besides that, during flights at altitudes below the lower flight level – for maintaining absolute safe altitude by means of visual observation of the terrain located ahead and by avoiding the obstacles, and for keeping to the established route (flight pattern) by visual orientation and using the available navigation facilities.



#### УРСС АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в окрестностях района аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от нескольких метров до нескольких сот метров и редко превышает 1500-2000 м. Наиболее часто перелеты совершаются на высоте 200-300 м над уровнем моря. Над аэродромом летает много голубей, чаек (во время шторма на море), ворон, галок. Маршруты перелетных птиц проходят вдоль береговой черты, вдоль реки Мзымта и над морем на удалении до 20 км от береговой черты.

Сезонные миграции птиц происходят в марте - апреле и в ноябре - декабре.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. Во всех случаях пилотам рекомендуется включать посадочные фары при взлете и заходе на посадку. Руководитель полетов (диспетчер) в случае опасной орнитологической обстановки:

- принимает меры по отпугиванию птиц (даются сигнальные ракеты);
- информирует экипажи о наличии птиц в секторе заход на посадку;
- направляет ВС в зону ожидания или на второй круг.

#### URSS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from several meters to several hundred meters and rarely more than 1500-2000 m. As a rule bird migrations occur at 200-300 m ASL. Many pigeons, gulls (during storm on sea), crows, daws migrate over the aerodrome. Birds migration routes are passing along shore line, along the Mzymta river and over the sea at a distance of 20 km from shore line.

Seasonal birds migrations occur in March-April and in November-December.

The most hazardous ones are morning, evening and seasonal birds migrations. In all cases pilots are advised to switch on aircraft landing lights while taking off and approaching. In case of hazardous ornithological situation the aerodrome flights manager (controller) shall:

- take measures to dissipate birds concentrations (by means of firing signal flares);
- inform crews about birds concentration in the approach sector;
- instruct the aircraft to hold or to carry out missed approach.