



CONSTANTA

OPERATION MANUAL. PART C. ROUTE & AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION.

КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА С. ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ.

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни
3	22.10.2021	11	03.10.2025

OM-C

Copy No 3



OPERATION MANUAL. PART C.
ROUTE & AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА С.
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ.

OM-C

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	21.10.2021	11	03.10.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: Accountable Manager

Затверджено: Відповідальний керівник

Prepared by: Flight Operations Manager

Розроблено: Керівник з льотної експлуатації

Accepted by: Quality and Compliance Monitoring Manager

Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Vadym VDOVENKO

Вадим ВДОВЕНКО

Vladyslav TYKHONENKO

Владислав ТИХОНЕНКО

Mariia SAVKA

Марія САВКА



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



Державіаслужба
№20/0903-1815-25 від 09.10.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 09.10.2025 11:45
30M-C revised 03.10.2025.pdf 671C700

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)

APPROVAL PAGE OM-C rev.11 dd.03.10.2025.pdf

Документ відправлено: 13:33 03.10.2025

Відправник документу

Електронний підпис

13:33 03.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 13:33 03.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

13:39 03.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 13:39 03.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

13:57 03.10.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 13:57 03.10.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований



OPERATION MANUAL. PART C.
ROUTE & AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION.
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА С.
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ.

OM-C

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни		
3	21.10.2021	10	12.06.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна ☒

Approved by: Accountable Manager

Затверджено: Відповідальний керівник

Prepared by: Flight Operations Manager

Розроблено: Керівник з льотної експлуатації

Accepted by: Quality and Compliance Monitoring Manager

Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Vadym VDOVENKO

Вадим ВДОВЕНКО

Vladyslav TYKHONENKO

Владислав ТИХОНЕНКО

Mariia SAVKA

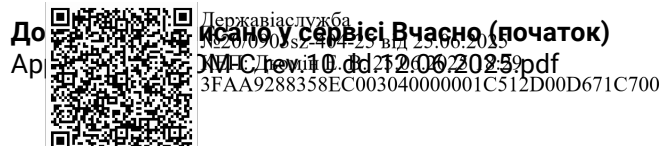
Марія САВКА



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



Державіаслужба
№20/0903sz-404-25 від 25.06.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 25.06.2025 18:29
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700



Державіаслужба
№20/0903sz-404-25 від 25.06.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 25.06.2025 18:29
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)

Approval Page OM-C rev.10 dd.12.06.2025.pdf

Документ відправлено: 15:38 12.06.2025

Відправник документу

Електронний підпис

15:38 12.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленич

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:38 12.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

15:39 12.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:39 12.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

15:40 12.06.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 15:40 12.06.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

OPERATION MANUAL. PART C. ROUTE AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION.

КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ. ЧАСТИНА С. ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО
МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ.

Issue Видання	Issue Date Дата видання	Revision Зміна	Revision Date Дата Зміни	Change Type Тип Зміни			
3	21.10.2021	09	09.05.2025	Major Головна	☐	Minor Другорядна	☒

Approved by: Accountable Manager

Затверджено: Відповідальний керівник

Prepared by: Flight Operations Manager

Розроблено: Керівник з льотної експлуатації

Accepted by: Quality and Compliance Monitoring Manager

Погоджено: Керівник з якості та моніторингу відповідності

Vadym VDOVENKO

Вадим ВДОВЕНКО

Vladyslav TYKHONENKO

Владислав ТИХОНЕНКО

Mariia SAVKA

Марія САВКА



STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB
Державіаслужба
№20/20.1-769-25 від 19.05.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 19.05.2025 14:08
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

Документ підписано у сервісі Вчасно (початок)
Approval Page OM-C rev.09 dd.09.05.2025.pdf

Документ підписано у сервісі Вчасно (продовження)

Approval Page OM-C rev.09 dd.09.05.2025.pdf

Документ відправлено: 17:20 09.05.2025

Відправник документу

Електронний підпис

17:20 09.05.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Власник ключа: Тихоненко Владислав Владиленович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 17:20 09.05.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A040000008A34030098111000

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

17:21 09.05.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Власник ключа: Савка Марія Іванівна-Володимирівна

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 17:21 09.05.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A04000000D7640200F2520B00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

Електронний підпис

17:22 09.05.2025

ЄДРПОУ/ІПН: 20508143

Юр. назва: ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Генеральний директор: Вдовенко Вадим Вікторович

Час перевірки КЕП/ЕЦП: 17:22 09.05.2025

Статус перевірки сертифікату: Сертифікат діє

Серійний номер: 2DBD5940D955E12A0400000041BD0200C44D0D00

Тип підпису: кваліфікований

Тип сертифікату: кваліфікований

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частина С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє

22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

08

08.01.2025

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна



Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник

Signature / Підпис

V. Vdovenko

В. В. Вдовенко

Control:

Compliance Monitoring Manager

Контроль:

Керівник моніторингу
відповідності

Signature / Підпис

M. Savka

М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації

Signature / Підпис

V. Tykhonenko

В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



УВ
Державіаслужба
№20/20.1-150-25 від 27.01.2025
КЕП: Дьомін Е. В. 27.01.2025 10:17
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частини С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

07
23.12.2024

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна



Approved: Accountable Manager
Затверджено: Відповідальний керівник

Signature / Підпис

V. Vdovenko
В. В. Вдовенко

Control: Compliance Monitoring Manager
Контроль: Керівник моніторингу відповідності

Signature / Підпис

M. Savka
М. І. Савка

Prepared: Flight Operations Manager
Підготував: Керівник з льотної експлуатації

Signature / Підпис

V. Tykhonenko
В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB
Державіаслужба
№20/20.1-2162-24 від 26.12.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 26.12.2024 15:29
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частина С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

06
29.08.2024

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник

Signature / Підпис

V. Vdovenko

В. В. Вдовенко

Control:

Compliance Monitoring Manager

Контроль:

Керівник моніторингу
відповідності

Signature / Підпис

M. Savka

М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації

Signature / Підпис

V. Tykhonenko

В. В. Тихоненко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB

Державіаслужба

№20/20.1-1621-24 від 11.09.2024

КЕП: Дьомін Е. В. 11.09.2024 12:32

3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC Частина С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

05
24.01.2024

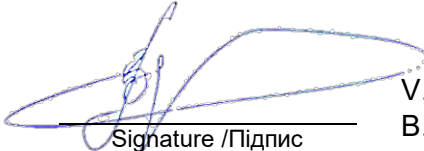
Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна



Approved: Accountable Manager
Затверджено: Відповідальний керівник



V. Vdovenko
В. В. Вдовенко

Control: Compliance Monitoring Manager
Контроль: Керівник моніторингу відповідності



M. Savka
М. І. Савка

Prepared: Flight Operations Manager
Підготував: Керівник з льотної експлуатації



S Ivashchenko
С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB
Державіаслужба
№20/20.1-431-24 від 04.03.2024
КЕП: Дьомін Е. В. 04.03.2024 17:08
3FAA9288358EC003040000001C512D00D671C700

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частина С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

04
30.05.2023

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

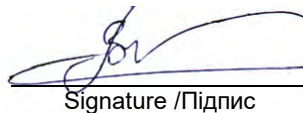
Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

V. Vdovenko

B. B. Вдовенко

Control:

Compliance Monitoring Manager

Контроль:

Керівник моніторингу
відповідності



Signature / Підпис

M. Savka

M. I. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ



UB

Державіаслужба

№20/20.1-841-23 від 13.06.2023

КЕП: Сувейка О. М. 13.06.2023 17:01

58E2D9E7F900307B04000000AA202D00383C9B00

Сертифікат дійсний з 08.11.2021 11:00 до 08.11.2023 11:00

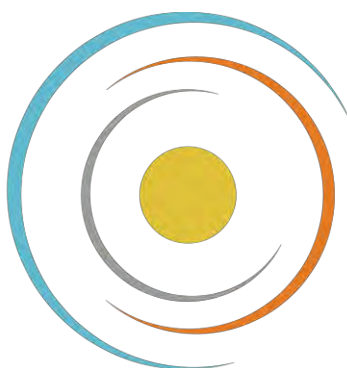
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”

Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”



V. VDOVENKO/
В.ВДОВЕНКО

November 16, 2022/ 16 листопада 2022 р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART C / ЧАСТИНА С

ROUTE AERODROME INSTRUCTIONS AND
INFORMATION
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ
ТА АЕРОДРОМАХ
(Issue III / Третє Видання)
(Revision 03 / Зміна № 03)

4, Blakyttna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com

20:



UB
Державіаслужба
№20/20.1-1572-22 від 06.12.2022
КЕН: Дьомін Е. В. 06.12.2022 14:46
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частини С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

03
16.11.2022

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

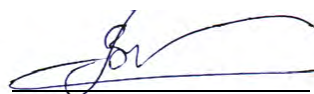
Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник


Signature / Підпис

V. Vdovenko

B. B. Вдовенко

Control:

Compliance Monitoring Manager

Контроль:

Керівник моніторингу
відповідності


Signature / Підпис

M. Savka

M. I. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації


Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

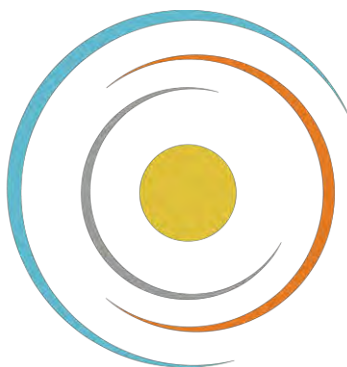
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”



„Затверджую”
Генеральний директор
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”

М. С. ПІНКЕВИЧ

„ 28 ” липня 2022 р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART C
ЧАСТИНА С

ROUTE AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА
АЕРОДРОМАХ

Issue III, Revision 02
Видання III, Зміна № 02

4, Blakytina street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
Phone: +38 (061) 228 22 82 E-mail: info@constantairline.com
69013, Україна, м. Запоріжжя, вул. Блакитна 4,
тел/факс +38 (061) 228 22 82, Ел. адреса: info@constantairline.com
2022р.

Державіаслужба

№ 20/20.1-1044-22 від 04.08.2022



APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частини С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

02
28.07.2022

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

M. Pinkevych

М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості



Signature / Підпис

M. Savka

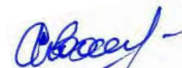
М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

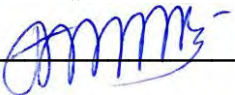
С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

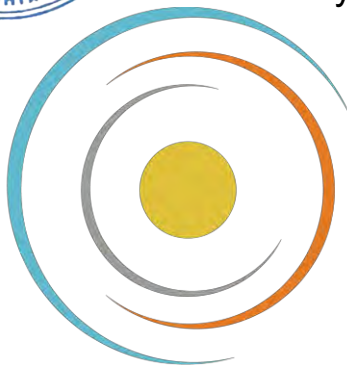
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО “АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА”



„ Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”

 М. PINKEVYCH
/М.ПІНКЕВИЧ

May 19, 2022/ 19 травня 2022



**OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART C
ЧАСТИНА С**

**ROUTE AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА
АЕРОДРОМАХ**

(Revision 01 / Зміна № 01)

4, Blakytna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
Phone: +38 (061) 228 22 82 E-mail: info@constantaairline.com

2022p.



Державіаслужба
№20/20.1-692-22 від 25.05.2022
КЕП: Дьомін Е. В. 25.05.2022 14:48
58E2D9E7F900307B040000001C512D0002509C00

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частини С КЕ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє
22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

01
19.05.2022

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник



Signature / Підпис

M. Pinkevych

М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості



Signature / Підпис

M. Savka

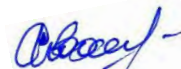
М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації



Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

AIRCOMPANY CONSTANTA" PrJSC
ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "АВІАКОМПАНІЯ КОНСТАНТА"

Approved/„Затверджую”
Director General/Генеральний директор
“AIRCOMPANY CONSTANTA” PrJSC/
ПрАТ „Авіакомпанія Константа”



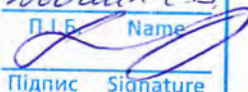

M. PINKEVYCH/
М.ПІНКЕВИЧ

October 22, 2021/ 22 жовтня 2021р.



OPERATION MANUAL
КЕРІВНИЦТВО З ЕКСПЛУАТАЦІЇ
PART C
ЧАСТИНА С

ROUTE AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION
ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА
АЕРОДРОМАХ
(Третє Видання / Issue III)

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба)	State Aviation Administration of Ukraine
СХВАЛЕНО APPROVED	
<i>Нач. ЗВП</i>	<i>Дворник О.В.</i>
Посада Title	П.І.Б. Name
12.11.2021	
Дата Data	Підпис Signature

4, Blakytyna street, Zaporizhzhia, Ukraine, 69013,
E-mail: info@constantaairline.com
2021р.



CONSTANTA

QMS.PR-01.02

APPROVAL SHEET / ЛИСТ СХВАЛЕННЯ

Part C OM "Aircompany Constanta" PrJSC

Частина С ОМ ПрАТ "Авіакомпанія Константа"

Description / Опис змін: Reissue according to the ARU Order of SAAU №682 from 05.07.2018 / Перевидання згідно АПУ Наказ ДАСУ №682 від 05.07.2018.

Issue / Видання

Issue Date / Дата видання

III / Третє

22.10.2021

Revision / Зміна

Revision Date/ Дата Зміни

00

22.10.2021

Type of Change / Тип Зміни

Major / Головна

Minor / Другорядна

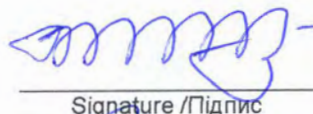


Approved:

Accountable Manager

Затверджено:

Відповідальний керівник


Signature / Підпис

M. Pinkevych

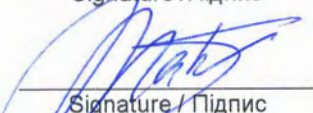
М. С. Пінкевич

Control:

Quality Manager

Контроль:

Керівник з якості


Signature / Підпис

M. Savka

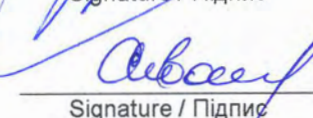
М. І. Савка

Prepared:

Flight Operations Manager

Підготував:

Керівник з льотної експлуатації


Signature / Підпис

S Ivashchenko

С. М. Іващенко

STATE AVIATION ADMINISTRATION OF UKRAINE
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

LIST OF EFFECTIVE PAGES

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
LEP-1	11	03.10.2025
LEP-2	11	03.10.2025
LEP-3	11	03.10.2025
LEP-4	00	22.10.2021
RH-1	10	12.06.2025
RH-2	11	03.10.2025
TRH-1	16temp	30.10.2024
TRH-2	24temp	27.02.2025
TRH-3	31temp	11.09.2025
TRH-4	27temp	21.04.2025
RHL-1	08	08.01.2025
RHL-2	08	08.01.2025
RHL-3	09	09.05.2025
RHL-4	10	12.06.2025
RHL-5	11	03.10.2025
RHL-6	11	03.10.2025
LH-1	10	12.06.2025
LH-2	10	12.06.2025
TOC-1	10	12.06.2025
TOC-2	10	12.06.2025
TOC-3	10	12.06.2025
TOC-4	10	12.06.2025
TOC-5	10	12.06.2025
TOC-6	00	22.10.2021
Chapter 0 / Розділ 0		
0-1	00	22.10.2021
0-2	00	22.10.2021
Chapter 1 / Розділ 1		
1-1	00	22.10.2021
1-2	00	22.10.2021
Chapter 2 / Розділ 2		
2-1	00	22.10.2021
2-2	00	22.10.2021
2-3	00	22.10.2021
2-4	00	22.10.2021

ПЕРЕЛІК ДІЮЧИХ СТОРІНОК

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
2-5	00	22.10.2021
2-6	00	22.10.2021
Chapter 3 / Розділ 3		
3-1	00	22.10.2021
3-2	00	22.10.2021
Chapter 4 / Розділ 4		
4-1	00	22.10.2021
4-2	00	22.10.2021
Chapter 5 / Розділ 5		
5-1	00	22.10.2021
5-2	00	22.10.2021
5-3	05	24.01.2024
5-4	00	22.10.2021
5-5	00	22.10.2021
5-6	00	22.10.2021
5-7	00	22.10.2021
5-8	00	22.10.2021
5-9	11	03.10.2025
5-10	11	03.10.2025
5-11	11	03.10.2025
5-12	05	24.01.2024
5-13	05	24.01.2024
5-14	05	24.01.2024
5-15	05	24.01.2024
5-16	05	24.01.2024
Chapter 6 / Розділ 6		
6-1	00	22.10.2021
6-2	00	22.10.2021
Chapter 7 / Розділ 7		
7-1	00	22.10.2021
7-2	00	22.10.2021
7-3	00	22.10.2021
7-4	00	22.10.2021
7-5	00	22.10.2021
7-6	02	28.07.2022

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
7-7	00	22.10.2021
7-8	00	22.10.2021
7-9	00	22.10.2021
7-10	00	22.10.2021
7-11	02	28.07.2022
7-12	09	09.05.2025
Chapter 8 / Розділ 8		
8-1	00	22.10.2021
8-2	00	22.10.2021
Chapter 9 / Розділ 9		
9-1	00	22.10.2021
9-2	00	22.10.2021
Chapter 10 / Розділ 10		
10-1	08	08.01.2025
10-2	00	22.10.2021
Chapter 11 / Розділ 11		
11-1	03	16.11.2022
11-2	05	24.01.2024
11-3	11	03.10.2025
11-4	00	22.10.2021
Chapter 12 / Розділ 12		
12-1	00	22.10.2021
12-2	00	22.10.2021
Chapter 13 / Розділ 13		
13-1	06	29.08.2024
13-2	11	03.10.2025
13-3	09	09.05.2025
13-4	09	09.05.2025
13-5	06	29.08.2024
13-6	06	29.08.2024
13-7	06	29.08.2024
13-8	06	29.08.2024
13-9	06	29.08.2024
13-10	06	29.08.2024
13-11	06	29.08.2024
13-12	09	09.05.2025
13-13	09	09.05.2025

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
13-14	09	09.05.2025
13-15	09	09.05.2025
13-16	09	09.05.2025
13-17	09	09.05.2025
13-18	09	09.05.2025
13-19	09	09.05.2025
13-20	11	03.10.2025
13-21	11	03.10.2025
13-22	11	03.10.2025
13-23	11	03.10.2025
13-24	11	03.10.2025
13-25	09	09.05.2025
13-26	09	09.05.2025
13-27	11	03.10.2025
13-28	11	03.10.2025
13-28 a	10	12.06.2025
13-28 b	11	03.10.2025
13-28 c	11	03.10.2025
13-28 d	09	09.05.2025
13-29	10	12.06.2025
13-30	10	12.06.2025
13-31	10	12.06.2025
13-32	11	03.10.2025
13-33	10	12.06.2025
13-34	11	03.10.2025
13-35	11	03.10.2025
13-36	10	12.06.2025
13-37	11	03.10.2025
13-38	10	12.06.2025
13-39	03	16.11.2022
13-40	11	03.10.2025
13-41	10	12.06.2025
13-42	11	03.10.2025
13-42 a	10	12.06.2025
13-42 b	11	03.10.2025
13-42 c	11	03.10.2025
13-42 d	11	03.10.2025
13-43	10	12.06.2025

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
13-44	06	29.08.2024
13-45	07	23.12.2024
13-46	07	23.12.2024
13-47	03	16.11.2022
13-48	09	09.05.2025
13-49	09	09.05.2025
13-50	11	03.10.2025
13-51	11	03.10.2025
13-52	09	09.05.2025
13-53	08	08.01.2025
13-54	00	22.10.2021
13-55	00	22.10.2021
13-56	00	22.10.2021
13-57	00	22.10.2021
13-58	00	22.10.2021
13-59	00	22.10.2021
13-60	00	22.10.2021
13-61	00	22.10.2021
13-62	00	22.10.2021
13-63	00	22.10.2021
13-64	09	09.05.2025
13-65	00	22.10.2021
13-66	08	08.01.2025
13-67	00	22.10.2021
13-68	00	22.10.2021
13-69	00	22.10.2021
13-70	00	22.10.2021
13-71	00	22.10.2021
13-72	00	22.10.2021
13-73	00	22.10.2021
13-74	00	22.10.2021
13-75	00	22.10.2021
13-76	00	22.10.2021
13-77	00	22.10.2021
13-78	00	22.10.2021
13-79	00	22.10.2021
13-80	00	22.10.2021
13-81	00	22.10.2021

Page Сторінка	Revision Зміна	Date Дата
13-82	00	22.10.2021
13-83	04	30.05.2023
13-84	04	30.05.2023
13-85	10	12.06.2025
13-86	10	12.06.2025
13-87	00	22.10.2021
13-88	00	22.10.2021
13-89	00	22.10.2021
13-90	00	22.10.2021
13-91	04	30.05.2023
13-92	04	30.05.2023
13-93	04	30.05.2023
13-94	04	30.05.2023
13-95	04	30.05.2023
13-96	04	30.05.2023

 CONSTANTA	OM - Part C KE - Частина С	ROUTE AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ	LEP-4
---	-------------------------------	---	-------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

REVISION HISTORY

ОБЛІК ЗМІН

Issue No <i>Видання №</i>	Issue date <i>Дата видання</i>	Revision No <i>Ревізія №</i>	Date of Revision <i>Дата ревізії</i>	Modified Section <i>Розділ застосування</i>	Short description of the Modification <i>Короткий опис зміни, що вноситься</i>
III	22.10.2021	00	22.10.2021	All the document	<i>Third issue. Третє видання. Головна зміна.</i>
III	22.10.2021	01	19.05.2022	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	List of aerodromes <i>Перелік аеродромів</i>
III	22.10.2021	02	28.07.2022	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Search and rescue New airfield risk assessment / categorization List of aerodromes <i>Пошук та рятування Оцінка ризиків та класифікація нового аеродрому Перелік аеродромів</i>
III	22.10.2021	03	16.11.2022	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Aerodrome categories and briefing requirements List of aerodromes <i>Категорії аеродромів та вимоги з ознайомлення Перелік аеродромів</i>
III	22.10.2021	04	30.05.2023	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	List of aerodromes Burkina-Faso and Somalia Airports used as basic or operating by Aircompany <i>Перелік аеродромів Буркіна-Фасо та Сомалі Аеродроми, які використовуються Авіакомпанією в якості базових або оперативних</i>
III	22.10.2021	05	24.01.2024	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Implementation of a new type of aircraft (Boeing 737-300) <i>Внесення нового типу ПС (Boeing 737-300)</i>
III	22.10.2021	06	29.08.2024	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Clarification of the new airfield Risk Assessment / Categorization procedure <i>Уточнення процедури оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому</i>
III	22.10.2021	07	23.12.2024	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Addition of airport categories for Boeing 737-300 aircraft / <i>Доповнення категорій аеропортів для ПС типу Boeing 737-300</i>
III	22.10.2021	08	08.01.2025	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Introduction Radio communication and navigation procedures in the region of MNPS operations Addition of airport categories for Boeing 737-300 aircraft <i>Внесення процедури радіозв'язку та навігації в регіоні експлуатації за MNPS Доповнення категорій аеропортів для ПС типу Boeing 737-300</i>
III	22.10.2021	09	09.05.2025	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Clarification of the new airfield Risk Assessment / Categorization procedure Additions and updates to the airport categories for Boeing 737-300 and An-26 aircraft according to temporary revisiona No. 23, 24, 25, 26, 27/ <i>Уточнення процедури оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому Доповнення та оновлення категорій аеропортів для ПС типу Boeing 737-300 та Ан-26 згідно з тимчасових змін №№ 23, 24, 25, 26, 27</i>
III	22.10.2021	10	12.06.2025	Chapter 13 <i>Розділ 13</i>	Updated an airports used as basic or operating by Aircompany. Additions and updates to the airport categories for Boeing 737-300 and An-26 aircraft. <i>Оновлено аеродроми, які використовуються Авіакомпанією в якості базових або оперативних. Доповнення та оновлення категорій аеропортів для ПС типу Boeing 737-300 та Ан-26</i>

 CONSTANTA	OM - Part C KE - Частина С	ROUTE AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ	RH-2
---	-------------------------------	---	-------------

Issue No Видання №	Issue date Дата видання	Revision No Ревізія №	Date of Revision Дата ревізії	Modified Section Розділ застосування	Short description of the Modification Короткий опис зміни, що вноситься
III	22.10.2021	11	03.10.2025	Chapter 5, 11, 13 Розділ 5, 11, 13	Introduction of a new type of aircraft (An-74), additions and updates to the airport categories for Boeing 737-300, An-26 aircraft. Внесення нового типу ПС (Ан-74), доповнення та оновлення категорій аеропортів для ПС типу Boeing 737-300, Ан-26

HISTORY OF TEMPORARY REVISION

ОБЛІК ТИМЧАСОВИХ ЗМІН

Temporary Revision No Тимчасова зміна №	Temporary Revision date Дата введення тимчасової зміни	Temporary Revision Expiry Термін дії тимчасової зміни	Temporary Revision Basis Підстава тимчасової зміни	Changed Pages Змінені сторінки
01	27.05.2022	27.08.2022	Внесення аеропорту LRCV.	13-25
02	07.06.2022	07.09.2022	Внесення аеропорту ENVA	13-23
03	13.06.2022	13.09.2022	Внесення аеропорту LHPR	13-25
04	23.08.2022	23.11.2022	Внесення аеропорт FAGM	13-37
05	14.09.2022	14.12.2022	Внесення аеропорт LTFM	13-52
06	29.09.2022	29.12.2022	Внесення аеропорт MZ-0048	13-36
07	18.10.2022	18.01.2023	Внесення аеропорт HCDB	13-40
08	06.03.2023	06.06.2023	Внесення аеропорт HCMO	13-42
09	28.05.2024	28.08.2024	Доповнення категорій аеропортів LRBC (A, A/737), UGSB (B, B/737)	13-27, 13-44
10	10.07.2024	10.10.2024	Доповнення категорій аеропортів LRBC, LROP, LRCV, LRIA, LROD, LRSV, LHDC, LRTR для ПС типу Boeing 737-300	13-27, 13-28
11	23.07.2024	23.10.2024	Доповнення категорії аеропорту LUKK для ПС типу Boeing 737-300	13-25
12	14.08.2024	14.11.2024	Доповнення категорій аеропортів LRCK, VABB, VAPO, VOGA, OOMS, OMSJ, OKKK, UDYZ, UDYE, OMFJ, LTAC, OPKC, LTAF, OPIS, UTAM, UTAK для ПС типу Boeing 737-300	13-27; 13-44; 13-45; 13-46; 13-48; 13-49; 13-50; 13-52
13	24.09.2024	24.12.2024	Доповнення категорій аеропортів VGHS, VGEG, VECC, VIDP, VIJP, VOHS, VOTV, VOVZ, VRMM, VCBI для ПС типу Boeing 737-300	13-43; 13-45; 13-46; 13-49; 13-50
14	04.10.2024	04.01.2025	Доповнення категорій аеропортів EBLG, EBBR, EBOS, LOWW, EKCH, ELLX, LCPH, LCLK, EDDL, EDDP, EPWR, LYBE, EPGD, LZIB, LZPP, LHBP, OLBA, LTFM для ПС типу Boeing 737-300 Зміна категорії аеропорта LQSA для ПС типу Ан-26	13-19, 13-20, 13-21, 13-24, 13-26, 13-27, 13-28, 13-49, 13-51
15	08.10.2024	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів LGAV, LIEO, LIMC, LETO, LEMD, LEVC, LUBM, LLBG для ПС типу Boeing 737-300	13-21, 13-22, 13-23, 13-24, 13-25, 13-48
16	30.10.2024	30.01.2025	Внесення аеропорту LTBU та його категорій для ПС типу Ан-26 та Boeing 737-300	13-51

Temporary Revision No <i>Тимчасова зміна №</i>	Temporary Revision date <i>Дата введення тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Expiry <i>Термін дії тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Basis <i>Підстава тимчасової зміни</i>	Changed Pages <i>Змінені сторінки</i>
17	14.11.2024	14.02.2025	Доповнення категорій аеропортів LIBR, LWOH, LWSK, LFLL, LFSB, LSZH, LSGG, LYPG, ORBI, ORER, ORMM, LTCE для ПС типу Boeing 737-300 та зміна категорій аеропортів LWOG, LSGG, LYPG для ПС типу Ан-26	13-22,13-24, 13-28a, 13-28c, 13-48, 13-51
18	18.11.2024	18.02.2025	Доповнення категорій аеропортів LEBB, LEZG, EPKT, EPKK, EPWA для ПС типу Boeing 737-300	13-23,13-24, 13-27
19	22.11.2024	22.02.2025	Доповнення категорії аеропорту LTFJ для ПС типу Boeing 737-300 та зміна категорії аеропорту LTFJ для ПС типу Ан-26 та аеропорту LTFM для ПС Boeing 737-300	13-51
20	02.12.2024	02.03.2025	Доповнення категорії аеропортів LFOK, LFPO, LJLJ для ПС типу Boeing 737-300 та зміна категорії аеропорту LFOK для ПС типу Ан-26	13-28b, 13-28
21	05.12.2024	05.03.2025	Доповнення категорії аеропортів LRBS, LHPR, LHSM для ПС типу Boeing 737-300, внесення аеропорту LRBV та його категорій для ПС типу Ан-26 та Boeing 737-300. Зміна категорій аеропортів LROP, LRCK, LYBE, LHBP, LCRK, EYKA для ПС типу Boeing-737-300 та аеропортів LHBP, LIMC, LEBB, LEVC, LEZG для ПС типу Ан-26	13-27, 13-28
22	04.01.2025	04.04.2025	Внесення аеропорту HJYD	13-40
23	10.02.2025	10.05.2025	Доповнення категорії аеропортів LIPO, LIPZ, ENOL, ENVA, ESKS, RCNN, LEMG, GMME, GMTT для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорій аеропортів ENOL, ENVA, RCNN для ПС типу Ан-26	13-22, 13-23, 13-25, 13-28b, 13-37, 13-64
24	27.02.2025	27.05.2025	Доповнення категорії аеропортів ENGM, ENAL, EDFH, LFJL, HLLM, DTTJ, DTTA, LLOV, OTBD, OTNH для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорій аеропортів ENGM, ENAL, EDFH, LFJL, HLLM, DTTJ, DTTA, OTBD, OTNH для ПС типу Ан-26 Внесення аеропорту LMML	13-25, 13-26, 13-28b, 13-28d, 13-36, 13-42a, 13-42b,13-48, 13-50

 CONSTANTA	OM - Part C KE - Частина C	ROUTE AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ		TRH-3
Temporary Revision No <i>Тимчасова зміна №</i>	Temporary Revision date <i>Дата введення тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Expiry <i>Термін дії тимчасової зміни</i>	Temporary Revision Basis <i>Підстава тимчасової зміни</i>	Changed Pages <i>Змінені сторінки</i>
25	27.03.2025	27.06.2025	Доповнення категорії аеропортів LICA, LIBD, EDDK, LYNI, HECA, HESH, HESN, HEBA, HELX, LLER, OJAI, OJAQ, OEDF, OEYN, OERK для ПС типу Boeing 737-300. Внесення аеропорту OTBH для ПС типу Boeing 737-300 та ПС типу Ан-26. Зміна категорій аеропортів LYNI, LICA, HESH, HEBA, HELX, LLER, OJAQ, OEYN, OERK для ПС типу Ан-26 Вилучено аеропорт LLET	13-22, 13-26, 13-27, 13-32, 13-48, 13-49, 13-50
26	14.04.2025	14.07.2025	Доповнення категорії аеропорту LIBC для ПС типу Boeing 737-300.	13-22
27	21.04.2025	21.07.2025	Внесення аеропорту HCGS для ПС типу Ан-26.	13-42
28	26.06.2025	26.09.2025	Доповнення категорії аеропорту LEBL, LEGE, LEJR, LEST, LEVD, LEVT, LEVX, LEXJ, LEZL, LERS для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорій аеропортів LEVT, LERS	13-23, 13-24
29	20.08.2025	20.11.2025	Доповнення категорії аеропорту GVSU, GVAC, GVNP, EKKA для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорії аеропорту GVAC, EKKA для ПС типу Ан-26	13-21, 13-34, 13-35
30	26.08.2025	26.11.2025	Доповнення категорії аеропорту ESMS, ESGJ, ESSA, ESGG для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорії аеропорту ESGG для ПС типу Ан-26	13-28b, 13-28c
31	11.09.2025	11.12.2025	Доповнення категорії аеропорту EGBB, EGNX, EGCC для ПС типу Boeing 737-300.	13-20

 CONSTANTA	<i>OM - Part C</i> <i>KE - Частина С</i>	ROUTE AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ	TRH-4
---	---	---	--------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

REVISION HIGHLIGHTS

КЛЮЧОВІ МОМЕНТИ РЕВІЗІЇ

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
5.3.1	5-3	05	24.01.2024	Виправлення орфографічних помилок
5.5.2	5-9	05	24.01.2024	Уточнення процедури візуального заходу для ПС Ан26 та схеми виконання
5.5.2	5-10	05	24.01.2024	Уточнення процедури та схеми візуального заходу для ПС Boeing 737
5.5.3	5-10	05	24.01.2024	Уточнення процедури та схеми заходу на посадку Circle-to-Land для ПС Ан26
5.5.3	5-11	05	24.01.2024	Уточнення процедури та схеми заходу на посадку Circle-to-Land для ПС Boeing 737
11.4	11-2	05	24.01.2024	Додавання категорій для ПС Boeing 737
11.4	11-3	05	24.01.2024	Додавання категорій для ПС Boeing 737
13.1.1	13-1	05	24.01.2024	Доповнення загальної інформації та посилань на форму FO.FORM-05 після перегляду процедури
13.1.2	13-1	05	24.01.2024	Уточнення обов'язків осіб задіяних в процедурі
13.1.2	13-2	05	24.01.2024	Уточнення обов'язків осіб задіяних в процедурі та порядку її виконання
13.1.2.2	13-2	05	24.01.2024	Уточнення порядку та обсягу виконання процедури
13.1.2.2	13-3	05	24.01.2024	Уточнення порядку та обсягу виконання процедури
13.1.2.2	13-4	05	24.01.2024	Уточнення порядку та обсягу виконання процедури
13.1.2.2	13-5	05	24.01.2024	Визначення відповідальності за виконання процедури
13.1.3	13-5	05	24.01.2024	Уточнення порядку застосування процедури
13.1.4	13-12	05	24.01.2024	Уточнення порядку виконання процедури та надання посилання на форму FO.FORM-05
13.1.4.1	з 13-13 по 13-18а	05	24.01.2024	Оновлення форми FO.FORM-05 після перегляду
Аппехес Додатки	13-24	05	24.01.2024	Оновлення класифікації аеродромів ЕУКА, ЕУVI відповідно до експлуатації ПС Boeing 737
Аппехес Додатки	13-28	05	24.01.2024	Оновлення класифікації аеродрому LJMB відповідно до експлуатації ПС Boeing 737
Аппехес Додатки	13-44	05	24.01.2024	Оновлення класифікації аеродрому UGTB відповідно до експлуатації ПС Boeing 737
Аппехес Додатки	13-1	06	29.08.2024	Додання виключень з процедури оцінки ризиків та класифікації нового аеродрому стосовно ПС Boeing-737-300.
Аппехес Додатки	13-2 – 13-12	06	29.08.2024	Зміщення тексту у зв'язку з внесенням тексту на стор. 13-1
Аппехес Додатки	13-19, 13-25, 13-27, 13-28, 13-43, 13-44, 13-45, 13-46, 13-48, 13-49, 13-50, 13-52	06	29.08.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LATI, LRBC, LROP, LRCV, LRIA, LROD, LRSV, LHDC, LRTR, LUKK, LRCK, UBBB, VABB, VAPO, VOGO, OOMS, OMSJ, OKKK, UDYZ, UDYE, OMFJ, LTAC, OPKC, LTAF, OPIS, UTAM, UTAK, UGSB
Додатки	13-19	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LOWW, EBBR, EBLG, EBOS Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: EBBR

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
Додатки	13-20	07	23.12.2024	Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LQSA
Додатки	13-21	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LGAV, EKCH Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LGAV
Додатки	13-22	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LIBR, LIMC, LIEO Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LIMC
Додатки	13-23	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LEBB, LEMD, LETO Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LEBB
Додатки	13-24	07	23.12.2024	Оновлення класифікації аеродромів для ПС Boeing 737: EYKA, LEVC, LEZG Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LEVC, LEZG, LCPH, LCLK, ELLX, LWOH, LWSK
Додатки	13-25	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LUBM
Додатки	13-26	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: EDDL, EDDP
Додатки	13-27	07	23.12.2024	Оновлення класифікації аеродромів для ПС Boeing 737: LROP Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: EPGD, EPKT, EPKK, EPWA, EPWR, LRBS, LRBV, LRCK, LYBE, LZIB, LZPP
Додатки	13-28	07	23.12.2024	Оновлення класифікації аеродромів для ПС Boeing 737: LJMB Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LJLJ, LHSM, LHBP, LHPR
Додатки	13-28 a	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LFSB, LFLL Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LFSB, LFLL
Додатки	13-28 b	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LFPO, LFOK Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LFOK
Додатки	13-28 c	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LSGG, LSZH, LYPG Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LSGG, LYPG
Додатки	13-43	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: VGEG, VGHS
Додатки	13-45	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: VIDP, VOHS, VIJP, VECC
Додатки	13-46	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: VOTV, VOVZ,
Додатки	13-48	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: ORBI, ORMM, ORER, LLBG
Додатки	13-49	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: OLBA, VRMM,
Додатки	13-50	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: VCBI
Додатки	13-51	07	23.12.2024	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LTBU, LTCE, LTFM, LTFJ Оновлення класифікації аеродромів для ПС типу Ан-26: LTBU, LTFJ
10.3	10-1	08	08.01.2025	Внесення процедури радіозв'язку та навігації в регіоні експлуатації за MNPS
Додатки	13-20	08	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737 та уточнення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: EGQS
Додатки	13-21	08	08.01.2025	Додавання категорій аеропортів для ПС Boeing 737: EGPO, EKVГ Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: EKVГ

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
Додатки	13-24	08	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: BIAR, BIKF; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: BIKF
Додатки	13-25	08	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: ENBR, ENZV; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: ENBR
Додатки	13-40	08	08.01.2025	Внесення аеропорту HJYD для PC типу Ан-26 з тимчасової зміни №22 від 04.01.2025р.
Додатки	13-53	08	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: BGSF, BGGH, BGBW Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: BGBW
Додатки	13-66	08	08.01.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: CYJR, CYQX, CYHZ; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: CYJR, CYQX, CYHZ
7.2.8.1	7-12	09	09.05.2025	Уточнення процедури запису даних спостереження PC при нормальній експлуатації
7.2.8.2	7-12	09	09.05.2025	Уточнення процедури збереження даних спостереження після аварії або серйозного інциденту
13.1.2.2	з 13-2 по 13-4	09	09.05.2025	Уточнення порядку та обсягу виконання процедури
13.1.4.1	з 13-12 по 13-18	09	09.05.2025	Оновлення форми FO.FORM-05 після перегляду
Додатки	13-19	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LBBG; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LBBG
Додатки	13-20	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LBWN, LBSF; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LBWN
Додатки	13-21	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: EKBI, EKRK; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: EKRK
Додатки	13-22	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LIPO, LICA, LIBD, LIBC, LGTS; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LICA, LGTS
Додатки	13-23	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LIPZ, LEMG, LEAL; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LEAL
Додатки	13-25	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: ENOL, ENVA, ENGM, ENAL, ENAM; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: ENOL, ENVA, ENGM, ENAL
Додатки	13-26	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: EDFH, EDDK, EDDF, LPPT, EDDH, EDDW, LPAZ, LPLA, LPPD, LPPS; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: EDFH, LPPT, EDDW, LPPS
Додатки	13-27	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LYNI; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LYNI
Додатки	13-28a	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LFBD
Додатки	13-28b	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: ESKS, LFJL, LFBO; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LFJL, LFBO
Додатки	13-28c	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LKTB; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LKTB

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
Додатки	13-28d	09	09.05.2025	Внесення аеропорту LMML для ПС типу Ан-26 та для ПС типу Boeing 737 Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LKMT
Додатки	13-31	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: HDAM; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: HDAM
Додатки	13-32	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: HECA, HESH, HESN, HEBA, HELX, HAAB, HADR; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: HESH, HEBA, HELX
Додатки	13-33	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: FKCR; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: FKCR
Додатки	13-35	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: HLLB, HKMO, HKJK; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: HLLB, HKMO
Додатки	13-36	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: HLLM, HLTQ; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: HLLM, HLTQ
Додатки	13-37	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: GMME, GMTT
Додатки	13-40	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: HJJJ
Додатки	13-42	09	09.05.2025	Внесення аеропорту HCGS для ПС типу Ан-26 та для ПС типу Boeing 737 з тимчасової зміни №24 від 27.02.2025р.
Додатки	13-42a	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: DTTJ; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: DTTJ
Додатки	13-42b	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: DTTA, FTTJ, FEFF; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: DTTA, FTTJ
Додатки	13-43	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: VGSY; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: VGSY
Додатки	13-48	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LLOV, LLER. Видалено неактуальний аеропорт: LLET.
Додатки	13-49	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: OJAI, OJAQ
Додатки	13-50	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: OTBD, OTNH, OEDF, OEYN, OERK; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: OTBD, OTNH, OEYN, OERK; Внесення аеропорту ОТВН для ПС типу Ан-26 та для ПС типу Boeing 737
Додатки	13-51	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LTBS; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: LTBS
Додатки	13-52	09	09.05.2025	Внесення аеропортів OMAA, OMAM, OMDV для ПС типу Ан-26 та для ПС типу Boeing 737; Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: OMDW
Додатки	13-64	09	09.05.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: RCNN; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: RCNN
Додатки	13-20	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: EGPf, LQBK;
Додатки	13-27	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: EPMO;
Додатки	13-28a	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для ПС Boeing 737: LFLX; Оновлення класифікації аеродрому для ПС типу Ан-26: LFLX;

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
Додатки	13-28b	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LFPG, LFRS;
Додатки	13-28c	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: LDOS, LDPL, LDZA; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: LDPL;
Додатки	13-29	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: FNLU;
Додатки	13-30	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: DGAA, FOOL, FOON; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: DGAA;
Додатки	13-31	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: HHAS, FGSL, GUCY, GBYD;
Додатки	13-33	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: DIAP, FCBB, FCPP, FKKD; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: FCPP, FKKD;
Додатки	13-34	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: GCFV, GCLP, GCTS;
Додатки	13-35	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: GLRB;
Додатки	13-36	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: FMNN;
Додатки	13-38	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: GQNO, GQPP;
Додатки	13-41	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: FPST, GFLL, GOBD, FSIA; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: GOBD;
Додатки	13-42	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: HCMM;
Додатки	13-42a	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: DXXX; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: DXXX;
Додатки	13-43	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: OBBI; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: OBBI;
Додатки	13-50	10	12.06.2025	Доповнення категорій аеропортів для PC Boeing 737: OEJN; Оновлення класифікації аеродрому для PC типу Ан-26: OEJN;
Додатки	13-85 – 13-86	10	12.06.2025	Видалення аеропорту Гома з переліку аеродромів, які використовуються Авіакомпанією в якості базових або оперативних.
Додатки	13-85 – 13-86	10	12.06.2025	Внесення аеропорту Ентебе до переліку аеродромів, які використовуються Авіакомпанією в якості базових або оперативних.
5.5.3	5-9 – 5-10	11	03.10.2025	Внесення стандартної процедури візуального заходу для PC Ан-74.
5.5.3	5-11	11	03.10.2025	Внесення стандартної процедури заходу на посадку Circle-to-Land ду для PC Ан-74
11.4	11-3	11	03.10.2025	Внесення переліку категорій аеродрому для PC Ан-74
13.1.1	13-2	11	03.10.2025	Зміни до розділу в зв'язку внесенням нового типу PC Ан-74
13.1.2.1	13-2	11	03.10.2025	Доповнено склад Групи оцінки ризиків аеродрому
13.2	13-20	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту EGBB, EGNX, EGCC для PC типу Boeing 737-300.
13.2	13-21	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LGAV, ЕККА для PC типу Boeing 737-300, Ан-74 Зміна категорії аеропорту ЕККА для PC типу Ан-26
13.2	13-22	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LGTS для PC типу Ан-74
13.2	13-23	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LEBL, LEGE, LEJR для PC типу Boeing 737-300
13.2	13-24	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LEST, LEVD, LEVT, LEVX, LEXJ, LEZL, LERS для PC типу Boeing 737-300.

Розділ <i>Section</i>	Сторінка <i>Page</i>	Зміна <i>Revision</i>	Дата <i>Date</i>	Зміст зміни <i>Revision content</i>
				Зміна категорій аеропортів LEVT, LERS для ПС типу Ан-26
13.2	13-27	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LZIB, LZPP для ПС типу Ан-74
13.2	13-28	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LZTN для ПС типу Ан-74
13.2	13-28b	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту ESMS, ESGJ, ESGG для ПС типу Boeing 737-300. Зміна категорії аеропорту ESGG для ПС типу Ан-26
13.2	13-28с	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту ESSA для ПС типу Boeing 737-300.
13.2	13-32	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту HAAV, HADR, HEAX, HECA для ПС типу Ан-74
13.2	13-34	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту GVNP для ПС типу Boeing 737-300
13.2	13-35	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту GVSU, GVAC для ПС типу Boeing 737-300
13.2	13-37	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту GMMN, GMMX для ПС типу Boeing 737-300 Зміна категорії аеропорту GMMN для ПС типу Ан-26
13.2	13-40	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту HJJJ для ПС типу Ан-74
13.2	13-42	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту HCMM для ПС типу Ан-74
13.2	13-42b	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту HUEN для ПС типу Ан-74
13.2	13-50	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту OEJN, OEYN для ПС типу Ан-74
13.2	13-51	11	03.10.2025	Доповнення категорії аеропорту LTBU, LTBS для ПС типу Ан-74

LIST OF HOLDERS

ПЕРЕЛІК УТРИМУВАЧІВ

ПРИМІРНИК № COPY No	COPY STATUS СТАТУС ПРИМІРНИКА	HOLDER УТРИМУВАЧ
1	Hard/digital copy Паперовий/ цифровий	Керівник з льотної експлуатації Flight Operations Manager
2	Hard/digital copy Паперовий/ цифровий	ДАСУ SAAU
3	Цифровий Digital copy	Відповідальний керівник Accountable Manager
		Керівник з якості Quality Manager
		Начальник ЦОКП Head of OCC
		Керівник з навчання та тренувань Training Manager
		Керівник з УПЛП CAM Manager
		Начальник служби наземного обслуговування Ground Handling Manager
		Керівник з АБ AVSEC Manager
		Керівник з БП Safety Manager
		ПС, що експлуатуються Авіакомпанією A/C which are operated by Aircompany

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

TABLE OF CONTENTS

ЗМІСТ

0.	GENERAL INFORMATION.....	0-1
0.	ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ	0-1
0.1.	Administration and control	0-1
0.1.	Адміністрування та контроль	0-1
0.2.	Definitions and abbreviations	0-1
0.2.	Визначення та скорочення	0-1
0.3.	Units of measurement	0-1
0.3.	Одиниці виміру.....	0-1
0.3.1.	Conversion Factors	0-1
0.3.1.	Перевідні коефіцієнти.....	0-1
0.3.2.	Altimeter Setting	0-1
0.3.2.	Установка висотоміра.....	0-1
0.3.3.	Inches to Hectopascal conversion.....	0-1
0.3.3.	Конверсія одиниць тиску: Дюйм - Гектопаскаль	0-1
0.3.4.	Pressure Altitude	0-1
0.3.4.	Висота за тиском	0-1
0.3.5.	Wind Component Table.....	0-1
0.3.5.	Таблиця складових вітру.....	0-1
0.3.6.	Phonetic Alphabet and Morse Code.....	0-1
0.3.6.	Фонетичний алфавіт та код Морзе	0-1
1.	MINIMUM FLIGHT LEVELS / MINIMUM ALTITUDES.....	1-1
1.	МІНІМАЛЬНІ ЕШЕЛОНИ / МІНІМАЛЬНІ ВИСОТИ ПОЛЬОТУ	1-1
1.1.	Pilot responsibilities	1-1
1.1.	Обов'язки пілота	1-1
1.2.	Definitions.....	1-1
1.2.	Визначення.....	1-1
1.2.1.	Minimum Flight Level.....	1-1
1.2.1.	Мінімальний ешелон польоту	1-1
1.2.2.	Minimum Altitude.....	1-2
1.2.2.	Мінімальна висота польоту	1-2
1.3.	Calculation and references	1-2
1.3.	Розрахунок та довідкова інформація	1-2
1.3.1.	Calculation.....	1-2
1.3.1.	Розрахунок мінімальних висот	1-2
1.3.2.	References	1-2
1.3.2.	Довідкова інформація	1-2
2.	OPERATING MINIMA.....	2-1
2.	ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ МІНІМУМ.....	2-1
2.1.	Operating minima for departure, destination & alternate aerodromes	2-1
2.1.	Експлуатаційний мінімум аеродромів вильоту, призначення та запасних	2-1

2.1.1.	Determination and establishing of aerodrome operating minima	2-1
2.1.1.	Визначення та встановлення експлуатаційних мінімумів аеродромів	2-1
2.2.	TERPS vs PANS-OPS – Instrument Approach Procedures	2-2
2.2.	Процедури заходу за приладами - PANS-OPS та US TERPS.....	2-2
2.2.1.	Meanings	2-2
2.2.1.	Значення.....	2-2
2.2.2.	Background	2-2
2.2.2.	Передумови.....	2-2
2.2.2.	Comparison between ICAO PANS-OPS and US TERPS.....	2-3
2.2.2.	Порівняння між процедурами ICAO PANS-OPS та US TERPS	2-3
2.2.3.	Circling Approach	2-3
2.2.3.	Маневр заходження з кола.....	2-3
2.2.4.	Procedures to comply with TERPS Approaches.....	2-5
2.2.4.	Процедура виконання заходження на посадку згідно TERPS	2-5
3.	COMMUNICATION AND NAVIGATION	3-1
3.	РАДІОЗВ'ЯЗОК ТА НАВІГАЦІЯ	3-1
3.1.	Communication Facilities and Navigation Aids	3-1
3.1.	Обладнання радіозв'язку та навігаційні засоби	3-1
4.	RUNWAY DATA AND AERODROME FACILITIES	4-1
4.	ДАНІ ПРО ЗПС ТА ОБЛАДНАННЯ АЕРОДРОМІВ	4-1
4.1.	Runway Data and Aerodrome Facilities.....	4-1
4.1.	Дані про ЗПС та обладнання аеродрому	4-1
4.1.1.	Aerodromes authorization.....	4-1
4.1.1.	Санкціонування аеродромів	4-1
4.1.2.	Take-off alternate selection	4-1
4.1.2.	Вибір запасного аеродрому для злету	4-1
5.	APPROACH, MISSED APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES	5-1
5.	ПРОЦЕДУРИ ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ, ПОВТОРНОГО ЗАХОДУ ТА ВІЛЬОТУ	5-1
5.1.	General.....	5-1
5.1.	Загальна інформація	5-1
5.2.	Approach and Landing / Aircompany Policies	5-1
5.2.	Заходження на посадку – політика Компанії	5-1
5.3.	Instrument Departure and Approach Procedures	5-3
5.3.	Процедури вильоту та заходу на посадку за приладами.....	5-3
5.3.1.	Start of descending and Entering the Terminal Area	5-3
5.3.1.	Початок зниження та входження в зону аеродрому	5-3
5.3.2.	Commencement and continuation of Approach	5-3
5.3.2.	Початок та продовження заходу	5-3
5.3.3.	Elements of a stabilized approach	5-4
5.3.3.	Елементи стабілізованого заходу на посадку.....	5-4
5.4.	Non-Precision Approach Procedures.....	5-5
5.4.	Процедури неточного заходження на посадку.....	5-5
5.4.1.	General.....	5-5
5.4.1.	Загальна інформація	5-5

5.4.2.	Minimum Descent Altitude (Height) – MDA (H)	5-5
5.4.2.	Мінімальна висота зниження MDA(H)	5-5
5.4.3.	CDFA - Constant Descend Final Approach	5-7
5.4.3.	Кінцевий захід на посадку з постійним кутом зниження - CDFA.....	5-7
5.5.	Visual Approach Procedures	5-9
5.5.	Процедури візуального заходу на посадку	5-9
5.5.1.	General.....	5-9
5.5.1.	Загальна інформація	5-9
5.5.2.	Standard visual approach procedure.....	5-9
5.5.2.	Стандартна процедура візуального заходу	5-9
5.5.3.	Circle-to-Land approach procedure	5-10
5.5.3.	Процедура заходу на посадку Circle-to-Land	5-10
5.6.	Holding	5-13
5.6.	Процедури очікування	5-13
5.6.1.	Chart depicted Holding Patterns.....	5-13
5.6.1.	Визначені та опубліковані схеми очікування.....	5-13
5.6.2.	Uncharted Holding Fix	5-13
5.6.2.	Неопублікований пункт очікування	5-13
5.6.3.	Minimum Fuel Policy	5-13
5.6.3.	Мінімальний залишок палива	5-13
5.7.	Noise Abatement Departure Procedures	5-15
5.7.	Процедури зниження шуму	5-15
5.7.1.	NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedure 1)	5-15
5.7.1.	Процедура зниження шуму № 1	5-15
5.7.2.	NADP 2 (Noise Abatement Departure Procedure 2)	5-15
5.7.2.	Процедура зниження шуму № 2	5-15
6.	COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES	6-1
6.	ПРОЦЕДУРИ ПРИ ВТРАТІ РАДІОЗВ'ЯЗКУ	6-1
6.1.	General.....	6-1
6.1.	Загальна інформація	6-1
7.	SEARCH AND RESCUE	7-1
7.	ПОШУК ТА РЯТУВАННЯ	7-1
7.1.	General.....	7-1
7.1.	Загальна інформація	7-1
7.2.	Aircraft Tracking	7-1
7.2.	Спостереження за повітряним судном	7-1
7.2.1.	Objective of aircraft tracking	7-1
7.2.1.	Мета спостереження	7-1
7.2.2.	Aircraft tracking policy	7-1
7.2.2.	Політика спостереження ПС	7-1
7.2.3.	Tracking equipment.....	7-2
7.2.3.	Обладнання для спостереження	7-2
7.2.4.	Area specific guidance	7-6
7.2.4.	Особливості спостереження за ПС	7-6

7.2.5.	Aircraft tracking during abnormal operations	7-11
7.2.5.	Відстеження повітряного судна при аномальних ситуаціях	7-11
7.2.6.	Missed Report Procedures	7-11
7.2.6.	Процедури при втраті повідомлень з борта ПС	7-11
7.2.7.	Reporting to SAA of Ukraine	7-12
7.2.7.	Повідомлення Державіаслужби про подію	7-12
7.2.8.	Tracking data collection and retention	7-12
7.2.8.	Збір та зберігання даних спостереження	7-12
8.	MAPS AND CHARTS ARE TO BE CARRIED ON BOARD	8-1
8.	КАРТИ ТА СХЕМИ, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬСЯ НА БОРТУ ПС	8-1
8.1.	General	8-1
8.1.	Загальна інформація	8-1
9.	AERONAUTICAL INFORMATION AND MET SERVICES	9-1
9.	АЕРОНАВІГАЦІЙНА ІНФОРМАЦІЯ ТА МЕТЕОРОЛОГІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ	9-1
9.1.	General	9-1
9.1.	Загальна інформація	9-1
10.	EN-ROUTE COM/NAV PROCEDURES	10-1
10.	МАРШРУТНІ ПРОЦЕДУРИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЇ	10-1
10.1.	References	10-1
10.1.	Рекомендації	10-1
10.2.	Route familiarization	10-1
10.2.	Ознайомлення з маршрутом	10-1
10.3.	Radio communication and navigation procedures in the region of MNPS operations	10-1
10.3.	Процедури радіозв'язку та навігації в регіоні експлуатації за MNPS	10-1
11.	AERODROME CATEGORIES AND BRIEFING REQUIREMENTS	11-1
11.	КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМІВ ТА ВИМОГИ З ОЗНАЙОМЛЕННЯ	11-1
11.1.	General	11-1
11.1.	Загальна інформація	11-1
11.2.	Aerodrome categories	11-1
11.2.	Категорії аеродромів	11-1
11.2.1.	Category A	11-1
11.2.1.	Категорія А	11-1
11.2.2.	Category B	11-1
11.2.2.	Категорія В	11-1
11.2.3.	Category C	11-2
11.2.3.	Категорія С	11-2
11.3.	Airfield Risk Assessment and Classification	11-2
11.3.	Оцінка ризиків та класифікація аеродромів	11-2
11.4.	List of aerodromes	11-2
11.4.	Перелік аеродромів	11-2
11.5.	Validity Period of competence qualification	11-3
11.5.	Термін дії кваліфікації та компетенції	11-3
12.	SPECIAL AERODROME BRIEFING	12-1
12.	ОСОБЛИВА ІНФОРМАЦІЯ ПО АЕРОДРОМАХ	12-1

12.1.	General.....	12-1
12.1.	Загальна інформація	12-1
13.	ANNEXES	13-1
13.	ДОДАТКИ.....	13-1
13.1.	New Airfield Risk Assessment / Categorization	13-1
13.1.	Оцінка ризиків та класифікація нового аеродрому	13-1
13.1.1.	General.....	13-1
13.1.1.	Загальна інформація	13-1
13.1.2.	Airfield Risk Assessment.....	13-2
13.1.2.	Оцінка ризиків аеродрому	13-2
13.1.3.	Risk management when performing flights in conditions of known or predicted volcanic ash pollution...	13-5
13.1.3.	Управління ризиками при виконанні польотів в умовах відомого або прогнозованого забруднення вулканічним попелом.....	13-5
13.1.4.	Airfield Categorization	13-12
13.1.4.	Класифікація аеродрому	13-12
13.2.	List of aerodromes.....	13-19
13.2.	Перелік аеродромів	13-19
13.3.	Airports used as basic or operating by Aircompany.....	13-83
13.3.	Аеродроми, які використовуються Авіакомпанією в якості базових або оперативних	13-83
13.3.1.	AIRPORT ZAPORIZHZIA	13-83
13.3.1.	АЕРОПОРТ ЗАПОРІЖЖЯ	13-83
13.3.2.	AIRPORT ENTEBBE.....	13-85
13.3.2.	АЕРОПОРТ ЕНТЕББЕ	13-85
13.3.3.	AIRPORT JUBA	13-87
13.3.3.	АЕРОПОРТ ДЖУБА	13-87
13.3.4.	AIRPORT MOGADISHU	13-89
13.3.4.	АЕРОПОРТ МОГАДИШУ	13-89
13.3.5.	AIRPORT TRENCIN.....	13-91
13.3.5.	АЕРОПОРТ ТРЕНЧИН	13-91
13.3.6.	AIRPORT PIESTANY	13-93
13.3.6.	АЕРОПОРТ П'ЄШТЯНИ	13-93
13.3.7.	AIRPORT MARIBOR.....	13-95
13.3.7.	АЕРОПОРТ МАРІБОР	13-95

 CONSTANTA	OM - Part C КЕ - Частина С	ROUTE AND AERODROME INSTRUCTIONS AND INFORMATION ІНСТРУКЦІЇ ТА ІНФОРМАЦІЯ ПО МАРШРУТАХ ТА АЕРОДРОМАХ	ТОС 6
---	-------------------------------	---	-------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

0. GENERAL INFORMATION

0.1. ADMINISTRATION AND CONTROL

Please refer to the PrJSC Aircompany Operations Manual, Part A - Chapter 0 (Administration and Control of Operations Manual) for any administration and control procedures of this Part of OM. The same defined rules apply throughout all parts of the Aircompany's Operations Manual.

0.2. DEFINITIONS AND ABBREVIATIONS

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, "Introduction". Definitions and abbreviations contained in "Aircompany Constanta" PrJSC Operations Manual, Part A - Chapter 0 (Administration and Control of Operations Manual) are also use in a present Part C of OM.

0.3. UNITS OF MEASUREMENT

0.3.1. Conversion Factors

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0.3.2. Altimeter Setting

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0.3.3. Inches to Hectopascal conversion

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0.3.4. Pressure Altitude

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0.3.5. Wind Component Table

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0.3.6. Phonetic Alphabet and Morse Code

Refer to Jeppesen Airway Manual covered the intended operation area: Volume 1, Tables and Codes.

0. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

0.1. АДМІНІСТРУВАННЯ ТА КОНТРОЛЬ

Щодо процедур адміністрування та контролю даної Частини керівництва необхідно звертатися до Керівництва з експлуатації ПрАТ «Авіакомпанія Константа», Частина А, Розділ 0 «Адміністрування та контроль Керівництва». Визначені у вказаному Розділі правила та процедури застосовуються до всіх Частин Керівництва з експлуатації Авіакомпанії.

0.2. ВИЗНАЧЕННЯ ТА СКОРОЧЕННЯ

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Вступ». Дана частина Керівництва також використовує визначення та скорочення, що містяться у KE Частина А, Розділ 0 «Адміністрування та контроль Керівництва» ПрАТ «Авіакомпанія Константа».

0.3. ОДИНИЦІ ВИМІРУ

0.3.1. Перевідні коефіцієнти

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

0.3.2. Установка висотоміра

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

0.3.3. Конверсія одиниць тиску: Дюйм - Гектопаскаль

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

0.3.4. Висота за тиском

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

0.3.5. Таблица складових вітру

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

0.3.6. Фонетичний алфавіт та код Морзе

Звертатися до збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації: Том 1 «Таблиці та коди».

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

1. MINIMUM FLIGHT LEVELS / MINIMUM ALTITUDES

1.1. PILOT RESPONSIBILITIES

If Aircompany pilots are scheduled to fly into an area, they are not familiar with, it is their duty to search for and study its specificities such as:

- Geography & topology;
- Weather;
- ATC procedures;
- Radio aids & airport directory;
- Entry requirements (local border and customs requirements for the arrival and departure of aircraft, crew members, and passengers) and airspace procedures;
- Emergency procedures; and
- Health precautions & contingencies

Furthermore, the PIC shall also consider the following factors when establishing minimum flight altitudes:

- the accuracy with which the position of the airplane can be determined;
- the probable inaccuracies in the indications of the altimeters used;
- the characteristics of the terrain (e.g. sudden changes in the elevation) along the route or in the areas where operations are to be conducted;
- the probability of encountering unfavorable meteorological conditions (e.g. severe turbulence and descending air currents); and
- possible inaccuracies in aeronautical charts.

The PIC shall also consider:

- corrections for temperature and pressure variations from standard values;
- the ATC requirements; and
- any foreseeable contingencies along the planned route.

For further guidance please refer to OM Part A – Chapter 8.1.1.

1.2. DEFINITIONS

Further definitions can be also found in the Jeppesen Airway Manual if not already found in the referenced chapters of Operations Manual Part A.

1.2.1. Minimum Flight Level

The Minimum Flight Level for Aircompany aircraft operations shall be, or higher of:

- a) The minimum flight level available in the class of airspace in which the airplane is operating.
- b) The first flight level greater than the Minimum Enroute Altitude (MEA) for flights (or portions thereof) conducted along published ATS routes within the

1. МІНІМАЛЬНІ ЕШЕЛОНИ / МІНІМАЛЬНІ ВИСОТИ ПОЛЬОТУ

1.1. ОБОВ'ЯЗКИ ПІЛОТА

Якщо пілоти Авіакомпанії планують виконувати польоти в районі, з яким вони не знайомі, вони зобов'язані уважно розглянути і вивчити його особливості, такі як:

- Географія та топологія;
- Погодні умови;
- Процедури ОНР;
- Радіонавігаційні засоби та дані по аеродромах;
- Вхідні вимоги (місцеві прикордонні та митні вимоги до прильоту та вильоту ПС, членів екіпажу та пасажирів) та процедури використання повітряного простору;
- Аварійні процедури;
- Безпека здоров'я та профілактика захворювань.

Крім того, КПС також повинен визначити мінімальні висоти польоту, враховуючи наступні фактори:

- точність, з якою може бути визначене місцеположення повітряного судна;
- можливі неточності в показах висотомірів, що встановлені на ПС;
- характеристики місцевості (наприклад, різкі зміни у висоті рельєфу) за маршрутом або в районах, де будуть виконуватися польоти;
- ймовірність виникнення несприятливих метеорологічних умов (наприклад, сильна турбулентність і спадаючі повітряні потоки);
- можливі неточності в навігаційних картах.

КПС також повинен враховувати:

- поправки на зміни температури та тиску від стандартних значень;
- вимоги органів ОНР;
- будь-які передбачувані та непередбачені обставини уздовж запланованого маршруту.

Для подальших інструкцій звертатися до КЕ Частина А, Розділ 8, глава 8.1.1.

1.2. ВИЗНАЧЕННЯ

Необхідні визначення можна знайти в збірнику Jeppesen Airway Manual, якщо вони відсутні у тих, що приведені у відповідному розділі Частини А "Керівництва з експлуатації".

1.2.1. Мінімальний ешелон польоту

Мінімальний ешелон польоту повітряних суден Авіакомпанії має дорівнювати, або бути більше:

- a) Мінімального задекларованого ешелону польоту в класі повітряного простору, в якому експлуатується повітряне судно.
- b) Першого з наявних ешелонів польоту, що є більшим за мінімальну висоту польоту за маршрутом (МЕА), для польотів (або їх частин), що виконуються за

coverage of available Jeppesen RFC route documentation.

- c) The first flight level greater than the Minimum Grid Altitude (Grid MORA) for flights (or portions thereof) conducted off the published ATS routes within the coverage of available Jeppesen RFC route documentation.

1.2.2. Minimum Altitude

The Minimum Altitude for Aircompany aircraft operations shall be, or higher of:

- The minimum flight altitude available in the class of airspace in which the airplane is operating.
- The Minimum Enroute Altitude (MEA) for flights (or portions thereof) conducted along published ATS routes within the coverage of available Jeppesen RFC route documentation.
- The Minimum Grid Altitude for flights (or portions thereof) conducted off the published ATS routes within the coverage of available Jeppesen route documentation.

1.3. CALCULATION AND REFERENCES

1.3.1. Calculation

Instructions for the calculation of minimum altitudes are contained in the Operations Manual Part A - Chapter 8.

1.3.2. References

1.3.2.1. Operational Flight Plan

Minimum safe altitudes are given in Aircompany prepared Operational Flight Plans (OFP) for each leg between waypoints of the planned route.

1.3.2.2. Aeronautical Publications

The minimum flight level or altitude available in the airspace in which it is intended to operate is contained in the national AIP for that area. This information is reproduced for ease of reference on the appropriate enroute charts in the Jeppesen Airway Manual and further details may be contained in the "Enroute" and "Air Traffic Control" Sections of the Jeppesen Airway Manual.

опублікованими маршрутами ОПР у межах інформаційного покриття доступних радіонавігаційних карт маршрутної документації Jeppesen.

- c) Першого з ешелонів польоту, що є більшим за мінімальну опубліковану висоту польоту у межах квадрату географічної сітки карти (Grid MORA) для польоту (або його частини), що проходить поза опублікованих маршрутів ОПР у межах інформаційного покриття доступних радіонавігаційних карт маршрутної документації Jeppesen.

1.2.2. Мінімальна висота польоту

Мінімальна висота польоту повітряних суден Авіакомпанії має дорівнювати, або бути більше:

- Мінімальної задекларованої висоти польоту в класі повітряного простору, в якому експлуатується повітряне судно.
- Мінімальної висоти польоту за маршрутом (MEA), для польотів (або їх частин), що виконуються за опублікованими маршрутами ОПР, у межах інформаційного покриття доступних радіонавігаційних карт маршрутної документації Jeppesen.
- Мінімальної опублікованої висоти польоту у межах квадрату географічної сітки карти (Grid MORA) для виконання польоту (або його частини) поза опублікованих маршрутів ОПР у межах інформаційного покриття доступних радіонавігаційних карт маршрутної документації Jeppesen.

1.3. РОЗРАХУНОК ТА ДОВІДКОВА ІНФОРМАЦІЯ

1.3.1. Розрахунок мінімальних висот

Інструкції з розрахунку мінімальних висот польоту містяться в Керівництві з експлуатації: Частина А, Розділ 8.

1.3.2. Довідкова інформація

1.3.2.1. Експлуатаційний план польоту

Інформація про мінімальні безпечні висоти надається в підготовленому авіакомпанією Експлуатаційному плані польоту (OFP) для кожного з відрізків між поворотними пунктами запланованого маршруту.

1.3.2.2. Публікації аеронавігаційної інформації

Інформація про мінімальний ешелон або висоту польоту, що застосовуються у повітряному просторі, який планується використовувати, міститься в національному збірнику АІП для цієї території. Для зручності використання ця інформація відтворюється на відповідних схемах та аеронавігаційних картах, а більш детальна інформація міститься у розділах «Enroute» та «Air Traffic Control» збірника Jeppesen Airways Manual.

2. OPERATING MINIMA

2.1. OPERATING MINIMA FOR DEPARTURE, DESTINATION & ALTERNATE AERODROMES

Aircompany for its routine operations uses the Operating Minima for departure, destination and alternate aerodromes are published in the Jeppesen Airway Manual, which printed on separate pages prior to the aerodrome approach charts, or alternatively, at the foot of the relevant approach procedure chart page.

2. ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ МІНІМУМ

2.1. ЕКСПЛУАТАЦІЙНИЙ МІНІМУМ АЕРОДРОМІВ ВИЛЬОТУ, ПРИЗНАЧЕННЯ ТА ЗАПАСНИХ

Авіакомпанія при повсякденному виконанні польотів використовує експлуатаційні мінімуми аеродрому вильоту, призначення та запасних, що опубліковані в збірниках аеронавігаційної інформації Jeppesen та надруковані на окремих сторінках перед схемами підходу до аеродрому, або в нижній частині відповідної схеми процедури заходження на посадку.

Figure 2.1.

Малюнок 2.1.

Example of Jeppesen published non-precision approach minima.

Приклад опублікованого Jeppesen мінімуму для неточного заходу на посадку.

				T		
Standard				STRAIGHT-IN LANDING RWY 02R		
ILS				LOC (GS out)		
DA(H) A: 559'(220') C: 579'(240')						
B: 569'(230') D: 588'(249')						
FULL				ALS out		
A	RVR 1000m		RVR 1200m		NOT AUTHORIZED	
B						
C						
D						
		RVR 1300m				
				Max Kts.	MDA(H)	VIS
				100	790'(416')	1500m
				135	880'(506')	1600m
				180	1130'(756')	2400m
				205	1140'(766')	3600m
CHANGES: None.						
© JEPPESEN. 2004, 2018. ALL RIGHTS RESERVED.						

© JEPPESEN, 2004, 2018. ALL RIGHTS RESERVED.

Figure 2.2.

Малюнок 2.2.

Example of Jeppesen published CAT I precision approach minima.

Приклад опублікованого Jeppesen мінімуму точного заходу на посадку за I категорією (CAT I).

Gnd speed-Kts	70	90	100	120	140	160			HIALS PAPI	2300' on 079°
ILS GS or LOC Descent Angle 3.00°	372	478	531	637	743	849				
MAP at D0.4 IKI										
JAR-OPS STRAIGHT-IN LANDING RWY 08										CIRCLE-TO-LAND
ILS		LOC (GS out)								
DA(H)		C: 767'(207')		with D1.8 IKI		w/o D1.8 IKI				
AB: 760'(200') D: 777'(217')		MDA(H) 960'(400')		MDA(H) 1010'(450')						
FULL		ALS out		ALS out		ALS out				
A	RVR 1000m		RVR 900m	RVR 1500m	RVR 1000m	RVR 1500m	RVR 2000m	A	NOT AUTHORIZED	
B			RVR 550m		RVR 1200m			B		
C			RVR 600m		RVR 1800m			C		
D			RVR 1400m		RVR 1600m			D		
CHANGES: VNAV info.										
© JEPPESEN. 2011. 2018. ALL RIGHTS RESERVED										

© JEPPESEN, 2011, 2018. ALL RIGHTS RESERVED.

2.1.1. Determination and establishing of aerodrome operating minima

Information on the calculation and application of minima is contained in the Operations Manual Part A - Chapter 8. Alternate aerodromes will be selected according OM Part A - Chapter 8.1.3.

2.1.1. Визначення та встановлення експлуатаційних мінімумів аеродромів

Інформація про розрахунок та застосування мінімумів міститься в КЕ Частина А, Розділ 8. Запасні аеродроми мають вибиратися у відповідності до КЕ Частина А, Розділ 8.1.3.

2.2. TERPS VS PANS-OPS – INSTRUMENT APPROACH PROCEDURES

2.2.1. Meanings

PANS-OPS - an air traffic control acronym which stands for **Procedures for Air Navigation Services – Aircraft Operations**. PANS-OPS are rules for designing instrument approach and departure procedures.

TERPS - the United States Standard for Terminal Instrument Procedures which establish criteria for the formulation, review, approval and the publishing of procedures for IFR (Instrument Flight Rules) operations to and from civil and military airports.

2.2.2. Background

Most approaches within the European area are designed in accordance with PANS-OPS. Many countries throughout the world have adopted these standards. The United States produces their own set of standards, TERPS, and some countries have adopted these standards too. The design criteria used for a approach is marked on the left lower corner of the Jeppesen chart or may be determined by reference to that state's aeronautical information publication. However, care should be taken, as some states appear to use a mix of both methods and this may not be readily apparent.

An example of aerodrome uses approaches designed with TERPS standards is shown in Figure 2.3 below.

2.2. ПРОЦЕДУРИ ЗАХОДУ ЗА ПРИЛАДАМИ - PANS-OPS ТА US TERPS

2.2.1. Значення

PANS-OPS - аббревіатура ОПР, що означає "Процедури аеронавігаційних послуг - експлуатація повітряних суден". PANS-OPS є правилами для розробки процедур прибуття та вильоту за приладами.

TERPS - Стандарт США щодо процедур інструментальних польотів, який встановлює критерії для формулювання, перегляду, затвердження та публікації процедур польотів за приладами (IFR) на цивільних та військових аеродромах.

2.2.2. Передумови

Більшість схем заходження на посадку в межах Європейського регіону розроблені відповідно до PANS-OPS. Багато країн у всьому світі прийняли ці стандарти. Сполучені Штати використовують власний набір стандартів (TERPS) і деякі країни також використовують ці стандарти. Стандарт, використовуваний для конкретної схеми підходу, позначається в лівому нижньому куті схеми Jeppesen, або може бути позначений посиланням на публікацію авіаційної інформації (AIP) відповідної Держави. Проте слід дотримуватися обережності, оскільки деякі держави використовують суміш обох методів, і це може вносити непорозуміння.

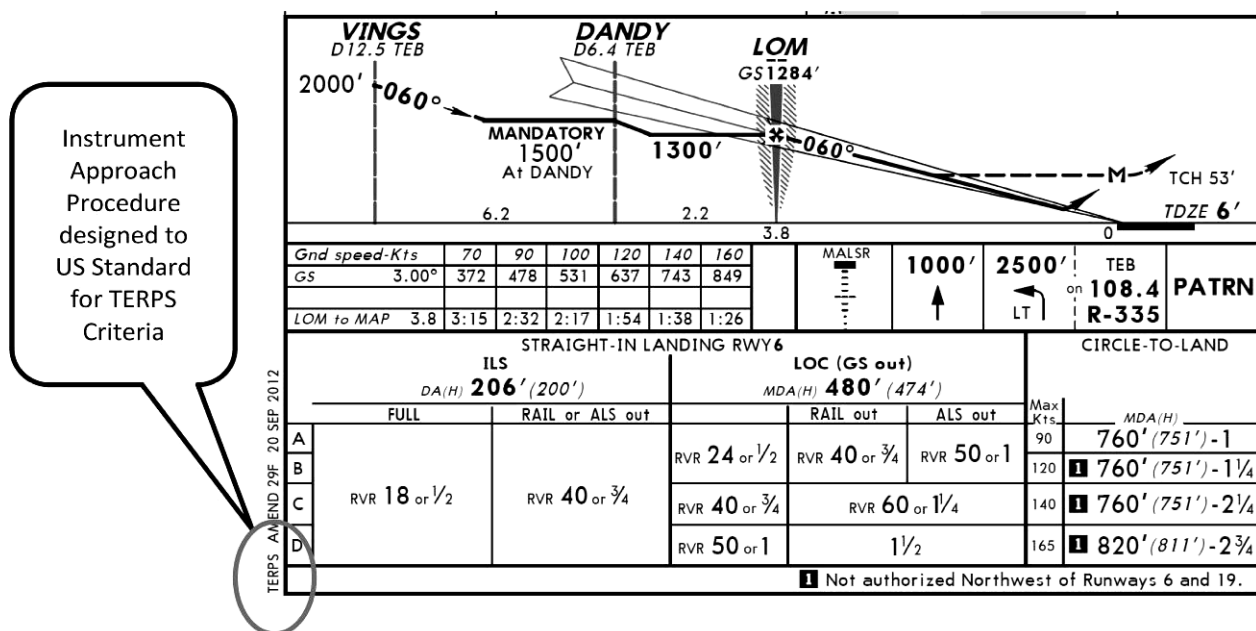
Приклад аеродромної схеми підходу, розробленої за стандартами TERPS показано на малюнку 2.3 нижче.

Figure 2.3.

Instrument Approach Procedure designed to US Standard for TERPS Criteria

Малюнок 2.3.

Процедура інструментального підходу, розроблена відповідно до стандарту США для критеріїв TERPS



One of the important differences that are pertinent to pilots is the establishment of circling MDA and the radii of the obstacle clearance area.

Однією з важливих розбіжностей, яка має значення для пілотів, є встановлення висоти прийняття рішення (MDA)

2.2.2. Comparison between ICAO PANS-OPS and US TERPS

Aerodrome operating minima (AOM) are calculated by Airocompany based on information supplied by national authorities in their AIPs. This information typically consists of approach and departure procedures which assure safe separation between the aircraft and known obstacles located close to the intended flight path of the procedure in question. The procedures themselves are based on obstacle clearance domains constructed using internationally accepted standards.

Two main sets of procedures exist:

- ICAO Procedures described in ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services (PANS-OPS). PANS-OPS procedures are the international standard and are used throughout Europe and in many other countries world-wide.
- United States Standard for Terminal Instrument Procedures (TERPS). US TERPS are used in USA and in certain other countries. These include Canada, Korea, Saudi Arabia and Taiwan. Some NATO military procedures are also based on US TERPS standards.

Pilots should be aware that there are differences in obstacle clearance criteria between procedures designed in accordance with ICAO PANS-OPS and US TERPS. This is especially true in respect of Circling Approaches where the assumed radius of turn and minimum obstacle clearance are markedly different (see below).

2.2.3. Circling Approach

2.2.3.1. Aircraft Category

Aircraft Category is based on threshold IAS ($1.3 \times \text{Stall IAS}$) and is shown on Table 1:

Table 1.

Aircraft Category - PANS-OPS and US TERPS

Aircraft Category	A	B	C	D	E
Threshold IAS	less than 91 kts	91 kts or more but less than 121 kts	121 kts or more but less than 141 kts	141 kts or more but less than 165 kts	166 kts or more (but less than 211 kts)*
V_{pr} прольоту порогу ЗПС	Менше, ніж 169 км/год	169 або більше, але менше 224 км/год	224 або більше, але менше 261 км/год	261 або більше, але менше 306 км/год	306 або більше, але менше 391 км/год

2.2.3.2. Minimum Visibility

Both PANS-OPS and US TERPS assume values of minimum visibility available to the pilot at the lowest obstacle clearance altitude (OCA). These values are calculated differently and therefore, may result in different AOM. Table 2 shows the lowest value of visibility assumed by each method:

2.2.2. Порівняння між процедурами ICAO PANS-OPS та US TERPS

Експлуатаційні мінімуми аеродромів (AOM) розраховуються Авакомпанією на основі інформації, наданої органами авіаційної влади Держав для публікації в AIP. Інформація зазвичай складається з процедур підходу та вильоту, які забезпечують безпечну відстань від повітряного судна до відомих перешкод, розташованих поруч від передбаченої траєкторії польоту за відповідною процедурою. Самі процедури ґрунтуються на наявності вільних від перешкод ділянок та побудовані за міжнародно-прийнятими стандартами.

Існують два основні види процедур:

- Процедури ICAO, описані в ICAO Doc 8168 Procedures for Air Navigation Services (PANS-OPS). Процедури PANS-OPS є визнаним міжнародним стандартом і використовуються по всій Європі та в багатьох інших країнах світу.
- Стандарт США для процедур аеродромних польотів за приладами (TERPS). US TERPS використовуються в США та деяких інших країнах, серед яких Канада, Південна Корея, Саудівська Аравія та Тайвань. Деякі з військових процедур NATO також засновані на стандартах US TERPS.

Пілотам слід знати, що існують відмінності в критеріях визначення відстані від перешкод у процедурах, що відповідно розроблені ICAO PANS-OPS та US TERPS. Особливо це стосується заходів з кола, де передбачені радіус розвороту та мінімальна відстань від перешкод помітно відрізняються (див. нижче).

2.2.3. Маневр заходження з кола

2.2.3.1. Категорія повітряного судна

Категорія повітряного судна визначається за приладовою швидкістю на порозі ЗПС з коефіцієнтом 1,3 відносно V звалювання у посадковій конфігурації з максимальною дозволеною посадковою масою і вказана в Таблиці 1:

Таблица 1.

Категорія літака - PANS-OPS і US TERPS

2.2.3.2. Мінімальна видимість

PANS-OPS та US TERPS використовують значення мінімальної горизонтальної видимості на найнижчій безпечній висоті прольоту перешкод (OCA). Ці значення розраховуються по-різному, і отже, можуть призвести до різних значень експлуатаційного

мінімуму аеродрому. Таблиця 2 показує найнижчі величини видимості, розрахованої кожним з методів:

Table 2.
Таблиця 2.
Minimum Visibility at OCA
Мінімальна видимість на OCA

Aircraft category	A	B	C	D	E
Minimum Visibility PANS-OPS	1.9 km	2.8 km	3.7 km	4.6 km	6.5 km
Minimum Visibility US TERPS	1.6 km	1.6 km	2.4 km	3.2 km	3.2 km

2.2.3.3. Minimum Obstacle Clearance (MOC)
2.2.3.3. Мінімальна висота прольоту перешкод (MOC)

ICAO PANS-OPS uses a varying MOC which increases with aircraft category as shown in Table 3:

ICAO PANS-OPS використовує різні значення мінімальної висоти прольоту перешкод (MOC), що залежать від категорії ПС:

Table 3.
Таблиця 3.
Minimum Obstacle Clearance (MOC) - PANS-OPS
Мінімальна відстань від перешкод (MOC) - PANS-OPS

Aircraft category	A	B	C	D	E
Obstacle Clearance	295 ft	295 ft	394 ft	394 ft	492 ft
Висота прольоту перешкод	90 м	90 м	120 м	120 м	150 м

The FAA has modified the criteria for circling approach areas via TERPS 8260.3C. The circling approach area has been expanded to provide improved obstacle protection. Circling approach areas for approach procedures use the radius distances (in NM) as depicted in Table 4. These distances, dependent on aircraft category, are also based on the circling altitude which accounts for the true airspeed increase with altitude.

Федеральна авіаційна влада США змінила критерії для зон маневрування для заходження з кола через застосування TERPS 8260.3C. Зона візуального маневрування для процедур заходу на посадку використовує радіальні відстані (в морських милях), як показано в Таблиці 4. Ці відстані залежать від категорії ПС та висоти маневрування (з висотою повітряна швидкість збільшується).

Table 4
Таблиця 4.
TERPS 8260.3C - Criteria for circling approach areas
TERPS 8260.3C - Критерії обходу зон підходу

Circling MDA in feet MSL	Approach Category and Circling Radius (NM)				
	CAT A	CAT B	CAT C	CAT D	CAT E
1000 or less	1.3	1.7	2.7	3.6	4.5
1001 – 3000	1.3	1.8	2.8	3.7	4.6
3001 – 5000	1.3	1.8	2.9	3.8	4.8
5001 – 7000	1.3	1.9	3.0	4.0	5.0
7001 – 9000	1.4	2.0	3.2	4.2	5.3
9001 and above	1.4	2.1	3.3	4.4	5.5

2.2.3.4. Radius of Circling Domain
2.2.3.4. Радіус зони маневрування

Both systems use a radius of the circling domain (Obstacle Evaluation Area for US TERPS and Visual Maneuvering Area for PANS-OPS) which increases with aircraft category and is

Обидві системи використовують радіуси зони маневрування (US TERPS - зона оцінки перешкод, PANS-OPS - зона візуального маневрування), які

based on TAS and bank angle. Both systems assume a 25 kt wind factor, always added as a constant, without an assumption for the direction of the wind.

2.2.3.5. Circling IAS

For PANS-OPS, the TAS is based on aircraft altitude and the visual maneuvering IAS (Circling IAS). The latter is shown on Table 5:

Table 5.

Visual Manoeuvring IAS used by PANS-OPS

Aircraft Category	A	B	C	D	E
Circling IAS	100 kts	135 kts	180 kts	205 kts	240 kts
V _{пр} візуального маневрування	185 км/год	250 км/год	333 км/год	380 км/год	445 км/год

For US TERPS, TAS calculation is based on aircraft altitude and threshold IAS appropriate to category (shown on Table 4).

2.2.3.6. Bank angle

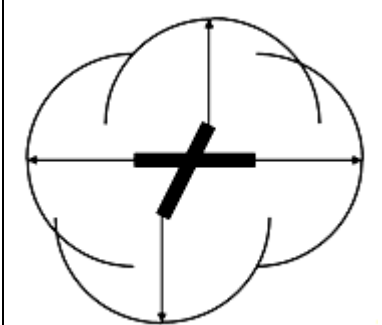
PANS-OPS assume a bank angle of 20° for aircraft of all categories. US TERPS assume a bank angle which varies with aircraft category but is never less than 20° (see Table 6 below).

Table 6.

Bank Angle used by US TERPS

Aircraft Category	A	B	C	D	E
Bank Angle (degrees)	25°	25°	20°	20°	22°

The following highlights the different radii from runway threshold used by PANS-OPS and TERPS to construct the circling obstacle clearance area.

	Aeroplane Category	PANS-OPS R from threshold	TERPS R from threshold
	A	1.68 NM	1.30 NM
	B	2.66 NM	1.50 NM
	C	4.20 NM	1.70 NM
	D	5.28 NM	2.30 NM

2.2.4. Procedures to comply with TERPS Approaches

Regardless of the Airplane CAT add 100 ft to the circling MSA. If conditions dictate the need to fly outside the TERPS radii:

збільшуються з категорією ПС і ґрунтуються на істинній швидкості (TAS) і куті крену. Обидві системи враховують вплив складової вітру зі швидкістю 25 вузлів, яка завжди додається, незважаючи на напрямок.

2.2.3.5. Швидкість візуального маневрування

У стандарті PANS-OPS розрахунок базується на висоті польоту та приладової швидкості візуального маневрування в залежності від категорії ПС:

Таблиця 5.

Візуальне маневрування, що використовується PANS-OPS

У стандарті US TERPS розрахунок швидкості базується на висоті польоту та приладової швидкості польоту порогу ЗПС в залежності від категорії ПС згідно Таблиці 4.

2.2.3.6. Кут крену ПС

Стандартом PANS-OPS встановлено крен 20° для літаків усіх категорій. Крен за стандартом US TERPS залежить від категорії ПС, але не менше ніж 20° (див. Таблицю 6).

Таблиця 6.

Кут нахилу, який використовується TERPS

Нижче наведено ілюстрацію різних радіусів від порогу злітно-посадкової смуги, що використовуються PANS-OPS та TERPS для побудови зони маневрування вільної від перешкод.

2.2.4. Процедура виконання заходження на посадку згідно TERPS

Незалежно від категорії ПС при заході з кола необхідно додавати 100 футів до абсолютної мінімальної

безпечної висоти (MSA). Якщо умови диктують необхідність польоту поза радіусом TERPS:

- | | |
|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> - Complete awareness of obstacles within the intended circling area are stated in the Jeppesen approach chart; and - Weather Minima: visibility 5 KM and ceiling MSA + 1000ft. | <ul style="list-style-type: none"> - Повністю ознайомитись з перешкодами в межах передбачуваної зони маневрування, які зазначені в схемі заходу на посадку Jeppesen; - Мінімум погоди: видимість 5 км, HMX ≥ MSA + 1000ft. |
|---|--|

3. COMMUNICATION AND NAVIGATION

3.1. COMMUNICATION FACILITIES AND NAVIGATION AIDS

Information on communications facilities and navigational aids are contained in the "Radio Aids" Section of the Jeppesen Airway Manual for the area of operation. Additional information will be found in NOTAM's Class A and B.

Flight OPS Dispatcher shall ensure that Aircompany aircraft operations are only conducted along such routes or within such areas for which:

- Ground navigation and communication facilities and services (meteorological information's included) are provided;
- The performance of the airplane intended to be used is adequate to comply with minimum flight altitude requirements;
- The equipment of airplane intended to be used meets the minimum requirements for the planned operation;
- Onboard GNS Navigation database is available and up to date;
- Appropriate maps and charts are available; and
- Aerodromes for eventual diversions are available within the time/distance limitations as defined by OM Part A – Chapter 8.1.5, if applicable.

Flight OPS Dispatcher shall ensure that communication facilities and navigation aids to be used during all flights are selected through the latest edition of the available Jeppesen documentation. Furthermore, PICs shall ensure that the latest edition of the Jeppesen documentation in hard copy or electronically (as approved for the airplane) is ready at hand during flight.

3. РАДІОЗВ'ЯЗОК ТА НАВІГАЦІЯ

3.1. ОБЛАДНАННЯ РАДІОЗВ'ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЙНІ ЗАСОБИ

Інформація про засоби радіозв'язку та навігації міститься у розділі "Radio Aids" збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації. Додаткова інформація може бути отримана з NOTAM класу А та В.

Співробітник із забезпечення польотів має контролювати, щоб польоти ПС Авіакомпанії виконувалися тільки за такими маршрутами або в межах таких районів, для яких:

- присутні наземні радіотехнічні засоби навігації та зв'язку а також надається обслуговування, яке включає забезпечення метеорологічною інформацією;
- льотні характеристики ПС дозволяють забезпечити мінімальні безпечні висоти за всіма ділянками запланованого маршруту;
- радіонавігаційне обладнання ПС відповідає всім необхідним вимогам для виконання запланованого польоту;
- навігаційна база даних бортових систем GNS має відповідне покриття і є оновленою;
- є в наявності відповідні радіонавігаційні карти та схеми аеродромів;
- запасні аеродроми доступні в межах часу та відстані, як це визначено у ОМ частина А - глава 8.1.5.

Співробітник із забезпечення польотів повинен забезпечувати, щоб дані про засоби радіозв'язку та навігації, які будуть використовуватися для виконання польотів, отримувались екіпажем з останньої діючої ревізії Jeppesen Airway Manual. Крім того, КПС повинен контролювати, щоб на борту ПС під час польоту знаходилося останнє видання документації Jeppesen в друкованому або електронному вигляді (EFB), якщо це затверджено для даного ПС.

 CONSTANTA	OM Part C - Chapter 3 КЕ Частина С - Розділ 3	COMMUNICATION AND NAVIGATION НАВІГАЦІЯ ТА ЗВ'ЯЗОК	Page Стор. 3-2
---	--	--	--------------------------

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

4. RUNWAY DATA AND AERODROME FACILITIES

4.1. RUNWAY DATA AND AERODROME FACILITIES

Details of runway data and aerodrome facilities are contained within the Airport Charts and in the "Airport Directory" section of the Jeppesen Airway Manual for the area of intended operations.

For more information of runway data and aerodrome facilities or missing one, refer to Section AD (aerodromes) of relevant AIP of the State over whose territory it is planned to operate.

4.1.1. Aerodromes authorization

Flight OPS Dispatcher shall ensure that flights are only conducted towards aerodromes where runway data and the necessary facilities, depending on the reported and forecasted meteorological conditions, are available. Furthermore, he shall also ensure that the performance of the airplane intended to be used is adequate to comply with the different requirements (RW length, landing and take-off distances with one engine operative and engine failure during take-off). Besides that, he shall also make sure that the appropriate maps and charts are published and available.

Flight OPS Dispatcher shall ensure that runway data and aerodrome facilities to be used during all flights done are selected through the latest edition of the available Jeppesen documentation.

PIC shall ensure that the latest edition of the Jeppesen documentation in hard copy or electronically (as approved for the airplane) is ready at hand during flight.

4.1.2. Take-off alternate selection

The PIC shall select and specify in the Operational Flight Plan (OFP) a take-off alternate if it would not be possible to return to the aerodrome of departure for meteorological or performance reasons.

4. ДАНІ ПРО ЗПС ТА ОБЛАДНАННЯ АЕРОДРОМІВ

4.1. ДАНІ ПРО ЗПС ТА ОБЛАДНАННЯ АЕРОДРОМУ

Дані про злітно-посадкову смугу та обладнання аеродрому містяться в схемах аеродромів та розділі "Airport Directory" збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації.

Більш детальна, або відсутня в збірнику Jeppesen Airway Manual інформація про ЗПС та обладнання аеродрому, знаходиться у розділі AD (аеродроми) AIP відповідної держави, на території якої планується виконувати польоти.

4.1.1. Санкціонування аеродромів

Співробітник із забезпечення польотів має забезпечувати, щоб польоти здійснювалися лише на аеродроми, які мають офіційно опубліковані дані про ЗПС та їх обладнання, яке необхідне в залежності від фактичних та прогнозованих метеорологічних умов. Крім того, він також повинен контролювати, щоб льотні характеристики запланованого для польоту ПС відповідали наявним характеристикам аеродромів вильоту, призначення та запасних (довжині ЗПС, наявним дистанціям для зльоту та посадки з одним двигуном, що відмовив). Крім того, він також повинен переконатися, що відповідні карти та схеми офіційно опубліковані та є в наявності.

Співробітник із забезпечення польотів повинен забезпечувати, щоб дані про ЗПС та обладнання аеродромів, які будуть використовуватися для виконання польотів, отримувались екіпажем з останньої діючої ревізії Jeppesen Airway Manual.

КПС повинен контролювати, щоб на борту ПС під час польоту знаходилося останнє видання документації Jeppesen в друкованому або електронному вигляді (EFB), якщо це затверджено для даного ПС.

4.1.2. Вибір запасного аеродрому для зльоту

КПС повинен обрати та вказати в оперативному плані польоту (OFP) запасний для зльоту, якщо неможливо повернутися до аеродрому вильоту з метеорологічних причин або експлуатаційних обмежень.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5. APPROACH, MISSED APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES

5.1. GENERAL

Approach, missed approach and departure procedures (including noise abatement procedures) are given in the approach charts and in the "Air Traffic Control" section of the Jeppesen Airway Manual for the area of intended operations.

For more information of above-mentioned procedures or missing one, refer to Section AD (aerodromes) of relevant AIP of the State over whose territory it is planned to operate.

Flight OPS Dispatcher shall ensure that all flights are executed according the published procedures for the aerodrome in this state. Those procedures are to be found in the Jeppesen or AIP documentation available on board.

5.2. APPROACH AND LANDING / AIRCOMPANY POLICIES

When making a descent to an aerodrome, the Flight Crew SHALL NOT:

- Continue the approach past the designated outer marker (OM) for a precision approach, or its equivalent position if none exists or for a non-precision approach, if the relevant RVR is at the time less than the specified minima for landing;
- Continue an approach to landing at any aerodrome, by flying below the relevant specified DA / MDA unless from that altitude the specified visual reference for landing is established and maintained.

The above means that, once the outer marker or FAF has been passed with an adequate RVR, the approach may be continued to DA / MDA even though the reported RVR may drop below the required minimum: however, the probability is that, if the RVR falls below specified minimum for landing, then the PIC should assume that the reduction in the reported visibility will also reduce the visual segment of a non-precision approach at the DA. The PIC and Co-Pilot should be ready and prepared to execute a missed approach **as the only possible solution in this situation**.

5. ПРОЦЕДУРИ ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ, ПОВТОРНОГО ЗАХОДУ ТА ВІЛЬОТУ

5.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Процедури заходу на посадку, повторного заходу та вильоту (включаючи процедури зі зниження шуму) опубліковані в схемах аеродромів та у розділі "Air Traffic Control" збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованого району льотної експлуатації.

Більш детальна, або відсутня в збірнику Jeppesen Airway Manual інформація про вищевказані процедури, знаходиться у розділі AD (аеродроми) AIP відповідної держави, на території якої планується виконувати польоти.

Співробітник із забезпечення польотів забезпечує наявність на борту кожного ПС офіційно опублікованих аеродромних процедур для всіх польотів, що виконуються, або плануються виконуватися на території відповідної держави.

5.2. ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ – ПОЛІТИКА КОМПАНІЇ

При зниженні на аеродромі для заходу на посадку льотний екіпаж НЕ ПОВИНЕН:

- Продовжувати зниження після позначеного зовнішнього маркера (OM) (або його еквівалентної позиції) для точного заходу на посадку, або для неточного заходу на посадку, якщо фактична RVR є меншою, ніж встановлений мінімум для посадки;
- Продовжувати заходження на посадку на будь-якому аеродромі, зі зниженням нижче встановленої DA / MDA, якщо з цієї висоти не встановлений та не підтримується візуальний контакт з наземними орієнтирами.

Вищесказане означає, що, після прольоту зовнішнього маркера (OM) або FAF за відповідним мінімуму значенням RVR, підхід може бути продовжений до DA / MDA, навіть якщо значення RVR раптово зменшується нижче мінімального визначеного для посадки: однак, якщо RVR стає нижче встановленого мінімуму для посадки, то КПС повинен мати на увазі, що зменшення об'явленої видимості також зменшить і кількість візуальних складових для неточного заходу з ВПР. КПС і другий пілот повинні бути готові до виконання відходу на друге коло, **як єдиної правильної дії у такій ситуації**.

 CONSTANTA	<i>OM Part C - Chapter 5</i> <i>KE Частина С - Розділ 5</i>	<i>APPROACH, MISSED APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES</i> <i>ПРОЦЕДУРИ ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ, ПОВТОРНОГО ЗАХОДУ ТА ВИЛЬОТУ</i>	<i>Page</i> <i>Стор.</i> 5-2
--	--	---	--

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5.3. INSTRUMENT DEPARTURE AND APPROACH PROCEDURES

The PIC shall ensure that instrument departure and approach procedures which have been established by the State for specific aerodromes are able to be complied with before filing a flight plan.

A PIC may accept an ATS clearance to deviate from a published departure or arrival route, provided obstacle clearance criteria are observed and full account is taken of the operating conditions.

The final instrument approach at the destination or alternate may be flown visually or in accordance with the published instrument approach procedure.

5.3.1. Start of descending and Entering the Terminal Area

ATS clearance is necessary for a procedural descent but descent will NOT be made below MORA.

5.3.1.1. Conditions for an Instrument descending

Before commencing an instrument approach, the following conditions must be fulfilled:

- All navigational aids and aerodrome concerned NOTAM must be checked prior to descent;
- A valid IAP plate must be available to each pilot either in a printed form or if approved by the SAA of Ukraine in an electronic format. This does not apply to radar approaches;
- All navigational aid(s) must be identified and the airplane navigational system equipment to be used must be operative and tested prior to beginning the instrument let down.

5.3.1.2. Approach Aid not available or unusable

When the ground navigation aids are unserviceable, unusable, or the airplane receivers are unserviceable, the approach may only be continued if the weather is at or above circling minima and the airplane can be positioned by circling to final by visual means.

5.3.2. Commencement and continuation of Approach

If, after passing the outer marker or equivalent position in accordance with the reported RVR, visibility falls below the applicable minimum, the approach may be continued to DA (DH) or MDA (MDH).

When no outer marker or equivalent position exists, the PIC shall make the decision to continue or abandon the approach before descending below 1000 ft, (300 m) above the aerodrome on the final approach segment.

5.3. ПРОЦЕДУРИ ВІЛЬОТУ ТА ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ ЗА ПРИЛАДАМИ

Перед поданням плану польоту (FPL) КПС повинен бути впевненим, що процедури вильоту та заходження на посадку за приладами, встановлені державою для конкретних аеродромів відповідають наявним льотним характеристикам ПС і можуть бути виконані.

КПС може погодитися на дозвіл органу ОНР відхилитися від опублікованих маршрутів вильоту або прибуття, якщо він може візуально контролювати відстані від перешкод, а умови польоту дозволяють таке відхилення.

Кінцевий етап заходження на посадку на аеродромі призначення або запасному може виконуватися як у відповідності до опублікованої процедури заходження за приладами, так і візуально.

5.3.1. Початок зниження та входження в зону аеродрому

Початок та подальше зниження за схемою заходження здійснюється тільки з дозволу органу ОНР. Зниження нижче мінімальної безпечної висоти польоту поза маршрутом (MORA) не виконується.

5.3.1.1. Умови для початку зниження за приладами

Перед початком заходження на посадку за приладами, слід виконати наступне:

- Усі радіонавігаційні засоби та NOTAM аеродрому посадки мають бути переглянуті;
- Дійсна схема заходження на посадку має бути доступною до перегляду кожному з пілотів у паперовому вигляді, або (якщо схвалено ДАСУ) у електронному форматі. Це положення не стосується заходжень по оглядовому локатору;
- Навігаційні засоби, що необхідні для виконання заходження та посадки за приладами мають бути справними та перевірені перед початком зниження.

5.3.1.2. Наземні засоби відсутні, або не працюють

У випадку, якщо наземні навігаційні засоби несправні чи не працюють, або на ПС несправні приймачі сигналів наземного обладнання, заходження може бути продовжене тільки за наявності метеоумов, що дорівнюють або вище встановленого мінімуму візуального заходу з кола, а повітряне судно повинне мати можливість бути виведеним на посадкову пряму за допомогою наземних візуальних орієнтирів.

5.3.2. Початок та продовження заходу

Якщо після проходження зовнішнього маркера (або його еквівалентної позиції) у відповідності до повідомленої RVR, видимість погіршується нижче застосовного мінімуму, підхід може бути продовжений до ВПР: DA (DH) або MDA (MDH).

Якщо зовнішній маркер відсутній, а його еквівалентна позиція не визначена, КПС на кінцевому етапі заходження на посадку повинен прийняти рішення про продовження або припинення заходу для зниження нижче висоти 300 м (1000 ft) від поверхні аеродрому.

The approach may be continued below DA, DH or MDA, MH and the landing may be completed provided that the required visual reference is established at the DA, DH or MDA, MDH and is maintained.

The approach shall not be continued if the RVR visibility is less than the applicable minima.

5.3.3. Elements of a stabilized approach

All Aircompany aircraft approaches must be stabilized by 1,000 feet (300 m) above airport elevation in instrument meteorological conditions (IMC) and by 500 feet (150 m) above airport elevation in visual meteorological conditions (VMC). An approach is stabilized when all the following criteria are met:

1. The aircraft is on the correct flight path;
2. Only small changes in heading/pitch are required to maintain the correct flight path;
3. The aircraft speed is not more than $V_{REF} + 20$ knots indicated airspeed and not less than V_{REF} ;
4. The aircraft is in the correct landing configuration;
5. Sink rate is no greater than 1,000 feet per minute;
6. Power setting is appropriate for the aircraft configuration and is not below the minimum power for approach as defined by the aircraft operating manual;
7. All briefings and checklists have been conducted;
8. Specific types of approaches are stabilized if they also fulfill the following:
 - instrument landing system (ILS) approaches must be flown within one dot of the glide slope and localizer;
 - during a circling approach, wings should be level on final when the aircraft reaches 300 feet above airport elevation; and,
9. Unique approach procedures or abnormal conditions requiring a deviation from the above elements of a stabilized approach require a special briefing.

An approach that becomes non-stabilized below 1,000 feet above airport elevation in IMC or below 500 feet above airport elevation in VMC requires an immediate go-around.

Заходження на посадку може бути продовжене після ВПР тільки якщо КПС встановив та надійно підтримує візуальний контакт з наземними орієнтирами.

Заходження на посадку не повинне продовжуватися якщо фактична RVR менше опублікованого мінімуму.

5.3.3. Елементи стабілізованого заходу на посадку

Всі заходи повітряних суден Авіакомпанії повинні бути стабілізовані з висоти 1000 футів (вище 300 м) над рівнем аеродрому в інструментальних метеоумовах (IMC) та з висоти 500 футів (150 м) над рівнем аеродрому у візуальних метеоумовах (VMC). Підхід вважається стабілізованим, коли виконуються наступні критерії:

1. ПС знаходиться у правильному положенні відносно заданої траєкторії польоту;
2. Для дотримання заданої траєкторії пілота необхідно застосування лише невеликих кренів та тангажу;
3. Приладова швидкість ПС не більше ніж $V_{REF} + 20$ вузлів і не менше V_{REF} ;
4. Повітряне судно має посадкову конфігурацію відповідно до КЛЕ;
5. Вертикальна швидкість зниження не перевищує 1000 футів/хв (5 м/сек);
6. Режим роботи маршових двигунів відповідає посадковій конфігурації ПС і не є меншим ніж режим для виконання заходу, що визначений КЛЕ відповідного типу ПС;
7. Брифінг екіпажу перед посадкою та відповідні чек-листи виконані;
8. Окремі види заходжень є стабілізованими, якщо:
 - заходження на посадку з використанням ILS виконується у межах відхилень однієї точки за курсом та глисадою,
 - при візуальному заходженні на посадковій прямій відсутні крени на висоті 100 м над поверхнею аеродрому.
9. Особливі процедури підходу або аномальні умови, що вимагають відхилення від вищезазначених елементів стабілізованого підходу, вимагають проведення спеціального брифінгу.

Заходження, що не є стабілізованим з висоти 1000 футів (вище 300 м) над рівнем аеродрому в інструментальних метеоумовах (IMC) та з висоти 500 футів (150 м) над рівнем аеродрому у візуальних метеоумовах (VMC), має бути негайно припинене і екіпаж має виконати процедуру відходу на друге коло.

5.4. NON-PRECISION APPROACH PROCEDURES

5.4.1. General

These approaches are referenced to a ground radio nav aids used to define the final approach trajectory or pattern. These nav aids typically have included the nondirectional beacon (NDB), VHF omnidirectional radio (VOR) and localizer (LOC) - often collocated with distance measuring equipment (DME).

The non-precision nature of the approach is caused by poor definition of the final approach vertical path. NPA charts typically provide only an assigned altitude at the FAF and the distance from the FAF to the MAP. Thus, crew awareness of the airplane's vertical position versus the intended vertical path of the final approach is quite low.

Additional factors that affect non-ILS approach procedures include the following:

- The position of the FAF, which is either a geographical point on a straight-in approach or a position estimated by the pilot at the end of a procedure turn;
- The position of the MAP, which defines the end point of the final approach at which a missed approach must be conducted by the pilot if visual navigation is not achieved;
- The nature of the altitude limit — that is, MDA(H) or DA(H).

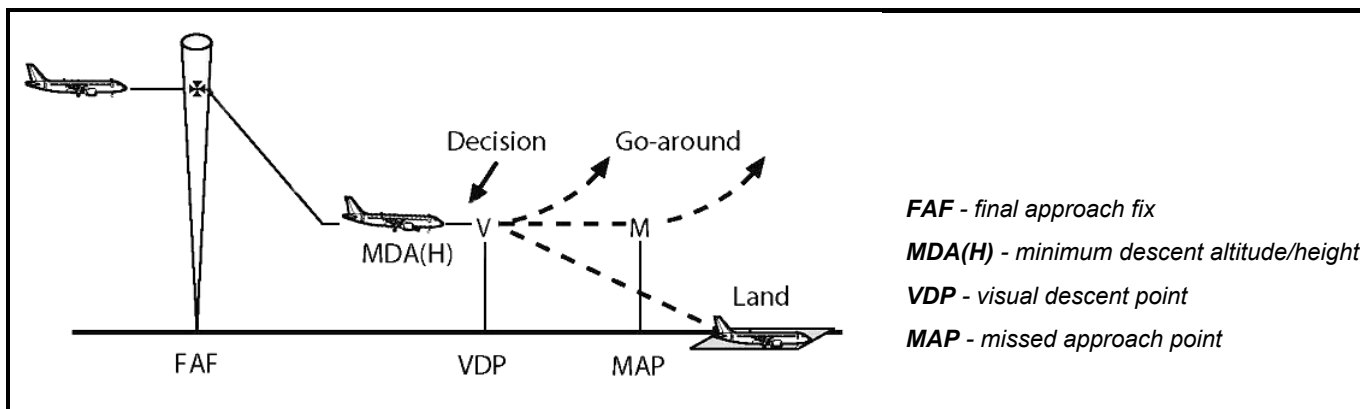
5.4.2. Minimum Descent Altitude (Height) – MDA (H)

The MDA(H) is the minimum descent altitude; descent below the MDA(H) is not allowed in IMC during the approach or during the missed approach. This applies to either:

1. Level-off at the MDA(H) during a **step-down approach** until visual references are acquired (see Figure 1 below):

Figure 1.

Step-down approach



2. Initiation of the missed approach above the MDA(H) during a **constant descent angle approach** if no visual

5.4. ПРОЦЕДУРИ НЕТОЧНОГО ЗАХОДЖЕННЯ НА ПОСАДКУ

5.4.1. Загальна інформація

Неточне заходження на посадку передбачає використання наземного радіотехнічного обладнання для польоту за кінцевою траєкторією або за всією схемою заходу. До такого обладнання відносяться NDB, LOC та VOR, який часто використовується разом із DME.

Неточний характер підходу обумовлений низьким рівнем визначення вертикальної траєкторії на кінцевому етапі. У схемах неточного заходу стандартно публікується тільки встановлена висота на початку кінцевого етапу (FAF) та відстань від FAF до точки початку відходу на друге коло (MAP). Таким чином, обізнаність екіпажу про фактичне вертикальне положення ПС відносно передбаченого на кінцевому етапі заходу є на досить низькому рівні.

Додаткові чинники, що впливають на процедури неточного заходу, включають наступне:

- Точність виходу в точку початку кінцевого етапу (FAF), яка географічно позначена при прямому заходженні, або розраховується пілотом, щоб вийти на неї після розвороту за схемою заходу;
- Положення точки початку відходу на друге коло (MAP), над якою пілот зобов'язаний почати відхід на друге коло, якщо візуальний контакт з наземними орієнтирами не встановлено або втрачено;
- Види обмежень за мінімальною висотою, такі як MDA(H) або DA(H).

5.4.2. Мінімальна висота зниження MDA(H)

MDA(H) – мінімальна висота (абсолютна / відносна), зниження нижче якої в умовах польоту за приладами не дозволяється при заході на посадку або відході на друге коло.

1. При заходженні з поетапним зниженням пілот повинен зберігати висоту не нижче MDA(H) до встановлення візуального контакту з наземними орієнтирами (див. Мал. 1):

Мал. 1.

Заходження з поетапним зниженням

2. У процесі заходження з постійним кутом зниження процедура відходження на друге коло, якщо пілоту не вдалося встановити візуальний контакт з

references are acquired, in order not to “duck under” the MDA(H) as on figure below:

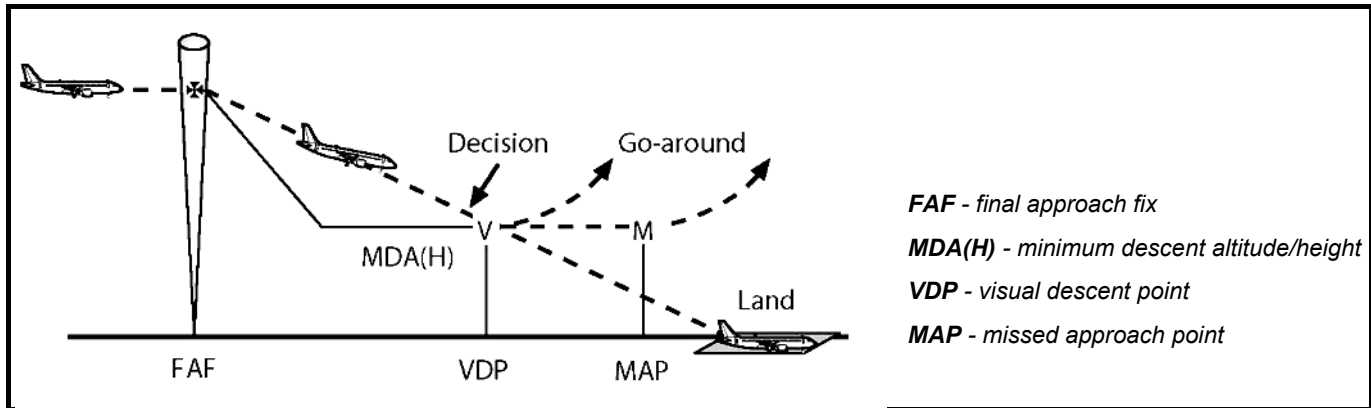
наземними орієнтирами, має починатися вище за MDA(H) з метою уникнення «просідання» ПС нижче ВГР (див. Мал. 2):

Figure 2.

Мал. 2.

Constant descent angle approach

Заходження з постійним кутом зниження



3. If the visual references required to land have not been acquired when the aircraft is approaching the MDA, the vertical (climbing) portion of the missed approach is initiated at an altitude above the MDA enough to prevent the aircraft from descending through the MDA.
4. Any turns on the missed approach shall not begin until the aircraft reaches the MAP. Likewise, if the aircraft reaches the MAP before descending to near the MDA/H, the missed approach shall be initiated at the MAP.
5. If the airfield is not in sight at an altitude equal to **MDA+10% of the descent rate** (e.g., 70 ft for a typical 700 ft/min rate of descent, so typically at MDA + 70 ft), V/S must be reduced to ensure that the aircraft does not descend below the published MDA;
6. A pilot may not continue an approach below MDA/H unless at least one of the following visual references for the intended runway is distinctly visible and identifiable to the pilot:
 - Elements of the approach light system;
 - The threshold;
 - The threshold markings;
 - The threshold lights;
 - The visual glide slope indicator;
 - The touchdown zone or touchdown zone markings;
 - The touchdown zone lights;
 - Runway edge lights.

3. Якщо пілотом не встановлено контакт з візуальними орієнтирами, необхідними для приземлення, при наближенні до MDA він має перейти в горизонтальний політ та почати вертикальний маневр з відходу на друге коло на висоті, достатній щоб попередити зниження ПС нижче встановленої MDA.
4. Будь- які розвороти для маневру відходу на друге коло не повинні починатися до прольоту визначеної точки MAP. Так само, якщо ПС досягне MAP ще до зниження до MDA, відхід на друге коло має бути розпочатий від MAP.
5. Якщо пілот при зниженні не бачить поверхню аеродрому на висоті **MDA+10% від вертикальної швидкості зниження** (10% - це 70 футів для середньої швидкості зниження 3,5 м/сек (700 футів/хв) = MDA+70ft), то вертикальна швидкість має бути зменшена для того, щоб ПС не знизилася нижче опублікованої ВГР.
6. Пілот при неточному заходженні на посадку повинен припинити зниження нижче MDA, якщо ним не встановлений і не підтримується стійкий візуальний контакт з одним або декількома з нижче вказаних орієнтирів для ЗПС посадки:
 - Елементи вогнів підходу до ЗПС;
 - Порог ЗПС;
 - Маркування порогу ЗПС;
 - Вогні порогу ЗПС;
 - Візуальний індикатор положення на глісаді;
 - Зона посадки або маркування зони посадки ЗПС;
 - Вогні зони посадки на ЗПС;
 - Бічні вогні ЗПС.

5.4.3. CDFA - Constant Descend Final Approach

5.4.3.1. Jeppesen EU-OPS 1 Minimums for Non-Precision Approach Procedures

As indicated in Jeppesen Briefing Bulletin Jep 08-D and Jeppesen Chart Legend pages, from 16 July 2011 EU-OPS and other state regulations will require that Non-Precision Approaches be flown using the Continuous Descent Final Approach (CDFA) technique. The CDFA method prohibits level flight at the published minimum altitude and instead requires an immediate missed approach upon reaching minimums unless visual references have been acquired.

In support of these CDFA procedures, Jeppesen is replacing previously charted MDA(H) minima with DA(H) minima on Non-Precision Approach Procedures in EU, EASA and JAA member states.

5.4.3.2. Notification for NPA in Europe

Company pilots to operate on a Non-Precision Approach in Europe should note:

- On a Non-Precision Approach, the airplane must never descend below the published minimum altitude during the initiation of the missed approach.
- Unlike DA(H) minima published on an ILS procedure, the DA(H) minima for the subject Non-Precision approaches (e.g., LOC, VOR, LNAV, NDB) published by Jeppesen do not provide an allowance for any momentary altitude loss during the transition to the missed approach climb.

Therefore, when a DA(H) is shown by Jeppesen on a Non-Precision Approach chart, it is critical to safety that crews account for loss of altitude in order to avoid descent below the published DA(H).

5.4.3.3. CDFA concept

Using CDFA technique is to calculate a descend angle and rate, at which the aircraft will continuously descend during approach until reach the minimum altitude.

5.4.3. Кінцевий захід на посадку з постійним кутом зниження - CDFA

5.4.3.1. Мінімуми EU-OPS 1 для процедур неточного заходу, що публікуються Jeppesen

Як зазначено в Jeppesen Briefing Bulletin Jep 08-D та Jeppesen Chart Legend, з 16 липня 2011 р. EU-OPS та інші європейські правила вимагатимуть виконувати кінцевий етап неточного заходження на посадку тільки з використанням постійного кута зниження (CDFA). Метод зниження з постійним кутом забороняє горизонтальний політ на опублікованій мінімальній висоті, а замість цього вимагає негайного відходу на друге коло при досягненні ВПР, якщо візуальний контакт з елементами ЗПС не встановлено або втрачено.

Для підтримки процедур CDFA, в аеродромних схемах неточного заходу на посадку Jeppesen для всіх країн взамін MDA(H) публікує DA(H).

5.4.3.2. Відмінності неточного заходу на посадку у Європейському регіоні

Пілоти Авіакомпанії, при виконанні процедур неточного заходу на посадку в Європі, повинні мати на увазі:

- При неточному заході ПС за жодних обставин не повинне знижуватись нижче опублікованої мінімальної висоти на початку та при виконанні відходу на друге коло.
- На відміну від DA(H), що публікується для процедур точного заходу за ILS, мінімуми DA(H) для неточного заходу (LOC, VOR, LNAV, NDB), що публікуються Jeppesen, не дозволяють будь-яку втрату висоти при виконанні відходу на друге коло.

Отже, якщо на схемі неточного заходу Jeppesen опублікована DA(H), важливим для безпеки польоту є те, щоб екіпаж брав до уваги можливу втрату висоти при «просадці» ПС та уникав зниження нижче опублікованої DA(H).

5.4.3.3. Концепція CDFA

Використання методу CDFA полягає в обчисленні кута нахилу траєкторії та вертикальної швидкості, при яких ПС буде постійно знижуватися у процесі заходу до досягнення мінімальної висоти.

Rate of descent Table
(feet per minute / meters per second)

Таблиця вертикальних швидкостей зниження
(фути за хвилину / метри в секунду)

Vertical path angle	Descent gradient (feet per NM)	Ground speed, kt				
		60	80	120	150	180
2,7°	287	287 / 1,5	430 / 2,2	574 / 2,9	717 / 3,6	860 / 4,4
2,8°	297	297 / 1,5	446 / 2,3	595 / 3,0	743 / 3,8	892 / 4,5
2,9°	308	308 / 1,6	462 / 2,3	616 / 3,1	770 / 3,9	924 / 4,7
3,0°	318	318 / 1,6	478 / 2,4	637 / 3,2	797 / 4,0	956 / 4,9
3,1°	329	329 / 1,7	494 / 2,5	659 / 3,3	823 / 4,2	988 / 5,0

Vertical path angle	Descent gradient (feet per NM)	Ground speed, kt				
		60	80	120	150	180
3,2°	340	340 / 1,7	510 / 2,6	680 / 3,5	850 / 4,3	1020 / 5,2
3,3°	350	350 / 1,8	526 / 2,7	701 / 3,6	876 / 4,5	1052 / 5,3
3,4°	361	361 / 1,8	542 / 2,8	722 / 3,7	903 / 4,6	1083 / 5,5

If the descent angle is not given, the way to determine the distance from touchdown where the glide path would be "intercepted" at the profile prescribed altitude based on "60-to-1" rule:

1 NM = 6076 feet

1 degree of descent angle = 101,3 FT / 1 NM

Example: To lose 15.000 feet in 25 NM you will need a descent gradient of 601 feet/nm or about a 6° descent angle. Here is the math:

Descent angle (in decimal degrees) = 0,01 of Altitude in feet / Distance in NM

Decimal of degrees x 6 = Minutes of degrees

Якщо кут нахилу траєкторії зниження не опублікований, то для визначення відстані від зони приземлення до перехрестя траєкторії зниження з профілем заданої висоти використовується правило "60 до 1":

1 морська миля = 6076 футів

1 градус кута зниження = 101,3 фути / 1 милю

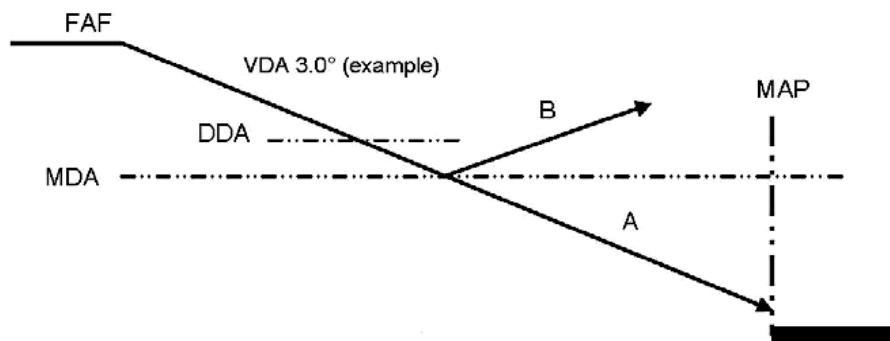
Приклад: Щоб втратити 15000 футів за 25 миль потрібно дотримуватись градієнту зниження 601 футів / милю, або нахилу траєкторії зниження приблизно у 6°:

Кут зниження (у десятих градусах) = 0,01 від (висота у футах / відстань у морських милях)

Десята градуса x 6 = мінута градуса

CDFA is a technique, consistent with stabilized approach procedures, for flying the final approach segment of a non-precision approach procedure as a continuous descent, without level-off, from an altitude/height at or above the final approach fix altitude/height to a point approximately 50 feet above the landing runway threshold or the point where the flare manoeuvre should begin for the type of aircraft flown.

CDFA є методом, що відповідає критеріям стабілізованого підходу на кінцевому сегменті процедури неточного заходження на посадку, як безперервного зниження з точки початку кінцевого етапу (FAF) без переходу до горизонтального польоту до точки, що знаходиться вище на 50 футів (15 м) від порогу ЗПС, або до точки, з якої, в залежності від типу ПС починається маневр по відходу на друге коло.



Flying the VDA or GS from FAF will result in reaching the DDA and MDA (DA(H)) prior to the published MAP. The pilot has two courses of action when reaching DA(H)+70 ft:

Зниження за опублікованою траєкторією призводить до того, що ПС досягає ВПР (DA(H)) ще до прольоту ним опублікованої точки початку відходу на друге коло (MAP). Пілот має два варіанти дій при досягненні DA(H)+70 футів:

1. If required visual cues are acquired, continue visually to the landing runway.
2. If required visual cues are not acquired, execute missed approach. Do not descent below the DA(H). Proceed on track to the MAP before accomplishing a turn.

1. Якщо візуальний контакт з елементами ЗПС встановлений - продовжує візуальне заходження на посадку.
2. Якщо візуальний контакт з елементами ЗПС не встановлений або втрачений - виконує відхід на друге коло. Зниження нижче DA(H) не дозволяється. Пілот має зберігати напрям до посадки до прольоту опублікованої точки MAP, після чого починати розворот.

5.5. VISUAL APPROACH PROCEDURES

5.5.1. General

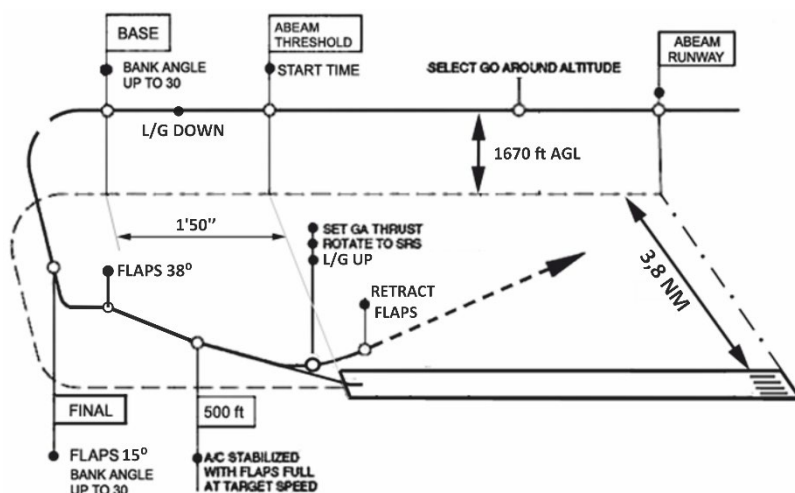
Visual approaches are very commonly used for IFR flights at some airports that routinely experience good visual meteorological conditions. A visual approach may be requested by the pilot or offered by ATC. They are issued in such weather conditions in order to expedite handling of IFR traffic.

A visual approach is a non-precision approach carried out using visual references to the runway, when weather conditions permit. While it is not an instrument approach in the strict sense, visual approach clearances are issued only to IFR flights (because VFR flights must **always** approach and land visually).

A pilot may accept a visual approach clearance as soon as he has the destination airport in sight. ATC must ensure that weather conditions at the airport are above certain minima (a ceiling of 1500 feet AGL or greater and visibility of 2,5 nautical miles) before issuing the clearance. Once the pilot has accepted the clearance, he assumes responsibility for separation and wake turbulence avoidance and may navigate as necessary to complete the approach visually.

5.5.2. Standard visual approach procedure

Standard visual approach procedure published for AC An-26



Standard visual approach procedure published for AC AN-74.

5.5. ПРОЦЕДУРИ ВІЗУАЛЬНОГО ЗАХОДУ НА ПОСАДКУ

5.5.1. Загальна інформація

Візуальні заходи дуже часто використовуються при польотах за приладами (IFR) в деяких аеропортах, які регулярно мають хороші візуальні метеорологічні умови. Візуальне заходження може бути дозволене за запитом пілота або запропоноване органом ОПР. Такі дозволи у відповідних умовах надаються щоб прискорити обслуговування руху при польотах за ППП.

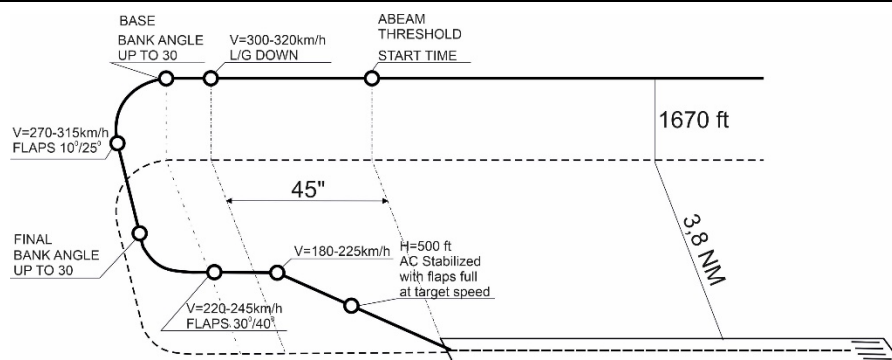
Візуальний підхід - це неточне заходження на посадку, яке здійснюється за наявності візуального контакту з ЗПС, якщо це дозволяють погодні умови. У зв'язку з тим, що візуальний підхід не є елементом заходження на посадку за приладами, він вимагає отримання спеціального дозволу від органу ОПР на його виконання (такий спеціальний дозвіл не вимагається у випадках, коли КПС подає план та виконує всі етапи польоту за ПВП).

Пілот може погодитися на дозвіл органу ОПР на виконання візуального заходу, якщо він тримає аеродром посадки у полі зору. Орган ОПР повинен бути впевнений, що погодні умови аеродрому вище встановленого мінімуму (НМХ - 1500 ft або вище, видимість - 2,5 морських миль або вище) для видання такого дозволу. Якщо пілот погоджується з дозволом на візуальне заходження, на нього покладається вся відповідальність за збереження поздовжніх та бічних інтервалів, дотримання безпечної висоти і він може самостійно обирати необхідну траєкторію для виконання візуального заходу.

5.5.2. Стандартна процедура візуального заходу

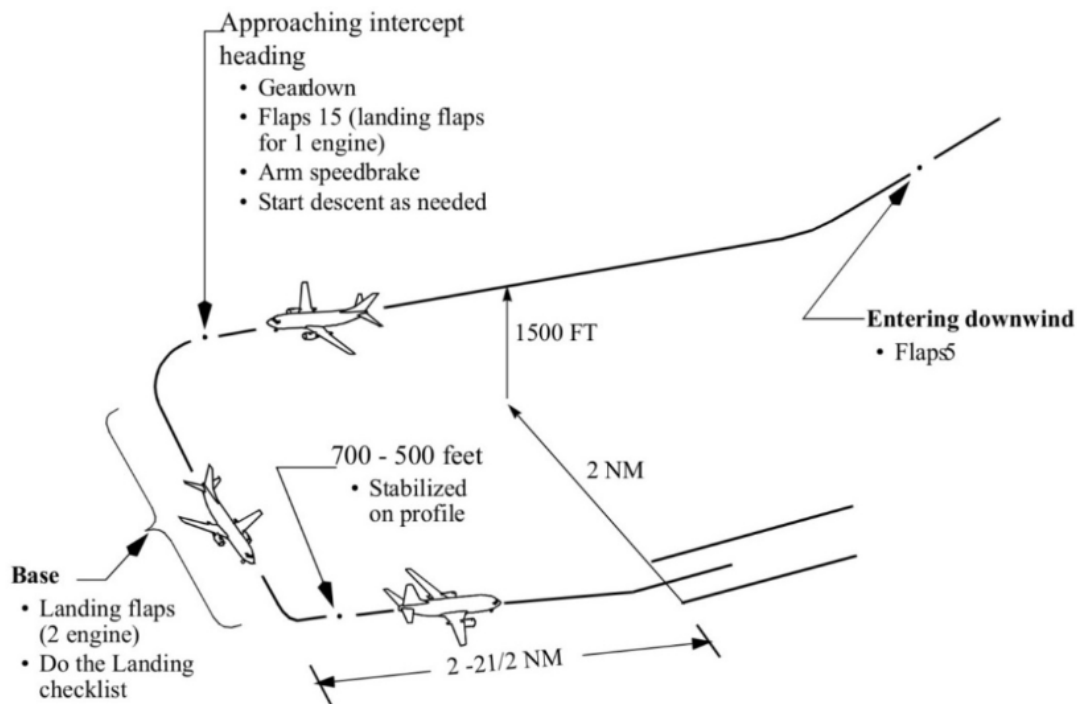
Стандартна процедурі візуального заходу для ПС Ан-26.

Стандартна процедура візуального заходу для ПС Ан-74.



Standard visual approach procedure for AC Boeing 737

Стандартна процедура візуального заходу для ПС Boeing 737



If no prescribed tracks are foreseen for an aerodrome, it's upon the pilot's decision to fly a suitable pattern to the landing runway.

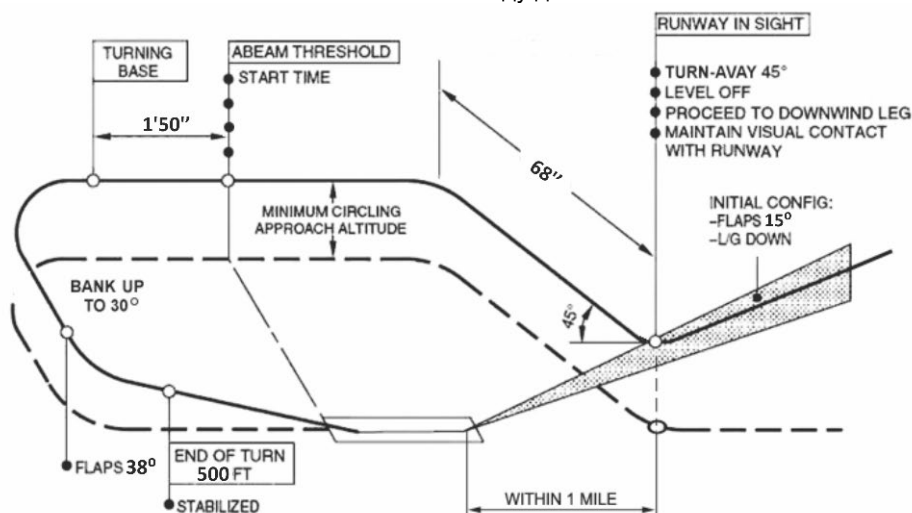
5.5.3. Circle-to-Land approach procedure

Standard Circle-to-Land approach procedure for AC An-26

Якщо для аеродрому не передбачено спеціально визначених схем візуального заходу, КПС може сам вибирати найвигіднішу траєкторію заходу на ЗПС, використовуючи вищевказані процедури.

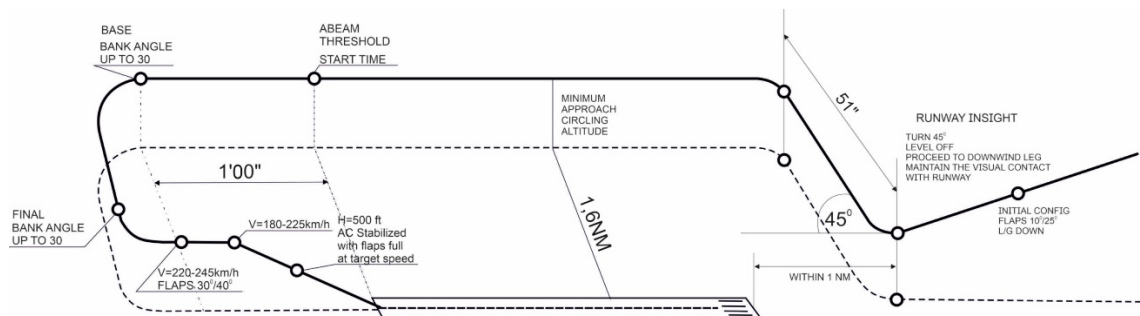
5.5.3. Процедура заходу на посадку Circle-to-Land

Стандартна процедура заходу на посадку Circle-to-Land для ПС Ан-26.



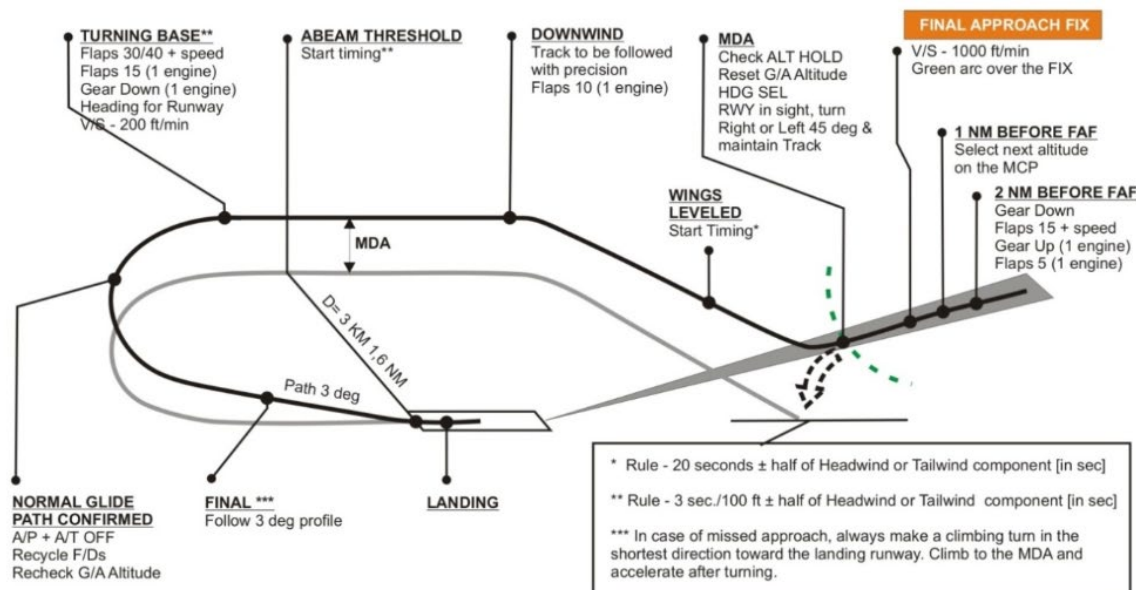
Standard Circle-to-Land approach procedure for AC AN-74.

Стандартна процедура заходу на посадку Circle-to-Land для ПС Ан-74.



Standard Circle-to-Land approach procedure for AC Boeing 737

Стандартна процедура заходу на посадку Circle-to-Land для ПС Boeing 737.



If visual reference is lost while circling to land from an instrument approach, the missed approach specified for that particular procedure shall be followed. The transition from the visual (circling) maneuver to the missed approach should be initiated by a climbing turn, within the circling area, towards the landing runway, to return to the circling altitude or higher, immediately followed by interception and execution of the missed approach procedure. The indicated airspeed during these maneuvers shall not exceed the maximum indicated airspeed associated with visual maneuvering.

Якщо у процесі візуального маневру для посадки з кола за процедурою інструментального заходу втрачено контакт з наземними орієнтирами, має виконуватися процедура відходу на друге коло. Перехід від візуального маневрування до повторного заходження починається розворотом з набором висоти кола (або вище) у напрямку ЗПС з негайним вписуванням в схему опублікованої процедури повторного заходу та її подальшим виконанням. Швидкість маневрування не повинна перевищувати максимальну встановлену швидкість польоту за колом даного аеродрому.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5.6. HOLDING

Standard holding procedures are to be used that are applicable to the country in which flight operations are being conducted using maximum IACO holding speeds and timings regulated by the relevant national Authority. Holding procedures are published in the "Air Traffic Control" section of the Jeppesen Airway Manual for the area of operation.

5.6.1. Chart depicted Holding Patterns

The pilot is expected to hold in the pattern depicted unless otherwise advised by ATS.

5.6.2. Uncharted Holding Fix

If required to hold at a fix where the pattern is not charted, holding instructions should be given by ATS at least 5 minutes before the estimated arrival at the clearance limit. If unable to contact ATS, enter a standard holding pattern on the inbound radial.

5.6.3. Minimum Fuel Policy

ATS will be advised if fuel quantity reaches a state where upon reaching destination and a delay cannot be accepted when a minimum fuel status exists. This is not a declaration of emergency but an advisory that indicates an emergency is possible should any delay occur.

If fuel quantity requires traffic priority to ensure a safe landing, an emergency should be declared and fuel aboard in minutes should be reported to ATS.

5.6. ПРОЦЕДУРИ ОЧІКУВАННЯ

Використовуються стандартні процедури очікування, з використанням максимальних швидкостей, що встановлені ІКАО та часових інтервалів, що регулюються країною, в якій виконуються польоти. Процедури польотів в зоні очікування опубліковані у розділі "Air Traffic Control" збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованої зони льотної експлуатації.

5.6.1. Визначені та опубліковані схеми очікування

Від екіпажу очікується виконання опублікованої схеми очікування, якщо орган ОПР не надав інших вказівок

5.6.2. Неопублікований пункт очікування

Якщо є необхідність очікування над точкою, яка не зазначена на відповідній схемі, інструкції щодо очікування повинні бути надані органом ОПР принаймні за 5 хвилин до очікуваного прибуття до цієї точки. Якщо не вдалося встановити зв'язок з органом ОПР, виконується стандартна схема очікування зі збереженням напрямку підходу до неї.

5.6.3. Мінімальний залишок палива

Екіпаж має інформувати орган ОПР про ситуацію, коли залишок палива на аеродромі посадки є таким, що очікування не є прийнятним і може швидко привести до мінімального залишку палива. Це не є оголошенням аварійної ситуації, але вказує на те, що вона може виникнути при затримці.

Якщо залишок палива вимагає першочергового заходження для безпечної посадки, КПС має оголосити аварійну ситуацію та повідомляти орган ОПР про залишок палива у хвилинах.

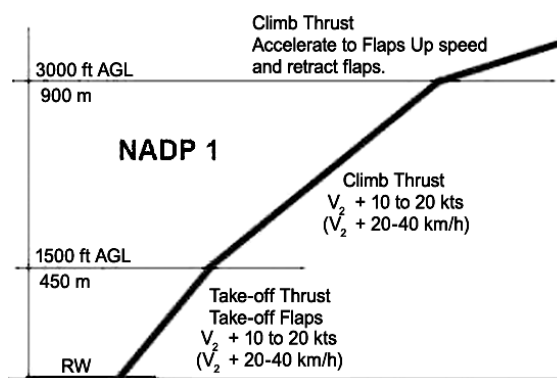
Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

5.7. NOISE ABATEMENT DEPARTURE PROCEDURES

5.7.1. NADP 1 (Noise Abatement Departure Procedure 1)

This procedure involves a power reduction at or above the prescribed minimum altitude and delaying flap retraction until the prescribed maximum altitude is attained.

At the prescribed maximum altitude, accelerate and retract flaps on schedule while maintaining a positive rate of climb and complete the transition to normal enroute climb speed.



The noise abatement procedure is not to be initiated at less than 1500 feet AGL. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2 + 10$ knots.

On reaching an altitude at or above 1500 feet AGL, adjust and maintain engine thrust in accordance with the noise abatement thrust schedule provided in the aircraft operating manual. Maintain a climb speed of $V_2 + 10$ to 20 knots with flaps in the take-off configuration.

At no more than an altitude equivalent to 3000 feet AGL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps on schedule.

5.7.2. NADP 2 (Noise Abatement Departure Procedure 2)

This procedure involves initiation of flap retraction on reaching the minimum prescribed altitude. The flaps are to be retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb. The thrust reduction is to be performed with the initiation of the first flap retraction or when the zero flap configurations are attained. At the prescribed altitude, complete the transition to normal enroute climb procedures.

5.7. ПРОЦЕДУРИ ЗНИЖЕННЯ ШУМУ

5.7.1. Процедура зниження шуму № 1

Ця процедура передбачає зменшення потужності роботи двигунів після досягнення та вище встановленої мінімальної висоти, а також відкладення прибирання закрилків до досягнення встановленої максимальної висоти.

На встановленій максимальній висоті повністю прибираються закрилки зі збереженням позитивної вертикальної швидкості набору висоти та виконується подальший розгін до швидкості польоту за маршрутом.

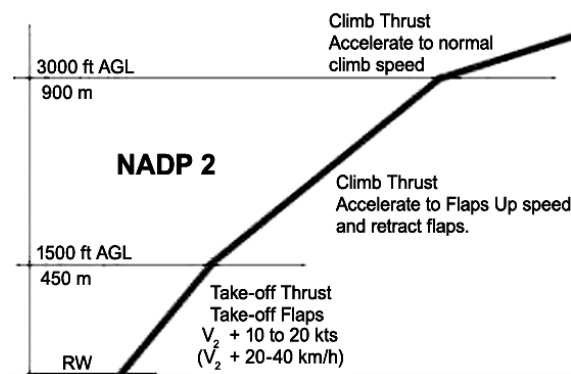
Процедура не повинна починатися нижче 1500 футів (500 м) від рівня аеродрому. До цієї висоти швидкість має бути не менше $V_2 + 10$ knots ($V_2 + 20$ км/год) та може використовуватись повна потужність двигунів.

По досягненню або вище 1500 футів (500 м) від рівня аеродрому зменшується режим роботи двигунів, але має забезпечуватись швидкість польоту $V_2 + 20-40$ км/год із закрилками, випущеними для зльоту

На висоті, що не перевищує 3000 футів (900 м) прибираються закрилки та продовжується розгін швидкості зі збереженням позитивної вертикальної швидкості набору висоти.

5.7.2. Процедура зниження шуму № 2

Ця процедура передбачає початок прибирання закрилків після досягнення встановленої мінімальної висоти. Закрилки прибираються згідно КЛЕ зі збереженням позитивної вертикальної швидкості набору висоти. Зменшення режиму роботи двигунів починається з початком прибирання закрилків або після їх повного прибирання. На встановленій висоті починається перехід до процедур стандартного набору висоти для польоту за маршрутом.



The noise abatement procedure is not to be initiated at less than 800 feet AGL. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point is $V_2 + 10$ to 20 knots.

On reaching an altitude equivalent to **at least 1500 feet AGL**, decrease aircraft body angle whilst maintaining a positive rate of climb, **accelerate towards Flaps Up speed and reduce thrust** after flaps retraction.

Maintain a positive rate of climb and accelerate to and maintain a climb speed till 3000 feet AGL. At 3000 feet AGL, accelerate to normal enroute climb speed

Процедура не повинна починатися нижче 800 футів (250 м) від рівня аеродрому. Швидкість має бути не менше $V_2 + 10$ knots ($V_2 + 20$ км/год).

По досягненню або вище 1500 футів (500 м) від рівня аеродрому зменшити кут тангажу зі збереженням позитивної вертикальної швидкості набору висоти, розігнати швидкість до безпечної для прибирання закрилків, після прибирання - зменшити режим роботи двигунів.

Зберігати позитивну вертикальну швидкість набору з розгоном поступальної швидкості до висоти 3000 футів (900 м) від рівня аеродрому, після чого продовжити стандартний розгін швидкості для набору висоти для польоту за маршрутом.

6. COMMUNICATION FAILURE PROCEDURES

6.1. GENERAL

Communication failure procedures are published in the "Emergency" section of the Jeppesen Airway Manual for the planned area of operation.

For more information of above-mentioned procedures or missing one, refer to Section GEN (General) of relevant AIP of the State over whose territory it is planned to operate.

In case of communication failure PICs shall ensure that the procedures described in the Jeppesen Airway Manual (Section "Emergency") are followed. These ICAO rules are to be adhered with. ICAO differences or special state procedures must always be checked and complied with.

6. ПРОЦЕДУРИ ПРИ ВТРАТІ РАДІОЗВ'ЯЗКУ

6.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Процедури при втраті радіозв'язку публікуються у Розділі «Аварійні процедури (Emergency)» збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованого регіону виконання польотів.

Більш детальна, або відсутня в збірнику Jeppesen Airway Manual інформація про вищевказані процедури, знаходиться у розділі GEN (Загальна інформація) AIP відповідної держави, на території якої планується виконувати польоти.

У випадку втрати радіозв'язку КПС повинен дотримуватись процедур, що описані в розділі «Аварійні процедури (Emergency)» збірника Jeppesen Airway Manual. Відмінності від процедур ICAO, або спеціальні процедури окремої держави, завжди повинні бути прийняті до уваги, розглянуті та дотримані.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

7. SEARCH AND RESCUE

7.1. GENERAL

Search and rescue facilities are published in the "Emergency" section of the Jeppesen Airway Manual for the planned area of operation.

For more information of above-mentioned procedures or missing one, refer to Section GEN (General) of relevant AIP of the State over whose territory it is planned to operate.

Flight OPS Dispatcher shall ensure that no Aircompany airplane is operated in areas in which the search and rescue would be difficult unless equipped with the survival equipment as described in Chapter 10 of OM Part B.

7.2. AIRCRAFT TRACKING

7.2.1. Objective of aircraft tracking

The objective of aircraft tracking as one of the key components of the ICAO Global Aeronautical Distress and Safety Systems (GADSS) is to assist in the timely identification and location of an aircraft in event of an accident.

7.2.2. Aircraft tracking policy

In order to comply with the requirements of the operational directive ED-01-18 which issued by SAAU and based on the SARPs (introduced in Annex 6, Part I Amendments 39 and 42), the Aircompany will provide the regular tracking all own aircraft which are operated under Operational Specifications to existing Air Operator Certificate.

The Aircompany will track the position of an aircraft through automated reporting at least every (or less) 15 minutes for the portion(s) of the in-flight operation(s) under the following conditions:

- the aircraft has a maximum certificated take-off mass of over 45500 kg or a seating capacity greater than 19; and
- where an ATS unit obtains the aircraft position information at greater than 15-minute intervals.

In order to meet the requirements of the operational directive, Aircompany ensures the installation of required airborne and ground tracking equipment, the issuance of necessary procedures and instructions, as well as provide appropriate training of operational personnel.

7. ПОШУК ТА РЯТУВАННЯ

7.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Інформація про засоби пошуку та рятування публікується у Розділі «Аварійні процедури (Emergency)» збірника Jeppesen Airway Manual з інформаційним покриттям запланованого регіону виконання польотів.

Більш детальна, або відсутня в збірнику Jeppesen Airway Manual інформація про вищевказані процедури, знаходиться у розділі GEN (Загальна інформація) AIP відповідної держави, на території якої планується виконувати польоти.

Співробітник із забезпечення польотів має контролювати, щоб ПС Авіакомпанії не планували та не виконували польоти у районах, де пошуково-рятувальне забезпечення є складним, доки ПС не буде повністю забезпечене рятувальним обладнанням згідно Розділу 10 Частини В KE.

7.2. СПОСТЕРЕЖЕННЯ ЗА ПОВІТРЯНИМ СУДНОМ

7.2.1. Мета спостереження

Метою спостереження за повітряними суднами, як одного з ключових компонентів Глобальних систем авіаційного пошуку та рятування і безпеки польотів ICAO (GADSS), є надання допомоги у своєчасних ідентифікації та визначенні місцезнаходження повітряного судна у випадку його аварії.

7.2.2. Політика спостереження ПС

З метою виконання вимог експлуатаційної директиви ED-01-18, виданої ДАСУ на підставі стандартів та рекомендованої практики Частини I Додатку 6 ICAO (введених Змінами №№39 та 42), Авіакомпанія забезпечує штатне спостереження за власними повітряними суднами, які внесені та виконують польоти у межах експлуатаційних специфікацій до існуючого Сертифікату експлуатанта.

Авіакомпанія виконує спостереження за повітряними суднами з використанням автоматичної системи повідомлення про їх місцезнаходження з інтервалом не більше 15 хвилин на всіх етапах польоту за наступними умовами:

- злітна маса повітряного судна перевищує 45500 кг., або кількість посадкових місць більше ніж 19, та
- у районах польотів, де диспетчер органу ОПР отримує інформацію про місцезнаходження повітряного судна з інтервалами, що перевищують 15 хвилин.

Для відповідності вимогам вказаної експлуатаційної директиви Авіакомпанія забезпечує встановлення необхідного бортового та наземного обладнання, видання необхідних процедур, інструкцій, а також відповідну підготовку експлуатаційного персоналу.

7.2.3. Tracking equipment

7.2.3.1. Airborne equipment

a) Portable **HawkEye 7200** (HE7200) satellite tracking device includes a built-in rechargeable long-life lithium battery (up to 1200 positioning reports), a built-in dual Iridium/GNSS satellite tracking antenna, wireless Bluetooth, and the power of BlueSky Network's global asset management system (SkyRouter). HE7200 is the Iridium SATCOM solution for on-the-go global asset tracking and communication from iPhone or iPad (EFB) with built-in Bluetooth.

HawkEye 7200 portable device



b) **HawkEye 100A** - panel-mounted dialer provides a Bluetooth link to crew smart-phone or tablet (EFB), enabling wireless Iridium satellite-based dialing and voice calling, two-way email and preset messaging capabilities in the cockpit.

HawkEye 100A dialer



c) **HawkEye 7200A** satellite tracking device and HawkEye 100A dialer form a state-of-the-art system for satellite tracking, voice communication, and two-way messaging. The HawkEye 7200A and 100A system meets the International Civil Aviation Organization's (ICAO) Global Aeronautical Distress Safety System (GADSS) hardware requirements for flight tracking and automated distress event reporting. The system also meets the contractual tracking requirements for the United Nations with ICAO-GADSS qualifying features:

- True global coverage;
- Quick Position (QPOS) button;

7.2.3. Обладнання для спостереження

7.2.3.1. Бортове обладнання

a) **HawkEye 7200** (HE7200) - портативний пристрій супутникового спостереження, що містить вбудовану довговічну акумуляторну літєву батарею (до 1200 повідомлень про місцезнаходження), вбудовану подвійну антену супутникового спостереження Iridium/GNSS, забезпечує бездротовий Bluetooth і обслуговується системою управління SkyRouter глобальної мережі BlueSky. HE7200 - є мобільним комплектом Iridium SATCOM для глобального відстеження повітряного судна і забезпечення зв'язку з iPhone або iPad (EFB) екіпажу за допомогою вбудованого Bluetooth.

б) **HawkEye 100A** – аксесуар для зв'язку, що встановлюється на приладовій панелі та забезпечує Bluetooth-з'єднання зі смарт-телефоном або планшетом (EFB), що дозволяє виконувати бездротовий набір та голосовий виклик за допомогою супутникового зв'язку Iridium, двостороннє надсилання електронної пошти та отримання попередньо визначених повідомлень екіпажем пілотської кабіни.

в) **HawkEye 7200A** - пристрій супутникового спостереження разом з аксесуаром для зв'язку HawkEye 100A утворюють сучасну систему супутникового спостереження, голосового зв'язку та двостороннього обміну повідомленнями. Система HawkEye 7200A / 100A відповідає вимогам глобальної аеронавігаційної системи безпеки (GADSS) міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) щодо відстеження польотів та автоматизованого повідомлення про аварії. Система також відповідає вимогам для дотримання умов контрактів з Організацією Об'єднаних Націй завдяки характеристикам, що відповідають вимогам ICAO-GADSS:

- Реальне глобальне покриття;
- Наявність кнопки аварійного повідомлення (QPOS);

- Customized event alerts;
 - Operator-defined autonomous position reporting;
- ICAO projected abnormal event reporting.
- Індивідуально налаштовані сповіщення про події;
 - Періодичність автономного позиціонування, визначена експлуатантом;
 - повідомлення про особливі випадки та надзвичайні ситуації, як це планується ICAO.

HawkEye 7200A satellite tracking device



In case of in-flight anomalies, the HawkEye 7200A system will automatically report anomalies and increase the frequency of data transmission and location updates.

У випадку аномалій під час польоту, система HawkEye 7200A автоматично повідомляє про такі аномалії та збільшує частоту передачі даних і оновлень місцезнаходження.

d) **PTA12-100** Airborne Telephone Dialer/Adapter - a compact Dzus mounted telephone interface with a full function Touchtone keypad, 16-digit LED display, and integral 'phone book' capable of storing 16 numbers. Utilizing the 2 wire POTS (Plain Old Telephone Service) interface from the telephone, the PTA12-100 provides complete telecom control and standard DTMF (Dual Tone Multi Frequency) dialing capabilities. The interface allows the flight crew to access the telephone system through the aircraft's audio panel maintaining full headset operation.

г) **PTA12-100** Airborne Phone Dialer/Adapter - компактний змонтований на приладовій панелі телефонний інтерфейс із повнофункціональною кнопковою клавіатурою, 16-значним світлодіодним дисплеєм та інтегрованою «телефонною книгою», здатною зберігати 16 телефонних номерів. Використовуючи 2-провідний інтерфейс POTS (Plain Old Telephone Service), PTA12-100 забезпечує повний телекомунікаційний контроль і стандартні можливості набору номера DTMF (Dual Tone Multi Frequency). Пристрій дозволяє екіпажу користуватися телефоном через стандартні СПУ літака з використанням штатної гарнітури.

PTA12-100 Airborne Telephone Dialer/Adapter



7.2.3.2. Airborne equipment operations

Airborne equipment installed to Aircompany aircraft provide automated reporting of aircraft tracking data to Aircompany Operations Control Center (OCC). For equipment On-Off, testing, in-flight operations and communication capabilities please refer to:

7.2.3.2. Експлуатація бортового обладнання

Бортове обладнання, встановлене на повітряному судні, забезпечує автоматизоване надсилання даних зі спостереження за ПС до Центру операційного контролю польотів Авіакомпанії (ЦОКП). Для включення/вимкнення бортового обладнання, його тестування, експлуатації під час польоту та можливостей зв'язку, необхідно звертатись до:

Equipment / Обладнання	AFM / КЛЕ	OM and others / KE та інші
HawkEye 7200 portable satellite tracking device	-	HawkEye 7200 User Guide, Version 2.4, Part # 200605 <i>Link / Посилання</i>

Equipment / Обладнання	AFM / КЛЕ	OM and others / KE та інші
HawkEye 100A dialer	AVT.26X.001.023.001.01.AFM amendment for each specified aircraft / доповнення до КЛЕ, що відноситься до конкретного ПС	HE100A (P/N: 300100), Version 1.5, Document # 300104, Section "OPERATIONAL CHECK AND POWER-ON PERFORMANCE PROCEDURES" <i>Link / Посилання</i>
HawkEye 7200A satellite tracking device	AVT.26X.001.023.001.01.AFM amendment for each specified aircraft / доповнення до КЛЕ, що відноситься до конкретного ПС	a) HawkEye 7200A-BB2327, Phone Guide, Version 1.2, January 2016, Part# 200806; b) Pilot's Guide 1 HE7200A-BB2327; c) Installation and Operation Manual. PTA12-100. POTS Telephone Adapter with Display, SM55-2 ISSUE 4.02, Section 3 Operation . <i>Link / Посилання</i>
PTA12-100 Airborne Telephone Dialer/Adapter	AVT.26X.001.023.001.01.AFM amendment for each specified aircraft / доповнення до КЛЕ, що відноситься до конкретного ПС	Installation and Operation Manual. PTA12-100. POTS Telephone Adapter with Display, SM55-2 ISSUE 4.02, Section 3 Operation . <i>Link / Посилання</i>
Operational procedures & Checks / Експлуатаційні процедури та перевірки		
HE7200 (HE7200A): <i>Pre-flight check</i> Передпольотна перевірка	--	Addition 3 to Part A OM: Chapter 1.1.3 "SkyRouter ground check procedures". Додаток 3 до Частини А KE: Розділ 1.1.3 «Перевірка системи SkyRouter на землі другим пілотом»
HE7200 (HE7200A): <i>Bluetooth Connection</i> З'єднання за допомогою Bluetooth	--	Addition 3 to Part A OM: Chapter 1.1.4 . Додаток 3 до Частини А KE: Розділ 1.1.4
HE7200 (HE7200A): <i>In-flight Operations</i> Експлуатація в польоті	--	Addition 3 to Part A OM: Chapter 1.1.5 "In-flight SkyRouter Operation Procedures" Додаток 3 до Частини А KE: Розділ 1.1.5 «Використання SkyRouter в польоті»
HE7200 (HE7200A): <i>QPOS button: Alarm Option</i> Кнопка швидкого позиціонування: функції «Тривога»	--	Addition 3 to Part A OM: Chapters 1.1.6, 1.1.7 Додаток 3 до Частини А KE: Розділи 1.1.6, 1.1.7
<i>HawkEye System Failure</i> Дії екіпажу ПС при відмові супутникової системи спостереження	--	Addition 3 to Part A OM: Chapter 1.1.12 . Додаток 3 до Частини А KE: Розділ 1.1.12

7.2.3.3. Ground tracking equipment

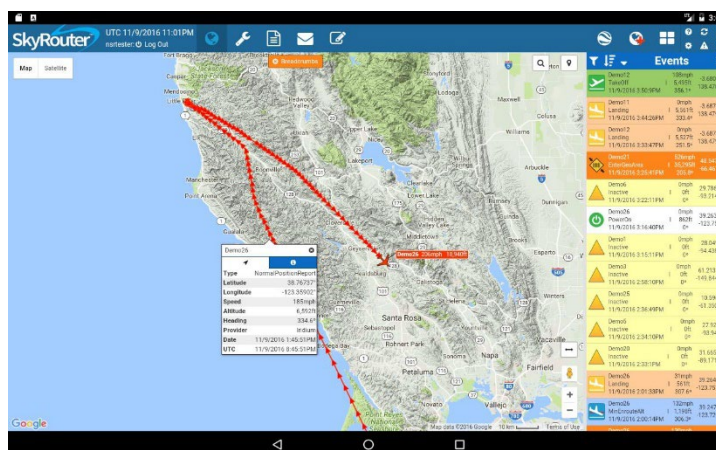
Also integral to the HE7200A as an ICAO-GADSS solution is **SkyRouter Command Center** software. Operations Control Center (OCC) staff can log into SkyRouter to view, control, and communicate with the HE7200A. If any abnormal or distress event does occur in flight, the system will autonomously recognize this anomaly and automatically, concurrently change the reporting frequency, initiating alerts to SkyRouter Control Center at an accelerated rate, ultimately down to one-minute or

7.2.3.3. Наземне обладнання спостереження

Невід'ємною частиною бортового обладнання HE7200A, так само, як і комплексним рішенням ICAO-GADSS, є програмне забезпечення **командного центру SkyRouter**. Співробітники ЦОКП Авіакомпанії можуть використовувати SkyRouter для моніторингу, керування та зв'язку з HE7200A. Якщо в польоті відбувається ненормальна ситуація або аварійний випадок, система самостійно це визначає і одночасно автоматично змінює частоту повідомлень, ініціюючи прискорений темп

less reporting, thereby meeting the ICAO requirement for abnormal and distress events.

сповіщення командного центру SkyRouter (в кінцевому підсумку до однієї хвилини або менше), у відповідності до вимог ІКАО щодо надзвичайних і аварійних подій.



The purpose is to provide the relevant ATS units with the most practicably available position data should an escalation to an emergency phase occur. At the same time, the Flight OPS Dispatcher should establish communication with the aircraft by any available means to determine its operational status, failing which the Flight OPS Dispatcher will notify the appropriate ATS unit with the latest known position of the aircraft and its expected track. When the abnormal event is resolved, the automated position reporting interval may revert to once every 15 minutes or less, i.e. 4D/15.

Мета полягає в тому, щоб надати відповідним органам ОПР останні, або серію практично доступних даних про положення повітряного судна, якщо відбудеться ескалація до аварійної фази польоту. При ознаках аварійної ситуації, співробітник із забезпечення польотів повинен встановити зв'язок з повітряним судном будь-якими доступними засобами для визначення ситуації на його борту, після чого співробітник із забезпечення польотів має повідомити відповідний орган ОПР про останнє відоме положення повітряного судна та його очікуваний курс польоту. Якщо надзвичайна ситуація стає вирішеною або не підтвердженою, інтервал повідомлень про положення ПС може бути автоматично зменшений до одного разу кожні 15 хвилин або частіше, тобто 4D/15.

7.2.4. Area specific guidance

ICAO Annex 6, Part I, 3.5.1 specifies that an operator must establish an aircraft tracking capability to track aircraft throughout its area of operations as defined in the AOC and related operations specifications.

7.2.4.1. Conditions where flights does not need to be tracked

AMC and GM to Part-CAT — Issue 2, Amendment 13

- 1) The planned route and the planned diversion routes are consisting of only points of these routes located at a distance of less than or equal to 50 NM from the departure airfield, destination airfield and the diversion airfields; or
- 2) The planned route and the planned diversion routes are included in airspace blocks where ATS surveillance service is normally provided.
- 3) This ATS surveillance service provided in all airspace blocks determined by list item 2 above relies on ATC surveillance systems which are normally capable of detecting aircraft in the airspace block at time intervals not exceeding 15 minutes
- 4) Aircompany has provided all ANSP competent for the airspace blocks determined by list item 2 above with the on-duty Flight OPS Dispatcher contact information.

Note: Flight OPS dispatchers must check the AIP of relevant States with the regular intervals to verify the relevance of the information referred to in paragraphs 2 and 3.

7.2.4.2. Providing ANSP with contact information

The way of ensuring that contact information has been made available to all the competent air navigation service providers is to provide in the ATS flight plan (item 18 'Other information') information sufficient to contact the on-duty staff of the OCC:

18 OTHER INFORMATION:

AFTN KCONXAAA DUTY OCC TEL 00380994469041

7.2.4.3. Conditions where flights are to be tracked

Aircompany is to maintain 4D/15 tracking of its aircraft throughout the entire duration of the flight, except when there is an Air Traffic Services (ATS) unit doing so. Following the confirmation that the ATS is providing this 4D/15 Service, Aircompany does not need to independently track its aircraft.

7.2.4. Особливості спостереження за ПС

Пункт 3.5.1 Частини I Додатка 6 ІКАО вказує, що експлуатант повинен встановити можливість відстеження літаків у всіх районах експлуатації, які визначені в існуючому Сертифікаті експлуатанта та експлуатаційних специфікаціях, що до нього відносяться.

7.2.4.1. Умови, за яких не потрібно спостереження за ПС

- 1) Запланований маршрут і маршрут польоту на запасний складаються тільки з пунктів, розташованих на відстані, яка менше або дорівнює 50 морських миль (92 км) від аеродрому вильоту, аеродрому призначення та запасних аеродромів, або:
- 2) Запланований маршрут польоту і маршрути польоту до запасних має повне покриття блоками повітряного простору, в яких рух ПС безперервно контролюється органом ОНР із забезпеченням власного спостереження за ПС.
- 3) Спостереження органом ОНР, що має забезпечуватися у всіх блоках повітряного простору, визначених пунктом 2, складається з системи радіолокаційного контролю, яка стандартно здатна відслідковувати положення повітряних суден в блоці відповідальності повітряного простору з інтервалом часу, який не перевищує 15 хвилин.
- 4) Авіакомпанія має можливість надати всім органам ОНР, відповідальним за блоки повітряного простору відповідно до пункту 2 вище, контактну інформацію чергового співробітника з забезпечення польотів.

Примітка: Співробітники з забезпечення польотів повинні з регулярним інтервалом перевіряти за допомогою АІР відповідних держав актуальність інформації, що відноситься до п.2 та п.3.

7.2.4.2. Забезпечення органів ОНР контактною інформацією

Спосіб забезпечення контактної інформації для органів ОНР у їх зонах відповідальності полягає в тому, що у всіх планах польотів FPL Авіакомпанії в пункті 18 "Інша інформація" необхідно надавати інформацію для контакту з черговим персоналом ЦОКП:

7.2.4.3. Умови, за яких має виконуватися спостереження

Авіакомпанія повинна забезпечувати постійне 4D/15 спостереження власних повітряних суден протягом усього їх польоту за винятком, коли це може здійснюватися відповідними органами обслуговування повітряного руху (ОНР). Після перевірки та підтвердження того, що органи ОНР забезпечують надання послуги 4D/15, Авіакомпанії не потрібно самостійно забезпечувати спостереження за власним

Note: ICAO has encouraged Air Navigation Service Provider (ANSP) to publish, in the Aeronautical Information Publication (AIP), current information on all systems used by ATS units to receive aircraft position information and their associated coverage areas. Accordingly, the Aircompany determines the 4D/15 Service areas based on the published ATS systems and their associated coverage areas and operating times.

7.2.4.4. Conditions established for tracking

Company Operations Control Center flight dispatch personnel will determine the areas where the Aircompany aircraft tracking is required and provide such self-tracking under the conditions described below.

- 1) The planned flight route (or sections of the planned route) pass through the airspace block(s) within which the ATS unit:
 - could not provide permanent radar control of the aircraft movement (surveillance service) with the definition of their horizontal position, height, direction of movement and speed;
 - where an appropriate ATS unit obtains aircraft position information at greater than 15-minute intervals.
- 2) When Aircompany aircraft operated to uncontrolled aerodromes and / or within uncontrolled airspace.
- 3) When lack of / limited search and rescue capabilities in the area of planned operations.
- 4) When planned aircraft operations is more than 30 minutes over the surface of water.
- 5) Company provide continuous tracking of aircraft for all stages of flight during contracted UN operations.

повітряним судном у зонах відповідальності таких ОПР.

Примітка: ІКАО пропонує постачальникам аеронавігаційних послуг (органам ОПР) публікувати в збірниках аеронавігаційної інформації (AIP) поточну інформацію про системи, що використовуються органами ОПР для отримання інформації про положення повітряного судна та пов'язаних територій покриття. Відповідно, Авіакомпанія на підставі цих даних самостійно визначає зони 4D/15 обслуговування на основі опублікованих ОПР систем, пов'язаних зон покриття та час їх роботи.

7.2.4.4. Визначені умови для спостереження

Співробітники із забезпечення польотів Авіакомпанії визначають зони, де необхідне самостійне спостереження за ПС Авіакомпанії та забезпечують таке постійне спостереження за наведених нижче умов.

- 1) Запланований маршрут польоту (або сектори запланованого маршруту) проходять через блок(и) повітряного простору, в межах яких відповідальним за них органом ОПР:
 - не забезпечується постійний контроль руху повітряних суден (радіолокаційне обслуговування) з визначенням їх горизонтального місцезнаходження, поточної висоти, швидкості та напрямку руху;
 - відповідальний орган ОПР отримує інформацію про положення повітряного судна з інтервалом більше, ніж 15 хвилин.
- 2) При плануванні та виконанні польотів на неконтрольовані аеродроми та у неконтрольованому повітряному просторі.
- 3) Коли можливості з забезпечення пошуку та рятування обмежені, або відсутні в районі запланованої експлуатації.
- 4) При польотах більше 30 хвилин над водною поверхнею.
- 5) Компанія забезпечує постійне спостереження власних літаків на всіх етапах польоту при їх експлуатації за контрактами з ООН.

7.2.4.5. Tracking specific areas

The Aircompany has defined areas of operation for the purpose of establishing the scope of the possibilities of its aircraft tracking capabilities. The table below is used by the personnel of the OCC to determine the need for self-tracking of aircraft during planning of routes and areas of operations, as well as for operational contact with the relevant ANSP agencies.

7.2.4.5. Спостереження в особливих районах експлуатації

Авіакомпанією визначено райони експлуатації з метою встановлення обсягу можливостей спостереження за власними повітряними суднами. Наведена нижче таблиця використовується персоналом ЦОКП для визначення необхідності самостійного спостереження за ПС при плануванні маршрутів польотів, а також для оперативної контактної інформації з відповідними органами ОПР.

Areas of operation Райони експлуатації	4D/15 service normally available Простір з наявним обслуговуванням 4D/15	How 4D/15 service is met Засоби з обслуговування 4D/15	4D/15 service unavailable, operator shall track in FIRs listed: Обслуговування 4D/15 не забезпечується, компанія здійснює самостійне спостереження:	ANSP/S&RP contact details Контактна інформація постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення
Europe (EUR)	ALBANIA	SSR Mode “S”: ground-based surveillance of transponder-fitted aircraft that is allow data link communication between ground stations and aircraft where both are fitted with appropriate Mode S equipment. Secondary surveillance radar (SSR) can provide plan position (range and bearing) information, unique Mode S address of the aircraft, aircraft “on the ground” status, aircraft identification, aircraft pressure-altitude, other information through use of the Mode S data link, including Mode S specific services.	NO	For ANSP / S&RP contact details refer to the aeronavigation information publication (AIP) of the State concerned. Для контактних даних постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення звертатися до публікації аеронавігаційної інформації (AIP) відповідної держави.
	AUSTRIA			
	BELGIUM			
	BOSNIA & HERZEGOVINA			
	CROATIA			
	DENMARK			
	FINLAND			
	FRANCE			
	GERMANY			
	GREECE			
	ICELAND			
	IRELAND			
	ITALY			
	LUXEMBOURG			
	MACEDONIA, FYR			
	MALTA			
	NETHERLANDS			
	NORWAY			
	PORTUGAL			
	SERBIA - MONTENEGRO			
	SLOVENIA			
	SPAIN			
	SWEDEN			
	SWITZERLAND			
	UNITED KINGDOM			
Eastern Europe (EEU)	ARMENIA	SSR Mode “S”: ground-based surveillance of transponder-fitted aircraft that is allow data link communication between ground stations and aircraft where both are fitted with appropriate Mode S equipment. Secondary surveillance radar (SSR) can provide plan position (range and bearing) information, unique Mode S address of the aircraft, aircraft “on the ground” status, aircraft identification, aircraft pressure-altitude, other information through use of the Mode S data	NO	For ANSP / S&RP contact details refer to the aeronavigation information publication (AIP) of the State concerned. Для контактних даних постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення звертатися до публікації аеронавігаційної інформації (AIP) відповідної держави.
	AZERBAIJAN			
	BELARUS			
	BULGARIA			
	CZECH			
	ESTONIA			
	GEORGIA			
	HUNGARY			
	KAZAKHSTAN			
	LATVIA			
	LITHUANIA			
	MOLDOVA			
	POLAND			
	ROMANIA			
	SLOVAKIA			
	TURKMENISTAN			

Areas of operation Райони експлуатації	4D/15 service normally available Простір з наявним обслуговуванням 4D/15	How 4D/15 service is met Засоби з обслуговування 4D/15	4D/15 service unavailable, operator shall track in FIRs listed: Обслуговування 4D/15 не забезпечується, компанія здійснює самостійне спостереження:	ANSP/S&RP contact details Контактна інформація постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення
	UKRAINE UZBEKISTAN	link, including Mode S specific services		
Middle East / Asia (MID / ASIA)	AFGHANISTAN	SSR Mode "S" : ground-based surveillance of transponder-fitted aircraft that is allow data link communication between ground stations and aircraft where both are fitted with appropriate Mode S equipment. Secondary surveillance radar (SSR) can provide plan position (range and bearing) information, unique Mode S address of the aircraft, aircraft "on the ground" status, aircraft identification, aircraft pressure-altitude, other information through use of the Mode S data link, including Mode S specific services	NO	For ANSP / S&RP contact details refer to the aeronavigation information publication (AIP) of the State concerned. Для контактних даних постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення звертатися до публікації аеронавігаційної інформації (AIP) відповідної держави.
	BAHRAIN			
	BANGLADESH			
	CYPRUS			
	INDIA			
	IRAN			
	IRAQ			
	ISRAEL			
	JORDAN			
	KUWAIT			
	LEBANON			
	MALDIVES			
	OMAN			
	PAKISTAN			
	QATAR			
	SAUDI ARABIA			
	SRI LANKA			
	TURKEY			
	UNITED ARAB EMIRATES			
	YEMEN			
Africa (AFI)	ALGERIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	ANGOLA	No SSR	YES	To be completed*
	BENIN	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	BOTSWANA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	BURKINA FASO	No SSR	YES	To be completed*
	BURUNDI	No SSR	YES	To be completed*
	CAMEROON	SSR within Douala TMA/UTA	YES	To be completed*
		No SSR outside Douala TMA/UTA		
	CANARY ISLANDS	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	CAPE VERDE	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	CENTRAL AFRICAN REPUBLIC	No SSR	YES	To be completed*
	CHAD	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	COMOROS	No SSR	YES	To be completed*
	CONGO, DR OF	No SSR	YES	To be completed*
	CONGO, REP OF	SSR within Brazzaville TMA/UTA	YES	To be completed*
		No SSR outside Brazzaville TMA/UTA		
	COTE D'IVOIRE	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	DJIBOUTI	SSR Mode "S"	NO	HDAMZQZX (FIR), airport@intnet.dj Airport operator: +253 213 40 101 Fax: +253 213 40 723
	EGYPT	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	ERITREA	No SSR	YES	To be completed*

Areas of operation Райони експлуатації	4D/15 service normally available Простір з наявним обслуговуванням 4D/15	How 4D/15 service is met Засоби з обслуговування 4D/15	4D/15 service unavailable, operator shall track in FIRs listed: Обслуговування 4D/15 не забезпечується, компанія здійснює самостійне спостереження:	ANSP/S&RP contact details Контактна інформація постачальників аеронавігаційного/пошуково-рятувального забезпечення
	ESWATINI	SSR within Matsapha TMA	YES	To be completed*
		No SSR outside Matsapha TMA		
	ETHIOPIA	SSR Mode "S"	NO	HAAAQZX (FIR), Addis Abeba on SATCOM using INMARSAT: 462401, 462402
	GABON	No SSR	YES	To be completed*
	GAMBIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	GHANA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	GUINEA REP.	No SSR	YES	To be completed*
	GUINEA BISSAU	No SSR	YES	To be completed*
	GUINEA EQUATORIAL	No SSR	YES	To be completed*
	KENYA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	LESOTHO	No SSR	YES	To be completed*
	LIBERIA	No SSR	YES	To be completed*
	LIBYA			To be completed*
	MADAGASCAR	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	MALAWI	No SSR	YES	To be completed*
	MALI	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	MAURITANIA	SSR within Nouakchott TMA	YES	To be completed*
		No SSR outside Nouakchott TMA		
	MAURITIUS	No SSR	YES	To be completed*
	MOROCCO	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	MOZAMBIQUE	No SSR	YES	To be completed*
	NAMIBIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	NIGER	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	NIGERIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	REUNION	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	RWANDA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	SENEGAL	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	SEYCHELLES	No SSR	YES	To be completed*
	SIERRA LEONE	No SSR	YES	To be completed*
	SOMALIA	No SSR	YES	To be completed*
	SOUTH AFR. REP.	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	SUDAN	SSR Mode "S"	NO	HSSSQZX (FIR), SATCOM using INMARSAT: 466201
	TANZANIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	TOGO	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	TUNISIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	UGANDA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	ZAMBIA	SSR Mode "S"	NO	Refer AIP
	ZIMBABWE	No SSR	YES	To be completed*

To be completed*

- means completion the contact information when that area is planned for operations.

To be completed*

- означає, що контактна інформація має вноситися, якщо цей район або сектор повітряного простору буде плануватися для польотів.

7.2.5. Aircraft tracking during abnormal operations

An Aircompany that tracks abnormal events is clearly define the criterion that qualifies an event as abnormal so as to reduce false alerts. Abnormal events include the following:

- Lateral deviation of 100 NM from the flight plan position;
- Vertical deviation of 10,000 feet from flight plan altitude;
- Initiation of emergency or distress calls by the pilot to Aircompany OCC;
- Receipt of QPOS Button position report caused by immediate or projected safety and/or security threats against the flight (e.g. sabotage threat, operations in conflict zones, etc.)

When abnormal flight behavior is suspected, this should be checked and acted upon without delay.

When a flight experiences an abnormal event, the automated position reporting interval will be shortened to once every minute or less, i.e. 4D/1. The purpose is to provide the relevant ATS units with the most practicably available position data should an escalation to an emergency phase occur. At the same time, Flight OPS Dispatcher should establish communication with the flight by any available means to determine its operational status, failing which he/she should notify the appropriate ATS unit with the latest known position of the aircraft and its expected track. When the abnormal event is resolved, the automated position reporting interval may revert to once every 15 minutes or less, i.e. 4D/15.

7.2.6. Missed Report Procedures

In event of a missed position report, the Flight OPS Dispatcher should assess and determine whether it is the result of a system outage, equipment failure or other causes. The flight dispatcher must verify the relevant communication links and attempt to establish communication with the aircraft by any available means. When such attempts are unsuccessful, the appropriate ATS unit must be notified in the most expeditious manner with the latest known position of the aircraft and its expected track. The scope of the information and ANSP reporting procedure are set out in the Section 8.3.2.12.10 of OM, Part A.

It is not required to alert the appropriate ATS unit when the missed-position report occurred within 4D/15 service areas (where SSR provided).

When a missed position report is resolved by the Flight OPS Dispatcher and/or ATS unit and contact is re-established, the

7.2.5. Відстеження повітряного судна при аномальних ситуаціях

Авіакомпанія для відстеження аномальних подій визначила критерії, які визначають подію як ненормальну, з метою зменшення помилкових сповіщень. Аномальні події включають наступне:

- Бокове відхилення на 100 NM (185 км) від запланованого маршруту польоту;
- Вертикальне відхилення на 10.000 футів (3300 м) від запланованої висоти польоту;
- Аварійні або термінові виклики ЦОКП Авіакомпанії екіпажем повітряного судна;
- Отримання позачергових повідомлень про положення (натискання кнопки «QPOS» екіпажем), спричинене існуючими або прогнозованими загрозами безпеці польотів та/або авіаційної безпеки, пов'язаними з даним польотом (незаконне втручання, потрапляння у зону конфлікту та ін.).

При підозрі виникнення аномальної події у польоті ситуація має бути перевірена, а діяти необхідно без зволікань.

При виникненні в польоті аномальної події, інтервал повідомлень, що надсилаються про положення повітряного судна, автоматично буде скорочений до одного разу за хвилину, тобто 4D/1. Мета полягає у наданні відповідним органам ОНР найбільш практично доступних даних про положення повітряного судна, якщо відбувається ескалація до аварійної фази польоту. В той же час, співробітник з забезпечення польотів повинен встановити зв'язок з екіпажем будь-якими доступними засобами для визначення ситуації, у разі невдачі він повинен повідомити відповідний орган ОНР про останнє відоме положення повітряного судна та його очікуваний курс. Якщо аномальна ситуація є вирішеною або не підтверджується екіпажем, автоматичний інтервал повідомлень про положення може знову бути повернений до одного разу на 15 хвилин або менше, тобто 4D/15.

7.2.6. Процедури при втраті повідомлень з борта ПС

У разі пропущення повідомлення про місцезнаходження, співробітник із забезпечення польотів повинен оцінити і визначити, чи є воно результатом відключення системи, відмови обладнання або інших причин. Диспетчер польоту повинен перевірити відповідні засоби комунікації і спробувати встановити зв'язок з повітряним судном будь-яким доступним способом. Якщо спроби встановити зв'язок є безрезультатними, у найкоротші терміни повинен бути повідомлений відповідний орган ОНР з інформацією про останнє відоме місцезнаходження повітряного судна та його очікуваний курс польоту. Обсяг інформації та процедура повідомлення ОНР викладені у Розділі 8.3.2.12.10 Частини А KE.

Немає потреби повідомляти відповідний орган ОНР, якщо пропущення повідомлення про місцезнаходження ПС сталося в межах зони обслуговування 4D/15 (відповідний орган ОНР забезпечує радіолокаційне спостереження за ПС).

Якщо ситуація з пропущення повідомлення про місцезнаходження ПС вирішується співробітником із

Flight OPS Dispatcher should reset and resume 4D/15 Tracking. It is important to clearly identify the reset point so as to avoid the unnecessary initiation of missed report procedures.

забезпечення польотів та / або органом ОПР, а контакт відновлено, співробітник із забезпечення польотів повинен відновити спостереження у режимі 4D/15.

7.2.7. Reporting to SAA of Ukraine

7.2.7. Повідомлення Державіаслужби про подію

The reporting to SAAU procedures is described in detail in OM, Part A, Section 11.

Процедури повідомлення Державіаслужби детально описано в Розділі 11 Частини А КЕ.

7.2.8. Tracking data collection and retention

7.2.8. Збір та зберігання даних спостереження

7.2.8.1. Recording of aircraft tracking data during normal operation

7.2.8.1. Запис даних спостереження ПС при нормальній експлуатації

When the tracking of a flight is required, all related aircraft tracking data will be recorded on the ground SkyRouter Command Center software database and/or on the Flightradar24, RadarBox servers. The aircraft tracking data of a given flight should be retained until confirmation that the flight is completed, and no accident or serious incident occurred. Unless there is an accident, there is no need to retain tracking data after the aircraft has landed safely.

Коли спостереження за польотом вимагається, всі відповідні дані спостереження ПС записуються у базі даних наземного програмного забезпечення SkyRouter Command Center та/або на серверах Flightradar24, RadarBox. Дані про спостереження ПС конкретного польоту повинні зберігатися до підтвердження того, що політ завершений і не сталося аварії або серйозного інциденту. Якщо не сталася аварія або серйозний інцидент, немає необхідності зберігати дані спостереження після того, як повітряне судно виконало безпечну посадку.

7.2.8.2. Preserving aircraft tracking data after an accident or a serious incident

7.2.8.2. Збереження даних спостереження після аварії або серйозного інциденту

Following an accident or a serious incident, the Aircompany retains the aircraft tracking data of the involved flight for at least 30 days recorded on the ground SkyRouter Command Center software database and/or on the Flightradar24, RadarBox servers.

Після аварії або серйозного інциденту дані спостереження залученого повітряного судна повинні зберігатися в базі даних наземного програмного забезпечення SkyRouter Command Center та/або на серверах Flightradar24, RadarBox протягом 30 днів.

In addition, the Aircompany should provide a copy of this data to the respective Authority without delay on their demand in an electronic format that is human-readable using a common text file editor.

Крім того, Авіакомпанія повинна негайно надавати копію цих даних за вимогою відповідного органу у форматі, який може бути прочитаний людиною та створений за допомогою звичайного редактора текстових файлів.

8. MAPS AND CHARTS ARE TO BE CARRIED ON BOARD

8.1. GENERAL

Flight OPS Dispatcher shall ensure that flights are always conducted with the relevant aeronautical charts and maps.

The Airline uses air navigation charts and aerodrome charts in electronic format and additionally in paper form (at the request of the crew).

The list of on board aeronautical maps and aerodrome schemes in electronic format corresponds to the list and volume of data provided by the aeronautical information provider. Aeronautical charts includes the following:

- Aerodrome Chart – ICAO;
- Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO;
- Aerodrome Obstacle Chart – ICAO Type A;
- Aerodrome Terrain and Obstacle Chart – ICAO (Electronic);
- Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO;
- Area Chart – ICAO (published if necessary);
- ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO;
- Instrument Approach Chart – ICAO;
- Precision Approach Terrain Chart – ICAO;
- Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO;
- Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO;
- Visual Approach Chart – ICAO;
- Enroute Chart – ICAO (is part of the AIP or is provided separately to the AIP user).

The list of on board aeronautical charts and aerodrome schemes in paper format corresponds to the volume specified in the crew request.

The providing of aeronautical information in electronic form is carried out by Jeppesen and is regulated by the items of the Agreement on the providing of aeronautical information documents concluded between the Airline and Jeppesen.

The providing of aeronautical information in paper form is carried out by State Enterprise of Air Traffic Services of Ukraine and is regulated by the items of the Agreement on the providing of aeronautical information documents concluded between the Airline and State Enterprise of Air Traffic Services of Ukraine.

All Maps and Charts are amended as soon as amendment documents are made available to Aircompany in a paper format. The Flight OPS Dispatcher shall ensure that the amendments to Jeppesen Airway Manual are done expeditiously.

8. КАРТИ ТА СХЕМИ, ЩО ПЕРЕВОЗЯТЬСЯ НА БОРТУ ПС

8.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Обов'язком Співробітника із забезпечення польотів є забезпечення ПС Авіакомпанії необхідним комплектом навігаційних карт та аеродромних схем, що відповідають району виконання польотів.

В Авіакомпанії застосовуються аеронавігаційні карти та аеродромні схеми в електронному форматі та додатково у паперовому вигляді (на запит екіпажу).

Перелік аеронавігаційних карт та аеродромних схем на борту у електронному форматі відповідає переліку та обсягу даних наданих постачальником аеронавігаційної інформації. Аеронавігаційні карти включають наступні:

- карта аеродрому ICAO;
- карта наземного аеродромного руху ICAO;
- карта аеродромних перешкод, тип А ICAO;
- карта місцевості та перешкод у районі аеродрому ICAO (електронна);
- карта стоянки, постановки на стоянку повітряного судна ICAO;
- карта району ICAO (публікується за потреби);
- оглядова карта мінімальних висот обслуговування повітряного руху з використанням систем спостереження ICAO;
- карта заходження на посадку за приладами ICAO;
- карта місцевості для точного заходження на посадку ICAO;
- карта стандартного прибуття за приладами (STAR) ICAO;
- карта стандартного вильоту за приладами (SID) ICAO;
- карта візуального заходження на посадку ICAO;
- маршрутна карта ICAO (входить до складу AIP або надається окремо користувачу AIP).

Перелік аеронавігаційних карт та аеродромних схем у паперовому форматі відповідає обсягу, зазначеному у запиті екіпажу.

Забезпечення аеронавігаційною інформацією у електронному вигляді здійснюється фірмою Jeppesen та регламентовано положеннями Договору про забезпечення документами аеронавігаційної інформації, укладеному між Авіакомпанією та фірмою Jeppesen.

Забезпечення аеронавігаційною інформацією у паперовому вигляді здійснюється Державним підприємством обслуговування повітряного руху України та регламентовано положеннями Договору про надання аеронавігаційного обслуговування укладеному між Авіакомпанією та Державним підприємством обслуговування повітряного руху України.

Навігаційні карти та аеродромні схеми у паперовому форматі оновлюються одразу, як тільки такі отримані Авіакомпанією. Співробітник із забезпечення польотів

Navigation charts and aerodrome charts are updated in electronic format by crew members (PIC or CP) or by the OCC dispatcher as updates are available. Data relevance is monitored daily.

The PIC will always check before executing a flight or a series of flights that all charts are present and up to date.

Radio Facility Charts for the the planned area of operation, taking into account the departure to alternate aerodromes, and are included in the corresponding Jeppesen Airway Manual in **electronic or paper format.**

має забезпечувати внесення оновлень до збірників Jeppesen Airway Manual якнайшвидше.

Навігаційні карти та аеродромні схеми у електронному форматі оновлюються членами екіпажу (КПС або другим пілотом) або Диспетчер ЦОКП, як тільки онвлення стають доступними. Контроль актуальності даних здійснюється щоденно.

КПС завжди повинен перевіряти перед початком польоту (або серії польотів), що карти та аеродромні схеми є в наявності, а інформація, що в них міститься є дійсною за терміном дії.

Радіонавігаційні карти мають покривати запланований район виконання польотів з урахуванням відходу до запасних аеродромів та входять до комплекту відповідного збірника Jeppesen Airway Manual у електронному або паперовом форматі.

9. AERONAUTICAL INFORMATION AND MET SERVICES

9.1. GENERAL

Details of the aeronautical information and meteorological services in the AOC area of operation are contained in the "Meteorology" and "Air Traffic Control" Sections of the Jeppesen Airway Manual carried on the airplane flight deck.

The providing of aeronautical information in electronic form is carried out by Jeppesen and State Enterprise of Air Traffic Services of Ukraine

The OCC dispatcher, who has received appropriate training in the use of NavSystem and EFB software, is responsible for obtaining aeronautical information from the above sources and for providing this information to the aircraft crews.

The aeronautical data package shall contain at least the following data:

- **AIP with changes and additions to it;**
- **Circular of aeronautical information;**
- **Aeronautical charts;**
- NOTAM
- Array of digital data.

Navigation charts and aerodrome charts in electronic format should be received in the OCC at the period of preflight preparation and later should be updated by crew members (PIC or CP) as updates are available. Data relevance is monitored daily.

9. АЕРОНАВІГАЦІЙНА ІНФОРМАЦІЯ ТА МЕТЕОРОЛОГІЧНЕ ОБСЛУГОВУВАННЯ

9.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Подробиці про забезпечення аеронавігаційною інформацією (ОПР) та надання метеорологічного обслуговування за маршрутом польоту відповідно публікуються у розділах "Meteorology" та "Air Traffic Control" збірника Jeppesen Airway Manual, що знаходиться в кабіні екіпажу ПС.

Джерелом забезпечення аеронавігаційною інформацією у електронному вигляді є фірма Jeppesen та Державне підприємство обслуговування повітряного руху України.

За отримання аеронавігаційної інформації з вищезазначених джерел та за надання цієї інформації екіпажам ПС відповідає Диспетчер ЦОКП, який пройшов відповідну підготовку щодо користування програмного забезпечення NavSystem та EFB

Пакет аеронавігаційних даних містить щонайменше такі дані:

- AIP, зміни та доповнення до нього;
- Циркуляр аеронавігаційної інформації;
- Аеронавігаційні карти;
- NOTAM;
- Масиви цифрових даних.

Навігаційні карти та аеродромні схеми у електронному форматі отримуються членами екіпажу у період передпольотної підготовки у ЦОКП та у подальшому оновлюються членами екіпажу (КПС або другим пілотом) як тільки оновлення стають доступними. Контроль актуальності даних здійснюється щоденно.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

10. EN-ROUTE COM/NAV PROCEDURES

10.1. REFERENCES

Details of the enroute COM/NAV procedures (including holding procedures) in the AOC area of operation are contained in the "Air Traffic Control" section of the Jeppesen Airway Manual carried on the airplane flight deck, considering all the obtained NOTAM's and the instructions given by ATC.

If in the PIC's mind an instruction given by ATC is in contradiction with the published procedures and NOTAM's, he is responsible to request confirmation and to verify if these instructions are safe and in accordance with the Aircompany Operations Manual.

Route familiarization shall be obtained by studying the Jeppesen Airway Manual and by self-briefing as set out in the paragraph below.

10.2. ROUTE FAMILIARIZATION

Route familiarization should include knowledge of:

- Terrain and minimum safe altitudes;
- Seasonal meteorological conditions;
- Meteorological communications and air traffic facilities, services and procedures;
- Search and rescue procedures;
- Navigational facilities associated with the route along which the flight is to take place.

For more complex routes, in addition to familiarization by self-briefing, in-flight familiarization as PIC or Co-pilot under supervision, observer, or familiarization in a FSTD using a database appropriate to the route concerned must be completed under the supervision of the Training Manager, a Type Rating Instructor or an experienced PIC especially appointed for that purpose.

10.3. RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION PROCEDURES IN THE REGION OF MNPS OPERATIONS

Features of the procedures for radio communication and navigation in the region of operation according to the technical requirements for minimum navigation performance (MNPS) in the upper North Atlantic airspace - NAT HLA are described in the MNPS Manual FO.REG-06, which is an integral part of the Operations Manual of "Aircompany Constanta" PrJSC and is set out in a separate document.

10. МАРШРУТНІ ПРОЦЕДУРИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЇ

10.1. РЕКОМЕНДАЦІЇ

Подробиці процедур радіозв'язку та навігації за маршрутом (включаючи процедури очікування) у межах району польотів, що визначений Сертифікатом експлуатанта, знаходяться у розділі "Air Traffic Control" відповідного збірника Jeppesen Airway Manual, при цьому мають братися до уваги усі отримані NOTAM та інструкції, що надаються органами ОПР.

Якщо на думку командира ПС інструкція, що надана органом ОПР, суперечить опублікованим процедурам та отриманим NOTAM, він несе відповідальність за запит на її підтвердження а також має перевіряти, чи є ця інструкція безпечною та чи вона відповідає вимогам KE Авіакомпанії.

Ознайомлення з маршрутом повинно бути отримано шляхом вивчення Jeppesen Airway Manual та проведенням індивідуального брифінгу, як зазначено у параграфі нижче.

10.2. ОЗНАЙОМЛЕННЯ З МАРШРУТОМ

Ознайомлення з маршрутом має включати вивчення наступного:

- Рельєф місцевості та мінімальні безпечні висоти;
- Сезонні метеорологічні умови;
- Частоти отримання метеоінформації та зв'язку, види обслуговування та процедури ОПР;
- Процедури пошуку та рятування;
- Навігаційне обладнання, пов'язане з маршрутом, за яким буде здійснюватися політ.

На додаток до самостійного ознайомлення, на складних маршрутах має виконуватися провезення КПС або ДП (або ознайомлення на FSTD з використанням маршрутної бази даних) під наглядом Керівника з підготовки, інструктора типу ПС (TRI) або досвідченого КПС, спеціально призначеного для цієї мети.

10.3. ПРОЦЕДУРИ РАДІОЗВ'ЯЗКУ ТА НАВІГАЦІЇ В РЕГІОНІ ЕКСПЛУАТАЦІЇ ЗА MNPS

Особливості процедур радіозв'язку та навігації в регіоні експлуатації з визначеними технічними вимогами до мінімальних навігаційних характеристик (MNPS) у верхньому Північно-Атлантичному повітряному просторі – NAT HLA описано в Керівництві з виконання польотів в зонах з MNPS (MNPS Manual) FO.REG-06, що є невід'ємною частиною Керівництва з експлуатації ПрАТ «Авіакомпанія Константа» та викладено окремим документом.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

11. AERODROME CATEGORIES AND BRIEFING REQUIREMENTS

11.1. GENERAL

Aerodromes in the Aircompany area of operation are categorized according to their characteristics of terrain difficulties, approach aids and approach patterns, weather conditions or performance limitations, etc. For instance, an airport with an unusual characteristic such as a nearby politically sensitive international boundary, or high terrain may require designation as a special PIC qualification airport. In this case, the airport would need to be listed as special category B or C airport.

The Flight Operations Manager, or in his absence the Chief Pilot, are responsible for assessing the complexity of routes and categorization of aerodromes to be used.

The PIC shall ensure that he is briefed or self-briefed with the prerequisite of the aerodrome to be used, which shall be recorded in his personal training file.

For the less complex routes and Category A and B aerodromes, familiarization by self-briefing with route and aerodrome documentation, or by means of programmed instruction is an accepted procedure.

For more complex routes and airports of Category C, in addition to familiarization by self-briefing, in-flight familiarization as a PIC or Co-pilot under supervision, observer, or familiarization in a FSTD using a database appropriate to the route concerned must be completed under the supervision of the Training Manager, a Type Rating Instructor or an experienced PIC especially appointed for that purpose.

11.2. AERODROME CATEGORIES

11.2.1. Category A

Category "A" aerodromes are aerodromes considered not to pose any special problems for approach, landing or take-off. Category "A" aerodromes will have all of the following:

- an approved instrument approach procedure;
- at least one runway with no performance limited procedure for take-off and / or landing;
- published circling minima not higher than 1000 ft above aerodrome level; and
- night operations capability.

Further guidance on qualification requirements, training and validity of aerodrome competence qualifications can be found in OM Part A and D.

11.2.2. Category B

Category "B" aerodromes are aerodromes considered to pose certain problems for the approach and/or landing and/or take-off. Category "B" aerodromes are aerodromes that do not meet

11. КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМІВ ТА ВИМОГИ З ОЗНАЙОМЛЕННЯ

11.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

Аеродроми в районі виконання польотів Авіакомпанії класифікуються відповідно до їх перевищення, оточуючого рельєфу та підходів, схем заходження, погодних умов або обмежень льотних характеристик, тощо. Наприклад, аеропорт з незвичайною характеристикою, такою як сусідній політично чутливий міжнародний кордон, або з високим рельєфом, визначається як аеропорт, що вимагає від КПС спеціальної підготовки. У цьому випадку аеропорт повинен бути включений до списку аеропортів, що мають категорію «В» або «С».

Керівник з льотної експлуатації, а за його відсутності - Старший пілот типу ПС, відповідають за оцінку складності маршрутів та визначення категорії аеродромів, які плануються для льотної експлуатації.

КПС повинен бути ознайомлений, або має самостійно ознайомитися з передумовами для використання аеродрому і про це повинен бути виконаний запис у його особистому завданні на тренування.

Для нескладних маршрутів та аеродромів категорії «А» та «В» самостійне ознайомлення з маршрутною та аеродромною документацією або використання відповідного програмного забезпечення є достатнім.

На додаток до самостійного ознайомлення, на складні маршрути та аеродроми категорії «С» має виконуватися провезення КПС або ДП (або їх ознайомлення на FSTD з використанням відповідної візуальної бази даних) під наглядом Керівника з підготовки, інструктора типу ПС (TRI) або досвідченого КПС, спеціально призначеного для цієї мети.

11.2. КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМІВ

11.2.1. Категорія А

Аеродроми категорії "А" - це аеродроми, які вважаються такими, що не представляють жодних особливих проблем для виконання на них заходу, посадки або зльоту. Аеродроми категорії "А" як правило мають все з вказаного нижче:

- встановлену процедуру заходу на посадку за приладами;
- як мінімум одну ЗПС, для якої під час зльоту та посадки не застосовуються обмеження льотних характеристик ПС;
- опублікована безпечна висота візуального маневрування з кола не більше 1000 ft (300 m);
- має повний комплект обладнання для виконання польотів уночі.

Подальші вказівки щодо кваліфікаційних вимог, підготовки та термінів дії аеродромної кваліфікації та компетенції знаходяться в КЕ, Частинах А та D.

11.2.2. Категорія В

Аеродроми категорії "В" розглядаються як такі, на яких існують певні проблеми для виконання заходу та/або посадки та/або зльоту. Категорія "В" аеродромів - це

the Category "A" requirements or which requires extra considerations such as:

- non-standard approach aids and / or approach patterns;
- unusual local weather conditions;
- unusual characteristics or performance limitations;
- selected as destination airport without an available alternate;
- any other relevant consideration including obstructions, physical layout, lighting etc.

Prior to operating to a Category "B" aerodrome, the crew should be briefed, or self-briefed by means of programmed instruction, on the Category B aerodrome(s) concerned and should certify that he has carried out these instructions.

Further guidance on qualification requirements, training and validity of aerodrome competence qualifications can be found in OM Part A and D.

11.2.3. Category C

Category "C" aerodromes are aerodromes that pose special problems in the approach and/or landing and/or take off that require additional consideration to Category "B" aerodrome.

Prior to operating to a Category C aerodrome, the crew should be briefed and in-flight familiarization and/or undertake instruction in a FSTD with visual aerodrome database. (see 11.1 p.C OM)

Further guidance on qualification requirements, training and validity of aerodrome competence qualifications can be found in OM Part A and D.

11.3. AIRFIELD RISK ASSESSMENT AND CLASSIFICATION

Prior to commencing operations to a new airfield, airfield risk assessment and categorization will take place.

For continued operations to an airfield which has undergone a significant change to systems or procedures, a new risk assessment will be completed.

The procedure for carrying out airfield risk assessment is detailed in Annex 13.1 to this Chapter of OM.

11.4. LIST OF AERODROMES

The list of aerodromes can be found in Annex 13.2 to this Chapter C and contains details of all airfields operated by Aircompany. The categorization code is indicated within the list along with specific restrictions associated with airport use. Relative to the type of aircraft for which the assessment is performed, the list of aerodromes is marked with a type designation according to the principle:

- I. For An26 A/C type (modifications included):

A - Category A aerodrome;

аеродроми, які не відповідають вимогам категорії "А", або вимагають спеціального розгляду додаткових обставин, таких як:

- нестандартні схеми заходу та/або нестандартне обладнання для заходу на посадку;
- незвичні місцеві погодні умови;
- незвичні технічні характеристики аеродрому, або для його використання вимагається застосування експлуатаційних обмежень ПС;
- аеродром призначення, для якого відсутні запасні аеродроми;
- будь-які інші особливості, включаючи перешкоди, особливості оточення, освітлення, тощо.

Перед експлуатацією аеродрому категорії «В», екіпаж повинен отримати попередню підготовку, або повинен самостійно ознайомитись з аеродромом категорії «В» та своїми підписами підтвердити, що є ознайомлені та зобов'язуються виконувати ці інструкції.

Подальші вказівки щодо кваліфікаційних вимог, підготовки та термінів дії аеродромної кваліфікації та компетенції знаходяться в KE, Частинах А та D.

11.2.3. Категорія C

Аеродроми категорії "C" розглядаються як такі, на яких існують особливі проблеми для виконання заходу та/або посадки та/або зльоту які вимагають додаткового перегляду критеріїв аеродромів категорії "B".

Перед початком польотів на аеродроми категорії «С» екіпаж повинен отримати попередню підготовку та виконати провезення на аеродром та/або пройти тренаж на FSTD з візуальною базою даних аеродрому. (див.11.1 ч.С KE)

Подальші вказівки щодо кваліфікаційних вимог, підготовки та термінів дії аеродромної кваліфікації та компетенції знаходяться в KE, Частинах А та D.

11.3. ОЦІНКА РИЗИКІВ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ АЕРОДРОМІВ

Перед початком польотів на новий аеродром виконується оцінка ризиків та визначається його категорія.

Для подальших польотів на аеродром, який зазнав значних змін в обладнанні або процедурах, необхідно проводити нову оцінку ризиків.

Процедура виконання оцінки ризиків детально описана у Додатку 13.1 до даного Розділу KE.

11.4. ПЕРЕЛІК АЕРОДРОМІВ

Перелік аеродромів можна знайти в Додатку 13.2 до цієї частини KE, який містить відомості про аеродроми, на які Авіакомпанія виконує польоти. Код класифікації (категорія) вказується в списку разом із конкретними обмеженнями, пов'язаними з використанням аеродрому. Відповідно до типу ПС, згідно якого здійснюється оцінка, в переліку аеродромів зазначається позначка про тип за принципом:

- I. Для ПС Ан26 (включно із модифікаціями):

A - аеродром категорії А;

- B - Category B aerodrome;
C - Category C aerodrome;
SIM - FSTD training required;
B1 - Navigator required;
B2 - Online-briefing or/and test required.

II. For Boeing 737 A/C type:

- A/737 - Category A aerodrome;
B/737 - Category B aerodrome;
C/737 - Category C aerodrome;
SIM/737 - FSTD training required;
B2/737 - Online-briefing or/and test required.

III. For AN-74 A/C type:

- A/74 - Category A aerodrome;
B/74 - Category B aerodrome;
C/74 - Category C aerodrome;
SIM/74 - FSTD training required;
B2/74 - Online-briefing or/and test required.

11.5. VALIDITY PERIOD OF COMPETENCE QUALIFICATION

The period of validity of the route and aerodrome competence qualification is 12 calendar months. This is in addition to:

- The remainder of the month of qualification, or
- The month of the latest operation on the route/aerodrome.

Route and aerodrome competence qualification is revalidated by operating on the route/aerodrome within the period of validity.

If revalidated within the final 3 calendar months of validity of previous route/aerodrome competence qualification, then the period of validity extends from the date of revalidation until 12 calendar months from the expiry date of that previous route/aerodrome competence qualification.

Example:

Route/aerodrome competence qualification expires on Dec 31st, 2017.

Revalidation done on Nov 1st, 2017 (i.e. within 3 months).

The period of validity now extends from the date of revalidation i.e. Nov 1st, 2017 till Dec 31st, 2018 (i.e. 12 months from the last expiry date which was Dec 31st, 2017).

- B - аеродром категорії B;
C - аеродром категорії C;
SIM - необхідне тренування на FSTD;
B1 - необхідний штурман;
B2 - необхідне проведення он-лайн брифінгу та/або заліку

II. Для ПС Boeing 737:

- A/737 - аеродром категорії A;
B/737 - аеродром категорії B;
C/737 - аеродром категорії C;
SIM/737 - необхідне тренування на FSTD;
B2/737 - необхідне проведення он-лайн брифінгу та/або заліку

III. Для ПС Ан-74:

- A/74 - аеродром категорії A;
B/74 - аеродром категорії B;
C/74 - аеродром категорії C;
SIM/74 - необхідне тренування на FSTD;
B2/74 - необхідне проведення он-лайн брифінгу та/або заліку

11.5. ТЕРМІН ДІЇ КВАЛІФІКАЦІЇ ТА КОМПЕТЕНЦІЇ

Термін дії перевірки кваліфікації та компетенції за маршрутом та аеродромом становить 12 календарних місяців. Цей термін додається до:

- Решти останнього місяця дії попередньої перевірки кваліфікації, або
- Місяця, коли востаннє виконувався політ за маршрутом або на аеродром.

Термін дії кваліфікації та компетенції автоматично продовжується, якщо упродовж його дії пілотом виконуються польоти за відповідним маршрутом або на відповідний аеродром.

Якщо кваліфікація була підтверджена протягом останніх 3 календарних місяців дії попередньої кваліфікації та компетенції за маршрутом/ аеродромом, термін її дії продовжується на 12 календарних місяців від дати закінчення попередньої кваліфікації.

Приклад:

Термін дії перевірки кваліфікації компетентності закінчується 31 грудня 2017.

Підтвердження кваліфікації відбулося 1 листопада 2017 (у межах 3-х місяців).

У цьому випадку термін дії продовжується з дати останнього підтвердження, тобто з 1 листопада 2017 до 31 грудня 2018 (плюс 12 місяців з дати завершення попередньої кваліфікації, яка мала закінчитися 31 грудня 2017).

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

12. SPECIAL AERODROME BRIEFING

12.1. GENERAL

If necessary due to special operating procedures and/or operating limitations on an aerodrome, a special aerodrome briefing is created by Aircompany for the flight crew members. Additional information can be found in the Jeppesen Airport Qualification and Familiarization Manual or in AIP of the respective State.

Some additional Information can also be provided by the Ground Ops department.

12. ОСОБЛИВА ІНФОРМАЦІЯ ПО АЕРОДРОМАХ

12.1. ЗАГАЛЬНА ІНФОРМАЦІЯ

У разі необхідності видання спеціальних експлуатаційних процедур та/або експлуатаційних обмежень для конкретного аеродрому Авіакомпанією може бути створена окрема спеціальна інструкція для членів екіпажу. Додаткову інформацію також можна отримати з Jeppesen Airport Qualification and Familiarization Manual або з AIP держави, на території якої знаходиться аеродром.

Деяка додаткова інформація також може бути надана відділом наземної експлуатації.

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

13. ANNEXES

13.1. NEW AIRFIELD RISK ASSESSMENT / CATEGORIZATION

13.1.1. General

An aerodrome risk assessment is an element of the aerodrome categorization procedure.

Prior to commencing operations to a new airfield, airfield risk assessment and its categorisation will take place.

For continued operations to an airfield which has undergone a significant change to systems or procedures, a new risk assessment will be completed.

Airfield categorisation should be performed by sequentially completing the form FO.FORM-05.

The completed form FO.FORM-05 must be provided to the Flight Operations Manager for approval and organization of registration and storage .

Risk assessment and airfield classification should be performed relative to each type of aircraft operated by the Aircompany

If different types of aircraft used by the Aircompany are planned for the same aerodrome, the risk assessment and the aerodrome categorization should be performed for each type of aircraft separately

Exceptions for airfields risk assessment and categorization when flying Aircompany's An-26 type aircraft (including modifications):

1. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach, and has a runway length of more than 2000 m and an elevation of not more than 1000 ft (AMSL) - may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category A without completing the risk assessment procedure
2. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach, and has a runway length of 1700 m – 2000 m and an elevation of not more than 3000 ft (AMSL) - may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category B without completing the risk assessment procedure

Exceptions for airfields risk assessment and categorization when flying Aircompany's Boeing-737-300 type aircraft:

1. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has night operations capability, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach for all RWs, at least one runway with no performance limitations for takeoff and/or landing and has a runway length of more than 2500 m and an elevation of not more than 1000 ft (AMSL) and published circling minima not higher than 1000 ft AAL- may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category A/737 without completing the risk assessment procedure.

13. ДОДАТКИ

13.1. ОЦІНКА РИЗИКІВ ТА КЛАСИФІКАЦІЯ НОВОГО АЕРОДРОМУ

13.1.1. Загальна інформація

Оцінка ризиків виконання польотів на аеродром є складовою частиною процедури класифікації аеродрому.

Оцінка ризиків аеродрому та відповідно його класифікація мають здійснюватися до початку виконання польотів на новому аеродромі.

З метою виконання польотів на аеродром, який регулярно використовувався, але зазнав значних змін у обладнанні або процедурах, повинна виконуватися нова оцінка ризиків.

Класифікація аеродрому виконується шляхом послідовного заповнення форми FO.FORM-05.

Заповнена форма FO.FORM-05 має бути надана Керівнику з льотної експлуатації для затвердження та організації реєстрації і зберігання.

Оцінка ризиків та класифікація аеродрому виконується відповідно для кожного типу ПС, які експлуатуються Авіакомпанією

У разі планування на один і той же аеродром різних типів ПС, що експлуатуються Авіакомпанією, оцінка ризиків та категоризація аеродрому мають бути виконані для кожного з них.

Виключення для оцінки ризиків та класифікації аеродромів при виконанні польотів ПС типу Ан-26 (включно з модифікаціями) Авіакомпанії:

1. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach, та має ЗПС довжиною більше за 2000 м та перевищення не більше за 1000 ft (AMSL) – його може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії А без виконання процедури оцінки ризиків
2. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach, та має ЗПС довжиною від 1700 м до 2000 м та перевищення не більше за 3000 ft (AMSL) – його може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії В без виконання процедури оцінки ризиків

Виключення для оцінки ризиків та класифікації аеродромів при виконанні польотів ПС типу Boeing-737-300 Авіакомпанії:

1. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він є придатний до експлуатації вночі та має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach для всіх ЗПС, щонайменше одна ЗПС придатна для зльоту та/або посадки без обмежень за експлуатаційними характеристиками та має ЗПС довжиною більше за 2500 м та перевищення не більше за 1000 ft (AMSL), а також опубліковану мінімальну висоту польоту по колу меншу або яка дорівнює 1000 футів AAL– його

2. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has night operations capability, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach, at least one runway with no performance limited procedure for takeoff and/or landing and has a runway length of more than 1850 m and an elevation of not more than 3000 ft (AMSL) - may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category B/737 without the airfield risk assessment procedure.

Exceptions for airfields risk assessment and categorization when flying Aircompany's AN-74 type aircraft:

1. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has night operations capability, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach for all RWs, at least one runway with no performance limitations for takeoff and/or landing and has a runway length of more than 2500 m and an elevation of not more than 1000 ft (AMSL) and published circling minima not higher than 1000 ft AAL - may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category A/74 without completing the risk assessment procedure.
2. If an aerodrome is published in Jeppesen or in AIP, it has night operations capability, it has published data for location, obstacles, equipment, TAXI, SID, STAR, Approach, at least one runway with no performance limited procedure for takeoff and/or landing and has a runway length of 1700 m – 2000 m and an elevation of not more than 3000 ft (AMSL) - may be listed in of the list of aerodromes as an aerodrome of category B/74 without the airfield risk assessment procedure.

13.1.2. Airfield Risk Assessment

13.1.2.1. General

To perform the risk assessment, a group (hereinafter referred to as the Assessment Group) is created under the leadership of the Flight Operations Manager, and is involved:

- Flight crew member (CP or PIC, PIC/ TRI), experienced in operations at the region of the aerodrome location (taking into account the aircraft type being assessed);
- Flight Navigator (taking into account the aircraft type being assessed);
- Flight Engineer/ TRI (taking into account the aircraft type being assessed);
- Representative of the OCC (Flight Dispatcher);
- Safety Manager.

When performing the procedure, Assessment Group members should use the following sources of information:

- AIP;
- Jeppesen;
- NOTAMs;
- Publications and bulletins on flight safety;
- Customer's Information on the Aircompany's request.

Group representatives can receive consultations from the Aircompany's specialists in the areas of operational activity during the assessment.

The aerodrome risk assessment consists of 7 sequential steps:

- Step 1: Airfield Description
- Step 2: Hazard Identification and Consequence
- Step 3: Assess the significance of the threats
- Step 4: Probability of Hazard Consequences Occurring
- Step 5: Evaluation of the Risk
- Step 6: Risk Mitigation and Safety Requirements
- Step 7: Risk Summary and Operating requirements

13.1.2.2. Description and content of the Airfield Risk Assessment Procedure

Step 1: Airfield Description

може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії A/737 без виконання процедури оцінки ризиків.

2. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він є придатний до експлуатації вночі та має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach, щонайменше одна ЗПС придатна для зльоту та/або посадки без обмежень за експлуатаційними характеристиками та має ЗПС довжиною більше за 1850 м та перевищення не більше за 3000 ft (AMSL) – його може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії B/737 без виконання процедури оцінки ризиків.

Виключення для оцінки ризиків та класифікації аеродромів при виконанні польотів ПС типу Ан-74 Авіакомпанії:

1. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він є придатний до експлуатації вночі та має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach, щонайменше одна ЗПС придатна для зльоту та/або посадки без обмежень за експлуатаційними характеристиками та має ЗПС довжиною більше за 2000 м та перевищення не більше за 1000 ft (AMSL) – його може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії A/74 без виконання процедури оцінки ризиків.
2. Якщо аеродром внесено до Збірника Аеронавігаційної інформації Jeppesen або до AIP, він є придатний до експлуатації вночі та має опубліковані дані щодо розташування, обладнання, TAXI, SID, STAR, Approach, щонайменше одна ЗПС придатна для зльоту та/або посадки без обмежень за експлуатаційними характеристиками та має ЗПС довжиною від 1700 м до 2000 м та перевищення не більше за 3000 ft (AMSL) – його може бути внесено до переліку аеродромів, як аеродром категорії B/74 без виконання процедури оцінки ризиків.

13.1.2. Оцінка ризиків аеродрому

13.1.2.1. Загальна інформація

Для виконання оцінки ризиків створюється група (далі – Група Оцінки) під керівництвом Керівника з льотної експлуатації, до якої залучаються:

- Член льотної екіпажу (ДП або КПС, КПС/TRI), який має досвід виконання польотів в регіоні, де знаходиться аеродром (враховуючи тип ПС, для якого проводиться оцінка);
- Штурман (враховуючи тип ПС, для якого здійснюється оцінка);
- Бортінженер/ TRI (враховуючи тип ПС, для якого здійснюється оцінка);
- Представник ЦОКП (Flight Dispatcher);
- Керівник з безпеки польотів.

В процесі виконання процедури представники Групи Оцінки мають використовувати наступні джерела інформації:

- AIP;
- Jeppesen;
- NOTAMs;
- Збірники та бюлетені з безпеки польотів;
- Інформація від Замовника за запитом Авіакомпанії.

В процесі оцінки представники Групи можуть отримувати консультації спеціалістів Авіакомпанії за напрямками експлуатаційної діяльності.

Оцінка ризиків аеродрому складається з 7 послідовних кроків:

- Крок 1: Вивчення аеродрому.
- Крок 2: Визначення загроз та їх можливих наслідків
- Крок 3: Оцінка тяжкості наслідків загроз
- Крок 4: Вірогідність настання наслідків загрози
- Крок 5: Оцінка ризику
- Крок 6: Пом'якшення ризиків та вимоги до безпеки
- Крок 7: Висновки оцінки ризику та експлуатаційні вимоги

13.1.2.2. Опис та зміст процедури оцінки ризиків аеродрому

Крок 1: Вивчення аеродрому

The Assessment Group member describes the aerodrome and its existing facilities. In particular, describes runway characteristics, approach facilities, lighting, PCN, rescue and fire services, and the operational environment. The operational environment includes the availability of Aviation Security services, alternate airfields, meteorological support, topography, and ATC support, paying attention to arrival and departure procedures. It is necessary to consider unforeseen circumstances and other abnormal situations for existing procedures.

As an aid to this, a list of items to be considered is included with the system description for the risk assessment, however, this list may not include all items and any items not included should be added.

Step 2: Hazard Identification and Consequence

The consequences of hazards are determined by analysing what could happen if the hazard manifests itself into an accident or incident.

Each hazard identified, should be recorded on the risk assessment template. The consequences of each hazard should be detailed, and the severity of hazard consequences entered.

Step 3: Estimation of the Severity of the Hazard Consequences

Once the threats and possible consequences have been identified, the severity of the consequences should be assessed using the classification table provided in below. The determined severity will be further used in the risk assessment matrix.

Член Групи Оцінки складає опис аеродрому та його наявного обладнання. Зокрема, описує характеристики злітно-посадкової смуги, засоби підходу, освітлення, PCN, рятувальні та протипожежні служби та експлуатаційне середовище. Експлуатаційне середовище включає наявність служб АБ, запасних аеродромів, метеорологічного забезпечення, топографії оточуючої місцевості та забезпечення ОПР, звертаючи увагу на процедури прибуття та вильоту. Необхідно враховувати для існуючих процедур непередбачені обставини та інші ненормальні ситуації.

Для більш ефективного результату до опису, що підлягає розгляду для оцінки ризиків, мають бути включені всі елементи.

Крок 2: Визначення загроз та їх можливих наслідків

Наслідки загроз визначаються шляхом аналізу того, чи може загроза призвести до інциденту або аварії і що при цьому може статися.

Кожна з виявлених загроз вноситься до таблиці оцінки ризиків. Можливі наслідки кожної із загроз детально описуються та надалі оцінюються їх тяжкість.

Крок 3: Оцінка тяжкості наслідків загроз

Після визначення загроз та можливих наслідків, тяжкість наслідків має бути оцінена з використанням таблиці класифікації, що наведена нижче. Визначена тяжкість надалі буде використана у матриці оцінки ризику.

AVIATION DEFINITION / АВІАЦІЙНЕ ВИЗНАЧЕННЯ	MEANING / ЗНАЧЕННЯ	Value / Позначення
Catastrophic Катастрофічна	<i>Aircraft / Equipment destroyed. Multiple deaths.</i> Численні людські жертви. Повітряне судно/обладнання знищене.	A
Hazardous Небезпечна	<i>A large reduction in safety margins, physical distress or a workload such that personnel cannot be relied upon to perform their tasks accurately or completely. Serious injury or death to a number of people. Major equipment damage.</i> Серйозні тілесні ушкодження або загибель декількох осіб, значне пошкодження обладнання або майна, серйозне зменшення рівня безпеки польотів, настання фізичного стресу чи такого робочого навантаження, коли немає впевненості в правильному і повному виконанні завдань персоналом.	B
Major Значна	<i>A significant reduction in safety margins, a reduction in the ability of organisations to cope with adverse operating conditions as a result of an increase in workload, or as a result of conditions impairing their efficiency. Serious incident. Injury to persons.</i> Значне зниження рівня безпеки, зниження здатності організації впоратися з несприятливими умовами роботи внаслідок збільшення робочого навантаження або в результаті умов, які знижують їх ефективність. Серйозний інцидент. Травмування осіб.	C
Minor Незначна	<i>Nuisance. Operating limitations. Use of emergency procedures. Minor incident.</i> Неприємність. Експлуатаційні обмеження. Використання надзвичайних процедур. Незначний інцидент.	D
Negligible Несуттєва	<i>Little consequence / Несуттєві наслідки.</i>	E

Step 4: Probability of Hazard Consequences Occurring

After identifying the threats and their consequences, and after assessing the severity of the possible consequences of the threat, the probability of the possible consequences of the threat should be classified. The probability classification is described in detail in the table below.

QUALITATIVE DEFINITION / ЯКІСНЕ ВИЗНАЧЕННЯ	MEANING / ЗНАЧЕННЯ	Value / Позначення
Frequent Часто	<i>Several times per month – certainty.</i> Трапляється дуже часто – багато разів за місяць.	5
Occasional Періодично	<i>A couple of times per year / likely.</i> Трапляється інколи - декілька раз на рік.	4
Remote Рідко	<i>One time per year or per two years / possible.</i> Імовірність виникнення мала – один випадок на рік або на два роки.	3
Improbable Малоймовірно	<i>Not known to have happened earlier, one time in five years/ slight.</i> Дуже мала імовірність виникнення – не траплялося раніше, або раз у 5 років.	2
Extremely Improbable Майже не можливо	<i>Almost inconceivable that it will ever occur / unlikely.</i> Імовірність настання майже неможлива.	1

Where several hazards lead to the same consequence the probability of occurrence for each hazard should be summed to get an overall likelihood of the hazard occurring.

The probability classification associated with Hazard Consequences is entered in the risk assessment matrix.

Step 5: Evaluation of the Risk

At this stage, all identified threats are entered into the Risk Classification / Tolerability Matrix for evaluation. After completing step 6 and reassessing the threat, the result must be re-entered into the matrix.

The consequence will fall in one of the three regions:

Acceptable (3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E)

risk is tolerable and can be accepted for the operation.

Tolerable (5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A)

the risk level can be tolerated for the operation, providing that appropriate mitigation measures are in place.

Intolerable (5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A)

risk is too high to continue operating.

Step 6: Risk Mitigation and Safety Requirements

Threats that lead to unacceptable risks, as well as the risks themselves, are entered in the Airfield Hazard Identification and Mitigation Table (page 2 of FO.FORM-05). The data on unacceptable risks are summarized on page 3 of FO.FORM-05 – Risk Summary and Operating Requirements. The proposed risk mitigation measures are also recorded on this form.

Examples of the systems measures to be enforced such that risks are mitigated as acceptable include:

- Modification of operational procedures;
- Training;
- Developing emergency or contingency procedures;

Крок 4: Вірогідність настання наслідків загрози

Після виявлення загроз та їх наслідків, а також після оцінки тяжкості можливих наслідків загрози, слід класифікувати ймовірність можливих наслідків загрози. Класифікація ймовірності докладно описана в таблиці нижче.

Якщо декілька загроз призводять до того самого наслідку, вірогідність виникнення для кожної загрози повинна бути підсумована, щоб отримати загальну ймовірність її виникнення.

Класифікація ймовірності, пов'язана з наслідками небезпеки далі вноситься до матриці оцінки ризику.

Крок 5: Оцінка ризику

На цьому етапі усі виявлені загрози вносяться до Матриці класифікації та оцінки ризиків для їх оцінки. Після завершення кроку 6 та переоцінки загрози, результат необхідно повторно ввести у матрицю.

Рівень наслідків ризику має одне з трьох значень:

Прийнятний (3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E)

риск припустимий та може бути прийнятним для експлуатації.

Припустимий (5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A)

рівень ризику можна зробити допустимим для операції, за умови застосування відповідних коригувальних заходів.

Неприйнятний (5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A)

ризик занадто високий для продовження операції.

Крок 6: Пом'якшення ризиків та вимоги до безпеки

Загрози, що призводять до неприйнятних ризиків, а також самі ризики вносяться в Таблицю визначення загроз та пом'якшувальних заходів для експлуатації аеродрому (стор. 2 FO.FORM-05). Дані щодо ризиків неприйнятного рівня узагальнюються на сторінці 3 FO.FORM-05 – Загальна оцінка та спеціальні рекомендації. Запропоновані заходи з пом'якшення ризиків також фіксуються в цій формі.

Прикладами системних заходів, які мають бути застосовані, щоб зменшити рівень ризиків до прийнятного рівня є:

- Зміни в експлуатаційних процедурах;
- Проведення додаткової підготовки;
- Розробка процедур для надзвичайних ситуацій або непередбачених обставин;

- Changes to staffing arrangements;
- Not commencing / ceasing of airfield operations.

Proposed risk mitigation measures must be assessed closely to ensure new hazards are not introduced.

It may be necessary to repeat previous steps in an iterative manner such that the optimised outcome is achieved.

Step 7: Risk Summary and Operating requirements

At this stage, the aerodrome risk assessment should be summarized with details of the proposed mitigation measures. The general aerodrome risk assessment may be defined as acceptable, acceptable with additional measures, or unacceptable..

Requirements to be met prior to operations must be clearly stated.

The Flight Operations Manager is responsible for the results of the aerodrome risk assessment and the defined operational requirements.

13.1.3. Risk management when performing flights in conditions of known or predicted volcanic ash pollution

13.1.3.1. General

Under the probable conditions of known or predicted volcanic ash contamination, the following risk management procedure shall be applied.

Volcanic ash consists mainly of solid vitreous particles with sharp edges and scattered rocks. It has an extremely high abrasiveness and due to the presence in its composition mainly of siliceous materials has a melting point below the operating temperature of modern jet engines in cruising mode. A cloud of volcanic ash may contain gaseous solutions of sulfur dioxide (which when combined with water forms sulfuric acid), chlorine (which when combined with water forms hydrochloric acid) and other chemical elements that have a corrosive effect on the glider and are dangerous to the peoples health

Given these facts, it can be considered quite obvious that volcanic ash in the atmosphere can pose a serious danger to the aircraft in flight. Accordingly, the aircraft should avoid contact with volcanic ash.

Forecasts of the spread of volcanic ash allow to determine the probability of danger to the aircraft in contact with volcanic ash during the flight safety risk assessment. This risk can be reduced by using effective procedures during the flight.

13.1.3.2. Signs of contact with ashes

In daytime visual meteorological conditions (VMC), contact with volcanic ash is likely to be preceded by visual detection of a cloud of volcanic ash or a corresponding haze. If flight crew members observe a cloud or haze that may contain volcanic ash, they should be aware that contact with volcanic ash is

- Кадрові зміни (зміни у складі персоналу);
- Відмова або припинення льотної експлуатації аеродрому.

Заходи, що пропонуються для зменшення ризику, повинні бути оцінені комплексно, щоб не вводити нові загрози.

Може бути необхідним багаторазове повторення попередніх кроків, щоб досягнути оптимізованого результату.

Крок 7: Висновки оцінки ризику та експлуатаційні вимоги

На цьому етапі оцінку ризику аеродрому слід узагальнити з включенням подробиць про запропоновані заходи з пом'якшення. Загальна оцінка ризиків аеродрому визначається як прийнятна, прийнятна за умов додаткових заходів або неприйнятна.

Вимоги, які необхідно виконати перед початком експлуатації, повинні бути чітко визначені.

Керівник з льотної експлуатації відповідає за результати оцінки ризиків аеродрому та визначені експлуатаційні вимоги.

13.1.3. Управління ризиками при виконанні польотів в умовах відомого або прогнозованого забруднення вулканічним попелом

13.1.3.1. Загальні положення

При ймовірних умовах відомого або прогнозованого забруднення вулканічним попелом мають бути застосовані викладена нижче процедура управління ризиками.

Вулканічний попіл складається в основному з твердих склоподібних частинок з гострими краями і розпорошеною гірською породи. Він має вкрай високою абразивністю і за рахунок наявності в його складі головним чином кременистих матеріалів має температуру плавлення нижче робочої температури сучасних реактивних двигунів при крейсерському режимі тяги. Хмара вулканічного попелу може містити газоподібні розчини двоокису сірки (яка при з'єднанні з водою утворює сірчану кислоту), хлор (який при з'єднанні з водою утворює соляну кислоту) та інші хімічні елементи, які надають корозійний вплив на планер і небезпечні для здоров'я людей.

З урахуванням цих фактів можна вважати цілком очевидним, що вулканічний попіл в атмосфері може створювати серйозну небезпеку для повітряного судна в польоті. Відповідно, повітряне судно повинно уникати контактів з вулканічним попелом.

Прогнози поширення вулканічного попелу дозволяють при проведенні оцінки ризику для безпеки польотів визначити ймовірність небезпеки для повітряного судна при контакті з вулканічним попелом. Цей ризик може бути зменшений за рахунок використання ефективних процедур в процесі польоту.

13.1.3.2. Ознаки контакту з попелом

При денних візуальних метеорологічних умовах (ВМУ) контакту з вулканічним попелом, найімовірніше, буде передувати візуальне виявлення хмари вулканічного попелу або відповідної димки. Якщо члени льотної екіпажу спостерігають хмара або серпанок, які, можливо, містять вулканічний попіл, вони повинні усвідомлювати,

imminent and take precautions to avoid flying in polluted airspace.

Signs that the aircraft is in contact with volcanic ash, are mainly as follows:

- **Smell.** When in contact with volcanic ash, flight crews usually notice a smoky or pungent odor, which may resemble the smell of an electric discharge, the smell of burnt dust or sulfur.
- **Haze.** Most flight crews, as well as cabin crews or passengers, observe the appearance of haze inside the cockpit and / or cabin of the aircraft. The surfaces of the aircraft may be covered with plaque.
- **Variable engine mode operation .** There may be surges, afterburning of fuel in the exhaust pipe, muffling. The engine temperature may change unexpectedly and a white glow may appear in the air intake area.
- **Air speed.** If volcanic ash clogs the air pressure receiver, the instrument air speed may fall or fluctuate randomly.
- **Presurization.** Cabin pressure may vary, including possible cabin depressurization.
- **Static discharges.** A phenomenon similar to St. Elmo's fire or glow can occur. In these instances, blue- coloured sparks can appear to flow up the outside of the windshield or a white glow can appear at the leading edges of the wings or at the front of the engine inlets.

Any of these indicators should suffice to alert the flight crew of an ash encounter, and appropriate action should be taken to vacate the contaminated airspace as safely and expeditiously as possible.

13.1.3.3. The hazard factors

The abrasive nature of volcanic ash can have extremely devastating consequences for the aircraft. The following non-exhaustive list contains examples of what to expect in the event of contact with ash, which may affect:

- unstable operation or failure of one or more engines, which leads not only to a reduction or complete loss of thrust, but also to the failure of electrical, pneumatic and hydraulic systems. Volcanic ash contains particles whose melting point is lower than the combustion temperature of the fuel in the turbine of a modern engine; these particles are subsequently deposited in the turbine compartment, reducing the cross-sectional area and reducing its power, which causes surges and possible flame failure;
- the blockage of pitot and static sensors resulting in unreliable airspeed indications and erroneous warnings;
- windscreens rendered partially or completely opaque;
- contamination of cabin air requiring crew use of oxygen masks;

що наближається контакт з вулканічним попелом, і вжити заходів щодо ухилення від польоту в забрудненому повітряному просторі.

Ознаки того, що повітряне судно знаходиться в контакті з вулканічним попелом, в основному зводяться до наступного:

- **Запах.** При контакті з вулканічним попелом льотні екіпажі зазвичай відзначають димний або їдкий запах, який може нагадувати запах, що виникає при електричному розряді, запах згорілої пилу або сірки.
- **Димка.** Більшість льотних екіпажів, а також кабіних екіпажів або пасажирів спостерігають появу димки всередині кабіни екіпажу і / або салону повітряного судна. Поверхні повітряного судна можуть покритися нальотом.
- **Мінливий режим роботи двигунів.** Можуть відбуватися помпаж, Догорання палива в випускній трубі, заглушення. Температура двигуна може несподівано змінюватися, а в області повітрозабірника може з'являтися біле світіння.
- **Повітряна швидкість.** Якщо вулканічний попел засмічує приймач повітряного тиску, приладова повітряна швидкість може падати або безладно коливатися.
- **Герметизація.** Тиск в салоні може змінюватися, включаючи можливу розгерметизацію салону.
- **Статичні розряди.** Може виникнути явище, аналогічне "вогням св. Елма", або світіння. У цих випадках можуть спостерігатися блакитні спалахи із зовнішнього боку лобового скла або може виникнути біле світіння на передніх кромках крил або з зовнішнього боку повітрозабірників.

Наявність будь-якого з цих ознак має бути достатнім для оповіщення льотного екіпажу про контакт з попелом, і повинні бути зроблені належні заходи для якомога більш безпечного і швидкого покидання забрудненого повітряного простору.

13.1.3.3. Фактори ризику

Абразивний характер вулканічного попелу може мати вкрай руйнівні наслідки для повітряного судна. Наведений нижче неповний перелік містить приклади того, що можна очікувати в разі контакту з попелом, який може вплинути на:

- нестійка робота або відмова одного або декількох двигунів, що призводить не тільки до зниження або повної втрати тяги, але також і до відмови електричної, пневматичної і гідравлічної систем. Вулканічний попел містить частинки, точка плавлення яких нижча за температуру згорання палива в турбіні сучасного двигуна; ці частинки в подальшому наплавляються в турбінному відсіку, зменшуючи площу перетину і знижуючи його потужність, що викликає помпаж і можливий зрив полум'я;
- блокування приймача повітряного тиску і статичних датчиків, що викликає ненадійність показань повітряної швидкості і помилкові сигнали тривоги;
- лобові стекла частково або повністю втрачають прозорість;
- забруднення повітря в кабіні змушує екіпаж скористатися кисневими масками;

- erosion of external aircraft components;
- reduced electronic cooling efficiency and, since volcanic ash readily absorbs water, potential short circuits leading to a wide range of aircraft system failures and/or anomalous behaviour;
- flight crew manoeuvring for volcanic cloud avoidance which may potentially conflict with other aircraft in the vicinity;
- deposits of volcanic ash on a runway resulting in a degradation of braking performance, especially if the volcanic ash is wet; in extreme cases, this can lead to runway closure; and
- aircraft ventilation and pressurization systems becoming heavily contaminated. In particular, cleaning or replacement may be required in response to air cycle machine contamination and abrasion to rotating components, ozone converter contamination and air filter congestion.
- ерозія зовнішніх компонентів повітряного судна;
- зниження ефективності системи охолодження електронних блоків і, оскільки вулканічний попіл активно абсорбує вологу, можливі короткі замикання, що призводять до відмови і / або аномальної роботі цілого ряду бортових систем;
- вчинення льотним екіпажем маневру з метою ухилення від контакту з вулканічним хмарою, що потенційно може створити конфліктну ситуацію з іншими знаходяться поблизу повітряними судами;
- випадання вулканічного попелу на ЗПС, що приводить до погіршення ефективності гальмування, особливо, якщо вулканічний попіл є вологим; в крайніх випадках це може привести до закриття ЗПС;
- сильне забруднення систем вентиляції і герметизації повітряного судна. Зокрема, може знадобитися очищення або заміна обладнання в зв'язку з забрудненням системи циркуляції повітря і абразивним впливом на які звертаються компоненти, забруднення очищувача повітря і закупоркою повітряного фільтра.

13.1.3.4. Ash encounter avoidance resources

The range of eruptive volcanoes varies from calm, steady lava eruptions to highly explosive eruptions. During large eruptions into the atmosphere at high altitudes and potentially over large areas for many hours to several weeks or even months, many cubic kilometers of glass particles and scattered rock (volcanic ash), as well as corrosive / harmful gases can be emitted. Volcanic eruptions can pose a direct threat to the safety of aircraft in flight and create significant operational difficulties at aerodromes and in airspace that are located on the leeward side of the volcanic ash cloud formed, in cases where eruptions occur with high intensity and / or are long-lasting.

Thus, timely receipt of reliable, complete information on volcanic ash (observations and forecasts) is important in terms of reducing the risk to the safety of aircraft that come into contact with volcanic ash. The availability of such information plays an important role in strategic pre-flight planning and tactical plan change during the flight in assessing the likelihood of contact with ash clouds.

Nine designated volcanic ash advisory centers (VAACs), which provide advisory information on the volume and movement of volcanic ash in the atmosphere, have information from a range of terrestrial, on-board and satellite-based remote sensing systems, and this information is used to conducting complex digital trajectory / scattering modeling and confirmation of compiled forecasts.

Such models and forecasts are also often compiled by meteorological authorities (MVOs) for use in the preparation of SIGMET information on the route. It is important to note that regardless of the degree of perfection of observations and predictions concerning volcanic ash, there is no definitive certainty as to how volcanic ash will behave in the atmosphere.

13.1.3.4. Способи ухилень контакту з попелом

Межі діапазону поведінки вивергаючихся вулканів змінюються від спокійного, стабільного виливу лави до високо експлозивних вивержень. При більших виверженнях в атмосферу на велику висоту і потенційно над великими територіями протягом: від декількох годин до декількох тижнів і навіть місяців може бути викинуто безліч кубічних кілометрів частинок скла і розпорошеної гірської породи (вулканічного попелу), а також корозійних / шкідливих газів. Вулканічні виверження можуть становити пряму загрозу безпеці знаходяться в польоті повітряних суден і створювати істотні експлуатаційні труднощі на аеродромах і в повітряних просторах, які розташовані з підвітряної сторони від хмари вулканічного попелу, що утворилася, зокрема, в тих випадках, коли виверження відбуваються з високою інтенсивністю і / або носять тривалий характер.

Таким чином, своєчасне отримання надійної, повноцінної інформації про вулканічний попел (спостереження і прогнози) має важливе значення з точки зору зниження ризику для безпеки повітряного судна, яке має контакт з вулканічним попелом. Наявність такої інформації грає важливу роль для стратегічного передпольотного планування і тактичного зміни плану в процесі польоту при оцінці ймовірності контакту з хмарами попелу.

Дев'ять призначених консультативних центрів по вулканічному попелу (VAAC), які надають консультативну інформацію про обсяг і переміщення вулканічного попелу в атмосфері, мають в своєму розпорядженні інформацію від цілого ряду наземних, бортових і встановлених на супутниках систем дистанційного зондування, і ця інформація використовується для проведення складного цифрового моделювання траєкторії / розсіювання і підтвердження складених прогнозів.

Такі моделі і прогнози також часто складаються органами метеорологічного спостереження (MVO) для їх використання при підготовці інформації SIGMET на маршруті. Важливо відзначити, що незалежно від ступеня досконалості спостережень і прогнозів, що стосуються вулканічного попелу, яка - небудь-яка

13.1.3.5. Responsibility of the Aircompany

In order to decide whether or not to operate into airspace forecast to be, or aerodromes known to be, contaminated with volcanic ash, the operator should have in place an identifiable safety risk assessment within its SMS.

13.1.3.6. Procedure

In cases where it is directly a question of the intended performance of flights in the airspace where volcanic ash pollution is predicted or such airfield pollution is known, the process includes:

- hazard identification (ie arises from a general hazard with known or predicted air or air pollution by volcanic ash clouds having characteristics that are hazardous to the airworthiness and operation of the aircraft);
- analysis of the severity of the danger (ie the actual level of expected damage to a particular aircraft as a result of exposure to a cloud of volcanic ash);
- assessment of the probability of contact with clouds of volcanic ash, which has characteristics that are dangerous to ensure the safe operation of the aircraft;
- determining whether the resulting risk is acceptable and whether it meets the criteria of the organization in terms of risk indicators;
- taking measures to reduce the risk to flight safety to a level that is acceptable.

The results of the safety risk assessment must be documented. Risk mitigation measures must be taken and verified, as well as confirmed by the facts before the start of flights.

13.1.3.7. Ground operations at airports exposed to volcanic ash

The following are general guidelines for the operation of aircraft on the ground at airports exposed to volcanic ash.

Protection of aircraft from ash. In order to carry out ground operations at airports exposed to volcanic ash, major equipment manufacturers must advise operators on special precautions to protect aircraft from the adverse effects of volcanic ash.

Cleaning the aircraft of ash before flight. Before the flight, the aircraft crew must make sure that there is no volcanic ash on such critical elements as air intakes, sensors and static pressure receivers.

In appearance, volcanic ash is similar to talcum powder. If ash is found on or near the surface of the aircraft in the parking lot, the ash-contaminated areas of the aircraft, including the upper part of the fuselage, horizontal surfaces, air intakes and

впевненість в тому, як поведе себе вулканічний попіл в атмосфері, відсутня.

13.1.3.5. Відповідальність Авіакомпанії

Для того, щоб прийняти рішення про виконання або відмову від виконання польотів в повітряному просторі, де прогнозується забруднення вулканічним попелом або відомо про таке забруднення аеродромів, Авіакомпанія в рамках своєї СУБП проводить окрему оцінку ризику для безпеки польотів.

13.1.3.6. Порядок дій

У тих випадках, коли мова йде безпосередньо про передбачуване виконання польотів в повітряному просторі, де прогнозується забруднення вулканічним попелом або відомо про таке забруднення аеродромів, процес включає в себе:

- ідентифікацію небезпеки (тобто виникає з загальної небезпеки при відомому або прогнозованому забрудненні повітряного простору або аеродромів хмарами вулканічного попелу, що мають характеристики, небезпечні для підтримки льотної придатності та експлуатації повітряного судна);
- аналіз ступеню серйозності виникає небезпеки (тобто фактичного рівня очікуваного збитку конкретному повітряному судну в результаті впливу хмари вулканічного попелу);
- оцінку ймовірності контакту з хмарами вулканічного попелу, що має характеристики, небезпечні для забезпечення безпечної експлуатації повітряного судна;
- визначення того, чи є результуючий ризик прийнятним і чи відповідає він критеріям даної організації щодо показників ризику;
- вжиття заходів щодо зниження ризику для безпеки польотів до рівня, який є прийнятним.

Результати оцінки ризику для безпеки польотів повинні бути документально зафіксовані. Заходи щодо зниження ризику повинні бути прийняті і перевірені, а також підтверджені фактичними даними до початку виконання польотів.

13.1.3.7. Наземні операції в аеропортах, які піддавалися впливу вулканічного попелу

Нижче наводяться загальні рекомендації, що стосуються експлуатації повітряних суден на землі в аеропортах, які піддавалися впливу вулканічного попелу.

Захист повітряних суден від попелу. Для виконання наземних операцій в аеропортах, які піддавалися впливу вулканічного попелу, головні виробники обладнання повинні дати рекомендації експлуатантам щодо спеціальних запобіжних заходів, спрямованих на захист повітряних суден від негативного впливу вулканічного попелу.

Очистка повітряного судна від попелу перед польотом. Перед польотом екіпаж повітряного судна повинен переконаватися у відсутності вулканічного попелу на таких критичних елементах, як повітрозабірники, датчики і приймачі статичного тиску.

За зовнішнім виглядом вулканічний попіл аналогічний тальковій пудрі. У тому випадку, якщо попіл виявлений на поверхні повітряного судна, що знаходиться на стоянці або поблизу від нього, потрібно очистити забруднені попелом зони повітряного судна, включаючи верхню частину фюзеляжу, горизонтальні поверхні,

exposed chrome surfaces of the chassis should be cleaned to remove all traces of ash.

Major equipment manufacturers strongly recommend not using water or detergents to flush the engine's gas path, as this can lead to the accumulation of foreign materials in the engine's cooling channels. Technical personnel should pay particular attention to the removal of volcanic ash from engine inlet devices and areas around sensors, outlets, vents and drains, as well as pressure ducts and all windows.

Before flight, remove all plugs and covers. Flight crews should ensure that all means used to plug or close inlet devices, outlets and vents are removed.

Determine a safe land route. After clearing the aircraft of any volcanic ash contamination of Aircompany, in agreement with the local airport authority, the ash - free platforms, taxiway and runway should be determined. This information must be provided to flight crews prior to ground operations.

Retraining of flight crews. As part of the retraining of flight crews, the Airline addresses issues such as unreliable operation of air velocity sensors, volcanic ash, failure of one engine, failure of two / more engines and checklists for abnormal engine start in flight.

13.1.3.8. General recommendations for conducting inspections

Perform post - flight inspections in airspace contaminated with volcanic ash to detect erosion, volcanic ash deposits or any damage to aircraft and / or engines or deterioration of systems. As a result of exposure to volcanic ash on the ground or in the air, the parameters of gas turbine and reciprocating engines can deteriorate significantly. At least reviews should be affected by:

- front edges of the wing;
- aeronautical lights and landing lights;
- gears;
- horizontal stabilizer;
- all protruding structural elements
- static pressure receivers and holes for static pressure selection;
- windows and windshields;
- inlet devices and nacelles of engines (gas turbine), air filters of the suction line (piston engines);
- elements of the cooling system;
- compressors and engine turbines;
- engine oil systems;
- fuel tank drainage system;
- rotor blades;
- aircraft cabin ventilation and sealing systems (air circulation systems, ozone converter, recirculation system fans, HEPA filters, etc.);

повітрязабірники і відкриті хромовані поверхні шасі з метою видалення всіх слідів попелу.

Головні виробники обладнання настійно рекомендують не використовувати воду або миючі засоби для промивання газового тракту двигуна, оскільки це може привести до акумуляції сторонніх матеріалів в каналах охолодження двигуна. Технічному персоналу слід приділяти особливу увагу видаленню вулканічного попелу з вхідних пристроїв двигунів і зон в районі датчиків, вихідних, вентиляційних і дренажних отворів, а також напірних повітропроводів і всіх вікон.

Перед польотом зняти всі заглушки і чохлаи. Льотним екіпажам слід переконатися в тому, що всі засоби, що використовувалися для заглушки або закриття вхідних пристроїв, вихідних і вентиляційних отворів зняті.

Визначити безпечний наземний маршрут руху. Після очищення повітряного судна від будь - якого забруднення вулканічним попелом Авіакомпанії, за погодженням з місцевим повноважним органом аеропорту, слід визначити вільні від забруднення попелом перони, РД і ЗПС. Ця інформація повинна передаватися льотним екіпажам до початку виконання наземних операцій.

Перепідготовка льотних екіпажів. В рамках перепідготовки льотних екіпажів в Авіакомпанії розглядаються такі питання, як ненадійна робота датчиків повітряної швидкості, вулканічний попіл, відмова одного двигуна, відмова двох / кількох двигунів і контрольні переліки нештатного запуску двигунів у польоті.

13.1.3.8. Загальні рекомендації, щодо проведення оглядів

Виконати огляди після виконання польотів у повітряному просторі, забрудненому вулканічним попелом, на предмет виявлення ерозії, відкладень вулканічного попелу або будь - яких пошкоджень повітряних суден і / або двигунів або погіршення технічного стану систем. В результаті впливу вулканічного попелу на землі або в повітрі параметри роботи газотурбінних і поршневих двигунів можуть значно погіршитися. Як мінімум оглядам повинні потрапити під вплив:

- передні кромки крила;
- аеронавігаційні вогні та посадкові фари;
- шасі;
- горизонтальний стабілізатор;
- усі виступаючі конструктивні елементи;
- приймачі статичного тиску і отвори для відбору статичного тиску;
- вікна та лобові стекла;
- вхідні пристрої і гондоли двигунів (газотурбінних), повітряні фільтри лінії всмоктування (поршневі двигуни);
- елементи системи охолодження;
- компресори та турбіни двигуна;
- масляні системи двигуна;
- система дренажу паливних баків;
- лопатки ротора;
- системи вентиляції і герметизації кабіни повітряного судна (системи циркуляції повітря,

- smoke detectors (detectors are located in cargo compartments, toilets, electrical compartments, remote recreation areas of crew members, etc.).

13.1.3.9. General ways to reduce the impact of volcanic ash

In the event of an aircraft accidentally falling into a cloud of volcanic ash, flight crews should always follow the procedures and recommendations of the aircraft manufacturer. In the absence of specific procedures or recommendations, Countries may require flight crews to use the following general techniques:

- if possible, taking into account the peculiarities of airspace, terrain and air traffic, immediately reduce the craving for low mode. This action will reduce the exhaust gas temperature (EGT), which in turn will reduce the build - up of molten ash on the turbine blades and the details of the hot engine path. Volcanic ash can also cause rapid erosion and damage to internal engine parts;
- switch off the traction devices (if they are engaged). The traction control must be switched off so that the system does not automatically increase the traction above the value of the corresponding low throttle mode. Given the small margin for surge, limit the number of changes in traction and perform them by slow smooth movements of the traction control lever;
- get out of the cloud of volcanic ash as soon as possible. The length of a cloud of volcanic ash can reach several hundred miles. To minimize the distance and time out of the cloud, it may be necessary to turn 180 ° with a reduction as far as the terrain allows. It is not recommended to increase the thrust in order to gain height and overcome the upper limit of the volcanic ash cloud, because with strong thrust, engine damage and their damping occur in a shorter period of time;
- to switch on anti - icing systems of engines and wings and all units of the air conditioning system. This will increase the supply of motors on the surge by increasing the flow of air taken from the engine. It may be possible to stabilize the operation of one or more engines at low throttle traction, at which the EGT will remain within the specified limits. It is necessary to try to achieve stable operation of at least one engine in the mode of low gas within the established limits in order to provide power and supercharging of the cabin by extracting air until it is cleared of volcanic ash;
- start the auxiliary power unit (APU), if any. APU can be used to power the electrical system in case of power loss by several motors. The APU can also be used to power a pneumatic air source to facilitate engine starting, if provided for in this aircraft model; and
- if necessary, the flight crew to wear oxygen masks and turn them on at full power. If a significant amount of volcanic ash enters the crew cabin or there is a strong smell of

конвертор озону, вентилятори системи рециркуляції, фільтри HEPA і т. д.);

- детектори диму (детектори розташовані в вантажних відсіках, туалетах, відсіках електрообладнання, віддалених зонах відпочинку членів екіпажу і т. д.).

13.1.3.9. Загальні способи зменшення впливу вулканічного попелу

У випадках випадкового потрапляння повітряного судна в хмару вулканічного попелу льотним екіпажам слід завжди виконувати процедури і рекомендації виробника повітряного судна. При відсутності конкретних процедур або рекомендацій держави можуть вимагати від льотних екіпажів використання наступних загальних прийомів:

- по можливості, з огляду на особливості повітряного простору, рельєфу місцевості і повітряного руху, негайно зменшити тягу до режиму малого газу. Ця дія призведе до зниження температури вихлопних газів (EGT), що в свою чергу зменшить нарощування шару розплавленого попелу на лопатках турбіни і деталях гарячого тракту двигуна. Вулканічний попіл може також викликати швидку ерозію і пошкодження внутрішніх деталей двигунів;
- вимкнути автомати тяги (якщо вони задіяні). Автомати тяги необхідно вимкнути для того, щоб система автоматично не збільшить тягу вище значення, відповідного режиму малого газу. З огляду на малий запас по помпажу, обмежити число змін сили тяги і виконувати їх шляхом повільних плавних переміщень важеля регулювання тяги;
- якомога швидше вийти з хмари вулканічного попелу. Протяжність хмари вулканічного попелу може досягати декількох сотень миль. Для максимального скорочення відстані і часу виходу із хмари може знадобитися виконання розвороту на 180 ° зі зниженням наскільки дозволяє рельєф місцевості. Не рекомендується збільшувати тягу з метою набору висоти і подолання верхньої межі хмари вулканічного попелу, оскільки при сильній тязі пошкодження двигунів і їх заглушення відбуваються за більш короткий проміжок часу;
- включити системи протизледеніння двигунів і крил і всі агрегати системи кондиціонування повітря. Це підвищить запас двигунів по помпажу за рахунок збільшення потоку повітря, що відбирається від двигуна. Можливо, вдасться стабілізувати роботу одного або декількох двигунів при тязі в режимі малого газу, при якому EGT залишатиметься в встановлених межах. Необхідно спробувати досягти стабільної роботи принаймні одного двигуна в режимі малого газу в встановлених межах з тим, щоб забезпечити електроживлення і наддув кабіни шляхом відбору повітря до тих пір, поки вона не буде очищена від вулканічного попелу;
- запустити допоміжну силову установку (ДСУ), якщо така є. ДСУ може використовуватися для живлення електричної системи в разі втрати потужності декількома двигунами. ДСУ може також використовуватися для харчування пневматичного джерела повітря для полегшення запуску двигунів, якщо це передбачено в даній моделі повітряного судна; і
- у разі необхідності, льотному екіпажу одягнути кисневі маски і включити їх на повну потужність. Якщо в кабіну екіпажу потрапила значна кількість

sulfur, wear oxygen masks and turn them on at full power. If the pressure in the passenger compartment remains normal, then passengers are not recommended to manually remove personal oxygen masks, because in this case, the oxygen supplied to the cabin will be mixed with volcanic ash entering the cabin. If the altitude in the passenger compartment exceeds 4250 m (14,000 ft), then on most commercial aircraft individual oxygen masks of passengers are ejected automatically;

- restart the engine in accordance with the procedures provided by the flight manual. If the engine does not start, restart immediately. Successful start-up may not be possible until the airspeed and absolute altitude are within the parameters required to restart the engine in flight. Exhaust gas temperature (EGT) should be carefully monitored. During prolonged start, the EGT temperature increases rapidly. If the engine accelerates slowly, the EGT temperature will increase slowly. At high altitudes, the acceleration of engines to low gas is very slow, especially in the presence of volcanic ash; this can be perceived as a failed engine start or as the inability of the engine to enter the low throttle mode, or as a malfunction of the engine;
- control the air speed and position of the aircraft on the pitch. If there are any doubts about the reliability of the air speed readings or they are completely absent (volcanic ash may clog the full pressure receiver), the appropriate position of the aircraft on the pitch should be established by following the flight instructions for "flying with unreliable airspeed readings". If the air speed readings are unreliable or the air speed readings are stopped simultaneously with the loss of thrust of all engines, their stopping or stalling, then in this case with the help of the spatial position indicator should set the appropriate pitch angle. If the instrument readings of air speed are unreliable or absent, then as a guide you can use the readings of the road speed, In addition, when performing the landing value of the road speed can be obtained from the control point of the approach;
- land at the nearest relevant airport if there has been contact with volcanic ash and it is assumed that the aircraft is damaged or due to the penetration of volcanic ash disrupted the operation of its engines;
- via landing, if possible, use reduced reverse modes. If it is deemed necessary to use the maximum reverse thrust mode, the reverse thrust should be engaged after the main chassis struts touch the ground. To the extent possible, limit the use of traction reverse, as reverse flow can lift ash, sand, dust into the air and impair visibility;
- if necessary, consult with a medical service specialist. Contact with volcanic ash can cause problems with

вулканічного попелу або відчувається сильний запах сірки, одягнути кисневі маски і включити їх на повну потужність. Якщо тиск в пасажирському салоні залишається нормальним, то пасажирам не рекомендується вручну витягати персональні кисневі маски, оскільки в цьому випадку подається в салон кисень виявиться змішаним з потрапили в салон вулканічним попелом. Якщо висота в пасажирській кабіні перевищує 4250 м (14000 футів), то на більшості комерційних повітряних суден індивідуальні кисневі маски пасажирів викидаються автоматично;

- виконати повторний запуск двигуна відповідно до процедур, передбачених керівництвом з льотної експлуатації. Якщо двигун не запускається, негайно повторити запуск. Успішний запуск може виявитися неможливим доти, поки повітряна швидкість і абсолютна висота польоту не будуть знаходитися в межах параметрів, необхідних для повторного запуску двигуна в польоті. Слід здійснювати ретельний контроль за температурою вихлопних газів (EGT). При затяжному запуску відбувається швидке збільшення температури EGT. Якщо розгін двигуна відбувається повільно, температура EGT буде збільшуватися повільно. На великих висотах розгін двигунів до режиму малого газу відбувається дуже повільно, особливо при наявності вулканічного попелу; це може бути сприйнято як невдалий запуск двигуна або як нездатність двигуна вийти на режим малого газу, або як несправність двигуна;
- контролювати повітряну швидкість і положення повітряного судна по тангажу. Якщо є сумніви щодо надійності показань показчика повітряної швидкості або вони повністю відсутні (вулканічний попіл може закупорити приймач повного тиску), то слід встановити відповідне положення повітряного судна по тангажу, слідуючи інструкціям керівництва з виконання польотів щодо "виконання польоту при ненадійних показаннях індикатора повітряної швидкості". Якщо показання показчиків повітряної швидкості ненадійні або індикація повітряної швидкості припиняється одночасно з втратою тяги всіх двигунів, їх зупинки або заглохання, то в цьому випадку за допомогою показчика просторового положення слід встановити відповідний кут тангажу. Якщо приладові свідчення повітряної швидкості ненадійні або відсутні, то в якості орієнтира можна використовувати показання шляхової швидкості, Крім того, при виконанні посадки значення шляхової швидкості можна отримати від диспетчерського пункту підходу;
- здійснити посадку в найближчому відповідному аеропорту, якщо мав місце контакт з вулканічним попелом і передбачається, що повітряне судно пошкоджено або в зв'язку з проникненням вулканічного попелу порушується робота його двигунів;
- при посадці, якщо є можливість, використовувати знижені режими роботи реверсу. Якщо вважається за необхідне використовувати максимальний режим реверсу тяги, реверс тяги слід включати після того, як основні стійки шасі торкнуться землі. В міру можливості обмежити використання реверсу тяги, оскільки реверсний потік може підняти в повітря попіл, пісок, пил і погіршити видимість;
- при необхідності провести консультації з фахівцем медичної служби. Контакт з вулканічним попелом.

physical (sulfur, dust, lack of oxygen) and mental health (fear, stress).

Eliminating the possibility of flying in areas of potential location of a cloud of volcanic ash requires planning in the following areas:

- the ATC dispatcher must provide flight crews with information on volcanic activity, such as potentially active volcanoes and known ash sites, which may affect a particular route;
- alternative routes should be identified or changed in order to avoid flying in the airspace in which there is a visible cloud of volcanic ash;
- in the immediate vicinity of the cloud of volcanic ash and in cases where this is necessary, emergency routes should be identified in the event of an unplanned descent due to engine failure or depressurization of the cabin;
- if possible, flights should be planned in such a way that the aircraft remain on the windward side of the cloud of volcanic ash and dust;
- flight crews should keep in mind that an onboard meteorological radar is not an effective means of detecting ash.

13.1.4. Airfield Categorization

Aerodrome categorization is based on a risk assessment procedure.

Aerodrome risk assessment and defined operational requirements are used to preliminarily preparations for the aerodrome operations.

Airfields are categorised as detailed in the Part C Section 11.2 as either a Category A, Category B or Category C airfield.

Based on the results of the aerodrome risk assessment, the Flight Operations Manager determines the aerodrome category.

Steps required for airfield categorization:

- Review airfield charts, meteorology, ATC services and any additional information related to airfield.
- Analyze the results of the airfield risk assessment procedure thoroughly and defined operational requirements.
- Fill in the pages of FO.FORM-05 in sequence.
- If necessary, provide additional information in the form FO.FORM-05.01.
- Produce an airfield brief
- Determine the category of the airfield
- Disseminate the airfield brief by Notice to Aircrew or manual amendment as required. The Notice or manual amendment should include all information required for inclusion in Part C Section 12.

може викликати проблеми з фізичним (сірка, пил, недолік кисню) і психічним здоров'ям (страх, стрес).

Виключення можливості виконання польотів в районах потенційного знаходження хмари вулканічного попелу вимагає планування в наступних областях:

- диспетчер ОПР повинен надавати льотним екіпажам інформацію щодо вулканічної діяльності, такої як потенційно активні вулкани і відомі місця знаходження попелу, яка може торкнутися конкретного маршруту;
- слід визначити або змінити альтернативні маршрути, з тим щоб уникнути польоту в повітряному просторі, в якому знаходиться видима хмара вулканічного попелу;
- у безпосередній близькості від хмари вулканічного попелу і в тих випадках, коли це необхідно, слід визначити запасні маршрути на випадок незапланованого зниження через відмову двигуна або розгерметизації кабіни;
- за можливості польоти слід планувати таким чином, щоб повітряні судна залишалися з навітряного боку від хмари вулканічного попелу та пилу;
- льотним екіпажам слід пам'ятати про те, що бортовий метеорологічний радіолокатор не є ефективним засобом виявлення попелу.

13.1.4. Класифікація аеродрому

Класифікація аеродрому базується на процедурі оцінки ризику.

Оцінка ризиків аеродрому та визначені експлуатаційні вимоги використовуються для попередньої підготовки для виконання польотів на аеродром.

Аеродроми класифікуються відповідно до Частини С, Розділу 11 п.11.2, як аеродром категорії А, В або С.

Керівник з льотної експлуатації на основі даних проведеної оцінки ризиків аеродрому визначає категорію аеродрому.

Етапи класифікації аеродрому:

- Оглянути схеми аеродрому, метеорологічну інформацію, засоби та служби ОПР та будь-яку додаткову інформацію, пов'язану з аеродромом.
- Ретельно вивчити результати процедури оцінки ризиків аеродрому та визначені експлуатаційні вимоги.
- Послідовно заповнити сторінки форми FO.FORM-05.
- За необхідності навести додаткову інформацію у формі FO.FORM-05.01.
- Підготувати короткий брифінг аеродрому
- Визначити категорію аеродрому
- Розповсюдити за необхідністю інформацію про аеродром з повідомленням членів екіпажу, або шляхом внесення змін до цієї частини KE. Повідомлення або Зміна повинні містити всю інформацію, що планується для включення до Частини С розділу 12.

13.1.4.1. Форма FO.FORM-05

Page 1

AIRFIELD ASSESSMENT REPORT To be used as advisory information only						ICAO AIRFIELD	AC Type Date	
Airfield Hazard Identification, Assessment and Mitigation								
No	Hazard	Consequence	Probability	Severity	Result	Mitigation Actions	Severity	Result
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								

AIRFIELD ASSESSMENT REPORT To be used as advisory information only		ICAO			AC Type	
		AIRFIELD			Date	

Probability		Severity of Risk				
		Catastrophic	Hazardous	Major	Minor	Negligible
		A	B	C	D	E
5	Frequent	5A	5B	5C	5D	5E
4	Occasional	4A	4B	4C	4D	4E
3	Remote	3A	3B	3C	3D	3E
2	Improbable	2A	2B	2C	2D	2E
1	Extremely Improbable	1A	1B	1C	1D	1E

Acceptable (3E, 2D, 2E, 1B, 1C, 1D, 1E)	risk is ACCEPTABLE and can be accepted for the operation.
Tolerable (5D, 5E, 4C, 4D, 4E, 3B, 3C, 3D, 2A, 2B, 2C, 1A)	the risk level can be TOLERATED for the operation, providing that appropriate mitigation measures are in place.
Intolerable (5A, 5B, 5C, 4A, 4B, 3A)	risk is TOO HIGH to continue operating.


FO.FORM-05

AIRFIELD ASSESSMENT REPORT To be used as advisory information only	ICAO		AC Type	
	AIRFIELD		Date	

Risk Summary and Operational requirements

The high risk sources are: _____ Protective barriers: _____

Airfield Specification and Risk Assessment Report compiled by: _____

(signature) (Name)

Airfield Categorization Check-list and Specific Operational Requirements

RWs	☐	
Elevation,ft	☐	
RW length min/max	☐	
Surface	☐	
PCN satisfactory	☐	
Night Operation	☐	
Radio Communications	☐	
CAT I Capability	☐	
MA climb gradient	☐	
Restrictions for T/O and Landing	☐	
Special Procedures	☐	
Circling minima	☐	
EGPWS/GPS Databases	☐	
Non standard approach aids or approach patterns	☐	
Weather features	☐	
Terrain specifics	☐	

AIRFIELD CATEGORY			Airfield categorized by:	_____	_____
			(signature)	(Name)	



FO.FORM-05.01

AIRFIELD ASSESSMENT REPORT ANNEX To be used as advisory information only	ICAO		AC Type	
	AIRFIELD		Date	

FO.FORM-05.01

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

13.2. LIST OF AERODROMES

This List includes aerodromes of departure, destinations and alternates are operated by Aircompany. If the planned aerodrome is not on this list, a risk assessment and the qualification of such an aerodrome are required in accordance with Annex 13.1.

13.2. ПЕРЕЛІК АЕРОДРОМІВ

Даний перелік містить аеродроми вильоту, призначення та запасні аеродроми, які експлуатуються Авіакомпанією. Якщо запланований аеродром відсутній у даному переліку, необхідне проведення оцінки ризиків та кваліфікація такого аеродрому згідно Додатка 13.1.

EU

EUROPE			
Austria:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Graz	LOWG	B	
Innsbruck	LOWI	C	SIM, B2
Klagenfurt	LOWK	B	B2
Linz	LOWL	B	
Salzburg	LOWS	C	SIM, B2
Vienna	LOWW	B, B/737	
Albania:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Tirana	LATI	B, B/737	
Kukes	LAKU	B	
Belarus:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Brest	UMBB	A	
Homiel	UMGG	A	
Hrodna	UMMG	B	
Mahiliou	UMOO	B	
Minsk (1)	UMMM	B	
Minsk (2)	UMMS	A	
Vitebsk	UMII	A	
Belgium:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Antwerpen	EBAW	A	
Brussels	EBBR	A, A/737	
Beauvechain	EBBE	B	
Charleroi Brussels	EBCI	A	
Chievres	EBCV	B	
Florennes	EBFS	B	
Liege	EBLG	B, B/737	
Kleine-Brogel	EBBL	B	
Koksijde	EBFN	B	
Kortrijk-Wevelgem	EBKT	B	
Oostende Brugge	EBOS	B, B/737	
Bulgaria:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Burgas	LBBG	A, A/737	
Gorna Oryahovitsa	LBGO	B	

Plovdiv	LBDP	B	
Sofia	LBSF	B, B/737	
Varna	LBWN	A, A/737	
Bosnia and Herzegovina:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Banja Luka	LQBK	B, B/737	
Mostar	LQMO	C	B2
Sarajevo	LQSA	B	SIM, B2
Tuzla	LQTZ	B	
United Kingdom:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Aberdeen	EGPD	B	
Belfast Aldergrove	EGAA	B	
Belfast City	EGAC	B	
Benson	EGUB	B	
Biggin Hill	EGKB	B	
Birmingham	EGBB	A, A/737	
Blackpool	EGNH	B	
Bournemouth	EGHH	B	
Boscombe Down	EGDM	B	
Bristol	EGGD	B	
Brize Norton	EGVN	B	
Cambridge	EGSC	A	
Cardiff	EGFF	B	
Coningsby	EGXC	B	
Coventry	EGBE	B	
Cranfield	EGTC	B	
Darlington	EGNV	B	
Derby	EGBD	B	
Doncaster	EGCN	A	
East Midlands	EGNX	B, B/737	
Edinburgh	EGPH	B	
Exeter	EGTE	B	
Farnborough	EGLF	B	
Fairford	EGVA	B	
London Gatwick	EGKK	A	
Glasgow	EGPF	B, B/737	
Guernsey	EGJB	B	
Jersey	EGJJ	B	
Lakenheath	EGUL	B	
Leeds Bradford	EGNM	B	
Liverpool	EGGP	B	
Londonderry	EGAE	B	
London City	EGLC	B	
London Heathrow	EGLL	B	
London Luton	EGGW	B	
Lossiemouth	EGQS	A, A/737	
Manchester	EGCC	B, B/737	MOUNTAINS
Marham	EGYM	B	
Mildenhall	EGUN	B	
Newcastle	EGNT	B	

Northolt	EGWU	B	
Norwich	EGSH	B	
Odiham	EGVO	B	
Oxford	EGTK	B	
Perth	EGPT	B	
Prestwick	EGPK	B	
Scampton	EGXP	B	
Southampton	EGHI	B	
Southend	EGMC	B	
London Stansted	EGSS	B	
St Athan	EGSY	B	
Valley	EGOV	B	
Waddington	EGXW	B	
Warton	EGNO	B	
Wattisham	EGUW	B	
Wick	EGPC	B	
Wittering	EGXT	B	
Stornoway	EGPO	B/737	
Denmark:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Aalborg	EKYT	B	
Aarhus	EKAH	A	
Billund	EKBI	A, A/737	
Bornholm	EKRN	B	
Copenhagen (Kastrup)	EKCH	B, B/737	
Copenhagen (Roskilde)	EKRK	B, B/737	
Esbjerg	EKEB	B	
Karup	EKKA	B, B/737	
Narsarsuaq	BGBW	B	
Odense	EKOD	B	
Olborg	EKYT	B	
Sonderborg	EKSB	B	
Stauning	EKVJ	B	
Vagar	EKVG	C, C/737	
Vojens	EKSP	A	
Estonia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Amari	EEEE	B	
Parnu	EERU	B	
Tallinn	EETN	B	
Tartu	EETU	A	
Greece:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Alexandroupolis	LGAL	B	
Almiros	LGBL	B	
Andravida	LGAD	B	
Araxos	LGRX	B	
Athens	LGAV	A, A/737, A/74	
Chania	LGSA	B	
Elefsis	LGEL	B	
Ioannina	LGIO	C	B2

Iraklion	LGIR	B	
Kalamata	LGKL	B	
Karpathos	LGKP	B	
Kasteli	LGTL	B	
Kastoria	LGKA	B	
Kavala	LGKV	B	
Kefallinia	LGKF	B	
Kerkira	LGKR	B	
Kos	LGKO	B	
Kozani	LGKZ	B	
Larissa	LGLR	B	
Limnos	LGLM	B	
Mikonos	LGMK	B	
Mitilini	LGMT	B	
Preveza	LGPZ	B	
Rodos	LGRP	B	
Samos	LGSM	B	
Santorini	LGSR	B	
Sitia	LGST	B	
Thessaloniki	LGTS	A, A/737, A/74	
Zakynthos	LGZA	B	
Gibraltar:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Gibraltar	LXGB	C	SIM, B2
Italy:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Albenga	LIMG	C	B2
Alghero	LIEA	B	
Ancona	LIPY	B	
Bari	LIBD	A, A/737	
Bergamo	LIME	B	
Bologna	LIPE	A	
Brescia	LIPO	A, A/737	
Brindisi	LIBR	A, A/737	
Cagliari	LIEE	B	
Catania	LICC	B	
Comiso	LICB	B	
Crotone	LIBC	B, B/737	
Florence	LIRQ	B	
Foggia	LIBF	B	
Forli	LIPK	B	
Cuneo	LIMZ	B	
Genoa	LIMJ	B	
Grosseto	LIRS	B	
Lamezia	LICA	A, A/737	
Lampedusa	LICD	B	
Milan Linate	LIML	B	
Milan Malpensa	LIMC	A, A/737	
Naples	LIRN	B	
Olbia	LIEO	B, B/737	
Palermo	LICJ	B	

Parma	LIMP	A	
Perugia	LIRZ	B	
Pescara	LIBP	B	
Pisa	LIRP	B	
Ravenna	LIDR	B	
Reggio Calabria	LICR	B	
Rimini	LIPR	B	
Rome Ciampino	LIRA	B	
Rome Fiumicino	LIRF	B	
Salerno	LIRI	B	
Taranto	LIBG	B	
Torino	LIMF	B	
Trapani	LICT	B	
Treviso	LIPH	A	
Trieste	LIPQ	B	
Venice	LIPZ	A, A/737	
Verona	LIPX	A	
Ireland:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Charlestown	EIKN	B	
Cork	EICK	B	
Dublin	EIDW	B	
Kerry	EIKY	B	
Shannon	EINN	B	
Spain:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
A Coruna	LECO	B	
Albacete	LEAB	B	
Alicante	LEAL	A, A/737	
Almeria	LEAM	B	
Altarejos	LEGC	B	
Asturias	LEAS	B	
Badajoz	LEBZ	B	
Barcelona	LEBL	B, B/737	
Bilbao	LEBB	A, A/737	
Burgos	LEBG	B	
Castellon	LECH	B	
Ciudad Real	LERL	B	
Cordoba	LEBA	B	
Girona	LEGE	B, B/737	
Granada	LEGR	B	
Ibiza	LEIB	B	
Jerez	LEJR	B, B/737	
La Cuesta	LEDC	B	
Leon	LELN	B	
Lleida	LEDA	B	
Logrono	LERJ	B	
Madrid Adolfo	LEMD	B, B/737	
Madrid Torrejon	LETO	B, B/737	
Malaga	LEMG	B, A/737	
Menorca	LEMH	B	

Murcia	LEMI	B	
Murcia San Javier	LELC	B	
Palma De Mallorca	LEPA	A	
Pamplona	LEPP	B	
Reus	LERS	B, B/737	
Salamanca	LESA	B	
San Luis	LESL	B	
Santander	LEXJ	B, B/737	
Santiago	LEST	B, B/737	
Sevilla	LEZL	A, A/737	
Teruel	LETL	B	
Valencia	LEVC	A, A/737	
Valladolid	LEVD	B, B/737	
Vigo	LEVX	B, B/737	
Vitoria	LEVT	B, B/737	B2, B2/737
Zaragoza	LEZG	A, A/737	
Iceland:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Akureyri	BIAR	B, B/737	
Egilsstadir	BIEG	B	
Husavik	BIHU	B	
Keflavik	BIKF	A, A/737	
Reykjavik	BIRK	B	
Cyprus:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Akrotiri	LCRA	B	
Pafos	LCPH	B, B/737	
Larnaka	LCLK	A, A/737	
Latvia:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Liepaja	EVLA	A	
Riga	EVRA	A	
Ventspils	EVVA	B	
Lithuania:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Kaunas	EYKA	A, A/737	
Palanga	EYPA	A	
Panevezys	EYPP	B	
Siauliai	EYSA	B	
Vilnius	EYVI	B, B/737	
Luxemburg:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Luxembourg	ELLX	B, B/737	
Republic of North Macedonia:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Ohrid	LWOH	B, B/737	B2, B2/737
Skopje	LWSK	B, B/737	

Strumica	LWKZ	B	
Moldova:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Balti	LUBL	B	
Chisinau	LUKK	B, B/737	
Marculesti	LUBM	B, B/737	
Norway:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Alesund	ENAL	B, B/737	
Alta	ENAT	B	B2
Andenes	ENAN	B	
Bardufoss	ENDU	B	
Bergen	ENBR	A, A/737	
Bodo	ENBO	B	
Farsund	ENLI	B	
Harstad-Norvik	ENEV	B	
Haugesund	ENHD	A	
Honefoss	ENEG	B	
Kirkines	ENKR	B	
Kristiansand	ENCN	B	
Kristiasund	ENKB	B	
Lakselv	ENNA	B	
Molde	ENML	B	
Orland	ENOL	B, B/737	
Oslo	ENGM	B, B/737	
Sandefjord	ENTO	B	
Stavanger Sola	ENZV	A, A/737	
Svalbard	ENSB	B	
Roros	ENRO	B	
Rygge	ENRY	B	
Tromso	ENTC	B	
Trondheim	ENVA	B, B/737	
Netherland:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Amsterdam Schiphol	EHAM	A, A/737	
Eindhoven	EHEH	A	
Enschede	ENTW	B	
Gilze-Rijen	EHGR	B	
Groningen	EHGG	A	
Leeuwarden	EHLW	B	
Lelystad	EHLE	B	
Maastricht	EHBK	A	
Rotterdam	EHRD	A	
Germany:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Augsburg	EDMA	B	
Belin Tegel	EDDT	A	
Berlin Brandenburg	EDDB	A	
Braunschweig-Wolfsburg	EDVE	B	

Bremen	EDDW	B, B/737	
Bremgarten	EDTG	B	
Cologne	EDDK	A, A/737	
Dortmund	EDLW	A	
Dresden	EDDC	B	
Duesseldorf	EDDL	A, A/737	
Eisenach-Kindel	EDGE	B	
Erfurt-Weimar	EDDE	B	
Essen-Muelheim	EDLE	B	
Frankfurt Main	EDDF	A, A/737	
Frankfurt-Hahn	EDFH	B, B/737	
Friedrichshafen	EDNY	B	
Giebelstadt	EDQG	B	
Hamburg	EDDH	A, A/737	
Hamburg Finkenwerder	EDHI	B	
Hannover	EDDV	A	
Heringsdorf	EDAH	B	
Karlsruhe (Baden-Baden)	EDSB	A	
Kassel Calden	EDVK	B	
Lahr	EDTL	B	
Leipzig	EDDP	A, A/737	
Leipzig-Altenburg	EDAC	B	
Luebeck	EDHL	B	
Magdeburg	EDBC	B	
Memmingen	EDJA	B	
Munich	EDDM	B	
Muenster	EDDG	A	
Neubrandenburg	EDBN	B	
Neuhardenberg	EDON	B	
Nurnberg	EDDN	B	
Oberpfaffenhofen	EDMO	B	
Paderborn	EDLP	B	
Peenemuende	EDCP	B	
Saarbruecken	EDDR	B	
Stuttgart	EDDS	B	
Portugal:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Beja	LPBJ	B	
Braganca	LPBG	B	
Faro	LPFR	B	
Horta	LPHR	B	
Lajes	LPLA	B, B/737	
Lisbon	LPPT	A, A/737	
Madeira	LPMA	C	SIM, B2
Pico	LPPI	B	
Ponta Delgada	LPPD	B, B/737	
Porto Francisco Sa Carneiro	LPPR	A	
Porto Santo	LPPS	A, A/737	
Santa Maria	LPAZ	B, B/737	
Poland:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки

Bydgoszcz	EPBY	A	
Gdansk	EPGD	A, A/737	
Katowice	EPKT	A, A/737	
Krakow	EPKK	A, A/737	
Lodz	EPLL	B	
Lublin	EPLB	B	
Olsztyn-Mazury	EPSY	B	
Poznan	EPPO	B	
Radom	EPRA	B	
Rzeszow	EPRZ	B	
Szczecin	EPSC	A	
Warsaw Chopin	EPWA	A, A/737	
Warsaw Modlin	EPMO	A, A/737	
Wroclaw	EPWR	A, A/737	
Zielona Gora	EPZG	B	
Romania:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Arad	LRAR	A	
Bacau	LRBC	A, B/737	
Baia Mare	LRBM	B	
Bucharest Baneasa	LRBS	A, A/737	
Bucharest Henri Coanda	LROP	A, A/737	
Brasov	LRBV	B, B/737	
Craiova	LRCV	B, B/737	
Cluj Napoka	LRCL	B	
Constanta	LRCK	A, A/737	
Iasi	LRIA	B, B/737	
Oradea	LROD	B, B/737	
Satu Mare	LRSM	B	
Sibiu	LRSB	B	
Suceava	LRSV	B, B/737	
Targu Mures	LRTM	B	
Timisoara	LRTR	B, B/737	
Tulcea	LRTC	B	
Serbia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Belgrade	LYBE	A, A/737	
Kraljevo	LYKV	B	
Nis	LYNI	A, A/737	
Novi Sad	LYNS	B	
Pristina (Kosovo)	BKPR	B	
Sombor	LYSO	B	
Subotica	LYSU	B	
Trstenik	LYTR	B	
Vrsac	LYVR	B	
Uzice	LYUZ	B	
Slovakia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bratislava	LZIB	B, B/737, B/74	
Kosice	LZKZ	B	
Piestany	LZPP	B, B/737, B/74	

Poprad	LZTT	C	B2
Sliac	LZSL	B	
Trencin Airport	LZTN	B, B/74	
Slovenia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ljubljana	LJLJ	B, B/737	
Maribor	LJMB	B, B/737	
Portoroz	LJPZ	B	
Hungary:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Balaton	LHSM	A, A/737	
Budapest	LHBP	A, A/737	
Debrecen	LHDC	B, B/737	
Gyor-Per	LHPR	B, B/737	
Pecs Pogany	LHPP	B	
Ukraine:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Antonov 1	UKKT	A	
Antonov 2	UKKM	B	
Boryspil	UKBB	A	
Cherkasy	UKKE	B	
Chernivtsi	UKLN	B	
Dnipro	UKDD	A	
Ivano-Frankivsk	UKLI	B	
Kharkiv Osnova	UKHH	B	
Kherson	UKOH	B	
Khmelnyskyi	UKLH	B	
Kremenchuk	UKHK	B	
Kryvyi Rih	UKDR	A	
Kyiv Zhuliany	UKKK	A	
Lviv	UKLL	B	
Mykolaiv	UKON	B	
Odessa	UKOO	A	
Poltava	UKHP	B	
Rivne	UKLR	B	
Sumy	UKHS	B	
Ternopil	UKLT	B	
Uzhhorod	UKLU	B	SIM
Vinnytsia	UKWW	B	
Zaporizhzhia	UKDE	A	
Finland:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Enontekio	EFET	B	
Hanko	EFHN	B	
Helsinki Vantaa	EFHK	A	
Ivalo	EFIV	B	
Joensuu	EFJO	B	
Jyvaskyla	EFJY	B	
Kajaan	EFKI	B	

Kauhava	EFKA	B	
Kemi	EFKE	B	
Kittila	EFKT	B	
Kokkola-Pietarsaari	EFKK	B	
Kuopio	EFKU	B	
Kuusamo	EFKS	B	
Lappeenranta	EFLP	B	
Mariehamn	EFMA	B	
Mikkeli	EFMI	B	
Oulu	EFOU	B	
Pori	EFPO	B	
Rovaniemi	EFRO	B	
Savonlinna	EFSA	B	
Seinajoki	EFSI	B	
Tampere	EFTP	A	
Turku	EFTU	A	
Utti	EFUT	B	
Vaasa	EFVA	B	
France:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Agen	LFBA	B	
Ajaccio	LFKJ	B	
Albert	LFAQ	B	
Albi	LFCI	B	
Basle	LFSB	A, A/737	
Bastia	LFKB	B	
Biarritz	LFBZ	A	
Bordeaux	LFBD	A, A/737	
Brest	LFRB	A	
Calvi	LFKC	C	SIM, B2
Carcassonne	LFMK	B	
Chateauroux	LFLX	A, A/737	
Cherbourg	LFRC	B	
Clemont-Ferrand	LFLC	B	
Cuers	LFTF	B	
Deauville	LFRG	B	
Dijon	LFSD	B	
Euro Airport Basel Mulhouse Freiburg	LFS	B	
Figari	LFKF	B	
Grenoble	LFLS	B	
Hyerres	LFTH	B	
Istres	LFMI	B	
Landivisiau	LFRJ	B	
La Rochelle (Ile De Re)	LFBH	A	
Le Havre	LFOH	B	
Le Touquet	LFAT	B	
Leon	LELN	B	
Lille	LFQQ	B	
Limoges	LFBL	B	
Lyon-Bron	LFLY	B	
Lyon Saint Exupery	LFLL	A, A/737	
Marseille	LFML	A	

Metz	LFJL	B, B/737	
Montpellier/Mediterranee	LFMT	B	
Nantes	LFRS	A, A/737	
Nice	LFMN	B	
Nimes	LFTW	B	
Paris De Gaulle	LFPG	A, A/737	
Paris Beauvais	LFOB	B	
Paris Le Bourget	LFPB	A	
Paris Orly	LFPO	A, A/737	
Paris Vatry	LFOK	A, A/737	
Pau	LFBP	B	
Poitiers Biard	LFBI	B	
Quimper	LGRQ	B	
Rennes	LFRN	A	
Rodez	LFGR	B	
Strasbourg	LFST	B	
Toulouse	LFBO	A, A/737	
Tours Val de Loire	LFOT	A	
Sweden:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Angelholm	ESTA	B	
Arvidsjaur	ESNX	B	
Borlange	ESSD	B	
Eskilstuna	ESSU	B	
Gallivare	ESNG	B	
Gavle	ESSK	B	
Goteborg	ESGG	A, A/737	
Hagfors	ESOH	B	
Halmstad	ESMT	A	
Hemavan Tarnaby	ESUT	B	
Hultsfred-Vimmerby	ESSF	B	
Jonkoping	ESGJ	B, B/737	
Kalmar	ESMQ	A	
Karlstad	ESOK	B	
Kramfors-Solleftea	ESNK	B	
Kristianstad	ESMK	A	
Kiruna	ESNQ	A	
Linkoping Malmen	ESCF	B	
Linkoping Saab	ESSL	B	
Ljungbyhed	ESTL	B	
Lulea	ESPA	B	
Lycksele	ESNL	B	
Malmo	ESMS	A, A/737	
Mora	ESKM	B	
Norrkoping	ESSP	B	
Orebro	ESOE	B	
Ornskoldsvik	ESNO	B	
Ostersund	ESNZ	B	
Pajala	ESUP	B	
Rada	ESFR	B	
Ronneby	ESDF	B	
Salen	ESKS	B, B/737	

Satenas	ESIB	B	
Skelleftea	ESNS	B	
Stockholm Arlanda	ESSA	A, A/737	
Stockholm Bromma	ESSB	A	
Stockholm Skavsta	ESKN	A	
Stockholm Vaesterås	ESOW	A	
Sveg	ESND	B	
Sundsvall	ESNN	B	
Torsby	ESST	B	
Trollhattan	ESGT	B	
Umeå	ESNU	B	
Uppsala	ESCM	B	
Vaxjö	ESMX	B	
Vilhelmina	ESNV	B	
Visby	ESSV	B	
Switzerland:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bern	LSZB	B	
Buchs	LSZC	B	
Geneva	LSGG	B, B/737	B2, B2/737
Payerne	LSMP	C	SIM
Sion	LSGS	C	SIM, B2
Zurich	LSZH	B, B/737	
Liechtenstein:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Croatia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Brac	LDSB	B	
Dubrovnik	LDDU	B	
Grobnik	LDRG	B	
Osijek	LDOS	B, B/737	
Pula	LDPL	B, B/737	
Rijeka	LDRI	C	SIM, B2
Split	LDSP	B	
Varazdin	LDVA	B	
Zadar	LDZD	B	
Zagreb	LDZA	B, B/737	
Montenegro:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bor	LYBO	B	
Podgorica	LYPG	B, B/737	B2, B2/737
Tivat	LYTV	C	SIM, B2
Uzice	LYUZ	B	
Czech Republic:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Brno	LKTB	A, A/737	
Ceske Budejovice	LKCS	B	

Hradec Kralove	LKHK	B	
Karlovy Vary	LKKV	B	
Ostrava	LKMT	B, B/737	
Panensky Tynec	LKPC	B	
Pardubice	LKPD	A	
Prague	LKPR	A	
Malta:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Malta	LMML	B, B /737	

AF

AFRICA			
Algeria:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Adrar	DAUA	B	
Algiers	DAAG	B	
Annaba	DABB	B	
Batna	DABT	B	
Bechar	DAOR	B	
Bejaia	DAAE	B	
Biskra	DAUB	B	
Borj Mokhtar	DATM	B	
Bou Saada	DAAD	B	
Constantine	DABC	B	
Chlef	DAOI	B	
Djanet	DAAJ	B	
El Golea	DAUE	B	
El Oued	DAUO	B	
Ghardaia	DAUG	B	
Ghriss	DAOV	B	
Hassi Messaoud	DAUH	B	
Houari Boumediene	DAAG	B	
Illizi	DAAP	B	
In Guezzam	DATG	B	
In Salah	DAUI	B	
Jijel	DAAV	B	
Oran	DAOO	B	
Ouargla	DAUU	B	
Rabah Bitat	DABB	B	
Setif	DAAS	B	
Tamenghasset	DAAT	B	
Tebessa	DABS	B	
Tiaret	DAOB	B	
Timimoun	DAUT	B	
Tindouf	DAOF	B	
Touggourt	DAUK	B	
Tlemcen	DAON	B	
Zarzaitine	DAUZ	B	
Angola:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Cabinda	FNCA	B	
Catumbela	FNCT	B	
Dundo	FNDU	B	
Huambo	FNHU	B	
Luanda	FNLU	B, B/737	
Lubango	FNUB	B	
Luená	FNUE	B	
Menongue	FNME	B	
Namibe	FNMO	B	

Ondjiva	FNGI	B	
Saurimo	FNSA	B	
Botswana:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Francistown	FBPM	B	
Gaborone	FBSK	B	
Kasane	FBKE	B	
Maun	FBMN	B	
Selebi-Phikwe	FBSP	B	
Burundi:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bujumbura	HBBA	B	
Benin:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Cotonou	DBBB	B	
Parakou	DBBP	B	
Burkina-Faso:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Amilcar Cabral De Gaoua	DFOG	C	
Arly	DFER	C	
Bobo-Dioulasso	DFOO	B	
Bougou	Nil	C	
Degougou	DFOD	B	
Dori	DFEE	C	
Essakane (Peta Barabe)	Nil	C	
Fada N'Gourma	DFEF	B	
Gorom	DFEG	C	
Hounde	DFOH	C	
Kwame Nkhruma/Orodara	DFOR	C	
Mana	Nil	C	
Ouagadougou	DFFD	B	
Ouahigouya	DFCC	C	
Yaramoko	DFY1	C	
Gabon:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Franceville	FOON	B, B/737	
Lambarene	FOGR	B	
Libreville	FOOL	B, B/737	
Mouila	FOGM	B	
Okondja	FOGM	B	
Omboe	FOOH	B	
Oyem	FOGO	B	
Port Gentil	FOOG	B	
Tchibanga	FOOT	B	
Ghana:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Accra	DGAA	A, A/737	

Ho	DGAH	B	
Kumasi	DGSI	B	
Navrongo	DGLN	B	
Takoradi	DGTK	B	
Tamale	DGLE	B	
Wa	DGLW	B	
Gambia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Banjul	GBYD	B, B/737	
Guinea-Bissau:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bissau	GGOV	B	
Guinea Republic:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Banankoro	GUGO	B	
Boke	GUOK	B	
Conakry	GUCY	B, B/737	
Faranah	GUFH	B	
Fria	GUFA	B	
Kankan	GUXD	B	
Kissidougou	GUKU	B	
Koundara	GUSB	B	
Sambailo	GUSB	B	
Tata	GULB	B	
Macenta	GUMA	B	
Nzérékoré	GUNZ	B	
Siguiri	GUSI	B	
Dakhla:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Dakhla	GMMH/GSVO	B	
Laayoune	GMML/GSAI	B	
Djibouti:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Djibouti	HDAM	A, A/737	
Equatorial Guinea:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bata	FGBT	B	
Malabo	FGSL	B, B/737	
Mongomeyen	FGMY	B	
Eritrea:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Asmara	HHAS	B, B/737	
Assab	HHSB	B	
Massawa	HHMS	B	
Eswatini:	ICAO Code	Category	Remarks

	Код ICAO	Категорія	Примітки
Manzini	FDMS	B	
Sikhuphe	FDSK	B	
Ethiopia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Addis Abeba (Bole Intl)	HAAB	B, B/737, B/74	
Arba Minch	HAAM	B	
Asosa	HASO	B	
Axum	HAAX	B	
Bahir Dar	HABD	B	
Combolcha	HADC	B	
Dire Dawa	HADR	B, B/737, B/74	
Gambella	HAGM	B	
Goba	HAGB	B	
Gode	HAGO	B	
Gonder	HAGN	B	
Hawassa	HALA	B	
Humera	HAHU	B	
Jigjiga	HAJJ	B	
Jimma	HAJM	B	
Kebri Dehar	HAKD	B	
Lalibella	HALL	B	
Mekele	HAMK	B	
Semera	HASM	B	
Shire	HASR	B	
Egypt:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
6th of October (October)	HEOC	B	
Abu Simbel	HEBL	B	
Al Alamain	HEAL	B	
Alexandria	HEAX	B, B/74	
Alexandria	HEBA	A, A/737	
Almaza (Almaza AB)	HEAZ	B	
Aswan	HESN	A, A/737	
Asyut	HEAT	B	
Bernice	HEBR	B	
Cairo	HECA	A, A/737, A/74	
Cairo (Capital Intl)	HECP	B	
El Arish	HEAR	B	
El Gora	HEGR	B	
El Gouna	HEGO	B	
El Kharga	HEKG	B	
El Tor	HETR	B	
Giza (Sphinx Intl)	HESX	B	
Hurghada	HEGN	B	
Luxor	HELX	A, A/737	
Marsa Alam	HEMA	B	
Mersa Matruh	HEMM	B	
Port Said	HEPS	B	
Ras Shukhayr	HE21	B	
Sharm El Sheikh	HESH	A, A/737	

St Catherine	HESC	B	
Suhag	HESG	B	
Taba	HETB	B	
Cameroon:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bafoussam	FKKU	B	
Bamenda	FKKV	B	
Batouri	FKKI	B	
Douala	FKKD	A, A/737	
Foumban	FKKM	B	
Garoua	FKKR	A, A/737	
Garoua	FKKB	B	
Kribi	FKKB	B	
Maroua-Salak	FKKL	B	
Ngaoundere	FKKN	B	
Yaounde	FKYS	B	
Cote d'Ivoire:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abidjan	DIAP	A, A/737	
Bouake	DIBK	B	
Korhogo	DIKO	B	
Man	DIMN	B	
Odienne	DIOD	B	
San Pedro	DISP	B	
Sassandra	DISS	B	
Yamoussoukro	DIYO	B	
Congo, Rep Of:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Brazzaville	FCBB	B, B/737	
Dolisie	FCPD	B	
Ollombo	FCOD	B	
Ouessou	FCOU	B	
Pointe Noire (Antonio Agostinho Neto)	FCPP	A, A/737	
Sibiti	FCBS	B	
Congo, D.R. of:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bandundu	FZBO	B	
Beni	FZNP	B	
Binja	FZBQ	B	
Bumba	FZFU	B	
Buta-Zega	FZKJ	B	
Bukavu (Kavuma)	FZMA	B	
Bunia	FZKA	B	
Gbadolite	FZFD	B	
Gemena	FZFK	B	
Goma	FZNA	B	
Dikungu	FZVP	B	
Diolo	FZSI	B	
Doko	FZJB	B	

Dungu	Nil	B	
Engengele	FZFC	B	
Celo-Zongo	FZAD	B	
Idumbe	FZVU	B	
Ipeke	FZBU	B	
Isiro	FZJH	B	
Fungurume	FZQF	B	
Kabalo	FZRM	B	
Kalemie	FZRF	B	
Kamina	FZSB	B	
Kamina Air Base	FZSA	B	
Kananga	FZUA	B	
Kansimba	FZRK	B	
Kasenga	FZQG	B	
Kikwit	FZCA	B	
Kindu	FZOA	B	
Kinshasa N'Djili	FZAA	B	
Kinshasa N'Dolo	FZAB	B	
Kisangani Bangoka	FZIC	B	
Kitona Air Base	FZAI	B	
Kolwezi	FZQM	B	
Kongolo	FZRQ	B	
Kutu-Kempili	FZBV	B	
Libenge	FZFA	B	
Lisala	FZGA	B	
Lodja	FZVA	B	
Lubero	FZNF	B	
Lubumbashi	FZQA	B	
Luvua	FZRO	B	
Luena	FZTL	B	
Luishi	FZQW	B	
Matadi-Tshimpi	FZAM	B	
Matari	FZJH	B	
Mbandaka	FZEA	B	
Mbuji-Mayi	FZWA	B	
Muanda	FZAG	B	
Pweto	FZQC	B	
Pepa	FZRJ	B	
Wageni	FZNS	B	
Canary Is.:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Fuerteventura	GCFV	B, B/737	
Gran Canaria	GCLP	B, B/737	
La Gomera	GCGM	B	
La Palma	GCLA	B	
Lanzarote	GCCR	B	
Tenerife-North	GCXO	B	
Tenerife-South	GCTS	B, B/737	
Cape Verde:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Praia	GVNP	B, B/737	

Preguica (Sao Nicolau Island)	GVSN	B	
Rabil	GVBA	B	
Sal	GVAC	A, A/737	
Sao Filipe (Fogo Island)	GVSF	B	
Sao Pedro	GVSV	B, B/737	
Comoros:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Moroni	FMCH	B	
Kenya:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Eldoret	HKEL	B	
Isiolo	HKIS	B	
Kilaguni	HKKL	B	
Kisumu	HKKI	B	
Kitale	HKKT	B	
Lokichogio	HKLK	B	
Magadi	HKMG	B	
Malindi	HKML	B	
Masai Mara (Keekorok)	HKKE	B	
Mombasa	HKMO	A, A/737	
Mtito Andei	HKMT	B	
Nairobi	HKJK	B, B/737	
Nairobi (Eastleigh)	HKRE	B	
Nairobi (Wilson)	HKNW	B	
Nakuru (Lanet)	HKNK	B	
Narok	HKNO	B	
Wajir	HKWJ	B	
Lesotho:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Leribe	FXLR	B	
Maseru	FXMM	B	
Maseru (Mejametalana AB)	FXMU	B	
Mokhotlong	FXMK	B	
Liberia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Monrovia	GLRB	B, B/737	
Monrovia (Spriggs Payne)	GLMR	B	
Nimba (Lamco)	GLNA	B	
Tchien	GLTN	B	
Libya:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Benghazi (Benina Intl)	HLLB	A, A/737	
Burdi (Kambut)	HLBK	B	
El Beida (Labraq)	HLLQ	B	
Ghadames	HLTD	B	
Ghat	HLGT	B	
Kufra	HLKF	B	

Misrata	HLMS	B	
Sebha	HLLS	B	
Sirte (Ghardabiya Intl)	HLGD	B	
Tobruk	HLTQ	A, A/737	
Tripoli (Mitiga Intl)	HLLM	B, B/737	
Tripoli (Tripoli Intl)	HLLT	B	
Ubari	HLUB	B	
Wafa	HLWF	B	
Zwara	HLZW	B	
Madagascar:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Antananarivo	FMMI	B	
Antsiranana	FMNA	B	
Ihosy	FMSI	B	
Mahajanga	FMNM	B	
Mananjary	FMSM	B	
Manja	FMSJ	B	
Morondava	FMMV	B	
Nosy-Be	FMNN	B, B/737	
Sainte-Marie	FMMS	B	
Sambava	FMNS	B	
Toamasina	FMMT	B	
Tolagnaro	FMSD	B	
Toliary	FMST	B	
Malawi:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Blantyre	FWCL	C	B2
Karonga	FWKA	B	
Lilongwe	FWKI	B	
Mauritius:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Mauritius	FIMP	C	B2
Mayotte:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Dzaoudzi	FMCZ	B	
Mali:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ansongo	GAAO	B	
Bafoulabe	GABF	B	
Bamako	GABS	B	
Bandiagara	GABD	B	
Bourem	GABR	B	
Gao	GAGO	B	
Goundam	GAGM	B	
Kayes	GAKD	B	
Kenieba	GAKA	B	
Kidal	GAKL	B	

Kita	GAKT	B	
Koutiala	GAKO	B	
Markala	GAMA	B	
Menaka	GAMK	B	
Mopti	GAMB	B	
Nara	GANK	B	
Niafunke	GANF	B	
Nioro	GANR	B	
Sikasso	GASO	B	
Tessalit	GATS	B	
Tombouctou	GATB	B	
Yelimane	GAYE	B	
Morocco, Western Sahara:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Agadir	GMAD	B	
Agadir (Inezgane)	GMAA	B	
Al Hoceima	GMTA	B	
Beni Mellal	GMMD	B	
Benslimane	GMMB	B	
Bouarfa	GMFB	B	
Casablanca	GMMN	A, A/737	
Errachidia	GMFK	B	
Essaouira	GMMI	B	
Fes	GMFF	B	
Guelmime	GMAG	B	
Ifrane	GMFI	B	
Marrakech	GMMX	B, B/737	
Nador	GMMW	B	
Ouarzazate	GMMZ	B	
Oujda	GMFO	B	
Rabat	GMME	B, B/737	
Tan Tan	GMAT	B	
Tanger	GMTT	B, A/737	
Tetouan	GMTN	B	
Zagora	GMAZ	B	
Mozambique:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Afungi	MZ-0048	C	
Beira	FQBR	B	
Chimoio	FQCH	C	B2
Lichinga	FQLC	B	
Maputo	FQMA	B	
Nacala	FQNC	B	
Quelimane	FQQL	B	
Tete (Chingozi)	FQTT	B	
Nampula	FQNP	B	
Pemba	FQPB	B	
Mueda	FQMD	B	
Mocimboa da Praia	FQMP	B	
Cuamba	FQCB	B	
Inhambane	FQIN	B	

Marrupa	FQMR	B	
Ulongwe	FQUG	B	
Vilankulo	FQVL	B	
Mauritania:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Atar	GQPA	B	
Bir Mogrein	GQPT	B	
Kiffa	GQNF	B	
Moudjeria	GQNL	B	
Nouadhibou	GQPP	B, B/737	
Nouakchott (Oumtounsy)	GQNO	B, B/737	
Tichitt	GQNC	B	
Namibia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Gobabis	FYGB	B	
Grootfontein	FYGF	B	
Katima Mulilo	FYKM	B	
Keetmanshoop	FYKT	B	
Luderitz	FYLZ	B	
Mariental	FYML	B	
Mokuti Lodge	FYMO	B	
Ondangwa	FYOA	B	
Oranjemund	FYOG	B	
Rundu	FYRU	B	
Skorpion Mine	FYSA	B	
Walvis Bay	FYWB	B	
Windhoek (Eros)	FYWE	B	
Windhoek (Hosea Kutako)	FYWH	B	
Nigeria:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abuja	DNAA	B	
Akure	DNAAK	B	
Asaba	DNAS	B	
Bauchi	DNBC	B	
Benin	DNBE	B	
Birnin Kebbi	DNBK	B	
Bonny	DNFB	B	
Calabar	DNCA	B	
Dutse	DNDS	B	
Enugu	DNEN	B	
Gombe	DNGO	B	
Ibadan	DNIB	B	
Ilorin	DNIL	B	
Jos	DNJO	B	
Kaduna	DNKA	B	
Kano	DNKN	B	
Katsina	DNKT	B	
Lagos	DNMM	B	
Maiduguri	DNMA	B	
Makurdi	DNMK	B	

Minna	DNMN	B	
Owerri	DNIM	B	
Port Harcourt	DNPO	B	
Sokoto	DNSO	B	
Umueri (Anambra)	DNAN	B	
Yola	DNYO	B	
Zaria	DNZA	B	
Niger:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Agadez	DRZA	B	
Diffa	DRZF	B	
Dirkou	DRZD	B	
Gaya	DRRG	B	
Goure	DRZG	B	
Maradi	DRRM	B	
Niamey	DRRN	B	
Tahoua	DRRT	B	
Zinder	DRZR	B	
Tilia		B	
South Africa:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Alexander Bay	FAAB	B	
Aliwal North	FAAN	B	
Alkantpan	FACO	B	
Bhisho	FABE	B	
Bloemfontein	FABL	B	
Brakpan-Benoni	FABB	B	
Cape Town	FACT	A	
De Aar	FADA	B	
Durban	FALE	B	
East London	FAEL	B	
Ficksburg Sentraoes	FAFB	B	
George	FAGG	B	
Graaff-Reinet	FAGR	B	
Grand Central	FAGC	B	
Hoedspruit	FAHS	B	
Johannesburg	FAOR	B	
Johannesburg (Rand)	FAGM	B	
Karoo Gateway	FABW	B	
Kimberley	FAKM	B	
Klerksdorp	FAKD	B	
Kruger Mpumalanga	FAKN	B	
Langebaanweg	FALW	B	
Lanseria	FALA	B	
Mafikeng	FAMM	B	
Makhado	FALM	B	
Mthatha	FAUT	B	
Newcastle	FANC	B	
Orient	FAOI	B	
Oudtshoorn	FAOH	B	
Overberg	FAOB	B	

Pietermaritzburg	FAPM	B	
Pietersburg	FAPJ	B	
Pilanesberg	FAPN	B	
Polokwane	FAPP	B	
Port Alfred	FAPA	B	
Port Elizabeth	FAPE	B	
Potchefstroom	FAPS	B	
Pretoria	FAWB	B	
Prieska	FAPK	B	
Robertson	FARS	B	
Saldanha-Vredenburg	FASD	B	
Springbok	FASB	B	
Springs	FASI	B	
Tommy's Field	FATF	B	
Ulundi	FAUL	B	
Upington	FAUP	B	
Vereeniging	FAVV	B	
Victoria West	FAVW	B	
Waterkloof	FAWK	B	
Welkom	FAWM	B	
Ysterplaat	FAYP	B	
South Sudan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Akobo	HJAK	B	
Ajuong Thok	HJAJ	B	
Aweil	HJAW	B	
Bentiu	HJBT	B	
Bor	HJBR	B	
Bunj (Maban)	HJMB	B	
Gogrial	HJGG	B	
Juba	HJJJ	B, B/737, B/74	
Kajo Keji	HJKJ	B	
Kapoeta	HJKP	B	
Malakal	HJMK	B	
Maridi	HJMD	B	
Nimule	HJNM	B	
Paloich	HSFA	B	
Pochalla	HJPA	B	
Pibor	HJPI	B	
Raga	HJRJ	B	
Renk	HJRN	B	
Rumbek	HJRB	B	
Tonj	HJTO	B	
Torit	HJTR	B	
Tumbura	HJTU	B	
Wau	HJWW	B	
Yambio	HJYA	B	
Yei	HJYE	B	
Yirol	HJYL	B	
Kvadjok	HJJK	B	
Rubkona	HJRK	B	
Yida	HJYD	B	

Reunion:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
La Reunion	FMEF	C	SIM, B2
St. Pierre	FMEP	C	SIM, B2
Rwanda:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Kamembe	HRZA	B	
Kigali	HRYR	B	
Ruhengeri	HRYU	B	
Sao Tome and Principe:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Principe	FPPR	B	
Sao Tome	FPST	B, B/737	
Seychelles:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Seychelles	FSIA	B, B/737	
Senegal:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Bakel	GOTB	B	
Cap Skirring	GOGS	B	
Dakar	GOOY	B	
Dakar-Diass	GOBD	A, A/737	
Kaolack	GOOK	B	
Kedougou	GOTK	B	
Kolda	GOGK	B	
Matam	GOSM	B	
Podor	GOSP	B	
Richard Toll	GOSR	B	
Simenti	GOTS	B	
St. Louis	GOSS	B	
Tambacounda	GOTT	B	
Ziguinchor	GOGG	B	
Sierra Leone:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Freetown	GFLL	B, B/737	
Kenema	GFKE	B	
Somalia:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Baidoa	HCMB	B	
Bardhere	HCMD	B	
Baledogle	HC01	B	
Beledwein	HCMN	B	
Berbera	HCMJ	B	
Bosaso	HCMF	B	
Burao	HCMV	B	
Egal	HCMH	B	
Galcaio	HCMR	B	

Kismayo	HCMK	B	
Mogadishu	HCMM	B, B/737, B/74	
Wejid	HCWJ	B	
Adado	HCAD	C	
New Garowe	HCGR	B	
Candala (Puntland, Somalia)	HCMC	B	
Dinnsor	HCDN	B	
Dhobley	HCDB	C	
Garbahare	HCGH	B	
Jowhar	HCJH	B	
Dusamareb	HCDM	B	
Dolow	HCDW	B	
El Berde	HCEB	B	
Bule Burde	HCBB	B	
Conoco	HCCO	B	
Aluula	HCMA	B	
Eil	HCME	B	
Gardo	HCMG	B	
Lugh	HCMJ	B	
Obbia (Hobyo)	HCMO	C	
Borama	BXX	B	
Erigavo	HCMU	B	
Scusciuban	HCMS	B	
Mogadishu Noth	HCMT	B	
Mogadishu Jazira	HCJA	B	
Kalabayed	HCKB	B	
Las Anod	HCMP	B	
El Bur	HCML	B	
Bandiradley	HCBR	B	
Buale	HCBU	B	
Jamaame	HCJM	B	
El Der	HCED	B	
Merka	HCEM	B	
Sacco	HCSC	B	
Deynil	HCDE	B	
Marere	HCRM	B	
Jilib	HCJB	B	
Barawe	HCBW	B	
Bur Dubo	HCBD	B	
Afmadow	HCAM	B	
Hafun	HCHF	B	
Gurriel	HCGU	B	
Abud Waq	HCAW	B	
Jalalaqsi	HCJL	B	
Oshaco (Galkayo)	HCGS	B	B2
St. Helena:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
St. Helena	FHSH	B	
Sudan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Atbara	HSAT	B	
Damazin	HSDZ	B	

Dongola	HSDN	B	
El Fashir	HSFS	B	
El Obeid	HSOB	B	
Kadugli	HSLI	B	
Kassala	HSKA	B	
Khartoum	HSSK	B	
Merowe	HSMN	B	
Nyala	HSNN	B	
Port Sudan	HSPN	B	
Sebara Geneina	HSSG	B	
Wadi Halfa	HSSW	B	
Tanzania:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Arusha	HTAR	B	
Bukoba	HTBU	B	
Dar- Es- Salaam	HTDA	B	
Dodoma	HTDO	B	
Iringa	HTIR	B	
Kasulu	HTKU	B	
Kigoma	HTKA	B	
Kilimanjaro	HTKJ	B	
Mafia	HTMA	B	
Mpanda	HTMP	B	
Mtwara	HTMT	B	
Musoma	HTMU	B	
Mwanza	HTMW	B	
Ngara	HTNR	B	
Pemba	HTPE	B	
Seronera	HTSN	B	
Shinyanga	HTSY	B	
Songea	HTSO	B	
Songwe	HTGW	B	
Sumbawanga	HTSU	B	
Tabora	HTTB	B	
Tanga	HTTG	B	
Zanzibar	HTZA	B	
Togo:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Lome	DXXX	A, A/737	
Niamtougou	DXNG	B	
Tunisia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Djerba	DTTJ	B, B/737	
El Borrna	DTTR	B	
Enfidha	DTNH	B	
Gabes	DTTG	B	
Gafsa	DTTF	B	
Monastir	DTMB	B	
Sfax	DTTX	B	
Tabarka	DTKA	B	

Tozeur	DTTZ	B	
Tunis	DTTA	B, B/737	
Uganda:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Arua	HUAR	B	
Entebbe	HUEN	B, B/74	
Kasese	HUKS	B	
Kotido	HUKO	B	
Moroto	HUMO	B	
Soroti	HUSO	B	
Central African Republic:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bangassou	FEFG	B	
Bangui	FEFF	B, B/737	
Berberati	FEFT	B	
Birao	FEFI	B	
Bossangoa	FEFS	B	
Bouar	FEFO	B	
Obo	FEGE	B	
Chad:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abeche	FTTC	B	
Am-Timan	FTTN	B	
Bardai	FTTZ	B	
Fada	FTTF	B	
Faya-Largeau	FTTY	B	
Goz-Beida	FTTG	B	
Mongo	FTTM	B	
Moundou	FTTD	B	
N'Djamena	FTTJ	A, A/737	
Pala	FTTP	B	
Sarh	FTTA	B	
Zouar	FTTR	B	
Zambia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Chipata	FLCP	B	
Kasama	FLKS	B	
Kitwe	FLSO	B	
Livingstone	FLHN	B	
Lusaka	FLKK	B	
Mansa	FLMA	B	
Mfuwe	FLMF	B	
Mongu	FLMG	B	
Ndola	FLND	B	
Simon Mwansa Kapwepwe	FLSK	B	
Solwezi	FLSW	B	
Zimbabwe:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки

Bulawayo	FVJN	B	
Chinhoyi	FVCI	B	
Chiredzi	FVCZ	B	
Harare (Charles Prince)	FVCP	B	
Harare (Robert Gabriel Mugabe)	FVRG	B	
Hwange	FVWN	B	
Kariba	FVKB	B	
Masvingo	FVMV	B	
Mhangura	FVGM	B	
Victoria Falls	FVFA	B	

Intentionally left blank
Навмисно залишена незаповненою

AS

ASIA			
Afghanistan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bagram	OAIX	B	
Bamyan	OABN	B	
Bastion	OAZI	B	
Caghcharan	OACC	B	
Dwyer	OADY	B	
Farah	OAFR	B	
Herat	OAHR	B	
Jalalabad	OAJL	B	
Kabul	OAKB	B	
Kandahar	OAKN	B	
Kunduz	OAUZ	B	
Maimana	OAMN	B	
Mazar-e Sharif	OAMS	B	
Qala-I-Naw	O AQN	B	
Qalat	O AQA	B	
Shank	OASH	B	
Shindand	OASD	B	
Tarin Kowt	OATN	B	
Taloqan	OATQ	B	
Feyzabad	OAFZ	B	
Azerbaijan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Baku	UBBB	B, B/737	
Gabala	UBBQ	B	
Ganja	UBBG	B	
Lenkoran	UBBL	B	
Nakhchivan	UBBN	C	SIM, B2
Zagatala	UBBY	B	
Bahrain:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bahrain (Bahrain)	OBBI	A, A/737	
Bahrain (Isa AB)	OBBS	B	
Bahrain (Sakhir)	OBKH	B	
Bangladesh:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Barishal	VGBR	B	
Chattogram	VGEG	B, B/737	
Cox's Bazar	VGCB	B	
Dhaka (Hazrat)	VGHS	B, B/737	
Dhaka (Tejgaon)	VG TJ	B	
Jashore	VGJR	B	
Saidpur	VGSD	B	
Sylhet	VGSY	A, A/737	

Bhutan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Paro	VQPR	C	SIM, B2
Armenia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Yerevan (Erebuni)	UDYE	B, B/737	
Yerevan (Zvartnots)	UDYZ	B, B/737	
Gyumri	UDSG	B	
Vietnam:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Can Tho	VVCT	B	
Da Nang	VVDN	B	
Hai Phong	VVCI	B	
Hanoi	VVNB	B	
Ho Chi Minh	VVTS	B	
HUE(Phu Bai)	VVPB	B	
Khanh Hoa	VVCR	B	
Phu Quoc	VVPQ	B	
Quang Ninh	VVVD	B	
Georgia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Batumi	UGSB	B, B/737	
Kutaisi	UGKO	B	
Natakhtari	UGSA	B	
Senaki	UGKS	B	
Tbilisi	UGTB	B, B/737	
India:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Agartala	VEAT	B	
Agatti	VOAT	B	
Agra	VIAG	B	
Ahmedabad	VAAH	B	
Ambala	VIAM	B	
Amritsar	VIAR	B	
Arkonam	VOAR	B	
Aurangabad	VAAU	B	
Awantipur	VIAW	B	
Bagdogra	VEBD	B	
Bakshi Ka Talab	VIBL	B	
Barapani	VEBI	B	
Bareilly	VIBY	B	
Bathinda	VIBT	B	
Belagavi	VOBM	B	
Bengaluru (Hal)	VOBG	B	
Bengaluru (Kempegowda)	VOBL	B	
Bhavnagar	VABV	B	
Bhopal	VABP	B	
Bhubaneswar	VEBS	B	
Bhuj	VABJ	B	

Bidar	VOBR	B	
Bihta	VEBT	B	
Bikaner	VIBK	B	
Calicut	VOCL	B	
Chandigarh	VICG	B	
Chennai	VOMM	B	
Cochin	VOCI	B	
Coimbatore	VOCB	B	
Daman	VADN	B	
Darbhanga	VEDH	B	
Dehradun	VIDN	B	
Delhi	VIDP	B, B/737	
Dibrugarh	VEMN	B	
Dimapur	VEMR	B	
Diu	VADU	B	
Durgapur	VEDG	B	
Gaya	VEGY	B	
Goa	VOGO	B, B/737	
Gondia	VAGD	B	
Gorakhpur	VEGK	B	
Guwahati	VEGT	B	
Gwalior	VIGR	B	
Hakimpet	VOHK	B	
Halwara	VIHX	B	
Hashimara	VEHX	B	
Hindan	VIDX	B	
Hosur	VO95	B	
Hubli	VOHB	B	
Hyderabad (Hyderabad Intl)	VOHY	B	
Hyderabad (Dundigal)	VODG	B	
Hyderabad (Rajiv Gandhi)	VOHS	B, B/737	
Imphal	VEIM	B	
Indore	VAID	B	
Jabalpur	VAJB	B	
Jaipur	VIJP	B, B/737	
Jaisalmer	VIJR	B	
Jamnagar	VAJM	B	
Jharsuguda	VEJH	B	
Jodhpur	VIJO	B	
Jorhat	VEJT	B	
Kalaikunda	VEDX	B	
Kannur	VOKN	B	
Kanpur	VECX	B	
Kargil	VIKL	B	
Khajuraho	VEKO	B	
Kishangarh	VIKG	B	
Kolkata	VECC	B, B/737	
Lengpui	VELP	B	
Lilabari	VELR	B	
Lucknow	VILK	B	
Madurai	VOMD	B	
Mangalore	VOML	B	
Mumbai	VABB	B, B/737	

Mundra	VAMA	B	
Nagpur	VANP	B	
Nanded	VOND	B	
Ozar	VAOZ	B	
Pantnagar	VIPT	B	
Patna	VEPT	B	
Port Blair	VOPB	B	
Pune	VAPO	B, B/737	
Raipur	VERP	B	
Rajkot	VARK	B	
Ranchi	VERC	B	
Saharanpur	VISP	B	
Salem	VOSM	B	
Shirdi	VASD	B	
Silchar	VEKU	B	
Sirsa	VISX	B	
Srinagar	VISR	B	
Sulur	VOSX	B	
Surat	VASU	B	
Suratgarh	VISG	B	
Tezpur	VETZ	B	
Thiruvanthapuram	VOTV	B, B/737	
Tiruchirappalli	VOTR	B	
Udaipur	VAUD	B	
Udhampur	VIUX	B	
Uttarlai	VIUT	B	
Vadodara	VABO	B	
Varanasi	VEBN	B	
Vijayawada	VOBZ	B	
Vishakhapatnam	VOVZ	B, B/737	
Yelahanka	VOYK	B	
Iran:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abadan	OIAA	B	
Abumusa	OIBA	B	
Aghajari	OIAG	B	
Ahwaz	OIAW	B	
Arak	OIHR	B	
Ardabil	OITL	B	
Bahregan	OIBH	B	
Bam	OIKM	B	
Bandar Abbas	OIKB	B	
Bandar Lengeh	OIBL	B	
Bandar Mahshahr	OIAM	B	
Birjand	OIMB	B	
Bojnord	OIMN	B	
Bushehr	OIBB	B	
Chah Bahar	OIZC	B	
Dezful	OIAD	B	
Esfahan(Badr)	OIFP	B	
Esfahan(Hesa)	OIFE	B	
Esfahan(Shahid)	OIFM	B	

Fasa	OISF	B	
Gachsaran	OIAH	B	
Gheshm Island	OIKQ	B	
Gorgan	OING	B	
Hamadan	OIHH	B	
Ilam	OICI	B	
Imam	OIIE	B	
Jahrom	OISJ	B	
Jam	OIBJ	B	
Jiroft	OIKJ	B	
Kalaleh	OINE	B	
Kashan	OIFK	B	
Kerman	OIKK	B	
Kermanshah	OICC	B	
Khark Island	OIBQ	B	
Khoram Abad	OICK	B	
Khoy	OITK	B	
Kish Island	OIBK	B	
Lamerd	OISR	B	
Lar	OISL	B	
Lavan Island	OIBV	B	
Maku	OITU	B	
Mashhad	OIMM	B	
Mehrabad	OIII	B	
Noshahr	OINN	B	
Omidyeh	OIAJ	B	
Parsabade Moghan	OITP	B	
Persian Gulf	OIBP	B	
Rafsanjan	OIKR	B	
Rasht	OIGG	B	
Sabzevar	OIMS	B	
Sahand	OITM	B	
Sanandaj	OICS	B	
Sarakhs	OIMC	B	
Saravan	OIZS	B	
Sari	OINZ	B	
Semnan	OIIS	B	
Shahid Vatan Pour AB (Esfahan)	OIFH	B	
Shahid Hashemi Nejad (Mashhad)	OIMM	B	
Shahid Ashrafi Esfahani (Kermanshah)	OICC	B	
Shahid (Mashhad)	OIFS	B	
Shahid Dastghaib Intl (Shiraz)	OISS	B	
Shahid Asyaei (Masjed Soleiman)	OIAI	B	
Shahid Sadooghi Intl (Yazd)	OIYY	B	
Shahre Kord	OIFS	B	
Shahrud	OIMJ	B	
Sirjan	OIKY	B	
Sirri Island	OIBS	B	
Tabas	OIMT	B	
Tabriz	OITT	B	
Tehran Imam Khomani	OIEE	B	
Tehran Mehrabad	OIII	B	
Uromiyeh	OITR	B	

Yasouj	OISY	B	
Zabol	OIZB	B	
Zahedan	OIZH	B	
Zanjan	OITZ	B	
Pakistan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
D.G. Khan (Dera Ghazi Khan)	OPDG	B	
Dalbandin	OPDB	B	
Faisalabad	OPFA	B	
Gwadar	OPGD	B	
Hyderabad	OPKD	B	
Islamabad Benazir	OPRN	B	
Islamabad Islamabad	OPIS	B, B/737	
Karachi	OPKC	B, B/737	
Lahore	OPLA	B	
Moenjodaro	OPMJ	B	
Multan	OPMT	B	
Nawabshah	OPNH	B	
Pasni	OPPI	B	
Peshawar	OPPS	B	
Quetta	OPQT	B	
Rahim Yar Khan	OPRK	B	
Saidu Sharif	OPSS	B	
Sialkot	OPST	B	
Skardu	OPSD	B	
Sukkur	OPSK	B	
Turbat	OPTU	B	
Iraq:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Al Najaf	ORNI	B	
Al-Anbar	ORAA	B	
Baghdad	ORBI	A, A/737	
Basrah	ORMM	A, A/737	
Erbil	ORER	B, B/737	
Kirkuk	ORKK	B	
Mosul	ORBM	B	
Sulaimaniyah	ORSU	B	
Israel:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Eilat Ilan	LLER	B, B/737	B2, B2/737
Haifa	LLHA	B	
Nevatim	LLNV	B	
Ovda	LLOV	B, B/737	
Tel Aviv	LLBG	A, A/737	
Jordan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Amman (Marka)	OJAM	B	

Amman (Queen Alia)	OJAI	B, B/737	
Aqaba	OJAQ	A, A/737	
Kazakhstan:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Aktau	UATE	A	
Aktobe	UATT	B	
Almaty	UAAA	B	
Nur-Sultan (Nursultan Nazarbayev Intl)	UACC	B	
Atyrau	UATG	B	
Baikonur	UAOL	B	
Balkhash	UAAH	B	
Karaganda	UAKK	B	
Kostanay	UAUU	B	
Kyzylorda	UAOO	B	
Pavlodar	UASP	B	
Petropavlovsk	UACP	B	
Semey	UASS	B	
Shymkent	UAIL	B	
Taraz	UADD	B	
Uralsk	UARR	B	
Ust-Kamenogorsk	UASK	B	
Kuwait:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Ali Al Salem	OKAS	B	
Kuwait	OKKK	A, A/737	
Kyrgyzstan:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Bishkek	UCFM	B	
Issyk-Kul	UCFL	B	
Osh	UCFO	B	
Lebanon:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Beirut	OLBA	B, B/737	
Kleyate	OLKA	B	
Rayak	OLRA	B	
Maldives:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Male	VRMM	B, B/737	
Gan	VRMG	B	
Nepal:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Kathmandu	VNKT	C	N/A for An-26
Oman:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Muscat	OOMS	B, B/737	

Salalah	OOSA	B	
Qatar:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Doha	OTBD	A, A/737	
Doha (Hamad Intl)	OTHH	A, A/737	
Al-Udaid air base	OTBH	B, B/737	B2, B2/737
Saudi Arabia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Dammam	OEDF	A, A/737	
Jeddah (King Abdulaziz Intl)	OEJN	A, A/737, A/74	
Madinah	OEMA	B	
Riyadh (King Khaled Intl)	OERK	A, A/737	
Taif Intl	OETF	B	
Yenbo	OEYN	A, A/737, A/74	
Sri Lanka:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bandaranaike	VCBI	B, B/737	
Mattala	VCRI	B	
Syria:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Aleppo	OSAP	B	
Damascus	OSDI	B	
Deir ez-Zor	OSDZ	B	
Hama	OS58	B	
Hamidiyah	QTR	B	
Latakia	OSLK	B	
Kamishly	OSKL	B	
Palmyra	OSPR	B	
Tajikistan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bokhtar	UTDT	B	
Dushanbe	UTDD	C	SIM, B2
Khujand	UTDL	B	
Kulob	UTDK	C	B2
Turkey:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Adana (Adana)	LTAF	B, B/737	
Adana (Incirlik)	LTAG	B	
Adiyaman	LTCP	B	
Afyon	LTAH	B	
Agri	LTGO	B	
Amasya	LTAP	B	
Ankara (Esenboga)	LTAC	B, B/737	
Ankara (Etimesgut)	LTAD	B	
Ankara (Guvercinlik)	LTAB	B	
Ankara (Murted)	LTAE	B	
Antalya	LTAI	B	
Balikesir (Bandirma)	LTBG	B	
Balikesir (Koca Seyit)	LTFD	B	

Balikesir (Merkez)	LTBF	B	
Batman	LTCJ	B	
Bingol	LTCU	B	
Bursa	LTBR	B	
Canakkale	LTBH	B	
Corlu	LTBU	A, A/737, A/74	
Denizli	LTAY	B	
Diyarbakir	LTCC	B	
Elazig	LTCA	B	
Erzincan	LTCD	B	
Erzurum	LTCE	B, B/737	
Eskisehir (Hasan Polatkan)	LTBY	B	
Eskisehir (Sivrihisar)	LTAV	B	
Gaziantep	LT AJ	B	
Gazipasa	LTFG	B	
Gokceada	LTFK	B	
Hakkari	LTCW	B	
Hatay	LTDA	B	
Igdir	LTCT	B	
Isparta (Kilic)	LTFN	B	
Isparta (Suleyman Demirel)	LTFC	B	
Istanbul (Ataturk Intl)	LTBA	B	
Istanbul Havalimani	LTFM	A, A/737	
Istanbul (Sabiha Gokcen Intl)	LTFJ	A, A/737	
Istanbul (Samandira)	LTBX	B	
Izmir (Adnan Menderes)	LTBJ	B	
Izmir (Cigli)	LTBL	B	
Izmir (Gaziemir)	LTBK	B	
Izmir (Kaklic)	LTFA	B	
Izmir (Selcuk-Efes)	LTFB	B	
Kahramanmaras	LTCN	B	
Kars	LTCF	B	
Kastamonu	LTAL	B	
Kayseri	LTAU	B	
Kocaeli	LTBQ	B	
Konya	LTAN	B	
Malatya	LTAT	B	
Malatya (Tulga)	LTAO	B	
Manisa	LTBT	B	
Mardin	LTCR	B	
Milas (Bodrum)	LTFE	B	
Mugla (Dalaman)	LTBS	A, A/737, A/74	
Mus	LTCK	B	
Ordu-Giresun	LTCB	B	
Samsun	LTFH	B	
Sanliurfa	LTCS	B	
Siirt	LTCL	B	
Sinop	LTCM	B	
Sirnak	LTCV	B	
Sivas	LTAR	B	
Tokat	LTAW	B	
Trabzon	LTCG	B	
Usak	LTBO	B	

Van	LTCI	B	
Zafer	LTBZ	B	
Zonguldak	LTAS	B	
Turkmenistan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ashgabat	UTAA	B	
Dashoguz	UTAT	B	
Mary	UTAM	B, B/737	
Turkmenabat	UTAV	B	
Turkmenbashi	UTAK	B, B/737	
Uzbekistan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Andizhan	UTFA	B	
Bukhara	UTSB	B	
Fergana	UTFF	B	
Karshi	UTSK	B	
Namangan	UTFN	B	
Navoi	UTSA	B	
Nukus	UTNN	B	
Samarkand	UTSS	B	
Tashkent	UTTT	B	
Termez	UTST	B	
Urgench	UTNU	B	
UAE:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abu Dhabi (Zayed)	OMAA	A, A/737	
Abu Dhabi (Al Bateen Executive)	OMAD	A	
Al Ain	OMAL	B	
AlDhafra	OMAM	B, B/737	
Delma	OMDL	B	
Dubai (Al Maktoum Intl)	OMDW	A, A/737	
Fujairah	OMFJ	B, B/737	
Ras Al Khaimah	OMRK	B	
Sharjah	OMSJ	B, B/737	
Sir Bani Yas	OMBY	B	
Dubai	OMDB	A, A/737	
Yemen:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Aden	OYAA	B	
Al-Bayda	OYBD	B	
Al-Ghaidah	OYGD	B	
Al-Hazm	OYZM	B	
Ataq	OYAT	B	
Beihan	OYBN	B	
Hodeidah	OYHD	B	
Marib	OYMB	B	
Moori	OYSQ	B	
Mukalla	OYRN	B	
Saadah	OYSH	B	
Sanaa	OYSN	B	
Sayun	OYSY	B	
Taiz	OYTZ	B	

ATL

<u>Atlantic</u>			
Greenland:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ilusissat	BGJN	B	
Kangerlussuaq	BGSF	B, B/737	
Kulusuk	BGKK	B	
Maniitsoq	BGMQ	B	
Narsarsuaq	BGBW	C, C/737	
Nerlerit Inaat	BGCO	B	
Nuuk	BGGH	B, B/737	
Paamiut	BGPT	B	
Qaanaaq	BGQQ	B	
Sisimut	BGSS	B	
Upernavik	BGUK	B	
Uummannaq	BGUQ	B	

C of PO

Countries of the Pacific Ocean			
Australia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Adelaide	YPAD	B	
Avalon	YMAV	B	
Brisbane	YBBN	B	
Broome	YBRM	B	
Cairns	YBCS	B	
Canberra	YSCB	B	
Christmas Island	YPXM	B	
Cocos Island	YPCC	B	
Coffs Harbour	YCFS	B	
Darwin	YPDN	B	
Gold Coast	YBCG	B	
Hobart	YMHB	B	
Learmonth	YPLM	B	
Melbourne	YMML	B	
Norfolk Island	YSNF	B	
Pearce	YPEA	B	
Perth	YPPH	B	
Port Headland	YPPD	B	
Sunshine Cost	YBSU	B	
Sydney	YSSY	B	
Toowoomba	YBWW	B	
Townsville	YBTL	B	
Williamtown	YWLM	B	
Brunei:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bandar Seri Begawan	WBSB	B	
Kiribati:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Canton Island	PCIS	B	
Christmas Island	PLCH	B	
Tarawa Island	NGTA	B	
Nauru:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Nauru	ANYN	B	
New Zealand and Territories:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Auckland	NZAA	B	
Christchurch	NZCH	B	
Niue Island	NIUE	B	
Rarotonga Island	NCRG	B	
Wellington	NZWN	B	

Papua New Guinea:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Lae	AYNZ	B	
Port Moresby	AYPY	B	
Samoa:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Apia	NSFA	B	
Solomon Islands:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ballalae	AGGE	B	
Graciosa Bay	AGGL	B	
Honiara	AGGH	B	
Munda	AGGM	B	
Tonga:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Nuku'alofa	NFTF	B	
Vava'u	NFTV	B	
Tuvalu:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Funafuti	NGFU	B	
US Pacific Territories:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Babelthuap Island	PTRO	B	
Enewetak Atoll	PKMA	B	
Guam	PGUM	B	
Jabor Jaluit Atoll	UIT	B	
Kwajalein Atoll	PKWA	B	
Majuro Atoll	PKMJ	B	
Pago Pago	NSTU	B	
Pohnpei Island	PTPN	B	
Rota Island	PGRO	B	
Tinian Island	PGWT	B	
Wake Island	PWAK	B	
Yap Island	PTYA	B	
Yigo	PGUA	B	
Vanuatu:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Emae	NVSE	B	
Port Vila	NVVV	B	
Santo	NVSS	B	
Tanna	NVWV	B	
Fiji:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Nadi	NFFN	B	
Nausori	NFNA	B	

French Pacific overseas Terr.:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Hao Isl	NTTO	B	
Tahiti Isl	NTAA	B	
Noumea	NWWW	B	
Wallis Isl	NLWW	B	
Indonesia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Jakarta (Soekarno-Hatta Intl)	WIII	B	
Ambon	WAPP	B	
Ampana	WAFU	B	
Bali	WADD	B	
Balikpapan	WALL	B	
Banda Aceh	WITT	B	
Bandar Lampung	WILL	B	
Bandung	WICC	B	
Banjarmasin	WAOO	B	
Banyuwangi	WADY	B	
Batam	WIDD	B	
Batu Licin	WAOC	B	
Bau Bau	WAWB	B	
Baucau	WPEC	B	
Bengkulu	WIGG	B	
Biak	WABB	B	
Bima	WADB	B	
Dili	WPDL	B	
Gorontalo	WAMG	B	
Gunung	WIMB	B	
Jakarta (Halim Perdanakusuma)	WIHH	B	
Jambi	WIJJ	B	
Jayapura	WAJJ	B	
Kendari	WAWW	B	
Kerinci	WIPH	B	
Kolaka	WAWP	B	
Kotabaru	WRBK	B	
Kulon Progo	WAHI	B	
Kupang	WATT	B	
Labuan Bajo	WATO	B	
Lubuk Linggau	WIPB	B	
Madiun	WARI	B	
Majalengka	WICA	B	
Makassar	WAAA	B	
Manado	WAMM	B	
Manggala	WILM	B	
Manokwari (Rendani airport)	WAUU	B	
Medan (Kualanamu)	WIMM	B	
Medan (Polonia)	WIMK	B	
Merauke	WAKK	B	
Morotai	WAEW	B	
Muara Bungo	WIPI	B	
Natuna	WIDO	B	
Padang	WIEE	B	

Padang Pariaman	WAGG	B	
Palangka Raya	WIPP	B	
Palembang	WRBK	B	
Palu	WAFF	B	
Pangkal Pinang	WIKK	B	
Pangkalan Bun	WAGI	B	
Pekanbaru	WIBB	B	
Pontianak	WIOO	B	
Praya	WADL	B	
Remele	WITK	B	
Sabang	WITN	B	
Samarinda	WALS	B	
Sampit	WAGS	B	
Semarang	WAHS	B	
Sibolga	WIMS	B	
Siboronborong	WIMN	B	
Solo	WAHQ	B	
Sorong	WASS	B	
Surabaya	WARR	B	
Tambolaka	WATK	B	
Tangerang Budiarto	WIRR	B	
Tangerang Pondok Cabe	WIHP	B	
Tanjung Pandan	WIKT	B	
Tanjung Pinang	WIDN	B	
Tanjung Redeb	WAQT	B	
Tarakan	WAQQ	B	
Ternate	WAEE	B	
Timika	WAYY	B	
Waingapu	WATU	B	
Wakatobi	WAWD	B	
Wamena	WAVV	B	
Way Kanan	WIPO	B	
Yahukimo	WAVD	B	
Yogyakarta Adisutjipto	WAHH	B	
Japan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Akita	RJSK	B	
Amami	RJKA	B	
Aomori	RJSA	B	
Asahikawa	RJEC	B	
Atsugi	RJEC	B	
Fukue	RJFE	B	
Fukuoka	RJFF	B	
Fukushima	RJSF	B	
Gifu	RJNG	B	
Hachijojima	RJTH	B	
Akita	RJSK	B	
Hachinohe	RJSM	B	
Hakodate	RJCH	B	
Hamamutsu	RJNH	B	
Hanamaki	RJSI	B	
Hiroshima	RJOA	B	

Hyakuri	RJAH	B	
Iruma	RJTJ	B	
Ishigaki Isl	ROIG	B	
Iwakuni	RJOI	B	
Iwami	RJOW	B	
Iwoto	RJAW	B	
Izumo	RJOC	B	
Kagoshima	RJFK	B	
Kanoya	RJFY	B	
Misawa	RJSM	B	
Nagoya	RJGG	B	
Naha	ROAH	B	
Niigata	RJSN	B	
Okinawa Isl Futenma	ROTM	B	
Okinawa Isl Kadena	RODN	B	
Osaka	RJOO	B	
Sapporo New Chitose	RJCC	B	
Tokyo Haneda	RJTT	B	
Tokyo Yokota	RJTY	B	
Russia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Abakan	UNAA	B	
Anapa	URKA	B	
Arkhangelsk	ULAA	B	
Astrakhan	URWA	B	
Barnaul	UNBB	B	
Begishevo	UWKE	B	
Belgorod	UUOB	B	
Bryansk	UUBP	B	
Cheboksary	UWKS	B	
Chelyabinsk	USCC	B	
Domodedovo	UDD	B	
Elista	URWI	B	
Grozny	URMG	B	
Izhevsk	USII	B	
Kaluga	UUBC	B	
Kazan	UWKD	B	
Kemerovo	UNEE	B	
Krasnodar	URKK	B	
Krasnoyarsk	UNKL	B	
Kursk	UUOK	B	
Magnitogorsk	USCM	B	
Makhachkala	URML	B	
Mineralnye Vody	URMM	B	
Murmansk	ULMM	B	
Nalchik	URMN	B	
Nizhnekamsk (Begishevo Airport)	UWKE	B	
Nizhnevartovsk	USNN	B	
Nizhny Novgorod	UWGG	B	
Norilsk	UOOO	B	
Novosibirsk (Tolmachevo)	UNNT	B	
Omsk	UNOO	B	

Orenburg	UWOO	B	
Orsk	UWOR	B	
Oryol	UUOR	B	
Ostafyevo	UUMO	B	
Penza	UWPP	B	
Perm	USPP	B	
Pskov	ULOO	B	
Ramenskoye	UUBW	B	
Rostov-Na-Donu	URRR	B	
Ryazan (Turlatovo Airport)	UUWR	B	
Samara	UWWW	B	
Sankt-Peterburg (Pulkovo Airport)	ULLI	B	
Saratov	UWSS	B	
Sheremetyevo	UUEE	B	
Smolensk (Smolensk-Severnyy)	UUBS	B	
Sochi	URSS	B	
Stavropol	URMT	B	
Surgut	USRR	B	
Syktvykar	UUYY	B	
Tambov	UUOT	B	
Tomsk	UNTT	B	
Tula (Klokovo)	UUBT	B	
Tyumen	USTR	B	
Ufa	UWUU	B	
Ulyanovsk	UWLL	B	
Vladikavkaz	URMO	B	
Vnukovo	UUWW	B	
Volgograd	URWW	B	
Voronezh	UUOO	B	
Yaroslavl	UUDL	B	
Yekaterinburg	USSS	B	
Philippines:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Angeles City	RPLC	B	
Bohol-Panglao	RPSP	B	
Bongao	RPMN	B	
Butuan	RPME	B	
Cagayan	RPLH	B	
Cagayan Laguindingan	RPMY	B	
Cotabato	RPMC	B	
Davao	RPMD	B	
Dipolog	RPMG	B	
Dumaguete	RPVD	B	
Floridablanca	RPUF	B	
General Santos	RPMR	B	
Guiuan	RPVG	B	
Iloilo	RPVI	B	
Kolibo	RPVK	B	
Laoag	RPLI	B	
Lapu-Lapu	RPVM	B	
Legazpi	RPLP	B	
Manila Ninoy	RPLL	B	

Manila Sangley	RPLS	B	
Ormoc	RPVO	B	
Puerto Princesa	RPVP	B	
San Josa Principal	RPUH	B	
Subic Bay	RPLB	B	
Talcoban	RPVA	B	
Tuguegarao	RPUT	B	
Zambonga	RPMZ	B	

FE

The Far East			
Hong Kong:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Hong Kong	VHHH	B	
Cambodia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Phnom Penh	VDPP	B	
Siem Reap	VDSR	B	
Sihanouk	VDSV	B	
China:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Beijing	ZBAA	B	
Changchun	ZYCC	B	
Changsha	ZGHA	B	
Changzhou	ZSCG	B	
Chengdu	ZUUU	B	
Chongqing	ZUCK	B	
Dalian	ZYTL	B	
Dehong	ZPMS	B	
Fuzhou	ZSFZ	B	
Guazgzhou	ZGGG	B	
Guilin	ZGKL	B	
Guiyang	ZUGY	B	
Haikou	ZJHK	B	
Hangzhou	ZSHC	B	
Harbin	ZYHB	B	
Hefei	ZSOF	B	
Hohhot	ZBHH	B	
Huaian	ZSSH	B	
Huangshan	ZSTX	B	
Jieyang	ZGOW	B	
Jinan	ZSJN	B	
Kashi	ZWSH	B	
Kunming	ZPPP	B	
Lanzhou	ZLLL	B	
Lhasa	ZULS	B	
Manzhouli	ZBMZ	B	
Mudanjiang	ZYMD	B	
Nanchang	ZSCN	B	
Nanjing	ZSNJ	B	
Nanning	ZGNN	B	
Nantong	ZSNT	B	
Ningbo	ZSNB	B	
Ordos	ZBDS	B	
Qingdao	ZSQD	B	
Qiqihar	ZYQQ	B	
Quanzhou	ZSQZ	B	

Sanya	ZJSY	B	
Shanghai	ZSPD	B	
Shanghai	ZSPD	B	
Shenyang	ZYTX	B	
Shenzhen	ZGSZ	B	
Taiyuan	ZBYN	B	
Tianjin	ZBTJ	B	
Urumqi	ZWWW	B	
Weihai	ZSWH	B	
Wenzhou	ZSWZ	B	
Wuhan	ZHHH	B	
Wuxi	ZSWX	B	
Xiamen	ZSAM	B	
Xi-An	ZLXY	B	
Xining	ZLXN	B	
Xishuangbanna	ZPJH	B	
Xuzhou	ZSXZ	B	
Yancheng	ZSYN	B	
Yangzhou	ZSYA	B	
Yantai	ZSYT	B	
Yinchuan	ZLIC	B	
Yiwu	ZSYW	B	
Zhangjiajie	ZGDY	B	
Zhengzhou	ZHCC	B	
Zhoushan	ZSZS	B	
Korea:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Busan	RKPK	B	
Camp Humphreys	RKSI	B	
Cheongju	RKPC	B	
Choongwon	RKTI	B	
Daegu	RKTN	B	
Gangneung	RKNN	B	
Gunsan	RKJK	B	
Gwanju	RKJJ	B	
Jeju Jeju	RKPC	B	
Jeju Jeongseok	RKPD	B	
Muan	RKJB	B	
Osan	RKPU	B	
Pohang	RKTH	B	
Sacheon	RKPS	B	
Seosan	RKTP	B	
Seoul Incheon	RKSI	B	
Seoul Seoul	RKSS	B	
Suwon	RKSW	B	
Ulsan	RKPU	B	
Wonju	RKNW	B	
Yangyang	RKNY	B	
Yecheon	RKTY	B	
Yeosu	RKJY	B	
Korea, DPR of:	ICAO Code	Category	Remarks

	Код ICAO	Категорія	Примітки
Pyongyang	ZKPY	B	
Wonsan	ZKWS	B	
Laos:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Champasak	VLPS	B	
Luang Phabang	VLLB	B	
Thong Haihin	VLVH	B	
Vientiane	VLVT	B	
Malaysia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Alor Setar	WMKA	B	
Bentulu	WBGB	B	
Butterworth	WMKB	B	
Gong Kedak	WMGK	B	
Ipoh	WMKI	B	
Johor Bahru	WMKJ	B	
Kota Bharu	WMKC	B	
Kota Kinabalu	WBFC	B	
Kuala Lumpur Sepang	WMKF	B	
Kuala Lumpur Sultan Abdul	WMSA	B	
Kuala Terengganu	WMKN	B	
Kuantan	WMKD	B	
Kuching	WBGG	B	
Labuan	WBKL	B	
Langkawi	WMKL	B	
Malacca	WMKM	B	
Miri	WBGR	B	
Penang	WMKP	B	
Sandakan	WBKS	B	
Sibu	WBGs	B	
Tawau	WBKW	B	
Macao:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Macao	VMMC	B	
Mongolia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Dornod	ZMCD	B	
Ulaanbaatar	ZMUB	B	
Myanmar:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Anisakan	VYAS	B	
Ann	VYBG	B	
Bagan	VYBM	B	
Banmaw	VYBP	B	
Bokpyinn	VYCZ	B	
Chanmyathazi	VYDW	B	
Dawei	VYHH	B	

Heho	VYHL	B	
Hommalin	VYKL	B	
Kalay	VYKT	B	
Kawthoung	VYKG	B	
Kengtung	VYKP	B	
Kyaukpyu	VYXG	B	
Kyauktu	VYLK	B	
Loikaw	VYAS	B	
Magway	VYMW	B	
Mandalay	VYMD	B	
Monywar	VYNP	B	
Myeik	VYMO	B	
Myitkyina	VYMK	B	
Myitkyina West Nampong	VYNS	B	
Naypyitaw	VYNT	B	
Pakhokku	VYPU	B	
Patheingyi	VYPN	B	
Putao	VYPT	B	
Shante	VYST	B	
Sittwe	VYSW	B	
Tachileik	VYTL	B	
Thandwe	VYTD	B	
Yangon	VYYY	B	
Singapore:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Singapore Changi	WSSS	B	
Singapore Paya Lebar	WSAP	B	
Singapore Seletar	WSSL	B	
Singapore Tengah	WSAT	B	
Taiwan:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Chiayi	RCKU	B	
Gangshan	RCAY	B	
Hsinchu	RCPO	B	
Hualien	RCYU	B	
Kaohsiung	RCKH	B	
Kinmen	RCBS	B	
Magong	RCQC	B	
Taichung	RCLG	B	
Tainan	RCNN	A, A/737	
Taipei Songshan	RCSS	B	
Taipei Taiwan Taoyuan	RCTP	B	
Taitung	RCFN	B	
Thailand:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bangkok Don Mueang	VTBS	B	
Bangkok Suvarnabhumi	VTUO	B	
Buri Ram	VTCC	B	
Chiang Mai	VTCT	B	
Chiang Rai	VTSE	B	

Chumphon	VTUK	B	
Khon Kaen	VTSG	B	
Krabi	VTCL	B	
Lampang	VTUL	B	
Loei	VTBL	B	
Lop Buri Khok	VTCH	B	
Mae Hong Son	VTBK	B	
Nakhon Pathom	VTBD	B	
Nakhon Phanom	VTUW	B	
Nakhon Rachasima	VTUQ	B	
Nakhon Sawan Takhil	VTPN	B	
Nakhon Si Thammarat	VTSF	B	
Narathiwat	VTSC	B	
Panong	VTSP	B	
Phetchbun	VTPB	B	
Phisanulok	VTPP	B	
Phuket	VTSP	B	
Prachuap Hua Hin	VTBP	B	
Prachuap Khiri	VTPH	B	
Rayong	VTBU	B	
Roi Et	VTUV	B	
Sakon Nakhon	VTUI	B	
Songkhla	VTSH	B	
Sukhothai	VTPO	B	
Surat Thani	VTSB	B	
Surat Thani	VTST	B	
Trang	VTUU	B	
Ubon Ratchathani	VTUD	B	
Ubon Thani	VTUW	B	
Vietnam:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Ba Ria-Vung Tau	VVCS	B	
Binh Dinh	VVPC	B	
Buon Ma Thuot	VVBM	B	
Can Tho	VVCT	B	
Da Nang	VVDN	B	
Dien Bien	VVDB	B	
Gia Lai	VVGL	B	
Hai Phong	VVCI	B	
Hanoi	VVNB	B	
Ho Chi Minh	VVTS	B	
Hue	VVPB	B	
Khanh Hoa	VVCR	B	
Lam Dong	VVDL	B	
Nghe An	VVWH	B	
Phu Quoc	VVPQ	B	
Phu Yen	VVTH	B	
Quang Binh	VVDH	B	
Quang Nam	VVCA	B	
Quang Ninh	VVVD	B	
Thanh Hoa	VVTX	B	

NA

North America			
Canada			
Eastern Canada:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Ottawa(Gatineau)	CYND	B	
Toronto(Downsview)	CYZD	B	
Arnprior	CNP3	B	
Bagotville	CYBG	B	
Baie- Comeau	CYBC	B	
Barrie- Orillia	CYLS	B	
Bathurst	CZBF	B	
Brabdon	CYBR	B	
Brampton	CNC3	B	
Brantfort	CYFD	B	
Brockvill	CNL3	B	
Bromont	CZBM	B	
Burlington	CZBA	B	
Centralia	CYCE	B	
Charlevoix	CYML	B	
Charlo	CYCL	B	
Charlottetown	CYYG	B	
Chatham- Kent	CYCK	B	
Chesterfield	CYCS	B	
Churchill Falls	CZUM	B	
Collingwood	CNY3	B	
Debert	CCQ3	B	
Deer Lake	CYVZ	B	
Digby	CYID	B	
Edmundston	CYES	B	
Florenceville	CCR3	B	
Fort Frances	CYAG	B	
Fox Harbour	CFH4	B	
Fredericton	CYFC	B	
Gander	CYQX	B, B/737	
Gaspé	CYGP	B	
Goderich	CYGD	B	
Goose Bay	CYYR	A, A/737	
Gore Bay	CYZE	B	
Grand Falls	CCK3	B	
Grand Manan	CCN2	B	
Greenwood	CYZX	B	
Halifax	CYHZ	A, A/737	
Halifax	CYHM	B	
Hamilton	CYHS	B	
Hanover	CYGR	B	
Iles-de-la-Madeleine	CYFB	B	
Iqaluit	CSG3	B	
Jolitte	CNF4	B	
Kawartha Lakes	CYQK	B	
Kenora	CYKM	B	

Kincardiine	CY GK	B	
Kingston	CY KF	B	
Kitchener	CY FJ	B	
La Macaza	CSE4	B	
Lachute	CLM2	B	
Leamington	CY AU	B	
Liverpool	CY XU	B	
London	CY EM	B	
Manitowaning	CY EE	B	
Midland	CY CH	B	
Miramichi	CY QM	B	
Moncton	CSS3	B	
Montreal(Les Cedres)	CY MX	B	
Montreal(Montreal)	CY UL	B	
Montreal(Pierre Elliott Trudeau)	CY HU	B	
Montreal(St-Hubert)	CY QA	B	
Muskoka	CY YB	B	
North Bay	CN J4	B	
Orillia	CY HZ	B	
Ottawa(Macdonald- Cartier)	CY OW	B	
Ottawa(Rockcliffe)	CY RO	B	
Parry Sound	CN K4	B	
Pelee Island	CY PT	B	
Peterbough	CY PQ	B	
Port Elgin	CN L4	B	
Port Hawkesbury	CY PD	B	
Quebec	CY QB	B	
Saint John	CY SJ	B	
Sarnia	CY ZR	B	
Sault Ste Marie	CY AM	B	
Sept- Lies	CY ZV	B	
Sherbrooke	CY ZV	B	
Smiths Falls	CY SC	B	
Sorel	CY SH	B	
St Catharines	CS Y3	B	
St Frederic	CY SN	B	
St Georges	CS Z4	B	
St Johns'	CY SG	B	
St- Nicephore	CY YT	B	
St Stephen	CY AM	B	
St Thomas	CC S3	B	
Stephenville	CY QS	B	
Stratford	CY JT	B	
Sudbury	CY SA	B	
Summerside	CY SB	B	
Sydney	CY SU	B	
Thunder Bay	CY QY	B	
Tillsonburg	CY QT	B	
Toronto(Billy Bishop Toronto City)	CY TB	B	
Toronto(Buttonville Mun)	CY KZ	B	
Toronto(Lester B Pearson)	CY YZ	B	
Toronto(Oshawa Executive)	CY OO	B	
Trenton	CY TR	B	

Trois- Rivières	CYRQ	B	
Vierden	CYVD	B	
Wabush	CYWK	B	
Welland	CNQ3	B	
Warton	CYVV	B	
Windsor	CYQG	B	
Winnipeg	CYWG	B	
Yarmouth	CYQI	B	
Western Canada:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Calgary(YYC Calgary)	CYYC	B	
Edmonton(Villeneuve)	CZVL	B	
Vancouver(Vancouver)	CYVR	B	
Abbotsford	CYXX	B	
Atlin	CYSQ	B	
Beaver Creek	CYXQ	B	
Calgary(Springbank)	CYBW	B	
Campbell River	CYBL	B	
Comox	CYQQ	B	
Coronach	CKK3	B	
Cranbrook	CYXC	B	
Creston	CAJ3	B	
Dawson	CYDA	B	
Del Bonita	CEQ4	B	
Edmonton(Edmonton)	CYEG	B	
Estevan	CYEN	B	
Grand Forks	CZGF	B	
Inuvik	CYEV	B	
Kamloops	CYKA	B	
Kelowna	CYLW	B	
Kemess Creek	CBQ7	B	
Lethbridge	CYQL	B	
Nanaimo	CYCD	B	
Nelson	CZNL	B	
Old Crow	CYOC	B	
Penticton	CYYF	B	
Pit Meadows	CYPK	B	
Ponoka	CEH3	B	
Port Hardy	CYZT	B	
Port Of Del Bonita	CEQ4	B	
Prince George	CYXS	B	
Prince Rupert	CYPR	B	
Regina	CYQR	B	
Saskatoon	CYXE	B	
Smithers	CYYD	B	
Trail	CAD4	B	
Tuktoyaktuk	CYUB	B	
Vancouver(Boundary Bay)	CZBB	B	
Victoria	CYYJ	B	
Whitehorse	CYXY	B	
Yellowknife	CYZF	B	

USA

United States:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Akron (Akron Fulton Int)	KAKR	B	
Albany (Albany Int)	KALB	B	
Albuquerque Int Sunport	KABQ	B	
Alexandria (Alexandria Int)	KAEX	B	
Allentown (Lehigh Valley Int)	KABE	B	
Amarillo (Husband Amarillo Int)	KAMA	B	
Anchorage (Elmendorf AFB)	PAED	B	
Anchorage (Stevens Anchorage Int)	PANC	B	
Appleton (Appleton Int)	KATW	B	
Atlanta (Cobb Co Intl-McCollum)	KRYY	B	
Atlanta (Hartsfield-Jackson Atlanta)	KATL	B	
Atlantic City (Atlantic City Int)	KACY	B	
Austin (Bergstrom Int)	KAUS	B	
Baltimore (Washington Intl/Marshall)	KBWI	B	
Bangor (Bangor Int)	KBGR	B	
Baudette (Baudette Int)	KBDE	B	
Bay St Louis (Stennis Int)	KHSA	B	
Bellingham (Bellingham Int)	KBLI	B	
Birmingham (Birmingham Shuttlesworth Int)	KBHM	B	
Blytheville (Arkansas Int)	KBYH	B	
Boise (Boise air Terminal/Gowen)	KBOI	B	
Boston (Logan Int)	KBOS	B	
Brownsville (Brownsville/South Padre I Int)	KBRO	B	
Buffalo (Buffalo Niagara Int)	KBUF	B	
Burlington (Burlington Int)	KBTW	B	
Camp Springs (Joint Base Andrews)	KADW	B	
Casper (Casper/Natrona Co Int)	KCPR	B	
Charleston (Charleston AFB/Int)	KCHS	B	
Charlotte (Charlotte/Douglas Int)	KCLT	B	
Chicago (Chicago Midway Int)	KMDW	B	
Chicago (O'Hare Intl)	KORD	B	
Chicago/Rockford (Chicago/Rockford)	KRFD	B	
Cincinnati (Cincinnati/Northern Ky Int)	KCVG	B	
College Station (Easterwood)	KCLL	B	
Columbus (Glenn Columbus Int)	KCMH	B	
Columbus (Glenn Rickenbacker Int)	KLCK	B	
Dallas-Ft Worth (Dallas-Ft Worth Int)	KDFW	B	
Dayton (Cox-Dayton Int)	KDAY	B	
Del Rio (Del Rio Int)	KDRT	B	
Denver (Denver Int)	KJFK	B	
Des Moines (Des Moines Intl)	KDSM	B	
Detroit (Detroit Metro Wayne Co)	KDTW	B	
Douglas Bisbee (Bisbee Douglas Int)	KDGL	B	
Dover (Dover AFB Int)	KDOV	B	
Duluth (Duluth Int)	KDLH	B	
Eagle Pass (Maverick County Memorial Int)	KELP	B	
El Paso Intl)	PAFA	B	

Fairbanks (Fairbanks Intl)	KSUU	B	
Fairfield (Travis AFB)	KFAR	B	
Fargo (Hector Int)	KFNT	B	
Flint (Bishop Int)	KFAT	B	
Fresno (Fresno Yosemite Int)	KFLL	B	
Ft Lauderdale (Ft Lauderdale Int)	KRSW	B	
Ft Lauderdale Executive	KOPF	B	
Ft Myers (Southwest Florida Int)	KFPR	B	
Ft Pierce (Treasure Coast Int)	KFWA	B	
Ft Wayne (Ft Wayne Intl)	KFTW	B	
Ft Worth (Ft Worth Meacham Int)	KDAY	B	
Galveston (Galveston Int)	KGLS	B	
Gary (Gary/Chicago Intl)	KGYV	B	
Gleveland (Gleveland-Hopkins Int)	KCLE	B	
Grand Forks (Grand Forks Int)	KGFK	B	
Grand rapids (Ford Intl)	KGRR	B	
Great Falls (Great Falls Int)	KGTF	B	
Greensboro (Piedmont Triad Int)	KGSO	B	
Greer (Greenville Spartanburg Int)	KGSP	B	
Gulfport (Gulfport-Biloxi Int)	KGPT	B	
Harlingen (Valley Int)	KHRL	B	
Harrisburg (Harrisburg Int)	KMDT	B	
Hilo (Hilo Int)	PHTO	B	
Homestead (Homestead ARB)	KHST	B	
Honolulu (Inouye Intl)	PHNL	B	
Houston (George Bush Intercontinental/H)	KIAH	B	
Huntsville (Huntsville Int-Jones)	KHSV	B	
Indianapolis (Indianapolis Intl)	KIND	B	
Jackson (Evers Int)	KJAN	B	
Jacksonville (Jacksonville Int)	KJAX	B	
Jacksonville (Whitehouse Nolf)	KNEN	B	
Juneau (Juneau Int)	PAJN	B	
Kahului	PHOG	B	
Kailua-Kona (Onizuka Kona Int at Keahole)	PHKO	B	
Kalamazoo (Kalamazoo/Battle Creek Int)	KAZO	B	
Kalispell (Glacier Park Int)	KFCA	B	
Kansas City (Kansas City Int)	KMCI	B	
Lakeland (Lakeland Linder Int)	KLAL	B	
Lansing (Capital Region Intl)	KLAN	B	
Laredo (Laredo Int)	KLRD	B	
Las Vegas (Mc Carran Intl)	KLAS	B	
Leesburg (Leesburg Int)	KLEE	B	
Limestone (Loring Intl)	KLIZ	B	
Los Angeles (Los Angeles Int)	KLAX	B	
Louisville (Louisville Int-Standiford)	KSDF	B	
Lubbock (Lubbock Preston Smith Int)	KLBB	B	
Marquette (Sawyer Int)	KSAW	B	
McAllen (McAllen Miller Int)	KMFE	B	
Medford (Rogue Valley Int)	KMFR	B	
Memphis (Memphis Int)	KMEM	B	
Miami – opa Locka Executive	KOPF	B	
Midland (Midland Int Air/Space Port)	KMAF	B	
Milwaukee (Gen Mitchell Int)	KMKE	B	

Minneapolis (Minneapolis-St Paul Int)	KMSP	B	
Minot (Minot Int)	KMOT	B	
Missoula (Missoula Int)	KMSO	B	
Moline (Quad-City Intl)	KMLI	B	
Monticello (Sullivan Co Int)	KMSV	B	
Moses Lake (Grant Co Int)	KMWH	B	
Myrtle Beach (Myrtle Beach Int)	KMYR	B	
Nashville (Nashville Intl)	KBNA	B	
New York (Kennedy Intl)	KJFK	B	
New York (New York Stewart Int)	KSWF	B	
Newark (Newark Liberty Intl)	KEWR	B	
Niagara Falls (Niagara Falls Int)	KIAG	B	
Nogales (Nogales Int)	KOLS	B	
Oakland (Metro Oakland Int)	KOAK	B	
Ogdensburg (Ogdensburg Int)	KOGS	B	
Ontario (Ontario Int)	KONT	B	
Palm Spring (Palm Spring Int)	KPSP	B	
Pascagoula (Lott Int)	KPQL	B	
Peoria (Gen Downing-Peoria Int)	KPIA	B	
Philadelphia (Philadelphia Int)	KPHL	B	
Phoenix (Phoenix Sky Harbor Int)	KPHX	B	
Pittsburgh (Pittsburgh Int)	KMCO	B	
Plattsburgh (Plattsburgh Int)	KPBG	B	
Pontiac (Oakland Co Int)	KPTK	B	
Portland (Portland Int)	KPDX	B	
Portland (Portland Intl)	KPSM	B	
Portsmouth (Portsmouth Intl at Pease)	KPQI	B	
Presque Isle (Presque Isle Intl)	KEWR	B	
Racine (Batten Int)	KRAC	B	
Reno (Reno/Tahoe Intl)	KRNO	B	
Richmond (Richmond Int)	KRIC	B	
Riverside	KRAL	B	
Rochester (Greater Rochester Int)	KROC	B	
Rochester (Rochester int)	KRST	B	
Rome (Griffiss Int)	KRME	B	
Roswell (Roswell Int Air Center)	KROW	B	
Sacramento (Sacramento Int)	KSMF	B	
Saginaw (Mbs Int)	KMBS	B	
Salt Lake City (Salt Lake City Int)	KSLC	B	
San Antonio (Kelly)	KSKF	B	
San Antonio (San Antonio Int)	KSAT	B	
San Bernardino (San Bernardino Int)	KSBD	B	
San Diego (Brown Mun)	KSDM	B	
San Diego (San Diego Int)	KSAN	B	
San Francisco (San Francisco Int)	KSFO	B	
San Jose (Mineta San Jose Int)	KSJC	B	
Santa Teresa (Dona Ana Co Int)	KDNA	B	
Sault Ste Marie (Chippewa Co Int)	KCIU	B	
Savannah (Hunter AAF)	KSVN	B	
Savannah (Savannah/Hilton Head Int)	KSAV	B	
Seattle (Boeing/King Co Int)	KBFI	B	
Seattle (Seattle-Tacoma Int)	KSEA	B	

Spokane (Fairchild AFB)	KSKA	B	
Spokane (Spokane Int)	KGEG	B	
St Louis (Spirit Of St Louis)	KSUS	B	
St Louis Lambert Int)	KSTL	B	
Syracuse (Syracuse Hancock Int)	KSYR	B	
Tacoma (McChord)	KTCM	B	
Tucson (Tucson Int)	KTUS	B	
Tulsa (Tulsa Int)	KTUL	B	
Victorville (Southern California Logistics)	KVCV	B	
Washington (Washington Dulles Int)	KIAD	B	
Watertown (Watertown Int)	KART	B	
West Palm Beach (Palm Beach Int)	KPBI	B	
Willison (Sloulin Int)	KISN	B	
Windsor Locks (Bradley Int)	KBDL	B	
Wrightstown (Mc Guire)	KWRI	B	
Yuma (Yuma Int)	KNYL	B	

LA

Latin America			
Belize:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Belize City	MZBZ	B	
Costa Rica:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Liberia	MRLB	B	
Puerto Limon	MRLM	B	
San Jose(Juan Santamaria)	MROC	B	
San Jose(Tobias Bolanos)	MRPV	B	
El Salvador:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
San Salvador(El Salvador)	MSLP	B	
San Salvador(Ilopango)	MSSS	B	
Guatemala:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Flores	MGMM	B	
Guatemala City	MGGT	B	
Poptun	MGPP	B	
Puerto San Jose	MGSJ	B	
Honduras:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Comayagua	MHSC	B	
La Ceiba	MHLC	B	
Roatan	MHRO	B	
San Pedro Sula	MHLM	B	
Tegucigalpa	MHTG	B	
Mexico:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Acapulco	MMAA	B	
Aguascalientes	MMAS	B	
Bahias De Huatulco	MMBT	B	
Cabo San Lucas	MMSL	B	
Campeche	MMCP	B	
Cancun	MMUN	B	
Chetumal	MMCM	B	
Chichen- Itza	MMCT	B	
Chihuahua	MMCU	B	
Ciudad Obregon	MMCN	B	
Ciudad Acuna	MMCC	B	
Ciudad Del Carmen	MMCE	B	
Ciudad Juarez	MMCS	B	
Ciudad Victoria	MMCV	B	
Cozumel	MMCZ	B	

Culiacan	MMCL	B	
Ensenada	MMES	B	
Guadalajara	MMGL	B	
Guaymas	MMGM	B	
Hermosillo	MMHO	B	
Ixtapa- Zihuatanejo	MMZH	B	
La Paz	MMLP	B	
Leon	MMLO	B	
Loreto	MMLT	B	
Los Mochis	MMLM	B	
Manzanillo	MMZO	B	
Matamoros	MMMA	B	
Mazatlan	MMMZ	B	
Merida	MMMD	B	
Mexicali	MMML	B	
Mexico City	MMMX	B	
Minatitlan	MMMT	B	
Monclova	MMMV	B	
Monterrey(Del Norte)	MMAN	B	
Monterrey(Gen Mariano Escobedo)	MMMY	B	
Morelia	MMMM	B	
Nogales	MMNG	B	
Nuevo Laredo	MMNL	B	
Oaxaca	MMOX	B	
Piedras Negras	MMPG	B	
Puebla	MMPB	B	
Puerto Escondido	MMPS	B	
Puerto Penasco	MMPE	B	
Puerto Vallarta	MMPR	B	
Queretaro	MMQT	B	
Reynosa	MMRX	B	
Saltillo	MMIO	B	
San Felipe	MMSF	B	
San Joes Del Cabo	MMSD	B	
San Luis Potosi	MMSP	B	
Tampico	MMTM	B	
Tapachula	MMTP	B	
Tijuana	MMTJ	B	
Toluca	MMTO	B	
Torreón	MMTC	B	
Veracruz	MMVR	B	
Villahermosa	MMVA	B	
Zacatecas	MMZC	B	
Nicaragua:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bluefields	MNBL	B	
Managua	MNMG	B	
Puerto Cabezas	MNPC	B	
Panama:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Balboa	MPPA	B	

Bocas Del Toro	MPBO	B	
Changuinola	MPCH	B	
Colon	MPEJ	B	
David	MPDA	B	
Panama City(Marcos A Gelabert)	MPMG	B	
Panama City(Tocumen)	MPTO	B	
Rio Hato	MPSM	B	

CAR

Caribbean			
Aruba:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Aruba Island	TNCA	B	
Bahamas:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Andros Island(San Andros)	MYAN	B	
Abaco Island (Leonard M. Thompson)	MYAM	B	
Abaco Island (Treasure Cay)	MYAT	B	
Andros Island(Congo Town)	MYAK	B	
Andros Island(Fresh Creek)	MYAF	B	
Bimini Island(South Bimini)	MYBS	B	
Cat Island(Arthur's Town)	MYCA	B	
Cat Island(Nev Bight)	MYCB	B	
Eleuthera Island (Governors Harbour)	MYEM	B	
Eleuthera Island (North Eleuthera)	MYEH	B	
Exuma	MYEF	B	
Freeport	MYGF	B	
Great Inagua Island	MYIG	B	
Nassau	MYNN	B	
Rock Sound	MYER	B	
San Salvador	MYSM	B	
Barbados:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bridgetown	TBPB	B	
Bermuda:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Bermuda Islands	TXKF	B	
Cayman Islands:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Cayman Brac	MWCB	B	
Grand Cayman	MWCR	B	
Cuba:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Camaguey	MUCM	B	
Cayo Coco	MUCC	B	
Cayo Largo Del Sur	MUCL	B	
Cienfuegos	MUCF	B	
Havana	MUHA	B	
Holguin	MUHG	B	
Santa Clara	MUSC	B	
Santiago De Cuba	MUCU	B	
Varadero	MUVR	B	

Dominican Republic:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Barahona	MDBH	B	
El Higuero	MDJB	B	
Higüey	MDPC	B	
La Romana	MDLR	B	
Puerto Plata	MDPP	B	
Samana	MDCY	B	
San Isidro	MDSI	B	
Santiago	MDST	B	
Santo Domingo	MDSD	B	
East Caribbean States:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Bequia	TVSA	B	
Canouan	TVSC	B	
Castries	TLPC	B	
Gerald's	TRPG	B	
Kingstown	TVSA	B	
Nevis Island	TKPN	B	
Port Of Spain	TTPP	B	
Roadtown	TUPJ	B	
Roseau	TDCF	B	
Scarborough	TTCP	B	
St Georges	TGPY	B	
St Johns	CYYT	B	
St Kitts Island	TKPK	B	
The Valley	TQPF	B	
Vieuxfort	TLPL	B	
French Antilles:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Baillif- Terre	TFFB	B	
Pointe-A-Pitre	TFFR	B	
St Barthelemy Island	TFFJ	B	
St Martin Island	TFFG	B	
Martinique	TFFF	B	
Haiti:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Cap Haitien	MTCH	B	
Port- Au- Prince	MTPP	B	
Jamaica:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Kingston	MKJP	B	
Montego Bay	MKJS	B	
Ocho Rios	MKBS	B	
Netherlands Antilles:	ICAO Code Код ІКАО	Category Категорія	Remarks Примітки
Kralendijk	TNCB	B	
St Euustatius Island	TNCE	B	

St Maarten Island	TNCM	B	
Willemstad	TNCC	B	
Turks & Caicon Islands:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Grand Turk Island	MBGT	B	
North Caicos	MBNC	B	
Providenciales Island	MBPV	B	
South Caicos	MBSC	B	
Puerto Rico:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Isla De Vieques	TJVQ	B	
Ponce	TJPS	B	
San Juan	TJSJ	B	
Virgin Islands:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
St Croix Island	TISX	B	
St Thomas	TIST	B	

SA

South America			
Argentina:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Buenos Aires(El Palomar)	SADP	B	
Buenos Aires(Ezeiza Ministro Pistarini)	SAEZ	B	
Comodoro Rivadavia	SAVC	B	
Corrientes	SARC	B	
Jujuy	SASJ	B	
Mar Del Plata	SAZM	B	
Mendoza	SAME	B	
Neuquen	SAZN	B	
Rio Grande	SJRG	B	
Rosario	SAAR	B	
San Fernando	SADF	B	
Ushuaia	SAWH	B	
Bolivia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Cochabamba	SLCB	B	
Guayaramerin	SLGM	B	
La Paz	SLLP	B	
Puerto Suarez	SLPS	B	
Santa Cruz	SLVR	B	
Tarija	SLTJ	B	
Trinidad	SLTR	B	
Yacuiba	SLYA	B	
Brazil:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Aracaju	SBAR	B	
Bauru	SBAE	B	
Belem	SBBE	B	
Belo Horizonte	SBCF	B	
Boa Vista	SBBV	B	
Brasilia	SBBR	B	
Campinas	SBKP	B	
Campo Grande	SBCG	B	
Corumba	SBCR	B	
Cruzeiro Do Sul	SBCZ	B	
Cuiaba	SBCY	B	
Curitiba	SBCT	B	
Florianopolis	SBFL	B	
Fortaleza	SBFZ	B	
Foz Do Iguacu	SBFI	B	
Goiania	SBGO	B	
Joao Pessoa	SBJP	B	
Macapa	SBMQ	B	
Manaus	SBEG	B	
Navegantes	SBNF	B	

Pelotas	SBPK	B	
Petrolina	SBPL	B	
Ponta Pora	SBPP	B	
Porto Alegre	SBPA	B	
Porto Velho	SBPV	B	
Recife	SBRF	B	
Rio De Janeiro	SBGL	B	
Salvador	SBSV	B	
Santarem	SBSN	B	
Sao Carlos	SDSC	B	
Sao Goncalo Do Amarante	SBSG	B	
Sao Jose Dos Campos	SBSJ	B	
Sao Luis	SBSL	B	
Vitoria	SBVT	B	
Chile:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Antofagasta	SCFA	B	
Arica	SCAR	B	
Concepcion	SCIE	B	
Iquique	SCDA	B	
Isla De Pascua	SCIP	B	
Puerto Montt	SCTE	B	
Punta Arenas	SCCI	B	
Santiago	SCEL	B	
Villavicencio	SKVV	B	
Colombia:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Apiay	SKAP	B	
Barranquilla	SKBQ	B	
Bogota	SKBO	B	
Cali	SKCL	B	
Cartagena	SKCG	B	
Cucuta	SKCC	B	
Leticia	SKLT	B	
Pepeira	SKPE	B	
Rionegro	SKRG	B	
Santa Marta	SKSM	B	
Ecuador:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Balta I Galapagos Islands	SEGS	B	
Guayaquil	SEGU	B	
Latacunga	SELT	B	
Manta	SEMT	B	
Quito	SEQM	B	
Falkland Islands:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Mount Pleasant	EGYP	B	
French Guiana:	ICAO Code	Category	Remarks

	Код ICAO	Категорія	Примітки
Cayenne	SOCA	B	
St- Laurent-Du-Maroni	SOOM	B	
Guyana:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Georgetown(Cheddi Jagan)	SYCJ	B	
Georgetown(Eugene F. Correia)	SYEC	B	
Paraguay:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Asuncion	SGAS	B	
Mariscal Estigarribia	SGME	B	
Minda Guazu	SGAS	B	
Pedro Juan Caballero	SGPJ	B	
Peru:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Arequipa	SPQU	B	
Chiclayo	SPHI	B	
Huanuco	SPNC	B	
Iquitos	SPQT	B	
Juliaca	SPJL	B	
Lima- Callao	SPJC	B	
Piura	SPUR	B	
Pucallpa	SPCL	B	
Puerto Maldonado	SPTU	B	
Tacna	SPTN	B	
Talara	SPYL	B	
Tarapolo	SPST	B	
Trujillo	MHTJ	B	
Tumbes	SPME	B	
Suriname:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Zandery	SMJP	B	
Uruguay:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки
Artigas	SUAG	B	
Carmelo	SUCM	B	
Colonia	SUCA	B	
Durazno	SUDU	B	
Maldonado	SULS	B	
Melo	SUMO	B	
Montevideo(Angel S Adami)	SUAA	B	
Montevideo(Carrasco)	SUMU	B	
Paysandu	SUPU	B	
Rivera	SURV	B	
Salto	SUSO	B	
Venezuela:	ICAO Code Код ICAO	Category Категорія	Remarks Примітки

Barcelona	SVBC	B	
Barquisimeto	SVBM	B	
Caracas	SVMI	B	
Ciudad Guayana	SVPR	B	
Maiquetia	SVMI	B	
Maracaibo	SVMC	B	
Margarita	SVMG	B	
Maturin	SVMT	B	
Paraguana	SVJC	B	
Puerto Cabello	SVPC	B	
San Antonio Del Tachira	SVSA	B	
San Tome	SVST	B	
Santa Barbara Del Zulia	SVSZ	B	
Santo Domingo	SVSO	B	
Valencia	SVVA	B	

13.3. AIRPORTS USED AS BASIC OR OPERATING BY AIRCOMPANY

13.3.1. AIRPORT ZAPORIZHZHIA

13.3. АЕРОДРОМИ, ЯКІ ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ АВІАКОМПАНІЄЮ В ЯКОСТІ БАЗОВИХ АБО ОПЕРАТИВНИХ

13.3.1. АЕРОПОРТ ЗАПОРІЖЖЯ

Reserved
Зарезервовано

Reserved
Зарезервовано

13.3.2. AIRPORT ENTEBBE

13.3.2. АЕРОПОРТ ЕНТЕББЕ



AIRFIELD ASSESSMENT REPORT

To be used as advisory information only

	Entebbe	HUEN
Designator:	17/35	RW Length: 3658 Surface: Asphalt
		Airport/HLS Elevation(ft): 3782'
GPS Coordinates APT	Latitude : 00°02'41"N	Longitude : 032°26'35"E
Lighting	HRL, HIALS, PAPI-L	
PAPI	Avialable	
Night Operations	Allowed As a regular procedure	
Alternate APT	Regarding to AIP	
Airport category	B	
Missed Approach climb gradient	Avialable 1.7%	
	Radio Navigation and landing aids	
VOR/DME	Avialable VOR ENTEBBE 117.5 MHz; NDB ENTEBBE 355 B1M	
Windsock	Avialable lighted	
IFR Procedures	Avialable RNAV(GNSS), VOR, ILS	
	Communications	
ATC Tower	Avialable 118.1 MHz	
ATC Approach	Avialable 126.6 MHz	
ATC Ground	Not available	
ATC Delivery	Not available	
Other	Not available ATIS 120.2 MHz	
	Services	
Fuel Jet A 1	Avialable JET A-1 fuel is available	
Fire fighting coverage	Avialable CAT B	
	Ground Handling	
Air Terminal Unit :	Avialable Air assets and ground support	
Airport layout:	Avialable Layout, TAXI, SID, STAR, Approach	
Passenger/cargo handling:	Avialable Passengers/Cargo (Inc. DG) handling.	
Ramp contact:	Avialable	



AIRFIELD ASSESSMENT REPORT

To be used as advisory information only

Special procedures:

Cat B aircraft minima 450×5000m.

Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.

Airstrip condition / surface:

Asphalt

Contact Agency / focal point:

Entebbe International Airport

Name:

Uganda CAA

Agency:

+256 312 352 000

Phone:

Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any:

MTOM =	23,2	t (from TODA)	1eng.part 3=	1,6	%	1 eng. part 2=	0,4	%	Temp
	23,0	t (from TODA)	1eng.part 3=	1,7	%	1 eng. part 2=	0,6	%	20
MLM =	23,7	t (from LDA)	GA=	8,8	%				25
	23,5	t (from LDA)	GA=	7,3	%				25
									30

Remarks / Observations / Hazards:

High traffio within TMA

Birds in violnity of airport

Military aviation based on airport

High elevation of the airfield

High thunder weather activity in march-may, august-december

RW 02 available for military aviation only

HOT SPOT on intersection of TW C and RW 02 exit, TW B and exits to apron

Revision / Зміна 04

Date of Revision / Дата зміни: 30.05.2023

13.3.3. AIRPORT JUBA

13.3.3. АЕРОПОРТ ДЖУБА



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

JUBA	HJJJ
------	------

Designator:

128/308	RW Length:	3100	Surface:	Asphalt
MSA,ft	4400/4800	Airport/HLS Elevation(ft):	1496	

GPS Coordinates APT

Latitude : 04°52'3"N Longitude : 31°36'1"E

Lighting

Available, RW Lights

PAPI

Avialable PAPI, MIALS

Night Operations

Not allowed

Alternate APT

HSSM Malakal

Airport category

B

Missed Approach climb gradient

Avialable 1.4%

Radio Navigation and landing aids

VOR/DME

Avialable JUB 113.1

Windsock

Avialable Lighted

IFR Procedures

Avialable ILS 108.7 JJS

Communications

ATC Tower

Avialable 118.4 JUBATOWER

ATC Approach

Avialable 123.9 JUBA APPROACH

ATC Ground

Avialable 121.9 JUBA GROUND

ATC Delivery

Not available

Other

Avialable 8500 Flight Following

Services

Fuel Jet A 1

Avialable A1 Fuel

Fire fighting coverage

Avialable SSCAA1 CAT 5 UNMISS CAT 5 Firetruck

Ground Handling

Air Terminal Unit :

Avialable All Day available

Airport layout:

Avialable See Jeppesen Airport Charts

Passenger/cargo handling:

Avialable Custom and Immigration ; health and Sanitation

Ramp contact:

Avialable VIA Handling service

Other RVA Services

RVA Provides meteorological service



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

Special procedures:			
Cat B aircraft minima 450x5000m.			
Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.			
Airstrip condition / surface:	Asphalt		
Contact Agency / focal point:			
Name:	N/A	Agency:	UNMISS
Phone:	+21912170130		
Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any:			
MTOM =	24,0 t (from TODA)	1 eng. part 3=	1,8 %
	23,7 t (from TODA)	1 eng. part 3=	1,4 %
MLM =	23,8 t (from LDA)	GA=	2,3 %
	23,6 t (from LDA)	GA=	2,1 %
		1 eng. part 2=	0,4 %
		1 eng. part 2=	0,5 %
			Temp
			25
			30
			25
			30
Remarks / Observations / Hazards:			
<i>Medium Risk of air-to-air collisions due to traffic within the TMA</i>			
<i>Birds in vicinity of the airport</i>			
<i>Free exit of people and animals to the runway</i>			
<i>No SSR service available</i>			
<i>hard radio communication due to traffic using one frequency only</i>			

13.3.4. AIRPORT MOGADISHU

13.3.4. АЕРОПОРТ МОГАДИШУ



AIRFIELD ASSESSMENT REPORT

To be used as advisory information only

Mogadishu	HCMM
-----------	------

Designator:	05/23	RW Length:	3184*45	Surface:	Asphalt
	MSA,ft	2000	Airport/HLS Elevation(ft):	27	
GPS Coordinates APT	Latitude :		2°0'53.2"N		
Lighting	Longitude :		45°18'17.5"E		
PAPI	Available, RW Lights				
Night Operations	Available				
Alternate APT	Allowed	On request			
Airport category	Beletweine, Jowhar				
Missed Approach climb gradient	B				
	Available	1.6%			
Radio Navigation and landing aids					
VOR/DME	Not available				
Windsock	Available	Lighted			
IFR Procedures	Available	RNAV, GNSS			
Communications					
ATC Tower	Available	118.1 MOGADISHU TOWER			
ATC Approach	Available	119.7/120.9 MOGADISHU RADAR			
ATC Ground	Not available				
ATC Delivery	Not available				
Other	Available	UNMISS Flight Following 123.4 A Base 6835 KHz			
Services					
Fuel Jet A 1	Available	A1 Fuel only			
Fire fighting coverage	Available	RVA Provides CAT4			
Ground Handling					
Air Terminal Unit :	Not available				
Airport layout:	Available				
Passenger/cargo handling:	Available	Custom and Immigration On request; health and sanitation On request			
Ramp contact:	Not available				
Other RVA Services					
RVA Provides meteorological service					



AIRFIELD ASSESSMENT REPORT

To be used as advisory information only

Special procedures:				
Cat B aircraft minima 450x5000m.				
Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.				
Airstrip condition / surface:		Asphalt		
Contact Agency / focal point:				
Name: N/A		Agency: Mogadishu Aviation		Phone: +252-61-8320222
Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any:				
		Temp		
MTOM = 24,0	t (from TODA)	1 eng. part 3= 1,4	%	1 eng. part 2= 0,4
				% 25
	23,7	t (from TODA)	1 eng. part 3= 1,6	% 30
MLM = 24,0	t (from LDA)	GA= 7,8	%	25
	24,0	t (from LDA)	GA= 7,8	% 30
Remarks / Observations / Hazards:				
<i>No published information about a radio communications</i>				
<i>No published information about SSR equipment</i>				
<i>Birds in vicinity of the airport</i>				
<i>CAT I Operations are not available</i>				
<i>No published any information about RW lightnings</i>				
<i>Radar service is not provided within TMA</i>				
<i>missed approach climb gradient min 5% until FL60</i>				

13.3.5. AIRPORT TRENCIN

13.3.5. АЕРОПОРТ ТРЕНЧИН



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

		Trenčín Airfield	LZTN		
Designator:	04/22	RW Length:	2000	Surface:	Concrete
			Airport/HLS Elevation(ft):	676	
GPS Coordinates APT	Latitude :	48°51'50.76"N	Longitude :	17°59'31.92"E	
Lighting	N/A				
PAPI	Not available				
Night Operations	Not allowed				
Alternate APT	LZDB, LZPP				
Airport category	B				
Missed Approach climb gradient	Avialable	1.6%			
	Radio Navigation and landing aids				
	Avialable	VOR: NIT NITRA 116.50 352/ 34.6; NDB: PNY PIESTANY 297 203/ 16.8			
VOR/DME	Avialable	lighted			
Windsock					
IFR Procedures	Not available	VOR;NDB			
	Communications				
	Avialable	Monday - Friday: TRENCH TWR 120.75 MHz (123.60 MHz - backup, 119.175 MHz - backup); Saturday-Sunday: 123.60 MHz (119.175 MHz - backup)			
ATC Tower					
ATC Approach	Not available				
ATC Ground	Not available				
ATC Delivery	Not available				
Other	Not available				
	Services				
	Not available				
Fuel Jet A 1					
Fire fighting coverage	Avialable	CAT.B			
	Ground Handling				
Air Terminal Unit :	Not available				
Airport layout:	Avialable	TAXI;VFR			
Passenger/cargo handling:	Not available				
Ramp contact:	Not available	Maintenance for visiting aircrafts Limited, upon agreement with AD OPR; Hangar Space for visiting aircrafts Obmedzené			



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

Special procedures:				
Cat B aircraft minima 450x5000m.				
Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.				
Airstrip condition / surface:		Concrete		
Contact Agency / focal point:				
Name:	Letecká opravovňa Trenčín, a.s.	Agency:	CAA Slovakia	Phone: + 421 32 656 52 53, + 421 905 21 56 95, + 421 903 79 33 58
Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any: for An-74				
MTOM =	36,3 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	2,4 %	1 eng. part 2 = 2,4 % 1,5
	36,1 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	2,4 %	1 eng. part 2 = 2,4 % 2,0
MLM =	35,8 t (from LDA)	GA =	13,5 %	1,5
	35,0 t (from LDA)	GA =	13 %	2,0
Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any: for An-26				
MTOM =	23,4 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	1,8 %	1 eng. part 2 = 1 % 1,5
	22,7 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	1,6 %	1 eng. part 2 = 0,8 % 2,0
MLM =	21,2 t (from LDA)	GA =	9,8 %	1,5
	20,8 t (from LDA)	GA =	9,8 %	2,0
Remarks / Observations / Hazards:				
Airport is not equipped with any light equipment				
No SSR equipment available				
Allowed the VFR flights only				
The airfield circles are operated only in direction W, unless the AFIS Trenčín operator specifies otherwise				
NO prescribed SID & STAR operations available				
More companies are operating in the airport area - Helicopter Emergency Medical Service, aeroclub (motorized flying and gliding), flight schools of piloting				

13.3.6. AIRPORT PIESTANY

13.3.6. АЕРОПОРТ П'ЄШТЯНИ



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

Piestany

LZPP

Designator:	01/19	RW Length:	2000	Surface:	Concrete
				Airport/HLS Elevation(ft):	545
GPS Coordinates APT	Latitude :		483730N	Longitude : 0174943E	
Lighting	Appr.Lights RW01:W 800m VRB LIM/LIM:RW 19.4W 420 m VRB LIM:RW edge lights:RW 01 2 000 m, 60 m W FM 1 350 m Y LIM/LIM:RW 19 2 000 m, 60 m W FM 1 350 m Y LIM/LIM				
PAPI	Available	RW 01:PAPI L/08' (52,7 m); PAPI L/08' (5,8 m)			
Night Operations	Allowed	On request			
Alternate APT	LZPB				
Airport category	B				
Missed Approach climb gradient	Available				
Radio Navigation and landing aids					
VOR/DME	Available	NDB PNY 297 kHz; DME ON CH 30 X			
Windsock	Available	lighted			
IFR Procedures	Available	ILS; PBN; RNP			
Communications					
ATC Tower	Available	PIESTANY TOWER 118,575 MHz; 118,450 MHz; 121,520 MHz			
ATC Approach	Not available				
ATC Ground	Not available				
ATC Delivery	Not available				
Other	Not available				
Services					
Fuel Jet A 1	Available	As Fuel only; Tank truck: 1 X 14 000 L (1 000 L/min)			
Fire fighting coverage	Available	CAT 4: C/RE HRE as AD Administration. AD category for fire fighting to CAT 3 C/RE 24 HRE PH.			
Ground Handling					
Air Terminal Unit :	Available	Customs and immigration services for flights outside Schengen area may be provided by AD Administration upon prior written request sent to the following addresses: SITA: PZ, YKCKJX e-mail: oca@airport-piestany.sk Written request shall be forwarded at least 1 working day in advance till 1100 (1000) and services provision shall be confirmed by AD Administration.			
Airport layout:	Available	TAXI; SID; STAR; Approach			
Passenger/cargo handling:	Available	Restaurants; Transportation; Cargo-handling facilities: fork-lifts (1,6 t; 2 t; 3 t), conveyor loaders (7 m/lead 200 kg), pallet loader (7 t), container loader (7 t), dollies for container and pallets, trolleys, towing tractors (200 t); De-icing available; Repair facilities for visiting aircraft. Limited by arrangement with AD operator.			
Ramp contact:	Not available				



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

Special procedures:					
Cat B aircraft minima 450x5000m.					
Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.					
Airstrip condition / surface:		Concrete			
Contact Agency / focal point:					
Name:		Letisko Piešťany	Agency:	ACC Slovakia	Phone: +421/33/772 26 29
Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any:					
		Temp			
MTOM =	22,7 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	1,4 %	1 eng. part 2 =	0,4 % 25
	21,8 t (from TODA)	1 eng. part 3 =	1,6 %	1 eng. part 2 =	0,6 % 30
MLM =	20,4 t (from LDA)	GA =	9 %		25
	19,8 t (from LDA)	GA =	8,1 %		30
Remarks / Observations / Hazards:					
AFIS service is not provided.					
No published information about SSR equipment					
Birds in vicinity of the airport					
mountainous terrain north-east of the Piešťany aerodrome					
Pilots conducting visual approach are expected not to enter airspace class G.					
Circling approach procedure is possible to be performed only to non-instrument RWY 19, after instrument approach to RWY 02.					
Pilots are obliged to perform the circling approach flight so to avoid an area east of the aerodrome/extended centre line of RWY 02/19.					

13.3.7. AIRPORT MARIBOR

13.3.7. АЕРОПОРТ МАРІБОР



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

<i>Maribor</i>	<i>LJMB</i>
----------------	-------------

Designator:	14L/32R	RW Length:	2500	Surface:	Asphalt
				Airport/HLS Elevation(ft):	876`
GPS Coordinates APT	Latitude :	N 46° 28' 47.50"	Longitude :	E 15° 41' 10.07"	
Lighting	Available				
PAPI	Avialable	PAPI-R (angle 3.2 °),HIALS PAPI-L (angle 3.0°)			
Night Operations	Allowed	As a regular procedure			
Alternate APT	Ljubljana LJLJ				
Airport category	A				
Missed Approach climb gradient	Avialable	1.6 %			
	Radio Navigation and landing aids				
VOR/DME	Avialable				
Windsock	Avialable	lighted			
IFR Procedures	Avialable	ILS, VOR, DME, NDB, RNAV			
	Communications				
ATC Tower	Avialable	119.205 Mhz; 134.305 Mhz			
ATC Approach	Avialable	119.205 Mhz; 134.305 Mhz			
ATC Ground	Not available				
ATC Delivery	Not available				
Other	Avialable	Emergency FREQ.: 121.500 Mhz			
	Services				
Fuel Jet A 1	Avialable	100 LL, JET A-1			
Fire fighting coverage	Avialable	Up to and including CAT 6; O/R facilities for CAT 7, 24H prior to the flight			
	Ground Handling				
Air Terminal Unit :	Avialable				
Airport layout:	Avialable				
Passenger/cargo handling:	Avialable	All modern facilities, load capacity up to 14000 kg			
Ramp contact:	Avialable	Load@mbx-airport.si; Phone:+386 2 6291 553 (OPS)			



AIRPORT BRIEFING

To be used as advisory information only

Special procedures:

Cat B aircraft minima 450x5000m.

Radio/situational awareness required. Pilots are requested continuously monitor airfield frequency to keep safety separation from other traffic moves within the area.

Airstrip condition /
surface: **Asphalt**

Contact Agency / focal point:

Name: **OPS** Agency: **Maribor OPS** Phone: **+386 2 6291 553**

Pax (payload) limitations for take-off and landing, if any:

					Temp
MTOM =	24,0	t (from TODA)	1 eng. part 3=	1,4	% 15
	23,7	t (from TODA)	1 eng. part 3=	1,6	% 20
MLM =	21,2	t (from LDA)	GA=	8,2	% 15
	20,7	t (from LDA)	GA=	7,9	% 20

Remarks / Observations / Hazards:

A pilot in command can only expect to receive a departure clearance if he is ready to taxi at 15:20.
Exemptions can only be authorised by the Airport Operator. Additional charges may be applied.
Landings are not permitted after 15:30. Exemptions can only be authorised by the Airport Operator.
Additional charges may be applied.
Before entering the Airspace defined as MARIBOR 1 TMA and MARIBOR 2 TMA pilots shall contact MARIBOR APP 119.205 MHz, 134.305 MHz, if no reply pilots shall contact LJUBLJANA APP 135.280 MHz, 132.480 MHz or LJUBLJANA FIC 118.480, 123.880 MHz and check the hours of operation of MARIBOR APP.
Birds in vicinity of the airport