

УИУУ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
 UIUU AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УИУУ УЛАН-УДЭ/Мухино
 UIUU ULAN-UDE/Mukhino

УИУУ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
 UIUU AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	514835с 1072626в. В центре ВПП 514835N 1072626E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	9.5 км З г. Улан-Удэ 9.5 KM W of Ulan-Ude
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	518 м/ 24°C 518 M/ 24°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-34 м -34 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	5°3 (2018)/ 3.0'3 5°W (2018)/ 3.0'W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телеком, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Аэропорт Байкал (Улан-Удэ)» Россия, 670018, г. Улан-Удэ, п. Аэропорт, 10 Limited Liability Company "Baikal Airport Ulan-Ude", 10, Airport settlement, Ulan-Ude, 670018, Russia Тел./Tel: (3012) 22-79-59, 22-71-22 Факс/Fax: (3012) 22-71-41 AFTN: УИУУАПБФ UIUUAPBF E-mail: mail@airportbaikal.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Координаты ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinates

УИУУ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
 UIUU AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0030-0930 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0030-0930 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По согласованию By coordination
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	По требованию As required
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. ТМ= UTC + 8 часов LT= UTC + 8 HR

УИУУ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UIUU AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1 TS-1 (equivalent to Jet A-1)
3.	Средства заправки топливом/ пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIUU AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в п. Аэропорт и в городе Улан-Удэ Hotels in Aeroport settlement and in Ulan-Ude
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Улан-Удэ Aidpost in the Terminal, ambulance, hospitals in Ulan-Ude
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в г. Улан-Удэ AVBL in Ulan-Ude
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UIUU AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 7: 2200-0200, кат. 5: 0200-2200 CAT 7: 2200-0200, CAT 5: 0200-2200
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться, указанные средства должны предоставляться авиакомпанией. Emergency lifting bags are not AVBL at the aerodrome. The mentioned facilities for removal of disabled ACFT shall be provided by the airline.

УИУУ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UIUU AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	1-я очередь: ВПП, РД F, пересечение РД K и РД C, РД C, маршрут руления, МС 4, 5, площадка для обработки ВС противоголеденительной жидкостью, зоны ГРМ и КРМ. 2-я очередь: РД H, РД K от РД H до РД B, РД D, РД B, перрон 2, используемые маршруты руления перрона 1, очистка используемых МС перрона 1. 3-я очередь: РД E, перрон 1, обочины РД E, спланированные части ЛП на ширину 25 м, обочины перронов и МС.

	1. RWY, TWY F, intersection of TWY K and TWY C, TWY C, taxi route on the apron; stands 4, 5; de-icing area, GP and LOC areas. 2. TWY H, TWY K from TWY H to TWY B; TWY D, TWY B, apron 2; apron 1 taxi routes in use, clearing of apron 1 stands in use. 3. TWY E, apron 1, TWY E shoulders, graded portions of runway strip to a width of 25 m, shoulders of aprons and stands.
3. Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
UIUU AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1. Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон 1 / Apron 1 MC / Stands: 9-19, 20A, 20B, 21A, 21B – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 17/F/A/Y/T Перрон 2 / Apron 2 MC / Stands: 1-7A – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 50/R/A/W/T
2. Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A, B, E – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 17/F/A/Y/T C, F, D, H – 23 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 50/R/A/W/T K – 45 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 38/R/A/W/T
3. Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4. Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5. Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6. Примечания Remarks	нет NIL

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

1. Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, stands designation. Visual aids of taxiing guidance – NIL.
2. Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД, Края на РД С, D, H, F, K Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, runway side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways; TWY C, D, H, F, K edges.
3. Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4. Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIUU AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России
See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

УИУУ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UIUU AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Улан-Удэ Ulan-Ude aeronautical meteorological station (civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Улан-Удэ 12, 24 часа Ulan-Ude aeronautical meteorological station (civil) 12, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 час TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP, карты SWH, SWM, карты U/T(FL100, 180, 240, 300, 340, 390), предупреждения по аэродрому вылета рус, анг TAF, METAR, SPECI, GAMET, SIGMET, AIRMET, AIREP; SWH, SWM charts; U/T charts (FL100, 180, 240, 300, 340, 390), warnings for aerodrome of departure. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Анализ приземной карты, карты SWH, SWM, карты U/T (FL100, 180, 240, 300, 340, 390) Surface map analysis; SWH, SWM charts, U/T charts (FL100, 180, 240, 300, 340, 390).
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АТИС, Автоматизированная информационная система «МетеоДисплей» ATIS, Automated Information System "MeteoDisplay"
9.	Органы ОВД, обеспечивающие информацией ATS units provided with information	ДПП, Вышка APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УИУУ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UIUU AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
08	078.01° 083°	3400x45	PCN 50/R/A/W/T Cement-Concrete	514823.98N 1072459.45E 514846.69N 1072753.08E -33.7 M	THR 518.2 M TDZ 518.2 M
26	258.01° 263°	3400x45	PCN 50/R/A/W/T Cement-Concrete	514846.69N 1072753.08E 514823.98N 1072459.45E -33.6 M	THR 503.3 M TDZ 510.3 M
Уклон ВПП и кон- цевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры кон- цевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
-0.44%	нет/NIL	150x140	3700x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.44%	нет/NIL	150x140	3700x300	нет/NIL	

УИУУ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UIUU AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
08	3400	3550	3400	3400	нет/NIL
26	3400	3550	3400	3400	нет/NIL

УИУУ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UIUU AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY design- nator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Приме- чания Remarks
									10
08	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3400 M, 60 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
26	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°20'	нет NIL	нет NIL	3400 M, 60 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УИУУ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UIUU AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А, В, С, Д, Е, F, H Осевые: нет Edge: TWY A, B, C, D, E, F, H Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UIUU AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	На РД К напротив РД В — On TWY K opposite TWY B —
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	506.0 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Квадрат 45x45 м, бетон, PCN 33/R/A/W/T, дневная маркировка Square 45x45 M, Concrete, PCN 33/R/A/W/T, day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	78°/83°, 258°/263°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УИУУ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UIUU AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Улан-Удэ узловой диспетчерский район / Ulan-Ude TMA: См. /See ENR 2.1 Улан-Удэ/Мухино диспетчерская зона / Ulan-Ude/Mukhino CTR: 520600N 1073748E - 520000N 1080054E - 515124N 1080524E - 514000N 1075330E далее по дуге по часовой стрелке радиусом 35 км с центром / then clockwise by arc of circle radius of 35 KM centred at 514830N 1072618E до/то 520600N 1073748E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Улан-Удэ узловой диспетчерский район / Ulan-Ude TMA: См. /See ENR 2.1 Улан-Удэ/Мухино диспетчерская зона / Ulan-Ude/Mukhino CTR: от земли до FL100 / GND - FL100
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Улан-Удэ-Подход, Улан-Удэ-Вышка Ulan-Ude-Approach, Ulan-Ude-Tower, рус, анг RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	-(1800) м -(1800) М
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УИУУ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UIUU AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all service		129.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	к/с H24	Связь с экипажами ВС государственной авиации Communication with flight crews of state aviation ACFT
ДПП APP	Улан-Удэ-Подход Ulan-Ude-Approach	129.300	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Улан-Удэ-Вышка Ulan-Ude-Tower	118.100	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Улан-Удэ-АТИС Ulan-Ude-ATIS	126.600	к/с H24	рус, анг RUS, ENG

	Улан-Удэ-Земля Ulan-Ude-Ground	118.800	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске двигателей Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up engines
	Улан-Удэ-Транзит Ulan-Ude-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал, рус Commercial channel, RUS

УИУУ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UIUU AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначение ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (5°W/---)	УЛД ULD	113.5	к/с H24	514842.2N 1072623.9E	510 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 08 ILS кат. II (5°3'---) LOC 08 ILS CAT II (5°W/---)	ИУЛ IUL	111.3	к/с H24	514850.0N 1072818.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 08 GP 08		332.3	к/с H24	514830.1N 1072515.9E		3.0°, RDH 17.1 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 08	ИУЛ IUL	CH 50X	к/с H24	514830.1N 1072515.9E	510 М	347 M to RWY 08	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 08 NDB 08	У U	320	к/с H24	514818.0N 1072413.8E		263°MAG/0.9 KM RWY 08	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 26 ILS кат. II (5°3'---) LOC 26 ILS CAT II (5°W/---)	ИЗД IZD	110.3	к/с H24	514820.9N 1072436.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 26 GP 26		335.0	к/с H24	514848.7N 1072738.1E		3.3°, RDH 17.5 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 26	ИЗД IZD	CH 40X	к/с H24	514848.7N 1072738.2E	510 М	268 M to RWY 26	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 26 ЛОМ 26	ЗД ZD	349	к/с H24	514913.1N 1073115.8E		083°MAG/4.0 KM RWY 26	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 26 LMM 26	3 Z	320	к/с H24	514852.6N 1072838.7E		083°MAG/0.9 KM RWY 26	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УИУУ UIUU	114.450 CH 22313	к/с H24		350		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 08 GLS кат. I GBAS (H) 08 GLS CAT I	G08A	CH 20669	к/с H24	514818.9N 1072648.0E	39	3.0°, TCH 17.1 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 26 GLS кат. I GBAS (H) 26 GLS CAT I	G26A	CH 21080	к/с H24		39	3.3°, TCH 17.5 М	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УИУУ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой специальным автотранспортом по установленным маркированным маршрутам.

Запуск двигателей и руление производится с разрешения диспетчера Вышки. Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния покрытия перрона, РД, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

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

Ответственность за соблюдение правил руления и осмотрительность несет командир ВС.

Ответственность за назначение маршрута руления несет диспетчер Вышки.

2. Руление на места стоянок и с них

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 118.100 МГц.

Заруливание выполняются пилотом после получения от органа ОВД соответствующего разрешения и информации о схеме руления по аэродрому. Пилоту органом ОВД может передаваться другая информация, необходимая для обеспечения безопасности руления.

Лидирование ВС при рулении на аэродроме предусмотрено по требованию экипажа.

КВС запрашивает разрешение на буксировку к месту обработки ВС противообледенительной жидкостью и запуска двигателей при полностью готовом ВС к буксировке. При запросе сообщает место ВС (номер стоянки) и информацию АТИС.

Примечание:

Полностью готовое ВС к буксировке означает:

- входные и грузовые люки закрыты;
- буксировочное водило подсоединенено;
- наземный персонал получил доклад о готовности от членов экипажа;
- КВС получил подтверждение о готовности ВС к буксировке от наземных служб;
- КВС установил связь с пунктом управления наземным движением и произвел доклад о готовности к буксировке и запуску.

Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляются:

- по маршрутам STAR или схемам захода на посадку с применением процедуры "Прямо на";
- при наличии непрерывного радиолокационного контроля - по траекториям, задаваемым органом ОВД методом векторения;
- методом визуального захода на посадку (ВЗП).

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс при установлении радиосвязи с диспетчером ДПП.

Стандартный маршрут прибытия по приборам (STAR) назначается органом ОВД для расчета экипажем ВС времени начала снижения с эшелона. При входе в узловый диспетчерский район диспетчером ДПП указывается номер ВПП. При установлении радиосвязи с диспетчером ДПП в режиме снижения экипаж ВС обязан доложить текущий и занимаемый эшелон (высоту).

UIUU AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out under own engines power or by towing using special vehicles along the established marked routes.

Engines start-up and taxiing shall be carried out by clearance of TWR controller. Taxiing speed shall be determined by pilot-in-command depending on apron and TWY pavement condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

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

Responsibility for observance of taxiing rules and circumspection is placed on the pilot-in-command.

Responsibility for assignment of taxi route is placed on TWR controller.

2. Taxiing to and from stands

TWR controller shall control ACFT movement about the aerodrome on frequency 118.100 MHz.

ACFT taxiing into stands shall be executed after obtaining taxi clearance and information about taxi route from ATS unit. Other information, necessary to ensure flight safety can be transmitted to the pilot by ATS unit.

Assistance of the "Follow-me" vehicle during taxiing is provided upon request of the flight crew.

Pilot-in-command shall request clearance for towing to the position of ACFT treatment with de-icing fluid and engines start-up when ACFT is completely ready for towing. When submitting the request, ACFT position (stand number) and ATIS information must be reported.

Note:

ACFT completely ready for towing means:

- entrance and cargo doors are closed;
- tow bar is connected;
- ground personnel has obtained report about readiness for towing from the flight crew;
- pilot-in-command has obtained confirmation of ACFT readiness for towing from the ground services;
- pilot-in-command has established communication with the ground movement control unit and has reported readiness for towing and start-up.

Arrival

Descent and approach to the AD shall be carried out:

- along the established STAR or approach procedures, applying "Direct to" procedure;
- under continuous radar control along the tracks assigned by ATS unit by radar vectoring;

- using visual approach procedure.

Flight crew must listen to the latest ATIS broadcast and report its code letter on initial radio contact with APP controller.

STAR is assigned by ATS unit for the flight crew to calculate time to commence descent from FL. When ACFT enters TMA, APP controller indicates RWY number. Having established radio contact with APP controller in descent, the flight crew must report present FL and FL (altitude) to be reached.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах STAR и/или схемы захода на посадку, или выдерживание назначаемых экипажу STAR и/или схемы захода на посадку не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторование для прибытия и/или захода на посадку.

STAR RNAV применяются для ВС, имеющих сертифицированное оборудование и управляемых экипажами, имеющими соответствующее разрешение.

Если экипаж не располагает данными о параметрах STAR RNAV или выдерживание заданного STAR RNAV не представляется возможным, он обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторование для прибытия.

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. Точный заход на посадку выполняется по ILS и GLS. Неточный заход на посадку выполняется по RNP, ОПРС (в отдельных случаях и при неисправности бортового оборудования) и DVORDME.

Разрешение на посадку диспетчер Вышки выдает экипажу ВС, до удаления не менее 1000 м от порога ВПП (при заходе на посадку по ППП). Доклад экипажа о готовности к посадке не требуется, но решение на выполнение посадки принимает КВС.

Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением КВС к ее совершению. В случае принятия КВС решения о выполнении посадки при метеоусловиях, не соответствующих минимуму КВС, ответственность диспетчера Вышки не несет. В этом случае ответственность возлагается на КВС.

После посадки экипаж ВС планирует освобождение ВПП по ближайшей (или рекомендованной диспетчером) РД, если гарантируется безопасное сруливание ВС. Если экипаж ВС, в силу каких-либо причин не может освободить ВПП по ближайшей РД, то об этом необходимо проинформировать диспетчера Вышки.

Воздушное судно считается освободившим ВПП, когда оно покинуло ВПП на примыкающую РД Н или РД F и пересекло линию ожидания перед РД (линия предварительного старта), указывающей границу критической зоны ILS и (или) находится в движении к направлению перрона.

Руление по перрону разрешается самостоятельно с разрешения диспетчера Вышки, по установленным маршрутам.

Заруливание на МС ВС по командам встречающего технического персонала.

Отправление

Запрос диспетчерского разрешения на использование воздушного пространства выполняется экипажем на основании полученного от ГЦ ЕС ОрВД разрешения (PLN), в соответствии с суточным планом.

Орган ОВД заблаговременно сообщает экипажу:

- условия взлета;
- наименования стандартного маршрута вылета по приборам (SID);
- порядок выполнения маневра выхода;
- порядок бесступенчатого набора высоты (в случае его применения).

Любые изменения в ранее выданные условия незамедлительно доводятся органом ОВД до экипажа ВС.

If the flight crew has no information on STAR parameters and/or on approach procedures or if unable to maintain assigned STAR and/or follow approach procedures, the flight crew must report it to APP controller and request vectoring for arrival and/or approach.

RNAV STAR is available for ACFT with certified equipment and the flight crews having appropriate approval.

If the flight crew has no information on RNAV STAR parameters or if unable to maintain assigned RNAV STAR, the flight crew must report it to APP controller and request vectoring for arrival.

The main type of instrument approach is ILS approach. Precision approaches shall be executed based on ILS and GLS. Non-precision approaches shall be executed based on RNP, NDB (in individual cases and in case of onboard equipment failure) and DVORDME.

TWR controller shall issue landing clearance not less than 1000 m up to RWY THR (during IFR approach). The flight crew's report about readiness for landing is not required. Decision to execute landing shall be made by the pilot-in-command.

Landing clearance is not a compulsion for the pilot-in-command to execute landing. When pilot-in-command makes a decision to execute landing under meteorological conditions which do not conform to his operating minimum, TWR controller is not responsible for its outcome. In this case, the responsibility for the decision shall be placed on the pilot-in-command.

After landing the flight crew shall plan RWY vacating via the nearest TWY (or via the TWY recommended by the controller) if safe ACFT taxiing off is guaranteed. If unable to vacate RWY via the nearest TWY due to some reasons, the flight crew must inform the TWR controller about it.

It is considered that the ACFT has vacated the RWY, when it left the RWY onto the adjoining TWY H or TWY F and crossed runway-holding position indicating ILS critical area boundary and (or) is proceeding to the apron.

Taxiing on the apron under own engines power shall be executed by clearance of TWR controller along the established routes.

Taxiing into stands shall be carried out by instructions of the technical personnel.

Departure

Clearance to use airspace shall be requested by the flight crew after obtaining permission (PLN) from MATMC in accordance with the daily flight plan.

ATS unit shall inform the flight crew in advance about the following:

- take-off procedure;
- SID designator;
- departure instructions;
- continuous climb procedure (if applicable).

Any changes of the previously issued instructions shall be immediately advised by ATS unit to the flight crew.

Разрешение органа ОВД на взлет воздушного судна означает, что на момент взлета:

- экипаж ВС имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли (с учетом его порывов), фактической погоде (если она отличается от информации АТИС), а также о явлениях, угрожающих безопасности взлета;
- препятствия на летной полосе отсутствуют;
- обеспечен безопасный интервал для вылетающего ВС;
- экипажу воздушного судна разрешено занять высоту круга или высоту, предусмотренную стандартным маршрутом вылета.

Окончательное решение о производстве взлёта принимает командир воздушного судна.

Диспетчерское разрешение на взлёт не является принуждением экипажа ВС к его совершению, в случае принятия командиром ВС решения о производстве взлета при метеоусловиях ниже эксплуатационного минимума, ответственность за его исход несет КВС.

В случае задержки вылета более чем на 30 мин экипаж ВС сообщает об отмене (CNL), задержке (DLA), изменении (CHG) в плане полета (FPL).

Вылетающему ВС не разрешается приступать к выполнению взлёта до тех пор, пока предшествующее вылетающее ВС не пересечет конца используемой ВПП или не приступит выполнению разворота, или до тех пор, пока предшествующие ВС, выполняющие посадку, не освободят ВПП.

В случае невозможности выполнения взлёта по различным причинам (занята ВПП, другое ВС уходит на второй круг, помехи на ВПП и т.д.), диспетчер аннулирует разрешение на взлёт.

В случаях необходимости длительного занятия ВПП (более 1 минуты), экипаж ВС до её занятия сообщает диспетчеру Вышки о необходимом времени для подготовки к взлёту. Если после выдачи разрешения на взлёт прошло более 1 минуты, то экипаж ВС обязан запросить повторное разрешение на взлёт.

Взлёт и первоначальный набор высоты осуществляются:

- по стандартным маршрутам вылета по приборам (SID);
- по траекториям, задаваемым органом ОВД методом радиолокационного векторения (при наличии непрерывного радиолокационного контроля).

Если от органа ОВД не получено иных указаний, ВС набирает высоту согласно указанной на схеме SID, после выполнения взлета устанавливает связь с диспетчером ДПП, доложив о выполнении взлета, назначенному стандартному маршруту вылета по приборам (SID) и занимаемом эшелоне (высоте). Если экипаж устанавливает связь с диспетчером ДПП в режиме набора высоты, то при этом обязательно докладываются текущий и занимаемый эшелоны (высоты).

SID RNAV применяются для ВС, имеющих сертифицированное оборудование и управляемых экипажами, имеющими соответствующие разрешения. Если экипаж не располагает данными о параметрах SID RNAV или его выдерживание не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру Вышки и запросить векторение.

В случае отсутствия конфликтного движения и других ограничений орган ОВД, в зависимости от воздушной обстановки, назначает процедуру "Прямо на" с целью уменьшения времени полета и расхода топлива.

Take-off clearance, issued by ATS unit means that at the moment of take-off:

- flight crew has information about RWY condition, surface wind speed and direction (including gusts), actual weather (if it differs from the ATIS information) and also about weather phenomena, threatening take-off safety;

- obstacles are not present on runway strip;
- safe interval is provided for departing ACFT;

- flight crew is cleared to climb to traffic circuit altitude or altitude, prescribed by SID.

Final decision to execute take-off shall be made by the pilot-in-command.

Take-off clearance is not a compulsion for the flight crew to execute take-off. When a pilot-in-command has made a decision to take off under meteorological conditions which do not conform to the operating minimum, the responsibility for its outcome shall be placed on the pilot-in-command.

In case of departure delay for more than 30 minutes, the flight crew shall report CNL, DLA, CHG in FPL.

Departing ACFT is not permitted to commence take-off until the preceding departing ACFT has crossed the end of the runway-in-use or has started a turn or until all preceding landing ACFT clear the RWY.

If execution of take-off is not possible due to different reasons (the runway is occupied, another aircraft is going around, obstacles on RWY, etc.), TWR controller can cancel take-off clearance.

If it's necessary to occupy the runway for a long time (more than 1 min), flight crew shall inform the TWR controller about the time required to prepare for take-off before occupying the RWY. If more than 1 minute passed after issuance of take-off clearance, flight crew must request a new take-off clearance.

ACFT take-off and initial climb shall be carried out:

- via standard instrument departure routes (SID);
- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring (when continuous radar control is AVBL).

Unless otherwise instructed by ATS unit, ACFT shall climb to altitude indicated in SID procedure, the flight crew shall establish radio contact with APP controller after take-off, having reported take-off execution, assigned SID and FL (altitude) to be reached. Having established radio contact with APP controller in climb, the flight crew must report present FL and FL (altitude) to be reached.

RNAV SID is AVBL for ACFT with certified equipment and flight crews having appropriate approval. If the flight crew has no information on RNAV SID parameters or if unable to maintain assigned RNAV SID, the flight crew must report it to TWR controller and request vectoring for departure.

Provided there is no conflict traffic or other restrictions and depending on air situation, ATS unit can instruct "Direct to" procedure for the purpose of reducing flight time and fuel consumption.

3. Зона стоянки легких и сверхлегких ВС.

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов, определяется и устанавливается оператором аэродрома.

Якорными креплениями оборудованы:

- МС 20А, 20В, 21А для ВС типа Ан-2, Л-410 при установке носом на север;
- МС 22А, 22В, 23А, 23В, 28, 29, 30, 31, 32, 33 для ВС типа Ан-2, Л-410 при установке носом на юг;
- МС 21А, 21В для ВС типа Cessna 208В.

4. Зона стоянки для вертолетов

Зона стоянки для вертолётов определяется и устанавливается оператором аэродрома.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Перрон 1 для МС 9-21, перрон 2 для МС 1-7А.

Руление по перрону осуществляется строго по разметке с соблюдением правил и схем руления.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки.

6. Ограничение при рулении

Руление ВС с размахом крыла более 61 м по маршруту руления вдоль МС 4-6 с южной стороны - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 56 м на участке маршрута руления вдоль МС 1-3 с северной стороны, при занятых МС 1, 2, 3 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 47 м на участке маршрута руления вдоль МС 4-7 с северной стороны, при занятых МС 4, 5, 6 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 58 м на участке маршрута руления вдоль МС 9, 10, при занятой МС 9 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 34 м на участке маршрута руления вдоль МС 9, 10, при занятой МС 10 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 24 м на участке маршрута руления вдоль МС 14, при занятой МС 14 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 24 м на участке маршрута руления между МС 14 и МС 17, при занятой МС 14 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 28 м на участке маршрута руления между МС 14 и МС 17, при занятых МС 14, 17 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 23 м на участке маршрута руления вдоль МС 17-21 с северной стороны, при занятых МС 17-20 - ЗАПРЕЩЕНО.

Руление ВС с размахом крыла более 28 м на участке маршрута руления вдоль МС 17-21 с южной стороны, при занятых МС 17-20 - ЗАПРЕЩЕНО.

Выруливание ВС массой более 50 т с МС 1 – 3 выполняется только буксировкой.

Руление ВС массой более 50 т на тяге собственных двигателей с южной стороны через МС 1 – 3, 4А – ЗАПРЕЩЕНО.

7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП.

Учебные и тренировочные полеты выполняются экипажем на основании полученного от ГЦ ЕС ОрВД разрешения (PLN), в соответствии с суточным планом.

3. Parking area for light and ultralight ACFT

Parking area for light and ultralight ACFT shall be determined and assigned by the AD operator.

Anchor moorings are AVBL on:

- stands 20A, 20B, 21A for An-2, L-410 ACFT in case of parking facing north;
- stands 22A, 22B, 23A, 23B, 28, 29, 30, 31, 32, 33 for An-2, L-410 ACFT in case of parking facing south;
- stands 21A, 21B for Cessna 208B ACFT.

4. Parking area for helicopters

Parking area for helicopters shall be determined and assigned by the AD operator.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Apron 1 includes stands 9-21, apron 2 - stands 1-7A.

Taxiing on apron shall be carried out strictly according to the established marking observing taxiing rules and procedures.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller.

6. Taxiing - limitations

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 61 m via taxi route passing along stands 4-6 on the south side is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 56 m on taxi route segment passing along stands 1-3 on the north side, when stands 1, 2, 3 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 47 m on taxi route segment passing along stands 4-7 on the north side, when stands 4, 5, 6 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 58 m on taxi route segment passing along stands 9, 10, when stand 9 is occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 34 m on taxi route segment passing along stands 9, 10, when stand 10 is occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 24 m on taxi route segment passing along stand 14, when stand 14 is occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 24 m on taxi route segment passing between stand 14 and stand 17, when stand 14 is occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 28 m on taxi route segment passing between stand 14 and stand 17, when stands 14, 17 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 23 m on taxi route segment passing along stands 17-21 on the north side, when stands 17-20 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 28 m on taxi route segment passing along stands 17-21 on the south side, when stands 17-20 are occupied, is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT with a mass of more than 50 tons out of stands 1-3 shall be carried out by towing only.

Taxiing under own engines power of ACFT with mass of more than 50 tons on the south side through stands 1-3, 4A is PROHIBITED.

7. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Practice and training flights are executed after obtaining permission (PLN) from MATMC in accordance with the daily flight plan.

8. Ограничение полетов вертолетов

Полеты разрешены днем и ночью. Взлет и посадка осуществляются по согласованию с диспетчером Вышки.

Взлет и посадка вертолетов выполняются с/на ВПП (на РД К напротив РД В только днем), могут осуществляться по-самолетному или по-вертолетному. Руление или перемещение с МС на ВПП, с МС (ВПП) на МС производится по установленным маршрутам руления для ВС.

Когда руление вертолета к месту взлета невозможно, выполняется подлет. При этом расстояние от несущего винта до препятствий должно быть не менее одного диаметра несущего винта.

9. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление воздушных судов, потерявших способность самостоятельно двигаться, с летного поля аэродрома проводится в соответствии с «Инструкцией по эвакуации воздушных судов с летного поля аэродрома Улан-Удэ/Мухино».

UIUU АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Экипажами воздушных судов используется специальная процедура взлета с целью снижения уровня шума над пролетаемой поверхностью:

а) на этапе выполнения взлета и набора высоты (450) м:

- сохраняется взлетная мощность всех двигателей;
- средства механизации крыла (закрылки и предкрылки) находятся во взлетном положении с отклонением 10–30° (в зависимости от типа воздушного судна, его взлетной массы, длины взлетной полосы, высоты расположения аэродрома и температуры наружного воздуха);

б) набор высоты (450) м выполняется на приборной скорости $V_2+(20-40)$ км/ч с максимально возможной при этом вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа;

в) на высоте (450) м производится уменьшение мощности всех двигателей до номинальной;

г) с высоты (450) м до высоты (900) м:

- сохраняется номинальная мощность всех двигателей;

д) средства механизации крыла (закрылки, предкрылки) находятся во взлетном или промежуточном, в соответствии с РЛЭ, положении;

е) набор высоты производится на приборной скорости $V_2+(20-40)$ км/ч с максимально возможной при этом вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа;

ж) на высоте (900) м:

- уменьшается вертикальная скорость набора высоты;

з) воздушное судно разгоняется до приборной скорости начала уборки закрылок в полетное положение;

и) производится поэтапная уборка закрылок в полетное положение по графику: приборная скорость полета - угол отклонения закрылок и предкрылок (с учетом массы воздушного судна);

к) с высоты (900) м:

- дальнейший набор высоты и заданного эшелона полета производится на режимах наивыгоднейшей приборной скорости набора высоты по маршруту полета.

8. Helicopter traffic – limitation

Flights are permitted in the day-time and at night. Take-off and landing shall be coordinated with the TWR controller.

HEL take-off and landing shall be executed from/on RWY (from/on TWY K opposite TWY B during the day-time only) as running or no-run take-off/landing. Taxiing or movement from stands to RWY, from stands (RWY) to stands shall be carried out via established taxi routes for ACFT.

When HEL taxiing to take-off position is not possible, air taxiing shall be executed. In this case distance from the main rotor to obstacles shall be not less than one diameter of the main rotor.

9. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled ACFT from the airfield of the AD is executed in accordance with the "Instruction for removal of disabled ACFT from the airfield of Ulan-Ude/Mukhino aerodrome".

UIUU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Crews of aircraft shall use a special take-off procedure for the purpose of noise abatement over the overflowed territory:

a) during take-off phase and climbing to (450) m:

- take-off power of all engines to be maintained;

- wing devices (flaps and slats) to be placed in take-off position at 10–30° (depending on aircraft type, take-off mass, RWY length, aerodrome elevation and outside temperature);

- climbing to (450) m to be executed at IAS $V_2+(20-40)$ km/h with maximum possible vertical speed and taking into account pitch restrictions;

b) at (450) m: the power of all engines to be reduced to nominal;

c) from (450) m to (900) m:

- the nominal power of all engines to be maintained;

- wing devices (flaps and slats) to be set in take-off or intermediate position in accordance with the Aeroplane Flight Manual;

- climbing to be executed at IAS $V_2+(20-40)$ km/h with maximum possible vertical speed and taking into account pitch restrictions;

d) at (900) m:

- rate of climb to be reduced;

- aircraft to be accelerated to IAS for the start of setting the flaps at flight position;

- a phased setting of flaps at flight position to be executed according to schedule: IAS – the angle of flaps and slats motion (taking into account aircraft mass);

e) from (900) m:

- further climbing and reaching assigned flight level to be executed at the most beneficial IAS for en-route climbing.

УИУУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Полеты в пределах района аэродрома Улан-Удэ/Мухино осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП) и ПВП.

2. Процедуры полетов по ППП

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

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

В этом случае, КВС обязан, не изменяя эшелон полёта, отвернуть ВС, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

В случае перегруженности аэродрома прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания.

Визуальный заход на посадку

Разрешение ВС, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку ВС, выполняющему полет по ППП выдается при условии:

а) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;

б) сообщаемая нижняя граница облаков не ниже высоты, на которой начинается начальный этап захода на посадку по ППП, или экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

После получения разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему расчету. Ответственность за выдерживание безопасной траектории и профиля возлагается на экипаж ВС.

При потере визуального контакта с ВПП и ее ориентирами экипаж выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

3. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационное обслуживание в районе аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер ОВД дает указание на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

UIUU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

Flights within Ulan-Ude/Mukhino in the terminal area shall be operated in accordance with the Instrument (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

2. Procedures for IFR flights

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

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

In this case the pilot-in-command must, without changing flight level, turn away, as a rule to the right 30° from the flight route and passing 20 km establish aircraft on previous heading changing altitude to the chosen flight level. In emergency cases descending shall be carried out immediately from the moment of turn away commencement in accordance with the restrictions of Aeroplane Flight Manual.

In case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area.

Visual approach

Clearance to execute visual approach for ACFT performing IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case coordination with the flight crew is required.

ATS unit issues clearance to execute visual approach to ACFT executing IFR flight provided, that:

a) the flight crew is able to maintain a visual contact with the RWY and/or its references;

b) the reported ceiling is not below the height of initial IFR approach segment beginning or the flight crew reports that weather conditions allow to execute visual approach and landing.

After obtaining clearance to execute visual approach, the flight crew shall maintain descent path and profile at own calculation. The flight crew is fully responsible for maintaining a safe flight path and a safe descent profile.

When a visual contact with the runway and/or its references is lost, the flight crew shall carry out the missed approach under IFR and immediately report it to ATS unit.

3. ATS surveillance procedures

Radar service in the terminal area is carried out by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management ATS controller gives instructions to reach definite flight levels (heights) and also sets courses to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется комплексом средств автоматизации УВД «Топаз ОВД» с использованием радиолокационной информации о воздушной обстановке, поступающей от аэродромного радиолокационного комплекса (АРЛК) «Лира-А10».

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного и вторичного обзорного радиолокатора - предоставляется на постоянной основе.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 настоящего АИП.

Аварийный слия топлива

При необходимости аварийного слива топлива экипаж ВС согласовывает с органом ОВД место слива и высоту полёта.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости

Применяются при видимости на ВПП (RVR) менее 550 м. О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по АТИС или органом ОВД фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум».

Значения видимости на ВПП (RVR) в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

При ведении радиосвязи экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера.

При вылете маршрута руления воздушного судна от МС к линии предварительного старта ВПП 08/26 определяется диспетчером ПДСР.

РД считаются свободными, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 08/26.

При прилете маршрута руления воздушного судна к МС определяется диспетчером ПДСР. ВПП считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет РД. В обязательном порядке используется машина сопровождения.

Место встречи машины сопровождения воздушного судна, при необходимости освободить ВПП, определяется по согласованию между диспетчером Вышки и экипажем ВС. О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки.

При введённой в действие процедуре в условиях ограниченной видимости (LVP) взлёт производится по решению командира ВС.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» **запрещается:**

- взлеты не от начала ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

Ответственность за несанкционированное занятие ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

Прекращаются процедуры LVP при значениях RVR 550 м и более.

Radar control in the terminal area is executed by means of automated ATC system "Topaz ATS" using radar information about air situation, provided by Terminal Area Radar Complex Lira-A10.

Radar control and ATS using primary and secondary surveillance radar are provided on a regular basis.

Communication failure

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 of the present AIP.

Fuel dumping

If fuel dumping is required, flight crew shall coordinate location of dumping and flight altitude with ATS unit.

4. Low visibility procedures

Low visibility procedures (LVP) are implemented when RVR is less than 550 m. The flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by ATS unit using the following phrase: "Low Visibility Procedures in progress. Check your minimum".

RVR values in mid-point and stop-end of the RWY are transmitted when at least one of the values is less than 550 m or these values are requested by the flight crew.

The flight crew should read back all controller's instructions when maintaining radio communication.

Taxi route for departing ACFT from the stand to the runway-holding position of RWY 08/26 is assigned by TWR controller.

Taxiways are considered to be vacant after the flight crew's report to enter RWY 08/26.

Taxi route for arriving ACFT to the stand is assigned by TWR controller. RWY is considered to be vacant after the flight crew's report to enter TWY. Escort by "Follow-me" vehicle is mandatory.

When it is required to clear the RWY, then the position, where the "Follow-me" vehicle meets the ACFT, is assigned by arrangement between TWR controller and the flight crew. The flight crew shall report TWR controller about parking on the stand.

When LVP are in force, take-off shall be carried out by the decision of the pilot-in-command.

When LVP are in force, it is **prohibited**:

- to take off not from the runway beginning;
- to take off without stop at the line-up position after the ACFT enter the RWY.

When LVP are in force, only one aircraft movement is permitted at a time on TWY or RWY.

The flight crew is responsible for RWY incursion and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area.

Low visibility procedures are cancelled when RVR is 550 m or above.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полёты по ПВП выполняются в визуальных метеоусловиях с максимальной осмотрительностью всего экипажа ВС в соответствии с действующими правилами полетов в воздушном пространстве РФ.

UIUU АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Сезонная

Весна, осень

Период перелетов с юга на север (начало апреля – конец мая) и с севера на юг (конец августа – середина октября) – наибольшая концентрация птиц в долинах рек Селенги и Уды, где они совершают беспорядочные перелеты до высот (600) – (800) м, реже (1000) – (1500) м.

Суточная

В утренние и дневные часы наблюдается скопление вороновых и их перелеты до высот (200) м в районе БПРМ, перелеты через ВПП голубей, чаек.

2. Передача информации

Передача информации об орнитологической обстановке передается по каналу АТИС.

Радиолокационный контроль за миграцией птиц не осуществляется.

На аэродроме организуется визуальное наблюдение за скоплениями птиц. В случае опасной орнитологической обстановки принимаются меры по отпугиванию птиц, информированию экипажей, а при необходимости, ограничиваются или прекращаются полеты.

Экипажи ВС, получив информацию об опасной орнитологической обстановке, усиливают осмотрительность, действуют по указаниям РП (диспетчера), включают посадочные фары.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights shall be carried out under visual meteorological conditions with maximum caution of the flight crew in accordance with the valid flight rules in the airspace of the Russian Federation.

UIUU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Seasonal migration

Spring, autumn

During migrations from the South to the North (beginning of April – end of May) and from the North to the South (end of August – middle of October) the largest concentration of birds may be observed in the valleys of the Selenga and Uda rivers, where birds execute random migrations up to heights (600) – (800) m, rarely up to (1000) – (1500) m.

Daily migration

In the morning and day hours the concentration of raven birds and their migrations up to (200) m may be observed in the vicinity of LMM, migrations of pigeons and gulls may be observed across the runway.

2. Information broadcast

Ornithological situation is broadcasted via ATIS channel.

Radar control of bird migration is not AVBL.

Visual observation of bird concentrations is organized at the AD. In case of hazardous ornithological situation measures are taken for scaring birds, informing the flight crews and, if necessary, flight operations are restricted or terminated.

Having received the information about hazardous ornithological situation the flight crews shall increase caution, follow the instructions of the Flight Control Officer (controller), switch on landing lights.

УИУУ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UIUU AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UIUU-31
	AD 2.1 UIUU-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 08/26	AD 2.1 UIUU-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UIUU-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UIUU-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UIUU-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UIUU-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UIUU-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UIUU-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UIUU-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UIUU-73
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08	AD 2.1 UIUU-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UIUU-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 UIUU-89
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 26	AD 2.1 UIUU-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 08	AD 2.1 UIUU-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 26	AD 2.1 UIUU-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 08	AD 2.1 UIUU-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 26	AD 2.1 UIUU-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 08	AD 2.1 UIUU-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 26	AD 2.1 UIUU-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 08	AD 2.1 UIUU-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 26	AD 2.1 UIUU-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 08	AD 2.1 UIUU-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 26	AD 2.1 UIUU-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 08	AD 2.1 UIUU-107
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 26	AD 2.1 UIUU-108
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 26	AD 2.1 UIUU-109
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 08/26	AD 2.1 UIUU-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 UIUU-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 UIUU-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 UIUU-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 UIUU-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 08	AD 2.1 UIUU-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 26	AD 2.1 UIUU-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 08	AD 2.1 UIUU-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 26	AD 2.1 UIUU-158