

УВКС АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UWKS AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УВКС ЧЕБОКСАРЫ
UWKS CHEBOKSARY

УВКС АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UWKS AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	560525с 0472050в. В центре ВПП 560525N 0472050E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	9 км юго-восточнее г. Чебоксары 9 KM SE of Cheboksary
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	560 фт/ 171 м/ 5.6°C 560 FT/ 171 M/ 5.6°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	24 фт/ 7 м 24 FT/ 7 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	14°В (2022)/ 6.6°В 14°E (2022)/ 6.6°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Международный аэропорт Чебоксары» Россия, 428014, г. Чебоксары, пл. Скворцова, 1 Limited liability company "Cheboksary International Airport" 1, Ploshchad Skvortsova, Cheboksary, 428014, Russia Тел./Tel: 8 (8352) 22-94-03, 22-94-30 AFTN: УВКСЫДЫБ / UWKSYDYX УВКСАПДУ / UWKSAPDU E-mail: aeroport.cheboksary@aerofuels.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВКС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWKS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400; СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400; SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	0500–1930
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0500–1930
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	0500–1930
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	0500–1930
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0500–1930
7.	ОВД ATS	0500–1930
8.	Заправка топливом Fuelling	0500–1930
9.	Обслуживание Handling	0500–1930
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	0500–1930
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0500-1930 AD OPR HR: 0500-1930 2. Учебные полеты производятся с 0500 до 1100. Training flights are operated from 0500 till 1100. 3. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR 4. Информация о состоянии рабочей площади аэродрома передается экипажам ВС через АТИС за 2 часа до открытия аэродрома. INFO about condition of AD movement area is provided to flight crews via ATIS 2 hours before start of AD daily operations.

УВКС АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWKS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеется AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWKS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	В аэропорту и в городе At the airport and in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, троллейбус Bus, taxi, trolleybus
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Чебоксары Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Cheboksary
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UWKS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 6 – согласно регламенту работы АД CAT 6 – according to AD OPR HR
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется в неполном объеме AVBL not in full
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются совместно с авиакомпаниями AVBL in conjunction with airlines
4.	Примечания Remarks	Тел./Tel: 8 (8352) 22-94-17

УВКС АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWKS AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон терминала / Apron of Terminal: Асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: А – 18 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**UWKS 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, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to aircraft stands. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**UWKS 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

УВКС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**UWKS AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Чебоксары АМСГ Cheboksary 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	Чебоксары АМСГ 9 часов Cheboksary Aeronautical Meteorological Station (Civil) 9 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 00 и 30 минут каждого часа в период полетов TREND 00 and 30 minutes of every hour during flight operations
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус, англ Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземные карты, карты БТ, прогностические карты БТ, прогностические карты ОЯ Surface weather maps, isobaric surface charts, isobaric surface prognostic charts, significant weather prognostic charts S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, GAMET, SIGMET, AIRMET, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Табло с фактической погодой Actual weather display
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВКС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWKS AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06	071.83° 058°	2512x49	PCN 55/F/D/X/T Asphalt-Concrete	560512.27N 0471941.02E 560537.60N 0472159.05E 7.2 M	THR 560 FT / 170.5 M
24	251.83° 238°	2512x49	PCN 55/F/D/X/T Asphalt-Concrete	560537.60N 0472159.05E 560512.27N 0471941.02E 7.2 M	THR 523 FT / 159.5 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы тор- можения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2812x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2812x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УВКС АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UWKS 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 дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06	2512	2662	2512	2512	нет/NIL
24	2512	2662	2512	2512	нет/NIL

УВКС АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UWKS AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2512 M, 58 M 1924 white last 588 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2512 M, 58 M 1933 white last 579 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВКС АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UWKS AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	Анемометры: ВПП 06 560520.67N 0471958.15E ВПП 24 560538.10N 0472131.78E Освещение Anemometers: RWY 06 560520.67N 0471958.15E RWY 24 560538.10N 0472131.78E Lighted
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: Имеются Осевые: нет Edge: AVBL Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWKS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/ффт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
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

УВКС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWKS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Чебоксары диспетчерская зона 1 / Cheboksary CTR 1: окружность радиусом 25 км с центром 560525с 0472050в a circle radius of 25 KM centred at 560525N 0472050E; Чебоксары диспетчерская зона 2 / Cheboksary CTR 2: 562300N 0473624E - 562046N 0475243E - 555817N 0475539E - 554650N 0474836E - 554739N 0462810E - 562300N 0463455E - 562300N 0473624E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Чебоксары диспетчерская зона 1 / Cheboksary CTR 1: от земли до 400 м / 1400 фт AMSL GND - 400 M / 1400 FT AMSL; Чебоксары диспетчерская зона 2 / Cheboksary CTR 2: выше 400 м / 1400 фт AMSL до FL080 above 400 M / 1400 FT AMSL – FL080
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Чебоксары-Вышка рус, англ Cheboksary-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/ height	4000 фт/ (1060) м 4000 FT/ (1060) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВКС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UWKS 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
Вышка TWR	Чебоксары-Вышка Cheboksary-Tower	119.300	П/Р HS	Функции Круга и Старта рус, англ Serves as Krug and Start RUS, ENG
		124.000	П/3 O/R	
АТИС ATIS	Чебоксары-АТИС Cheboksary-ATIS	120.900	0400-2000	RUS
		123.600	0400-2000	ENG
	Чебоксары-Транзит Cheboksary-Transit	131.700	П/Р HS	Коммерческий канал Commercial channel
	Чебоксары-Перрон Cheboksary-Apron	118.800	П/Р HS	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске. Рус, англ Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up. RUS, ENG

УВКС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWKS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	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
KPM 06 ILS кат. I (14°В/-) LOC 06 ILS CAT I (14°E/-)	ИЛА ILA	110.3	П/Р	560540.3N 0472213.5E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
ГРМ 06 GP 06		335.0	П/Р HS	560520.3N 0471957.2E			3°00', RDH 17.2 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 06 LOM 06	ЛА LA	510	П/Р	560425.7N 0471524.7E			238°MAG/4.7 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
БПРМ 06 LMM 06	Л L	480	П/Р	560501.5N 0471842.3E			238°MAG/1.1 KM RWY 06 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
KPM 24 ILS кат. I (14°В/-) LOC 24 ILS CAT I (14°E/-)	ИЦР ICR	108.3	П/Р	560506.3N 0471908.7E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
ГРМ 24 GP 24		334.1	П/Р HS	560539.4N 0472142.2E			3°00', RDH 16.0 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24 DME 24	ИЦР ICR	CH 20X	П/Р	560539.4N 0472142.2E			Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
ДПРМ 24 LOM 24	ЦР CR	510	П/Р	560617.0N 0472530.5E			058°MAG/3.9 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				
БПРМ 24 LMM 24	Ц C	480	П/Р	560548.1N 0472256.3E			058°MAG/1.1 KM RWY 24 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
			HS				

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой, и выполняется по осевым линиям РД, перрона и МС.

Движение ВС по аэродрому производится только при наличии разрешения диспетчера на руление (буксировку) и информации о маршруте руления.

При буксировке и запуске двигателей между экипажем ВС и наземным специалистом поддерживается двусторонняя связь по переговорному устройству, радио или визуально с помощью установленных сигналов.

Фары должны быть включены во время руления днем (при видимости 2000 м и менее) и ночью.

Проблесковые огни должны быть включены днем и ночью от момента запуска двигателей и до их остановки, при буксировке.

Порядок прогрева двигателей ВС согласовывается с оператором аэродрома и диспетчером «Чебоксары-Вышка».

2. Руление на места стоянки и с них

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния перрона, РД, ВПП, наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости.

Выруливание ВС с МС выполняется по сигналам лица, обеспечивающего его выпуск.

Взлет и посадка вертолетов на колесном шасси осуществляется на ВПП, руление осуществляется по осевым линиям.

Лидирование ВС машиной сопровождения осуществляется по требованию экипажа ВС.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Чебоксары-Вышка» на частоте 119.300 МГц.

Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

Руление ВС осуществляется по РД А шириной 18 м на минимальной скорости.

Движение ВС по перрону восточнее РД А осуществляется буксировкой.

2.1 Прибытие

Снижение и подход к аэродрому осуществляется:

- по установленным маршрутам прибытия и картам 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.

Экипаж ВС должен прослушать текущее сообщение АТИС и доложить его индекс диспетчеру «Чебоксары-Вышка» при установлении радиосвязи.

Стандартный маршрут прибытия по приборам назначается органом ОВД.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах маршрута прибытия и/или схемы захода на посадку или их выдерживание не предоставляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру «Чебоксары-Вышка» и запросить векторение для прибытия и/или захода на посадку.

С целью ускорения потока ВС по запросу экипажа или по инициативе диспетчера «Чебоксары-Вышка» выполняется посадка с попутным ветром в соответствии с РЛЭ ВС.

UWKS 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 along the centre lines of TWY, apron and stands.

ACFT movement about the aerodrome shall be carried out only upon obtaining controller's taxi (towing) clearance and taxi route information.

During ACFT towing and engines start-up, two-way radio communication between flight crew and ground handling specialist must be maintained via interphone, radio or visually using the established signals.

In the day-time (when visibility is 2000 m or less) and at night taxiing must be executed with lights switched on.

Flashing beacons must be switched on during towing in the day-time and at night from the moment of engines start-up till shutdown.

Procedure for engines warm-up shall be coordinated with the AD operator and "Cheboksary-Tower" controller.

2. Taxiing to and from stands

The pilot-in-command shall choose a taxiing speed depending on condition of the apron, TWY, RWY pavement, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

ACFT taxiing out of stand shall be executed by the signals of the person in charge of ACFT departure.

Take-off and landing of wheeled HEL shall be executed from/on RWY, taxiing shall be executed along the centre lines.

Escorting of ACFT by a "Follow-me" vehicle is provided on the flight crew's request.

"Cheboksary-Tower" controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 119.300 MHz.

Taxiing and towing without clearance of TWR controller are PROHIBITED.

Taxiing of aircraft via TWY A (18 m wide) shall be carried out at minimum speed.

ACFT movement about the apron east of TWY A shall be executed by towing.

2.1 Arrival

Descent and approach to the aerodrome shall be executed:

- along the established STAR and approach procedures, applying "Direct to" instruction;

- via tracks assigned by ATS unit using radar vectoring when continuous radar control is AVBL.

- in accordance with visual approach procedure.

Flight crew shall listen to the ATIS broadcast and report its code letter during establishing radio contact with "Cheboksary-Tower" controller.

STAR is assigned by ATS unit.

If flight crew has no information on STAR and/or approach procedure parameters or if unable to maintain STAR and/or approach procedure, flight crew must report to "Cheboksary-Tower" controller and request vectoring for arrival and/or approach.

Downwind landing shall be carried out in accordance with the Aeroplane Flight Manual for the purpose of expediting air traffic flow upon flight crew's request or by the initiative of "Cheboksary-Tower" controller.

Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

2.2 Отправление

Отправление ВС выполняется при наличии разрешения на использование воздушного пространства, в соответствии с расписанием и планом полета.

При условии полной готовности ВС к вылету экипаж обязан установить связь с диспетчером «Чебоксары-Вышка», указав при этом:

- позывной ВС;
- номер стоянки;
- индекс информации АТИС;
- готовность к запуску двигателей.

Разрешение на вылет ВС содержит следующие элементы:

- позывной ВС;
- пределы действия разрешения;
- обозначение стандартного маршрута вылета, если применимо;
- эшелон полета;
- распределенный код вторичного обзорного радиолокатора;
- любые другие необходимые указания или информация, не включенная в описание стандартного маршрута вылета.

По запросу экипажа диспетчер «Чебоксары-Вышка» даёт разрешение на буксировку, запуск двигателей и руление ВС на предварительный старт и сообщает экипажу, магнитный путевой угол ВПП, маршрут и условия руления.

Время действия разрешения на вылет – 30 мин. от запланированного времени вылета (уборки колодок).

Разрешение диспетчера «Вышки» на взлет ВС означает, что на момент взлета:

- экипаж ВС имеет информацию о состоянии ВПП, направлении и скорости ветра у земли с учетом 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 ВС разрешено занять высоту, заданную диспетчером «Вышки».

Взлет и первоначальный набор высоты осуществляется:

- по стандартным маршрутам вылета по приборам;
- по траекториям, задаваемым диспетчером «Чебоксары-Вышка» методом радиолокационного векторения.

С целью уменьшения времени полета и расхода топлива, в случае отсутствия конфликтного движения и в зависимости от воздушной обстановки, назначается процедура «Прямо на».

3. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиация общего назначения)

Легкие и сверхлегкие воздушные суда устанавливаются на перроне, места стоянок 3 и 4, соответствующих геометрическим размерам ВС или другие МС по согласованию с оператором аэродрома.

Легкие и сверхлегкие воздушные суда авиакомпании «Скайрус» располагаются в ангаре в границах перрона.

The responsibility for taking the decision to execute such landing is placed on the pilot-in-command.

2.2 Departure

ACFT departure shall be executed upon obtaining clearance for use the airspace in accordance with the schedule and the flight plan.

When the aircraft is completely ready for departure flight crew shall establish communication with “Cheboksary-Tower” controller, reporting the following information:

- ACFT call sign;
- stand number;
- ATIS code letter;
- readiness for engines start-up.

Departure clearance shall contain the following information:

- ACFT call sign;
- clearance limits;
- SID designator, if applicable;

- flight level;
- allocated SSR squawk;

- any other necessary instructions or information not included into SID description.

Upon request of the flight crew “Cheboksary-Tower” controller issues clearance for towing, engines start-up and taxiing to the runway-holding position and provides the flight crew with RWY heading, taxi route and taxi instructions.

Departure clearance is valid within 30 minutes from the planned departure time (EOBT).

Issuance of TWR controller’s clearance for take-off means, that by the take-off time:

- the flight crew has information about RWY condition, direction and speed of surface wind (taking into account gusts), actual weather (if it varies from ATIS information), and also about weather phenomena, threatening take-off safety;
- there are no obstacles on RWY strip;
- safe interval is provided for departing ACFT;
- the flight crew shall be cleared to climb to altitude, assigned by TWR controller.

Take-off and initial climb shall be executed:

- via SID;
- via tracks assigned by “Cheboskary-Tower” controller using radar vectoring.

Provided there is no conflict traffic and depending on air situation, “Direct to” procedure can be assigned for the purpose of reducing flight time and fuel consumption.

3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

Light and ultralight ACFT shall be parked on the apron, on stands 3 and 4, corresponding to the geometrical dimensions of ACFT or other stands by arrangement with the AD operator.

Light and ultralight ACFT of Skyrus Airlines shall be parked in the hangar within the boundaries of the apron.

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолеты устанавливаются на проходные (самоходные) места стоянок 3 и 4 на перроне, соответствующих геометрическим размерам ВС или другие МС по согласованию с оператором и диспетчером Вышки, а при наличии буксировочного водила, буксировка на стоянках, по указанию технического специалиста.

Руление вертолетов всех типов производится только по рулежным дорожкам при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров. В случае невозможности руления из-за ограничений по ветру или по другим причинам осуществляется буксировка вертолетов. Опробование двигателей осуществляется в процессе контрольного висения над ВПП.

5. Ограничение при рулении

Движение воздушных судов по перрону (заруливание, выруливание, буксировка) осуществляется под руководством специалиста ИТС.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера «Чебоксары-Вышка».

Руление ВС разрешается при коэффициенте сцепления не ниже 0.3 на искусственном покрытии для всех типов ВС.

Перемещение ВС всех типов восточнее РД А производится методом буксировки тягачом. Пересечение критических зон РМС ВС, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера «Чебоксары-Вышка».

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

Учебные полеты производятся по заявкам учебно-летного подразделения на период выполнения учебных полетов и обеспечиваются службой движения Чувашского Центра ОВД филиала «Аэронавигация Центральной Волги» в установленном порядке.

Для выполнения учебных полетов на аэродроме и в районе аэродрома используются прямоугольный маршрут захода на посадку.

Учебные полеты разрешается производить с 0500 до 1100 UTC. Одновременно на прямоугольном маршруте могут находиться не более трех ВС по ППП при наличии радиолокационного контроля. В целях обеспечения безопасности полетов при ОВД не допускается планирование использования воздушного пространства с превышением заявленной органом ОВД пропускной способности. При фактическом превышении пропускной способности в районе аэродрома, РП предоставляется право ограничить выполнение учебных полетов.

7. Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки ВС производится на местах стоянок и точках временного отстоя.

О необходимости противообледенительной обработки диспетчер «Чебоксары-Вышка» должен быть уведомлен экипажем ВС при первой радиосвязи.

Порядок поступления уведомлений на противообледенительную обработку не влияет на очередность обработки.

При выполнении противообледенительной обработки на местах стоянок и точках временного отстоя с разрешения диспетчера «Чебоксары-Вышка» и специалиста, выпускающего ВС, возможен запуск двигателей после окончания обработки хвостовой части ВС во время проведения обработки крыла.

Для связи между экипажем и выпускающим инженером используется частота 118.800 МГц.

4. Parking area for helicopters

Helicopters shall be parked onto stands 3 and 4 (AVBL for taxiing under own engines power) on the apron, corresponding to geometrical dimensions of ACFT, or other stands in coordination with operator and TWR controller, and if tow bar is AVBL, helicopters shall be towed onto the stands as instructed by technical specialist.

Taxiing of helicopters of all types shall be carried out only via taxiways under constant visibility of reference points located ahead. In case of impossibility of taxiing due to wind restrictions or other reasons, towing of helicopters shall be carried out. Engines run-up shall be carried out in the process of control hovering over the runway.

5. Taxiing – limitations

ACFT movement on the apron (taxiing into/out of stands, towing) shall be carried out under control of a specialist of the Engineering Technical Service.

The taxi guide line may be invisible due to snow. Assistance of the “Follow-me” vehicle can be requested via TWR controller.

Taxiing of aircraft is allowed when friction coefficient on artificial pavement is not less than 0.3 for all types aircraft.

Movement of ACFT of all types east of TWY A shall be executed by towing using tow tractor. ACFT, motor vehicles and other mobile facilities shall cross ILS critical areas by clearance of TWR controller.

6. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Training flights are carried out by requests of training flight unit for the period of training flights execution and are provided by traffic service of Chuvash ATS Centre «Air Navigation of Central Volga» Branch according to the established order.

The rectangular approach traffic pattern is used for training flights execution at AD and in the terminal area.

Training flights are cleared to execute from 0500 till 1100 UTC. Simultaneously not more than three ACFT may be present along the rectangular approach traffic pattern during IFR flight when radar control is AVBL. In order to ensure flight safety under ATS, planning of airspace use with excess of capacity, declared by ATS unit, is not allowed. When the capacity in the terminal area is actually exceeded, Flight Control Officer has the right to limit training flights execution.

7. De-icing treatment

De-icing treatment of ACFT is executed on stands and temporary parking points.

Flight crew shall inform “Cheboskary-Tower” controller about the necessity of de-icing treatment on initial radio contact.

The order of submission of requests for de-icing treatment does not influence the order of de-icing treatment execution.

When de-icing treatment is executed on stands and temporary parking points, engines can be started after treatment of the aircraft tail part is completed and wing treatment is in process by “Cheboskary-Tower” controller’s clearance and approval of the specialist in charge of ACFT departure.

Communication between the flight crew and specialist in charge of ACFT departure shall be maintained on frequency 118.800 MHz.

УВКС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

1.1 Эксплуатация ВС в а/п Чебоксары разрешена в период регламента аэропорта.

С целью максимального снижения уровня шума над территорией г. Чебоксары и г. Новочебоксарск в период с 2300 до 0600 местного времени суток необходимо при взлете всех типов самолетов с МК=058° и МК=238° применять методику РЛЭ «Взлет с уменьшением шума над местностью».

1.2 Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты в секторах подхода и захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.3 При наличии специальных метеорологических условий, например, при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., по маршрутам набора высоты и в секторах подхода и захода на посадку, орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п.4.1.1 и п.4.2.1, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Использование системы ВПП в дневное время

Особенности использования ВПП 06/24 в дневное время отсутствуют.

3. Использование системы ВПП в ночное время

С целью максимального снижения уровня шума над территорией г. Чебоксары с 22.00 и в период регламента, с учетом метеорологических условий, рекомендуется производить посадки с МК=238°, взлет с МК=058°.

4. Ограничения

4.1 Ограничения на взлет

4.1.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{сц}=0.5$ и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

4.1.2 Вылет ВС производится согласно схемам выхода с максимально возможным градиентом.

4.1.3 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 960 фт.

4.1.4 Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета 960 фт до высоты 1220 фт производится с креном, не превышающим 15°.

4.1.5 Выполнение разворота воздушного судна с высоты 1220 фт производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

4.1.6 Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше V_2+20 км/ч или меньше предписанной в РЛЭ ВС, если имеет большее значение.

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

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

- воздушное судно не достигнет высоты 1880 фт;

UWKS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

1.1 The operation of aircraft at Cheboksary aerodrome is allowed during AD OPR HR.

To reduce noise level over Cheboksary and Novочебоксарск cities Noise abatement take-off procedures, specified in the relevant section of the Aeroplane Flight Manual shall be employed by flight crews of ACFT of all types executing take-off on heading 058° MAG and 238° MAG from 2300 to 0600 LT.

1.2 Noise abatement procedures during take-off and climb in arrival and approach sectors shall be executed by flight crews of all aircraft.

1.3 If adverse weather conditions, such as strong wind, cumulonimbus clouds, etc. occur on climb routes and in arrival and approach sectors, ATS unit at own discretion or upon request of pilot-in-command can deviate from provisions specified below in para 4.1.1 and 4. 2.1, if considers it necessary for safety reasons.

2. Use of the runway system during the day period

Use of RWY 06/24 during the day period – without peculiarities.

3. Use of the runway system during the night period

To reduce noise level over the territory of Cheboksary, taking into account weather conditions, it is recommended to execute landing on heading 238° MAG and take-off on heading 058° MAG from 2200 and during AD OPR HR.

4. Restrictions

4.1 Take-off restrictions

4.1.1 Aircraft take-off with a tailwind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- crosswind component is not more than 5 m/s.

4.1.2 Departure of ACFT shall be carried out in accordance with standard departure procedures, employing the maximum possible climb gradient.

4.1.3 Change of flight direction (course) after take-off is permitted only after ACFT reaches flight altitude of 960 ft.

4.1.4 Turn of aircraft at flight altitude from 960 ft to 1220 ft is executed with a bank not exceeding 15°.

4.1.5 Turn of aircraft at flight altitude of 1220 ft is executed with a 25° bank or at angular speed of 3°/s.

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

4.1.7 Maintaining of the minimum indicated air speed during climb is not required if it leads to exceeding the minimum permissible angle of attack.

4.1.8 The reduction of engines power shall not be applied before:

- the aircraft reaches 1880 ft;

- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимально сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости V_2+20 км/ч и превышении минимального допустимого угла атаки;

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



Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них.

4.2 Ограничения на посадку

4.2.1 Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

д) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

е) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку воздушного судна.

4.2.2 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глисады ILS не разрешается.

4.2.3 Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

4.2.4 Смещение порога ВПП для посадки не используется в качестве меры снижения шума.

4.2.5 Во время выполнения схем снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

4.2.6 Посадку воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВВП сухая или влажная;

- $K_{сц}=0.5$ и более;

- боковая составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

4.2.7 Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности.

5. Специальные процедуры захода на посадку

Подход и заход на посадку производятся согласно схемам захода и снижения.

- the established standard power mode enables to maintain a steady climb gradient of not less than 4% at speed V_2+20 km/h, exceeding the minimum permissible angle of attack with maximum certified take-off mass;

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

Flight crews shall apply noise abatement take-off and climb procedures: NADP 1 and NADP 2, and pilot-in-command may use any procedure in order to reach the required outcome.

4.2 Landing restrictions

4.2.1 The required noise abatement procedures shall not be observed in the overflow areas in the following cases:

a) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on the RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions, when ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when a crosswind component on the RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when a tailwind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may affect aircraft approach and landing operations.

4.2.2 Flying below ILS glide path is PROHIBITED, when ACFT execute instrument approach and visual approach.

4.2.3 Noise abatement procedures should not involve employment of speed greater than the Indicated airspeed of descent.

4.2.4 A displacement of THR for landing must not be used as a noise abatement measure.

4.2.5 Air-ground communications must be kept to a minimum, when noise abatement procedures are applied.

4.2.6 Aircraft landing with a tailwind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;

- friction coefficient is 0.5 or more;

- crosswind component is not more than 5 m/s.

4.2.7 Reverse thrust power (with the exception of reverse idle thrust) is used only to ensure safety.

5. Special approach procedures

Arrival and approach procedures are carried out in accordance with approach and STAR charts.

УВКС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны Чебоксары

Подход, снижение и заход на посадку по ППП осуществляются согласно схемам захода по установленным траекториям с использованием РТС навигации.

Основной схемой построения маневра захода на посадку является заход по кратчайшему маршруту.

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

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

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над аэродромом.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП (ВЗП) осуществляется только по разрешению диспетчера ОВД, однако, диспетчеру ЗАПРЕЩАЕТСЯ приносить указания пилоту (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП (ВЗП) без его согласия.

Радиолокационное наведение и порядок следования

В пределах диспетчерской зоны Чебоксары радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ и радиопеленгатору ОВЧ диапазона.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер ОВД дает указания на занятие определенного эшелона (абсолютной высоты), а также может устанавливать экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

При отсутствии РЛК самолеты и вертолеты всех классов, при следовании по ППП, выход осуществляют на ДПРМ по указанию диспетчера Вышки в зависимости от направления подхода и МК_{ПОС} на высоте не ниже нижнего безопасного эшелона.

Предупреждение: соблюдение установленных схем захода на посадку под контролем диспетчера ОВД.

Заход на посадку с помощью посадочной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью посадочного радиолокатора не применяются.

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Процедуры выполнения полетов в условиях ограниченной видимости при дальности видимости на ВПП менее 550 м вводятся диспетчером Вышки в действие фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

При дальности видимости на ВПП 550 м и более принимается решение об отмене процедур ограниченной видимости.

Используются специальные правила управления движением на площади маневрирования.

UWKS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

Procedures for IFR flights within Cheboksary CTR

IFR arrival, descent and approach procedures shall be carried out along the established tracks using radio navigation facilities.

A short approach is the main pattern of the approach procedure.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with 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. Change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at own discretion, immediately reporting it to ATS unit.

When it is necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area over the aerodrome.

A change from IFR flight to VFR flight (visual approach) is permitted only after obtaining ATS unit clearance, however, it is PROHIBITED for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flight (visual approach) without his consent.

Radar vectoring and sequencing

Radar control of flight operations within Cheboksary CTR is provided by employment of SRE and UHF direction finder.

For air traffic flow management, ATS unit gives instructions to reach definite flight level (altitude) and can set courses to flight crews to provide separation required to carry out landing taking into account aircraft performance.

When radar control is not AVBL, aeroplanes and helicopters of all classes flying under IFR, shall proceed to LOM by TWR controller's instruction depending on the arrival direction and landing heading at altitude not below the lower safe flight level.

Warning: the established approach procedures shall be maintained under the supervision of ATS unit controller.

Precision radar approach

Not applied.

Low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by TWR controller using the phrase: "*Low Visibility Procedures in progress, check your minimum*", when RVR is less than 550 m.

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

Special procedures to control traffic on the manoeuvring area are AVBL.

При вылете ВС:

- все перемещения ВС по площади маневрирования лидируются машиной сопровождения или производится буксировка ВС по маршруту руления до предварительного старта, маршрут руления ВС по площади маневрирования определяется диспетчером Вышки;
- РД считается свободной, когда поступает доклад от экипажа ВС о занятии ВПП;
- экипажу следует повторять все указания диспетчера Вышки.

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

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

В период действия «Процедур в условиях ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера Вышки.

Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и не выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

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

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и разделе ENR 1.6 АИП России.

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону Чебоксары экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера Вышки, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени.

После этого экипаж выполняет:

- внеочередной заход по схеме захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме Чебоксары:

- уход на запасные аэродромы Казань на эшелоне FL070 или Нижний Новгород/Стригино на эшелоне FL100 по маршрутам выхода на UNORO или RALEД, IRGOS и далее по маршрутам на ДПРМ аэродромов Казань или Нижний Новгород/Стригино и там производится дальнейшее снижение и заход на посадку по схеме, установленной для навигационного средства. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте 1220' связь с «Чебоксары-Вышка» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочной массы производит посадку на аэродроме Чебоксары или следует на запасной аэродром (Казань или Нижний Новгород/Стригино) на эшелоне FL070 или FL100 по маршруту выхода на UNORO или RALEД, IRGOS.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме вылета (не позволяет посадочная масса, метеоусловия), он должен выполнять процедуру входа в зону ожидания с набором высоты круга и выполнять полет в зоне ожидания в течение необходимого времени.

During ACFT departure:

- all ACFT movements on the manoeuvring area shall be carried out under assistance of the "Follow-me" vehicle or ACFT shall be towed via taxi route to the runway-holding position. Taxi route on the manoeuvring area is assigned by TWR controller;
- TWY is considered vacant after flight crew reports occupying the runway;
- the flight crew must read back all instructions of TWR controller.

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.

When LVP are in force, only one ACFT can be present on TWY or RWY.

TWR controller is responsible for assignment of taxi routes on the manoeuvring area.

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

RVR values in the middle and at the end of the runway will be transmitted, if at least one of the values is less than 550 m or the values are requested by the flight crew.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of AIP of Russia.

In case of radio communication failure after entry into Cheboksary CTR the flight crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level cleared by TWR controller towards LOM. Descent from LOM shall be commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close to this time as possible.

After that the flight crew shall:

- execute priority approach in accordance with the established approach procedure. If unable to land at Cheboksary aerodrome:

- proceed to the alternate aerodromes of Kazan at FL070 or Nizhny Novgorod/Strigino at FL100 along the standard departure routes to UNORO or RALEД, IRGOS then along routes to LOM of Kazan or Nizhny Novgorod/Strigino aerodromes, continuing further descent and then execute approach procedure based on the navigation aid. Landing shall be carried out not later than in 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at 1220' communication with "Cheboksary-Tower" is not established) pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit ALT, proceed in accordance with the approach procedure and land at Cheboksary aerodrome depending on meteorological conditions and landing mass or proceed to an alternate aerodrome (Kazan or Nizhny Novgorod/Strigino) at FL070 or FL100 along departure route to UNORO or RALEД, IRGOS.

If for any reason pilot-in-command cannot carry out landing at Cheboksary aerodrome (due to ACFT landing mass or meteorological conditions) he shall proceed to the holding area climbing to the aerodrome traffic circuit ALT and hold for the time required.

После этого осуществляется выход из зоны ожидания по маршрутам захода на посадку на аэродроме Чебоксары или уход на эшелоне FL070 на запасной аэродром Казань или на эшелоне FL100 на запасной аэродром Нижний Новгород/Стригино через UNORO или RALÉD, IRGOS, где осуществляется снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, после пролета границ диспетчерской зоны Чебоксары воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером ОВД высоте (эшелоне) на ОПРС коридора выхода из диспетчерской зоны Чебоксары и после пролета границ диспетчерской зоны Чебоксары набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета.

В этом случае экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на ДПРМ аэродрома и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Чебоксары

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров ОВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

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

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

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

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

e) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

Командир ВС обязан соблюдать правила визуальных полетов и своевременно докладывать органу ОВД (управления полетами) о необходимости перехода к выполнению полета по ППП.

After that, ACFT shall leave the holding area in accordance with approach procedures established at Cheboksary aerodrome or proceed at FL070 to alternate aerodrome of Kazan or at FL100 to alternate aerodrome of Nizhny Novgorod/Strigino via UNORO or RALÉD, IRGOS, then execute descent and approach procedure established for the specified navigation aid.

If required, upon pilot-in-command's decision, after crossing Cheboksary CTR boundary aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of the flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication, depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climb to flight level (altitude) pilot-in-command shall proceed at altitude (flight level) last assigned by ATS unit to NDB of Cheboksary CTR exit corridor and after crossing Cheboksary CTR boundary climb to the assigned flight level (according to FPL, RPL).

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

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to the flight plan.

In this case flight crew shall maintain the assigned flight level until ACFT passes LOM of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time, indicated in flight plan. Instrument approach shall be carried out according to the procedure established for the specified navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

Procedures for VFR flights within Cheboksary CTR

Requirements for VFR flight operations:

- to have two-way radio communication;
- to obtain clearance of appropriate ATS unit;
- to report position, if required;
- to follow the instructions of ATS unit controllers.

If flight conditions permit, clearance of ATS unit for VFR flights is issued under the following terms:

a) flight plan shall be submitted with respect to ATS unit clearance with items 7-18 filled in and flight purpose indicated;

b) position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

c) deviations from ATS unit clearance may only be made, if prior permission for these deviations has been obtained;

d) the flight shall be carried out provided visual reference to the ground is AVBL, otherwise this flight may be carried out in accordance with IFR;

e) two-way radio communication shall be maintained on the prescribed frequency.

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

УВКС AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 330 фт до 2960 фт. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 9850 фт.

Основные пути миграции проходят в основном по долинам рек. Места концентрации располагаются по водохранилищам, озерам и заболоченным территориям.

В 6 км севернее аэродрома находится р. Волга, куда прилетают для гнездования чайки (апрель-октябрь).

Наличие сельскохозяйственных угодий и лесных массивов, естественных и искусственных водоемов способствует облетанию уток и других водоплавающих птиц (март-октябрь), вороновых птиц и голубей (март-ноябрь).

Основные скопления птиц ранним утром и вечером – в районе БПРМ и порога ВПП 24.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, наборе высоты и снижении, а также рулении по ВПП.

Перед взлетом и посадкой производятся выстрелы из ракетницы в сторону скопления птиц, объезд ВПП на автомобиле для разгона птиц.

Для отпугивания птиц применяются:

- биоакустические установки;
- световые и звуковые сигналы на автомобилях;
- пиротехнические средства;
- светобликовые отпугивающие установки.

UWKS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at 330 ft - 2960 ft. Certain bird species may fly at up to 9850 ft.

Main migration routes pass along river vallies. Birds gather on water reservoirs, lakes and swamped territories.

The Volga river is located 6 km north of the aerodrome, where gulls fly for nesting (April-October).

Presence of agricultural fields and large forest areas, natural and artificial water reservoirs favour the dwelling of ducks and other water birds species (March-October), raven birds and pigeons (March-November).

Main concentrations of birds can be encountered early in the morning and in the evening around LMM and RWY 24 THR.

During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights, when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach, climb and descent, and when taxiing along RWY.

Prior to take-off and landing operations signal pistol is fired towards bird concentrations and a special vehicle circles the RWY to deter birds.

The following aids are used for bird scaring:

- bio-acoustic bird scaring solutions;
- vehicles with installed light and sound equipment;
- pyrotechnics;
- light reflective devices.

УВКС АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**UWKS AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UWKS-31 AD 2.1 UWKS-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06/24	AD 2.1 UWKS-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UWKS-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UWKS-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UWKS-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UWKS-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UWKS-70
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 06	AD 2.1 UWKS-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 24	AD 2.1 UWKS-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I, LOC RWY 06	AD 2.1 UWKS-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I, LOC RWY 24	AD 2.1 UWKS-98
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 06	AD 2.1 UWKS-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 24	AD 2.1 UWKS-100