

УИАА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UIAA AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УИАА ЧИТА/Кадала
UIAA CHITA/KadalaУИАА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UIAA AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	520134c 1131818в. В центре ВПП 520134N 1131818E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	13.5 км 3 г. Чита 13.5 KM W of Chita
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	692 м/ 2271 фут/ 24.4°C 692 M/ 2271 FT/ 24.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°3 (2011)/ – 8°W (2011)/ –
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «АэроЧита», Россия, 672018, г. Чита-18, ул. Звездная, 17 Joint stock company "AeroChita", 17, Ulitsa Zvyozdnyaya, Chita-18, 672018, Russia Тел./Тел.: 8 (3022) 33-84-11, 41-20-55 Факс/Fax: 8 (3022) 41-18-78 E-mail: offis@aerochita.ru AFS: УИАААПДУ / UIAAAPDU
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УИАА АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UIAA AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 2300-0800 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 2300-0800 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
7.	Служба ОВД ATS	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
8.	Заправка топливом Fueling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Обеспечение безопасности Security	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
11.	Противообледенительная обработка De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2100-0900 AD OPR HR: 2100-0900 2. Тм = UTC + 9 часов LT = UTC + 9 HR 3. Вне регламента АД работает как посадочная площадка. Обеспечивается работа светосигнального оборудования. Outside AD OPR HR serves as a landing site. Operation of LGT equipment is provided.

УИАА АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UIAA 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/ –
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

УИАА АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIAA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница «Аэропорт» на 18 номеров 18-room hotel «Airport»
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Здравпункт в аэровокзале, служба скорой помощи и больницы в г. Чита Aidpost in the airport Terminal, ambulance service and hospitals in Chita
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется почтовое отделение AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УИАА АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UIAA AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат. 7 – согласно регламенту работы АД CAT 7 – according to AD OPR HR кат. 8 – по предварительному согласованию, не менее чем за 4 суток CAT 8 – by prior arrangement at least 4 days in advance
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Аэродромные пожарные автомобили: - АА-12/60(63501); - АА-8/55(43118); - АА-8.0/(30-60) (43118). Транспортные средства повышенной проходимости, оснащенные поисково-спасательным оборудованием: - УАЗ 396259. На аэродроме сформирована аварийно-спасательная команда по 7 категории УТПЗ. Aerodrome fire fighting trucks: - AA-12/60 (63501); - AA-8/55 (43118); - AA-8.0/(30-60) (43118). Cross-country vehicles equipped with search-rescue facilities: - UAZ 396259. Rescue team is formed as for CAT 7 for rescue and fire fighting.
3.	Возможности по удалению воздушных судов, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются: - водило буксировочное для ВС Ан-24, Ан-26, А-320, B737-800, Embraer-170. AVBL: - tow bar for An-24, An-26, A-320, B737-800, Embraer-170 ACFT.
4.	Примечания Remarks	Имеются собственные аварийные подъемники. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться имеется аварийное оборудование для эвакуации ВС: комплексы ППСН-МВ-30, ППСН-40, ПБСАВС-МВ. Own emergency lifting bags are AVBL. In case when ACFT is disabled, emergency equipment for ACFT removal: PPSN-MV-30, PPSN-40, PBSAVS-MV are AVBL.

УИАА АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UIAA 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: очистка ВПП, летной полосы на ширину 10 м от границ ВПП, рабочие РД, перрон, огни на летной полосе, подготовка зон ГРМ, и КРМ. 2-я очередь: очистка МС, остальных РД, обочин РД на ширину 10 м. 3-я очередь: очистка летной полосы на ширину 25 м от границ ВПП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжения очищенных участков с неочищенными. 1. Clearing of RWY, runway strip to a width of 10 M from RWY edges, active TWY, apron, runway strip lighting, treatment of LOC and GP areas. 2. Clearing of stands, other TWY, TWY shoulders to a width of 10 M. 3. Clearing of runway strip to a width of 25 M from RWY edges, shoulders of apron and stands with a layout of junctions of the cleaned parts with the uncleaned ones.
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон: 1. Старый перрон – западная часть аэровокзала (МС 1-6, 14-16), цементобетон, PCN 26/R/B/W/T. 2. Новый перрон – восточная часть аэровокзала (МС А, В, С), цементобетон, PCN 39/R/A/W/T. 3. Перрон МВЛ – западная часть аэровокзала (МС 1В, 2В, 17-20), ПП 1, ПП 2, асфальтобетон, PCN 14/F/B/Y/T. Apron: 1. OLD apron – western part of the Terminal (stands 1-6, 14-16), Cement-Concrete, PCN 26/R/B/W/T. 2. NEW apron – eastern part of the Terminal (stands A, B, C), Cement-Concrete, PCN 39/R/A/W/T. 3. Apron for commuter routes – western part of the Terminal (stands 1B, 2B, 17-20), Helipad 1, Helipad 2, Asphalt-Concrete, PCN 14/F/B/Y/T.
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: 1, 4, 6-8 – 23 М цементобетон / Cement-Concrete, PCN 51/R/B/W/T. 3 – 14 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 30R/B/W/T. 5 – 14 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 14/F/B/Y/T. 12 – 7 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 14/F/B/Y/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	Порог ВПП 11 / RWY 11 THR – 692 М Порог ВПП 29 / RWY 29 THR – 671 М
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	МС 1 / Stand 1 520116.30N 1131825.99E МС А / Stand A 520116.20N 1131831.80E
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УИАА АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

UIAA AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, 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 ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки 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, номера РД, указатели направления РД, указатели обозначения РД при выходе с перрона. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding position; TWY centre line on all TWY, TWY NR, TWY direction signs, TWY identifier signs at exit from apron.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УИАА АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIAA 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

УИАА АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

УИАА АД 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Чита Иркутского филиала ФГБУ «Авиаметтелеом Ростгидромета» Chita Aeronautical Meteorological Station (Civil), Irkutsk Branch of FSBI (FSBE) "Aviamettelecom" of "Roshydromet"
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	АМСГ Чита 24 часа Chita Aeronautical Meteorological Station (Civil) 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND when routine and special reports are issued
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация, брифинг Personal consultation, briefing
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Сведения о ветре и температуре воздуха на высотах, об особых явлениях погоды по маршруту полета; метеорологические сводки METAR, SPECI, прогнозы для аэрородомов вылета, намеченной посадки и запасных аэрородомах вылета, назначения и на маршруте; предупреждения по аэрородруму вылета; сообщения SIGMET и/или сообщения AIREP Special; зональные прогнозы в формате GAMET и сообщения AIRMET для полетов ниже FL100; данные метеорологических спутников (при наличии); консультативные сообщения об облаке вулканического пепла, выпускаемые VAAC, консультативные сообщения о космической погоде для полетов выше FL260. Рус, анг Information on upper-air temperature and upper wind, significant en-route weather; METAR, SPECI meteorological reports, weather forecasts for AD of departure, AD of intended landing and alternate AD of departure, destination and en-route; warnings for AD of departure; SIGMET and/or AIREP Special messages; GAMET area forecasts and AIRMET messages for flights below FL100; meteorological satellites data (if AVBL); advisory messages on volcanic ash cloud issued by VAAC, advisory messages on space weather for flights above FL260). RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты особых явлений погоды для соответствующих уровней, карты прогнозов ветра и температуры воздуха на высотах для изобарической поверхности, наиболее близкой к эшелону полета, сводки METAR, SPECI (включая прогнозы типа TREND), прогнозы TAF и корректизы TAF для аэрородома вылета и аэрородомов намеченной посадки, для запасных аэрородомов вылета, на маршруте и назначения; информация SIGMET и/или AIREP Special, консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах, зональные прогнозы в формате GAMET и информация AIRMET для полетов ниже FL150, предупреждения по аэрородруму для аэрородома вылета; данные искусственных спутников Земли, консультативные сообщения о космической погоде для полетов выше FL260; данные специальных наблюдений с борта ВС. Significant weather charts for applicable FL, upper-air temperature and upper wind forecast charts for the closest to FL isobaric surface, METAR, SPECI meteorological reports (including TREND forecasts), TAF forecasts and TAF amendment for AD of departure and AD of intended landing, for alternate AD of departure, en-route and destination; SIGMET and/or AIREP Special information, advisory information on volcanic ash and tropical cyclones, GAMET area forecasts and AIRMET information for flights below FL150, AD warnings for AD of departure; data from Earth artificial satellites, advisory messages on space weather for flights above FL260; data of special aircraft observations.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	АРМ ВИУ АМИС-РФ, МРЛ Computer workstation, remote measuring equipment, automated meteorological measuring system-RF, weather radar.
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

УИАА АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UIAA AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПТ	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
11	100.80° 109°	2799x56	PCN 49/R/A/W/T Concrete	520142.89N 1131706.26E — —	THR 692 M 2271 FT
29	280.83° 289°	2799x56	PCN 49/R/A/W/T Concrete	520125.90N 1131930.44E — —	THR 670.8 M 2201 FT

Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
- 0.8%	нет/NIL	400x150	3100x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
+ 0.8%	нет/NIL	300x150	3100x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

УИАА АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UIAA AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
11	2799	3199	2799	2799	нет/NIL
от РД 4 / from TWY 4	1993	2393	1993	—	
29	2799	3099	2799	2799	нет/NIL
от РД 3 / from TWY 3	1771	2071	1771	—	

УИАА АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UIAA AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (MEHT) 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
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	—	зеленые green	—	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow	красные red —	нет NIL	нет NIL
29	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°30'	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow	красные red —	нет NIL	нет NIL

УИАА АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UIAA 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД (кроме РД 3), осевые: нет. Edge: all TWY (except TWY 3), 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	Руление в ночное время и в условиях ограниченной видимости за машиной сопровождения Taxiing in the night-time and in low visibility conditions is executed after «Follow-me» vehicle

УИАА АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UIAA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	ВПП 11/29 / RWY 11/29 1) ПП 1 / Helipad 1: 520125.0N 1131759.0E — 2) ПП 2 / Helipad 2: 520124.5N 1131755.0E — 3) ПП 3 / Helipad 3: 520120.3N 1131847.9E —
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	ВПП 11 / RWY 11 – 692.4 M / 2272 FT ВПП 29 / RWY 29 – 670.8 M / 2201 FT 1) 681.0 M / 2234 FT 2) 681.0 M / 2234 FT 3) 676.7 M / 2220 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	ВПП 11/29 / RWY 11/29 1) 25x25 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, маркирована день/ночь / day/night marking. 2) 25x25 M, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, маркирована день / day marking. 3) 50x50 M, бетон / Concrete, маркирована день/ночь / day/night marking.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	100.8° / 280.8° 1) 0° – 360° 2) 0° – 360° 3) 0° – 360°
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	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УИАА АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UIAA AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Читинского аэроузла / Chita/Kadala CTR: Окружность радиусом 60 км с центром / A circle radius of 60 KM centred at (520136N 1131818E) Узловой диспетчерский район Чита/Кадала / Chita/Kadala TMA: См. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Читинского аэроузла / Chita/Kadala CTR: от земли до FL100 / GND – FL100 Узловой диспетчерский район Чита/Кадала / Chita/Kadala TMA: См. / See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Чита-Вышка, Подход рус, анг Chita-Tower, Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	– /(1800) м – /(1800) М
6.	Период использования Hours of applicability	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УИАА АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UIAA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500		Аварийная частота / Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Резервная частота / Reserve FREQ
		124.000		Частота ВС Гос. Авиации / State aviation ACFT FREQ
ДПП APP	Чита-Подход Chita-Approach	122.000	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Чита-Вышка Chita-Tower	118.200	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	нет NIL
АТИС ATIS	Чита-АТИС Chita-ATIS	126.400 RUS 134.800 ENG	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	нет NIL
ВОЛМЕТ VOLMET	Чита-ВОЛМЕТ Chita-VOLMET	128.300	к/с H24	нет NIL

УИАА АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UIAA AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозна- чения 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 (8°W/-)	KTH KTN	112.9 CH76X	к/с H24	520127.8N 1131828.7E	690 М		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 29 ILS кат. I (8°3/-) LOC 29 ILS CAT I (8°W/-)	ИДГ IDG	110.3	П/Р HS	520148.5N 1131618.8E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		335.0	П/Р HS	520123.3N 1131916.0E			3.5°, RDH 16.0 М Возможны колебания показаний глиссады на удалении 13.0 - 9.3 км от порога ВПП. Deviations of glide path indications can be expected at a distance of 13.0 - 9.3 KM from RWY THR. Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 29	ИДГ IDG	110.3	П/Р HS	520123.3N 1131916.0E			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 ЛОМ 29	ДГ DG	518	П/Р HS	520104.3N 1132247.2E			109°MAG/3.8 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Д D	553	П/Р HS	520119.5N 1132024.6E			109°MAG/1.05 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 11 ЛОМ 11	3М ZM	518	П/Р HS	520223.1N 1131125.3E			289°MAG/6.8 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 11 LMM 11	3 Z	553	П/Р HS	520148.8N 1131615.8E			289°MAG/1.0 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
MPM MKR	НН NN	75	П/Р HS	520026.8N 1132729.9E			109°MAG/9.3 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УИАА UIAA	CH22309 114.350	к/с H24		350		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 29 GLS кат. I GBAS (H) 29 GLS CAT I	G29A	CH21076	к/с H24	520128.0N 1131816.4E		37	3.5°, TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Вышки на частоте 118.200 МГц. Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка ЗАПРЕЩАЮТСЯ. Для обеспечения безопасности полетов в ночное время, в условиях ограниченной видимости, а также по требованию экипажа руление ВС осуществляется с помощью машины сопровождения.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление производится по установленной маркировке по осевым линиям рулежных дорожек.

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, видимости, наличия препятствий, взлетного веса ВС, но во всех случаях она не должна превышать скорости, установленной руководством по летной эксплуатации (РЛЭ) данного воздушного судна. Командир ВС может рулить по ВПП или пересекать её только с разрешения диспетчера Вышки. Без разрешения диспетчера Вышки руление и буксировка ВС ЗАПРЕЩЕНЫ!

Предупреждение:

- на концевом участке ВПП с Мкпос=289° отсутствует уширение, разворот на 180° выполнять с повышенным вниманием, на пониженной скорости с подтормаживанием. При невозможности выполнения разворота в этих условиях – разворот осуществлять при помощи тягача.

- севернее РД 6 (магистральной) между РД 5 и РД 7 находится препятствие – здание диспетчерского пункта посадки. Расстояние между РД 6 и этим зданием 30 м, что не соответствует нормативу. Для самолётов индекса 4, 5 с размахом крыла более 31 м, руление строго по осевой линии РД на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа, для самолётов индекса 6 руление ЗАПРЕЩЕНО.

Для самолетов с индексом 6 руление после посадки и на исполнительный старт для взлета производить по схеме:

- после посадки с МКпос.=289° – разворот на ВПП на 180°, освобождение ВПП – по РД 1 на РД 6, заруливание на перрон по РД 8 или РД 7;

- после посадки с МКпос.=109° – освобождение ВПП по РД 1 на РД 6, заруливание на перрон по РД 8 или РД 7;

- для взлета с МКвзл.=289° выруливание с перрона по РД 7 или РД 8 на РД 6 и на РД 1, далее на исполнительный старт;

- для взлета с МКвзл.=109° – выруливание с перрона по РД 7 или РД 8 на РД 6 и на РД 1, далее по ВПП на исполнительный старт.

Для обеспечения эквивалентного уровня безопасности полетов в ночное время и в условиях ограниченной видимости руление ВС осуществляется с помощью машины сопровождения.

Взлет с ВПП 11 разрешен днем при видимости более 2000 м.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. TWR controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 118.200 MHz. Taxiing and towing without permission of TWR controller are PROHIBITED. To provide flight safety in the night-time, in low visibility conditions and also on request of the flight crew ACFT taxiing shall be carried out with the assistance of the "Follow-me" vehicle.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing shall be carried out according to the established marking along the taxiway centre lines.

The pilot-in-command shall select taxiing speed depending on TWY condition, visibility conditions, presence of obstacles, aircraft take-off mass but in all cases taxiing speed shall not exceed the speed established in the Aeroplane Flight Manual of the specified ACFT type. Pilot-in-command can taxi along RWY or cross it only on TWR controller's clearance. Taxiing and towing of ACFT without TWR controller's clearance are PROHIBITED.

Warning:

- there is no turn pad on the end segment of the runway on landing heading 289° MAG, backtracking shall be carried out with increased caution, at reduced speed with a slight braking. If unable to carry out the turn under these conditions, the flight crew shall carry out turning under assistance of a tow tractor;

- there is an obstacle (TWR building) north of TWY 6 (main TWY) between TWY 5 and TWY 7. The distance between TWY 6 and TWR building is 30 m, that does not comply with the normative values. Index 4, 5 ACFT with a wingspan of more than 31 m shall taxi strictly along TWY centre line, at reduced speed, with increased caution of the flight crew; taxiing of index 6 ACFT is PROHIBITED.

Index 6 aircraft shall taxi after landing and to the runway line-up position for take-off according to the following pattern:

- after landing on landing heading 289° MAG the aircraft shall backtrack and vacate the runway along TWY 1 onto TWY 6, taxiing into the apron shall be carried out along TWY 8 or TWY 7;

- after landing on landing heading 109° MAG the aircraft shall vacate the runway along TWY 1 onto TWY 6, taxiing into the apron shall be carried out along TWY 8 or TWY 7;

- for take-off on take-off heading 289° MAG the aircraft shall taxi from the apron along TWY 7 or TWY 8 onto TWY 6 and onto TWY 1, then to the runway line-up position;

- for take-off on take-off heading 109° MAG the aircraft shall taxi from the apron along TWY 7 or TWY 8 onto TWY 6 and onto TWY 1, then along the runway to the runway line-up position.

To ensure an equivalent level of flight safety at night and in low visibility conditions, taxiing shall be carried out with the assistance of «Follow-me» vehicle.

Take-off from RWY 11 is allowed in the day-time when RVR is more than 2000 m.

Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега.

Помощь машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Вышки на частоте 118.200 МГц.

Прибытие

На МС А, В, С по РД 8.

На МС 1, 2, 3 по РД 8.

На МС 4, 5, 6 по РД 7.

На МС 14-16 по РД 7.

На МС 1В, 2В по РД 7 или РД 5.

На МС 17-20 по РД 5, РД 7.

Отправление

С МС А, В, С по РД 8.

С МС 1, 2, 3 по РД 8 или РД 7.

С МС 4, 5, 6 по РД 8 или РД 7.

С МС 14-16 по РД 7.

С МС 1В, 2В по РД 7.

С МС 17-20 по РД 5, РД 7.

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

МС 17-20 предназначены для установки ВС Ан-2 и их модификаций и ВС меньших размеров.

4. Зона стоянки для вертолетов

МС А, В, С предназначены для установки вертолетов всех типов.

МС 1-6, 14-16, ПП 1, ПП 2 предназначены для установки вертолетов Ми-8 и их модификаций, вертолетов классом и размерами менее.

5. Перрон. Руление в зимних условиях



На перроне и МС нанесены знаки: оси руления ВС, «Т»-образные знаки остановки ВС, номера стоянок, контуры зон обслуживания ВС, пути движения и знаки остановки спецтранспорта.

Цвет маркировочных знаков: пути движения ВС – желтый, линии контура зоны обслуживания ВС – красный, пути движения спецтранспорта – белый.

Дневная маркировка нанесена на препятствия в виде зданий и сооружений, выступающих за установленные ограничительные поверхности

Дневная маркировка объектов имеет два цвета: красный и белый.

6. Ограничения при рулении

МС А и С предназначены для установки воздушных судов: Ил-76, Ил-62, А-310/319/320/321/330, Ту-154, Ту-204, Ту-214, МД-82, АН-140 и их модификации, самолетов классом и индексом ниже.

МС В предназначена для установки воздушных судов А-319/320/321, В757, В737, МД-82, Ту-154 и их модификаций, самолетов классом и индексом ниже.

При занятых МС 2, 3, 3А выруливание со стоянки А воздушным судам с индексом 6 на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.

При занятых МС 3, 3А выруливание со стоянки В воздушным судам с индексом 6 на тяге собственных двигателей ЗАПРЕЩЕНО.

Выруливание воздушных судов с МС А, В, 1-6 осуществлять на пониженных режимах работы двигателей. При невозможности выруливания ВС со стоянок аэродрома на тяге собственных двигателей, ВС буксируются на маркированные точки запуска № 1 или № 2.

Точка запуска № 1 расположена на РД 7.

Точка запуска № 2 расположена на РД 6 между РД 7 и РД 8.

Taxiing during winter conditions

Taxi guide lines may be invisible because of snow.

The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via TWR controller on frequency 118.200 MHz.

Arrival

On stands A, B, C via TWY 8.

On stands 1, 2, 3 via TWY 8.

On stands 4, 5, 6 via TWY 7.

On stands 14-16 via TWY 7.

On stands 1B, 2B via TWY 7 or TWY 5.

On stands 17-20 via TWY 5, TWY 7.

Departure

From stands A, B, C via TWY 8.

From stands 1, 2, 3 via TWY 8 or TWY 7.

From stands 4, 5, 6 via TWY 8 or TWY 7.

From stands 14-16 via TWY 7.

From stands 1B, 2B via TWY 7.

From stands 17-20 via TWY 5, TWY 7.

3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

Stands 17-20 are designated for parking of An-2 ACFT and its modifications and smaller ACFT.

4. Parking area for helicopters

Stands A, B, C are designated for parking of helicopters of all types.

Stand 1-6, 14-16, helipad 1, helipad 2 are designated for parking of Mi-8 helicopter and its modifications, helicopters of class below and smaller dimensions.

5. Apron - taxiing during winter conditions

Apron and stands have the following markings: ACFT taxi guide lines, T - shaped signs of ACFT stop, numbers of stands, stand safety lines, taxi routes and stop signs for special purpose vehicles.

Colours of marking signs: ACFT taxi routes signs – yellow, stand safety lines – red, routes of movement for special purpose vehicles – white.

Day marking is applied on obstacles such as buildings and structures penetrating the obstacle limitation surfaces.

Day marking of objects has two colours: red and white.

6. Taxiing - limitations

Stands A and C are designated for parking of II-76, II-62, A-310/319/320/321/330, Tu-154, Tu-204, Tu-214, B757, B767, B737, MD-82, An-140 ACFT and their modifications, class below and index below ACFT.

Stand B is designated for parking of A-319/320/321, B757, B737, MD-82, Tu-154 and their modifications, class below and index below ACFT.

When stands 2, 3, 3A are occupied, taxiing of index 6 aircraft from stand A under own engines power is PROHIBITED.

When stands 3, 3A are occupied, taxiing of index 6 aircraft from stand B under own engines power is PROHIBITED.

Taxiing of aircraft from stands A, B, 1-6 shall be carried out at derating power of engines. If unable to taxi from the stands under own engines power, the aircraft shall be towed to the marked start-up positions NR 1 and NR 2.

Start-up position NR 1 is on TWY 7.

Start-up position NR 2 is on TWY 6 between TWY 7 and TWY 8.

MC B может быть использовано для BC Ил-76 и их модификаций только при свободной стоянке A.

Для BC с размахом крыла более 37 м:

- ЗАПРЕЩЕНО руление между MC 1-3, 3A и MC 4-6 при занятых MC 2, 3, 3A, 5, 6;

- ЗАПРЕЩЕНО руление вдоль MC 4-6 с западной стороны при занятых MC 5, 6;

- руление BC от MC 1-6, при занятом MC 3A, осуществляется по РД 7.

Для BC Ил-76, Ил-96, Ту-214, Ту-204 и прочих с размахом крыла более 40 м, ЗАПРЕЩЕНО руление на участке между MC B и MC C при занятом одном из MC: MC 3A, MC B, MC C.

РД 1, 6, 7, 8 – пригодна для эксплуатации BC с индексом 6.

РД 4 – пригодна для эксплуатации BC с индексом 5.

РД 3 – пригодна для эксплуатации BC с индексом 3 (день).

РД 5 – пригодна для эксплуатации BC с индексом 1 (день).

РД 12 – пригодна для эксплуатации BC с индексом 1 (день).

Для увеличения пропускной способности аэродрома при прибытии BC Ил-76, Ил-62, А-310, А-330, Ту-204, B757 и их модификаций, при занятых MC A, B, C, и/или в случае прибытия BC, габариты которого выходят за границы стоянок (по согласованию с аэродромной службой), устанавливать BC на маркированной точке запуска №2 (на РД 6, между РД 7 и РД 8).

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

Выполняются авиакомпаниями, базирующимиися на АД Чита/Кадала согласно суточного плана полетов АД.

8. Противообледенительная обработка BC (ПОО)

ПОО BC производится при неработающих двигателях на MC C или на предварительном старте после буксировки BC. Для ПОО используются спецмашина и прицепная специальная установка ПОО.

Применяемая противообледенительная жидкость (ПОЖ):

- тип I «Octavio Lyod»;
- тип IV «Max Flight Sneg».

УИАА АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах выполнения взлета, набора высоты, захода на посадку не производятся.

УИАА АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Общие положения

Полеты в пределах Диспетчерской зоны Читинского аэроузла осуществляются:

- в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), по картам стандартного вылета/прибытия по приборам, картам захода на посадку по приборам;

- в соответствии с правилами визуальных полетов (ПВП);

- методом векторения - обеспечением навигационного наведения воздушных судов посредством указания определенных курсов на основе использования наблюдения ОВД.

Векторение осуществляется на высотах не ниже минимальной (1250) м по QFE аэродрома Чита/Кадала, в радиусе 46 км от КТА.

На FL100 и выше векторение осуществляется в пределах границ Узлового диспетчерского района Чита/Кадала.

Stand B can be used for Il-76 ACFT and its modifications and only when stand A is vacant.

For ACFT with a wingspan of more than 37 m:

- taxiing between stands 1-3, 3A and stands 4-6, when stands 2, 3, 3A, 5, 6 are occupied, is PROHIBITED;

- taxiing along stands 4-6 on the west side, when stands 5, 6 are occupied, is PROHIBITED;

- taxiing from stands 1-6, when stand 3A is occupied, shall be performed via TWY 7.

Taxiing of Il-76, Il-96, Tu-214, Tu-204 and other ACFT with a wingspan of more than 40 m is PROHIBITED on segment between stand B and stand C when one of the stands 3A, B, C is occupied.

TWY 1, 6, 7, 8 – AVBL for index 6 ACFT.

TWY 4 – AVBL for index 5 ACFT.

TWY 3 – AVBL for index 3 ACFT (day-time).

TWY 5 – AVBL for index 1 ACFT (day-time).

TWY 12 – AVBL for index 1 ACFT (day-time).

To increase the AD capacity during arrival of Il-76, Il-62, A-310, A-330, Tu-204, B757 ACFT and their modifications when stands A, B, C are occupied and/or in case of ACFT arrival, which dimensions exceed the limits of stands (upon agreement with AD service), ACFT shall be parked on the marked start-up point 2 (on TWY 6, between TWY 7 and TWY 8).

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

Shall be carried out by airlines which are based at Chita/Kadala AD according to the AD daily flight schedule.

8. De-icing treatment of aircraft

De-icing treatment of aircraft is performed with engines shutdown on stand C or at runway-holding position after ACFT towing. Special vehicle and special trailer facility are used for de-icing treatment.

The applied de-icing fluids are:

- type I «Octavio Lyod»;
- type IV «Max Flight Sneg».

УИАА АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures during take-off, climbing and approach phases are not applicable.

УИАА АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

Flights within Chita/Kadala CTR shall be executed as follows:

- in compliance with Instrument Flight Rules, according to the Standard Instrument Departure/Arrival Charts, Instrument Approach Charts;

- in compliance with Visual Flight Rules;

- by applying vectoring – providing navigational guidance to ACFT by assigning specific headings based on ATS surveillance system information .

Vectoring is provided at heights not below the minimum of (1250) m based on atmospheric pressure at Chita/Kadala AD elevation (QFE), within the radius of 46 km from ARP.

At FL100 or above vectoring is provided within Chita/Kadala TMA.

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.

Изменение эшелона (высоты) полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (высоте) встреча с опасными метеоусловиями, отказ авиатехники и другое, экипажу (командиру воздушного судна) предоставляется право самостоятельно изменить эшелон полета с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению органа ОВД. Органу ОВД запрещается при责令ять экипаж (командира воздушного судна) выполнять полет по ПВП без его согласия.

Вылет

Вылеты с ВПП 11/29 предусмотрены по прямой, как без корректировки линии пути, так и с корректировкой линии пути на МПУ 094°/274° (без указания точки корректировки).

Корректировка должна осуществляться не ранее набора относительной высоты (120) м над превышением взлетного конца ВПП. При вылете с ВПП 11/29 установлены увеличенные градиенты набора высоты.

Если диспетчером Вышки при выдаче условий выхода указывается только наименование стандартного маршрута вылета (SID) – это означает, что заданы стандартные условия выхода.

Если экипаж ВС не располагает данными о параметрах стандартного маршрута вылета (SID) или выдерживание стандартного маршрута вылета не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру Вышки и получить другие условия маневрирования после взлета.

Взлет не от начала ВПП выполняется по запросу экипажа ВС. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

Взлет воздушного судна производится с точки на ВПП, в которой располагаемые характеристики ВПП от места начала разбега соответствуют требуемым для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета.

Взлет с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа или по инициативе диспетчера Вышки. Ответственность за принятие решения о производстве такого взлета возлагается на командира ВС.

При получении доклада от экипажа воздушного судна о невозможности выполнять полет по стандартному маршруту вылета зональной навигации (отказ оборудования зональной навигации, аномалии системы спутниковой навигации, метеоусловия) и принятии экипажем решения продолжать выполнение полетного задания орган ОВД, под управлением которого он находится, обязан принять меры к назначению маршрута без применения зональной навигации.

Прибытие

Основным типом захода на посадку по приборам является заход по ILS. При снижении для захода по ILS, ВС следует по назначенному стандартному маршруту прибытия (STAR) до контрольной точки начального этапа захода на посадку (IAF), далее по схеме захода на посадку по ILS для указанной ВПП. Информацию о возможности захода по ILS экипаж ВС получает из сводки АТИС.

2. Procedures for IFR flights

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

The change of flight level (height) shall be carried out by the instruction of the ATS unit. In case of occurrence of threat to the flight safety at the assigned flight level (height): encountering dangerous weather conditions, ACFT equipment failure, etc., the flight crew (pilot-in-command) has the right to change flight level at its (his) own discretion with immediate report about it to the ATS unit.

A change from IFR flight to VFR flight shall be carried out by the clearance of the ATS unit only. It is prohibited to the ATS unit to force the flight crew (pilot-in-command) to carry out VFR flight without its (his) agreement.

Departure

Take-off from RWY 11/29 shall be carried out on runway heading without or with further track adjustment onto track 094° MAG/274° MAG (without indication of adjustment point).

The adjustment must be carried out not earlier than ACFT has reached (120) m above DER elevation. For departure from RWY 11/29 the increased climb gradients have been established.

When issuing the departure instructions TWR controller indicates only the name of SID – it means that standard departure instructions are assigned.

If the flight crew does not have the information about SID parameters or is unable to maintain SID, the flight crew must report it to TWR controller and obtain other instructions for manoeuvring after take-off.

Take-off not from RWY beginning shall be carried out on the flight crew's request. Responsibility for taking the decision to carry out such take-off shall be rested on the pilot-in-command.

ACFT take-off shall be carried out from the RWY position where the available RWY declared distances from the position of start of take-off run comply with the required ones for ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

Downwind take-off shall be carried out to expedite traffic flow on request of the flight crew or by the initiative of TWR controller. Responsibility for taking the decision to carry out such take-off shall be rested on the pilot-in-command.

The ATS unit must take measures to assign the route without application of area navigation after obtaining the report from the flight crew about the impossibility to carry out the flight along the standard departure route of area navigation (failure of area navigation equipment, anomalies of satellite navigation system, meteorological conditions) and taking the decision to continue the flight.

Arrival

The main type of instrument approach is ILS approach. During descent for ILS approach ACFT shall proceed along the assigned STAR to the initial approach fix (IAF), then according to ILS approach procedure for the indicated RWY. The flight crew shall obtain the information about the availability of ILS approach from ATIS message.

При намерении выполнить заход по ОСП, VOR, RNAV (GNSS), GLS экипаж обязан своевременно информировать диспетчера ДПП, получить подтверждение и после пролета IAF следовать по схеме, соответствующей типу захода на посадку.

При заходе на посадку с использованием системы спутниковой навигации диспетчер Вышки, осуществляющий управление на конечном этапе захода на посадку, информируется экипажем воздушного судна об основной и резервной системах захода на посадку.

При невозможности выполнять посадку по системе спутниковой навигации экипаж воздушного судна информирует диспетчера Вышки, осуществляющего управление на конечном этапе захода на посадку, о решении на продолжение захода на посадку по резервной системе или об уходе на второй круг.

Процедуры подхода RNAV (GNSS), GLS применяются для ВС, имеющих сертифицированное оборудование (GPS/ГЛОНАСС) для выполнения данного захода на посадку по запросу экипажа. Если выдерживание процедур подхода RNAV (GNSS), GLS не представляется возможным, экипаж обязан доложить об этом диспетчеру ДПП и запросить векторение для прибытия.

Посадка с попутным ветром выполняется с целью ускорения потока по запросу экипажа ВС или по инициативе соответствующего органа ОВД. Ответственность за принятие решения о производстве такой посадки возлагается на командира ВС.

Выполнение визуального захода на посадку

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется диспетчером. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

При инициировании визуальных заходов на посадку диспетчер должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

Диспетчер ДПП выдаст разрешение на выполнение визуального захода на посадку, воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

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

- сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна (1250) м, получившего такое разрешение; или

- экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

Диспетчер ДПП должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

3. Процедуры наблюдения ОВД

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

Потеря радиосвязи

В случае отказа связи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа связи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 настоящего АИП.

In case of intention to carry out 2 NDB, VOR, RNAV (GNSS), GLS approach procedures the flight crew must timely inform APP controller, obtain the confirmation and after passing IAF proceed according to the procedure corresponding to the approach type.

During approach with the use of satellite navigation system TWR controller carrying out the control on final approach shall be informed by the flight crew about main and back-up systems of approach.

If unable to carry out landing with the use of the satellite navigation system, the flight crew shall inform TWR controller carrying out the control on final approach about the decision to continue approach with the use of back-up system or to go around.

Procedures of RNAV (GNSS) GLS approach are applied for ACFT with certified equipment (GPS/GLONASS) to carry out this approach on the request of the flight crew. If unable to carry out STAR, RNAV (GNSS), GLS approach procedures, the flight crew must inform APP controller about it and request vectoring for arrival.

Downwind landing into the tailwind shall be carried out to expedite traffic flow on request of the flight crew or by the initiative of the respective ATS unit. Responsibility for taking the decision about carrying out such landing shall be rested on the pilot-in-command.

Visual approach

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

When initiating visual approaches the controller must take into account air situation and meteorological conditions at the AD.

APP controller issues clearance to execute visual approach to the flight crew, carrying out IFR flight, under the following conditions:

- the flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;

- reported ceiling conforms to or exceeds the altitude at which the initial approach segment begins (1250 M) for the ACFT that obtained the above-mentioned clearance;

- the flight crew reports that meteorological conditions allow to execute visual approach-to-land.

APP controller must provide separation between ACFT which obtained clearance to carry out visual approach and other arriving and departing ACFT.

3. ATC surveillance procedures

Radar Control and ATS using primary and secondary surveillance radar are provided on a permanent basis.

Communication failure

In case of communication failure the crew shall follow communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of the present AIP.

4. Процедуры полетов в условиях ограниченной видимости

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся в действие для ВС, находящихся на земле, по указанию органа ОВД при значении видимости на ВПП (RVR) менее 550 м.

Орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: «*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.

Диспетчер ОВД передает изменения значений видимости на ВПП (RVR) на исполнительном старте перед взлетом ВС.

При вылете, маршрут руления ВС для взлета с ВПП 29 назначается диспетчером Вышки с местом ожидания у границы критической зоны ILS.

В обязательном порядке используется машина сопровождения.

В период действия процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP) взлёт производится по решению командира воздушного судна.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

- взлет ВС не от начала ВПП;
- взлет ВС без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП;
- взлет ВС с ВПП 11.

Экипажу ВС в случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру Вышки.

Процедуры LVP прекращаются при значениях RVR 550 м и более во всех трех точках измерения видимости.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки об освобождении ВПП только после того, как ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру ОВД, используя следующую фразеологию: «(позвынной ВС), на МС (номер МС)».

Посадка в условиях ограниченной видимости

После посадки в условиях ограниченной видимости на ВПП 29 экипаж ВС обязан доложить диспетчеру Вышки о производстве посадки, освобождении ВПП и критической зоны ILS.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру Вышки.

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» контроль за соблюдением безопасных интервалов между ВС и транспортными средствами на площади маневрирования осуществляется по докладам экипажей ВС и водителя машины сопровождения.

При улучшении метеоусловий (при видимости более 550 метров) руководитель полетов (диспетчер Вышки) доводит до экипажей ВС и служб аэропорта отмену процедуры LVP фразой: «*Отмена условий ограниченной видимости*».

5. Процедуры полетов по ПВП

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

4. Low visibility procedures

Application of LVP

LVP are implemented for ACFT, standing on ground on ATS unit instruction when RVR is less than 550 m.

ATS unit shall include the following message into the transmitted ATIS information or informs the flight crew: *“Low visibility procedures in progress, check your minimum”*.

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

ATS unit controller transmits changes of RVR values on the line-up position before ACFT take-off.

During departure, taxi route for take-off from RWY 29 is assigned by TWR controller with runway-holding position near ILS critical area boundary.

“Follow-me” vehicle shall be mandatory used.

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

It is PROHIBITED:

- to take off not from RWY beginning;
- to take off without stop at the line-up position;
- to take off from RWY 11.

If facing difficulties or having doubts when determining ACFT position, flight crew must stop taxiing and inform TWR controller about it.

LVP are terminated when RVR is 550 M or above at all three points of visibility measurement.

Flight crew reports TWR controller about RWY vacating only after ACFT shall be present beyond ILS critical area.

ACFT must vacate ILS critical area as quickly as possible.

Flight crew shall report ATS unit about ACFT arrival on stand using the following phraseology: *“(ACFT call sign), on stand (stand NR)”*.

Arrival of ACFT in low visibility conditions

After landing on RWY 29 in low visibility conditions, flight crew must report execution of landing, vacating of RWY and ILS critical area to TWR controller.

Flight crew shall report ACFT arrival on stand to TWR controller.

When LVP are in force control over maintaining safe intervals between ACFT and vehicles on the manoeuvring area is conducted based on reports from flight crews and “Follow-me” vehicle driver.

If weather conditions improve (when RVR is more than 550 m), the Flight Control Officer (TWR controller) informs flight crews and airport services about cancellation of LVP using the following phrase: *“Low visibility procedures cancelled”*.

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.

УИАА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Миграция птиц

Для района аэродрома Чита/Кадала характерно наличие озер, рек, богатый растительный покров, что способствует сосредоточению различных видов птиц.

Сезонная

Резко континентальный климат приводит к ярко выраженным сезонным миграциям птиц. Основное направление миграции птиц с юга на северо-восток весной и с севера на юг осенью. Миграция птиц происходит на высотах от 50 м до 600 м скорость пролета 70-100 км/ч.

Суточная

Миграция птиц чаще происходит утром и вечером в сумерках. В районе ВПП проводятся мероприятия по сокращению скопления птиц – скашивания травяного покрова и вырубка кустарников. В период максимальной активности миграции птиц в районе аэродрома Чита/Кадала организуется визуальное наблюдение за орнитологической обстановкой.

Результаты наблюдений докладываются РП (диспетчеру), который информирует экипаж о наличии птиц в секторе захода на посадку (взлета).

2. Передача информации

Передача информации об орнитологической обстановке передается по каналу АТИС постоянно.

UIAA AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird migration

Terminal area of Chita/Kadala AD is characterized by the presence of lakes, rivers, rich vegetation cover, which contributes to the concentration of various species of birds.

Seasonal migration

The sharply continental climate leads to pronounced seasonal migrations of birds. The main direction of migration is from south to north-east in spring and from north to south in autumn. The migration of birds occurs at altitudes from 50 m to 600 m, the flight speed is 70-100 km/h.

Daily migration

Bird migration occurs more often in the morning and evening at dusk. In the vicinity of the runway, measures are being taken to reduce the concentration of birds – mowing grass cover and cutting down shrubs. During the period of maximum bird migration activity, visual observation of the ornithological situation is organized in the vicinity of Chita/Kadala AD.

Observation results are reported to the TWR controller, who informs flight crew about presence of birds in landing (take-off) sector.

2. Information broadcast

Ornithological situation is constantly broadcasted via ATIS channel.

УИАА АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

UIAA AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UIAA-31 AD 2.1 UIAA-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 11	AD 2.1 UIAA-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 29	AD 2.1 UIAA-34
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UIAA-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UIAA-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UIAA-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UIAA-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UIAA-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 11	AD 2.1 UIAA-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-74
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-75
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-76
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-88
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 29	AD 2.1 UIAA-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 29	AD 2.1 UIAA-98
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 29	AD 2.1 UIAA-99
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB RWY 29	AD 2.1 UIAA-101
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 29	AD 2.1 UIAA-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UIAA-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 11	AD 2.1 UIAA-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UIAA-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UIAA-142
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UIAA-147
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 29	AD 2.1 UIAA-155
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 29	AD 2.1 UIAA-157