

УИАА АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.  
UИАА AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УИАА ЧИТА/Кадала  
UИАА CHITA/Kadala

УИАА АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.  
UИАА AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	520134с 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 З г. Чита 13.5 KM W of Chita
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	692 м/24.4°С 692 M/24.4°С
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°З (2011)/ – 8°W (2011)/ –
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS. E-mail	АО «АэроЧита», Россия, 672018, г. Чита-18, ул. Звездная, 17 Joint stock company "AeroChita", 17, Ulitsa Zvyozdnaya , Chita-18, 672018, Russia Тел./Tel.: (8-302-2) 33-84-11 Факс/Fax: (8-302-2) 41-18-78 E-mail: airport@chita.ru AFS: УИАААПДУ/UИАААPDU
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.  
UИАА AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	2300-0800
2.	Таможня и иммиграционная служба 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 AIS по инструктажу 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 инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
8.	Заправка топливом Fuelling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
9.	Обслуживание Handling	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД / AD OPR HR: 2100-0900 2. Тм= UTC+9 ч LT= UTC+9 HR

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	РТ, ТС-1/МС-8П RT,TS-1/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость/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	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи и больницы в г. Чита Aidpost at Airport Terminal, ambulance service and hospitals in Chita
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UIAA 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 до предполагаемого полета CAT 8: by prior arrangement, at least 4 days before the intended flight
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Аэродромные пожарные автомобили: - AA-12/60(63501) – 1 шт.; - AA-8/55(43118) – 2 шт. Транспортные средства повышенной проходимости, оснащенные поисково-спасательным оборудованием: - УАЗ 396259 – 1 шт.; - УАЗ 396255 – 1 шт.; - Газель 322132 – 1 шт.; - ЗИЛ-130 – 1 шт. Aerodrome fire fighting trucks: - AA – 12/60 (63501) – 1 unit; - AA – 8/55 (43118) – 2 units. Cross-country vehicles equipped with search-rescue facilities: - UAZ 396259 – 1 unit; - UAZ 396255 - 1 unit; - Gazel 322132 – 1 unit; - ZIL-130 – 1 unit.
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются: водило буксировочное для ВС Ан-24, Ан-26 AVBL: tow bar for An-24, An-26 ACFT
4.	Примечания Remarks	Отсутствуют собственные аварийные подъемники. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться оборудование для эвакуации предоставляется эксплуатантом. Own emergency lifting bags are not AVBL. In case of removal of disabled ACFT, recovery equipment shall be provided by the operator.

UIAA 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	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

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

УИАА АД 2.9 СИСТЕМЫ 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	<p>Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет.</p> <p>Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.</p>
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	<p>Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД.</p> <p>Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.</p>
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	нет NIL
4.	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”, AIP России Книга 1  
See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia Book 1

**UIAA АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**UIAA AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ-1 Чита Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1 Chita
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ-1 Чита 24 ч Aeronautical Meteorological Station (Civil)-1 Chita 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	30 мин., TAF 3 ч 30 MIN, TAF 3 HR
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	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	S, U <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , SWH, SWM, SWC, SIGMET, AIRMET
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, обеспечиваемые 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

**UIAA 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 (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
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (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/AW/T Concrete	520142.89N 1131706.26E — —	THR 692 M TDZ 691 M
29	280.83° 289°	2799x56	PCN 49/R/AW/T Concrete	520125.90N 1131930.44E — —	THR 670.8 M TDZ 676.9 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0,8%	нет/NIL	400x150	3100x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
+ 0,8%	нет/NIL	300x150	3100x300	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 взлет- ная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дис- танция (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, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интер- валы установ- ки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
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 LH	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.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	LDI: ВПП 11: 31 м правее оси ВПП, 800 м от торца ВПП 11 ВПП 29: 31 м левее оси ВПП, 120 м от торца ВПП 29 RWY 11: 31 M to the right of CL, 800 M from extremity of RWY 11 RWY 29: 31 M to the left of CL, 120 M from extremity of RWY 29 Анемометр/Anemometer: КДП/TWR
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/ 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**UIAA AD 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**UIAA AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	1) 5201.4N 11319.5E – на ВПП 29/on RWY 29 5201.7N 11317.1E – на ВПП 11/on RWY 11 ---- 2) На РД 6 между РД 1 и РД 3/on TWY 6 between TWY 1 and TWY 3 ---- 3) На пересечении РД 4 и РД 6/INT of TWY 4 and TWY 6 ----
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	1) 670.5 М – ВПП 29/RWY 29; 692.4 М – ВПП 11/RWY 11 2) ---- 3) ----
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	1) 30x30 М, бетон/Concrete, PCN 49/R/AW/T, маркирована/marked 2) 21x17 М, бетон/Concrete, PCN 51/R/AW/T, маркирована/marked 3) 21x17 М, бетон/Concrete, PCN 51/R/AW/T, маркирована/marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	1) 281°/289°MAG; 101°/109°MAG 2) ---- 3) ----
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	Для вертолетов с массой не более 13 тонн For HEL with mass not more than 13 tons Система координат СК-42 SK-42 coordinate system

**UIAA AD 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 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 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 C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Чита-Вышка, Подход рус, англ Chita-Tower, Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1800) м –/(1800) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**UIAA AD 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**UIAA AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Emergency FREQ
ДПП APP	Чита-Подход Chita-Approach	122.000	к/с H24	
Вышка TWR	Чита-Вышка Chita-Tower	118.200	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	
АТИС ATIS	Чита-АТИС Chita-ATIS	126.400 RUS 134.800 ENG	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	

1	2	3	4	5
ВОЛМЕТ VOLMET	Чита-ВОЛМЕТ Chita-VOLMET	128.300	к/с H24	
Земля Ground	Чита-Земля Chita-Ground	118.800 RUS	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	Связь с инженерно- техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground technical per- sonnel during towing and start-up
	Чита-Транзит Chita-Transit	131.900	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR	Коммерческий канал Commercial channel

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

Тип средства, склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Примечания
Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (8°W/-)	KTH KTN	112.9	к/с H24	520127.8N 1131828.7E	690 М	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 29 ILS кат I (8°З/-) LOC 29 ILS CAT I (8°W/-)	ИДГ IDG	110.3	ПП HS	520148.5N 1131618.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 29 GP 29		335.0	ПП HS	520123.3N 1131916.0E		3.5°, RDH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 29	ИДГ IDG	110.3	ПП HS	520123.3N 1131916.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	ДГ DG	518	к/с H24	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	к/с H24	520119.5N 1132024.6E		109°MAG/1.05 KM RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 11 LOM 11	ЗМ ZM	518	к/с H24	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	З Z	553	к/с H24	520148.8N 1131615.8E		289°MAG/1.0 KM RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
МРМ МКР	НН NN	75	к/с H24	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 RNAV GNSS	UIAA UIAA	CH22309 114.350	к/с H24	520127.95N 1131816.41E		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			3.5°, TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



**UIAA 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.

**2.1. Предупреждение:**

- на конечном участке ВПП с  $M_{K_{\text{пос}}}=289^\circ$  отсутствует уширение, разворот на  $180^\circ$  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 самолетов с индексом 6 руление после посадки и на исполнительный старт для взлета производить по схеме:

- после посадки с  $M_{K_{\text{пос}}}=289^\circ$  - разворот на ВПП на  $180^\circ$ , освобождение ВПП – по РД 1 на РД 6, заруливание на перрон по РД 8 или РД 7;

- после посадки с  $M_{K_{\text{пос}}}=109^\circ$  - освобождение ВПП по РД 1 на РД 6, заруливание на перрон по РД 8 или РД 7;

- для взлета с  $M_{K_{\text{взл}}}=289^\circ$  выруливание с перрона по РД 7 или РД 8 на РД 6 и на РД 1, далее на исполнительный старт;

- для взлета с  $M_{K_{\text{взл}}}=109^\circ$  - выруливание с перрона по РД 7 или РД 8 на РД 6 и на РД 1, далее по ВПП на исполнительный старт.

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

МС 1–16 предназначены для установки ВС авиации общего назначения категории А. Помощь машины сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера Вышки на частоте 118.200 МГц

**4. Зона стоянки для вертолетов**

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

МС 1–16 предназначены для установки вертолетов Ми-8 и их модификаций, вертолетов классом и размерами менее.

**5. Перрон. Руление в зимних условиях**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь машины сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера Вышки на частоте 118.200 МГц.

**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.

**2.1 Warning:**

- there is no turn pad on the end segment of the runway on landing heading  $289^\circ$  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 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  $289^\circ$  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  $109^\circ$  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  $289^\circ$  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  $109^\circ$  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.

**Parking area for small aircraft (general aviation)**

Stands 1-16 are designated for parking of general aviation Category A ACFT. The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested by the flight crew via the TWR controller on frequency 118.200 MHz.

**4. Parking area for helicopters**

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

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

**5. Apron - taxiing during winter conditions**

Taxi guide lines may be invisible because of snow. The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested by the flight crew via the TWR controller on frequency 118.200 MHz.

## 6. Ограничения при рулении

Заруливание ВС Ил-62, Ил-76, А-310, А-330, Ту-204, В757, В767 и их модификаций на МС А осуществлять только при свободной стоянке В.

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.

Заруливание на МС 1, 2, 3 – по РД 8, выруливание – по РД 8 или РД 7.

Заруливание на МС 4, 5, 6 – по РД 7, выруливание – по РД 8 или РД 7.

МС В может быть использовано для воздушных судов с индексом 6 и выше только при свободной стоянке А.

### UIAA AD 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

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

### UIAA AD 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

#### Общие положения

Полеты в пределах CTR Чита 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 эшелоне 100 и выше векторение осуществляется в пределах границ Диспетчерской зоны Читинского аэроузла и Узлового диспетчерского района Чита (Кадала).

#### Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Чита

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.

## 6. Taxiing - limitations

Taxiing of Il-62, Il-76, A-310, A-330, Tu-204, B757, B767 aircraft and their modifications into stand A shall be carried out only when stand B is vacant.

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.

Taxiing into stands 1, 2, 3 shall be carried out along TWY 8, taxiing from the stands – along TWY 8 or TWY 7.

Taxiing into stands 4, 5, 6 shall be carried out along TWY 7, taxiing from the stands – along TWY 8 or TWY 7.

Stand B can be used for index 6 and above type aircraft and only when stand A is vacant.

### UIAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

### UIAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

#### General

Flights within Chita 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 CTR and Chita (Kadala) TMA.

#### Procedures for IFR flights within Chita (Kadala) TMA

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.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению органа ОВД. Органу ОВД запрещается принуждать 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 поддержание 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, метеосостояние) 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.

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.

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.

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.

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.

### **Процедуры наблюдения ОВД в границах узлового диспетчерского района Чита**

#### **Радиолокационное наведение и порядок следования**

Радиолокационное наведение в узловом диспетчерском районе осуществляется диспетчером ДПП.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер ДПП дает указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования с целью обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки (взлета) с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами ВС осуществляется обзорным радиолокатором (ОРЛ-А).

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

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

#### **Отказ связи**

В случае отказа связи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа связи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и разделе ENR 1.6 настоящего АИП книга 1.

#### **Процедуры полетов в условиях ограниченной видимости**

На аэродроме Чита (Кадала) орган ОВД вводит в действие процедуры в условиях ограниченной видимости при дальности видимости на ВПП 550 м и менее.

Сообщение о введении «Процедуры в условиях ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС включением в сводку АТИС, а также сообщением диспетчера «Вышки» фразой: «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости. Проверьте ваш минимум» (Low visibility procedures in progress. Check your minimum).

#### **Вылет ВС в условиях ограниченной видимости**

Руление ВС для взлета с ВПП 29 выполняется согласно опубликованных схем с местом ожидания у границы критической зоны ILS.

В обязательном порядке используется машина сопровождения.

Маршрут руления назначается диспетчером «Вышки».

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.

### **ATC surveillance procedures within Chita (Kadala) TMA**

#### **Radar vectoring and sequencing**

Radar vectoring in TMA shall be carried out by APP controller.

APP controller shall give the instructions to occupy the certain flight levels (heights) to regulate ACFT traffic flow and also assign courses to the flight crews to provide intervals necessary for carrying out landing (take-off) considering ACFT performance.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control of ACFT flights in CTA is available by TAR.

#### **Surveillance radar approaches**

SRA approach procedures are not applicable.

#### **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 Book 1.

#### **Low visibility procedures**

Low Visibility Procedures are implemented by ATS unit when RVR is 550 m or less.

Flight crews are informed about LVP implementation via ATIS or by TWR controller using the following phrase: "Low Visibility Procedures in progress, check your minimum".

#### **Departure of ACFT in low visibility conditions**

ACFT departing from RWY 29 shall taxi to runway-holding position at ILS critical area boundary in accordance with the published charts.

Escort of "Follow-me" vehicle is mandatory.

Taxi route is assigned by TWR controller.

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

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

Экипажу ВС в случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру ДП «Вышка».

#### **Посадка в условиях ограниченной видимости**

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

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру ДП «Вышка».

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 ДП «Вышка») доводит до экипажей ВС и служб аэропорта отмену процедуры LVP фразой: «Отмена условий ограниченной видимости».

#### **Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Чита**

Полеты воздушных судов в диспетчерском районе осуществляются в соответствии с правилами визуальных полетов.

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

#### **Выполнение визуального захода на посадку**

Визуальный заход на посадку (ВЗП) – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

#### **UIAA AD 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Чита (Кадала) обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство их совершают перелеты на высотах 50 до 100 м, 100 и выше над уровнем земли.

Миграция птиц проходит периодически в светлое время суток на север, северо-запад, северо-восток весной, юг, юго-запад осенью.

Радиолокационный контроль за миграцией птиц не осуществляется.

Передача информации об орнитологической обстановке передается по каналу АТИС постоянно.

В период миграции птиц экипажам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома при взлете, заходе на посадку, а также в наборе высоты и снижении.

When LVP are in force 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.

#### **Arrival of ACFT in low visibility conditions**

After landing on RWY 29 in low visibility conditions, flight crew must report execution of landing, vacation 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".

#### **Procedures for VFR flights within Chita CTA**

ACFT flights in CTA shall be carried out in accordance with visual flight rules.

The pilot-in-command must observe visual flight rules and report about the necessity of change to IFR to ATS unit in good time.

#### **The execution of a visual approach**

A visual approach is approach by an IFR flight when either part or all of an instrument approach procedure is not completed and the approach is executed in visual reference to terrain.

#### **UIAA AD 2.23. ADDITIONAL INFORMATION**

The ornithological situation in the vicinity of Chita (Kadala) aerodrome is conditioned by seasonal and daily migration of birds. The majority of birds migrate at heights from 50 m to 100 m, 100 m or above AGL.

Migration of birds takes place periodically in daylight time to north, north-west, north-east in spring, to south, south-west in autumn.

Radar control of migration of birds is not AVBL.

Ornithological situation is constantly broadcasted via ATIS channel.

The flight crews are recommended to switch on landing lights during the flight in the vicinity of aerodrome, during take-off, approach and also during climb and descent in the period of bird migration.