

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

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

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	514835с 1072626в в центре ВПП 514835N 1072626E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	9.5 км З г. Улан-Удэ 9.5 KM W of Ulan-Ude
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	518 м /21°C 518 M /21°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	5°З (2018) / 3.0°З 5°W (2018) / 3.0°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Аэропорт Байкал» Россия, 670018, г.Улан-Удэ, Аэропорт, 10 Limited Liability Company "Baikal Airport", 10, Airport, Ulan-Ude, 670018, Russia Тел./Tel: (3012) 22-79-59 Факс/Fax: (3012) 22-71-41 AFTN: UIUUAPBF UIUUAPBF E-mail: mail@airportbaikal.ru
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Координаты в ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinates

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0030-0930 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0030-0930 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	По согласованию By coordination
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	Согласно регламенту работы АД According to AD OPR HR
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	2000-1400
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2200-1400
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 2200-1400 AD OPR HR: 2200-1400 2. Тм= UTC + 8 часов LT= UTC + 8 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1 TS-1 (equivalent to Jet A-1)
3.	Средства заправки топливом/емкость 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

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

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

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	Кат. 7: 2200-0200, кат. 5: 0200-1400 CAT 7: 2200-0200, CAT 5: 0200-1400
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На аэродроме отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться, указанные средства должны предоставляться авиакомпанией. Emergency lifting bags are not AVBL at the aerodrome. The mentioned facilities for removal of disabled ACFT shall be provided by the airline.

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

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

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

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

UIUU AD 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

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

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

UIUU AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIUU 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

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Улан-Удэ Ulan-Ude aeronautical meteorological station (civil)
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	АМСГ Улан-Удэ 12, 24 часа Ulan-Ude aeronautical meteorological station (civil) 12, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час TREND 1 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус, англ Charts, AD forecasts texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
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

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

Обозначение ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
08	078.01° 083°	3400x45	PCN 50/R/A/W/T Cement-Concrete	514823.98N 1072459.45E 514846.69N 1072753.08E	THR 518.2 M TDZ 518.2 M
26	258.01° 263°	3400x45	PCN 50/R/A/W/T Cement-Concrete	514846.69N 1072753.08E 514823.98N 1072459.45E	THR 503.3 M TDZ 510.3 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	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
See AOC type A	нет/NIL	150x140	3700x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x140	3700x300	нет/NIL	

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

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

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

Обозначение ВПП RWY 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, ин- тервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, ин- тервалы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
08	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	3400 M, 60 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
26	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°20'	нет NIL	нет NIL	3400 M, 60 M white last 600 M yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

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

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

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

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

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

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

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

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
ДПП APP	Улан-Удэ-Подход Ulan-Ude-Approach	129.300	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Улан-Удэ-Вышка Ulan-Ude-Tower	118.100	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Улан-Удэ-АТИС Ulan-Ude-ATIS	126.600	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Улан-Удэ-Земля Ulan-Ude-Ground	118.800	к/с H24	Используется для запуска двигателей и буксировки, рус AVBL for engines start-up and towing, RUS
	Улан-Удэ-Транзит Ulan-Ude-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал, рус Commercial channel, RUS

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (5°W/---)	УЛД ULD	113.5	К/С H24	514842.2N 1072623.9E	510 M	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 08 ILS кат II (5°3/---) LOC 08 ILS CAT II (5°W/---)	ИУЛ IUL	111.3	К/С H24	514850.0N 1072818.5E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 08 GP 08		332.3	К/С H24	514830.1N 1072515.9E		3.0°, RDH 17.1 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 08	ИУЛ IUL	CH50X	К/С H24	514830.1N 1072515.9E		347 M to RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 08 NDB 08	У U	320	К/С H24	514818.0N 1072413.8E		263°MAG/0.9 KM RWY 08 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 26 ILS кат II (5°3/---) LOC 26 ILS CAT II (5°W/---)	ИЗД IZD	110.3	К/С H24	514820.9N 1072436.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 26 GP 26		335.0	К/С H24	514848.7N 1072738.1E		3.3°, RDH 17.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 26	ИЗД IZD	CH40X	К/С H24	514848.7N 1072738.1E		268 M to RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДГРМ 26 LOM 26	ЗД ZD	349	К/С H24	514913.1N 1073115.8E		083°MAG/4.0 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БГРМ 26 LMM 26	З Z	320	К/С H24	514852.6N 1072838.7E		083°MAG/0.9 KM RWY 26 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV RNAV GNSS	УИУУ UIUU	114.450 CH 22313	К/С H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 08 GLS кат I GBAS (H) 08 GLS CAT I	G08A	CH 20669	К/С H24	514818.9N 1072648.0E		3.0°, TCH 17.1 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 26 GLS кат I GBAS (H) 26 GLS CAT I	G26A	CH 21080	К/С H24			3.3°, TCH 17.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**UIUU AD 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавто-машинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Перрон 2:

Выруливание ВС массой более 50 т с МС 1-3, 4А выполняется только буксировкой. Запрещено руление ВС массой более 50 т на тяге собственных двигателей с южной стороны через МС 1-3, 4А.

2. Руление на места стоянок и с них

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 118.100. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещены, прибывающие ВС к месту стоянки движутся самостоятельно по разметке под руководством диспетчера или спец-машины сопровождения.

3. Перрон. Руление в зимних условиях

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

4. Ограничение при рулении

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

**UIUU AD 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА**

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

- a) на этапе выполнения взлета и набора высоты (450) м:
 - сохраняется взлетная мощность всех двигателей;

UIUU 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. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Apron 2:

Taxiing of ACFT with a mass of more than 50 T out of stands 1-3, 4A shall be carried out only by towing. Taxiing of ACFT with a mass of more than 50 T under own engines power on the southern side through stands 1-3, 4A is prohibited.

2. Taxiing to and from stands

TWR controller shall control the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 118.100 MHz. Taxiing and towing are prohibited without permission of controller, arriving aircraft shall taxi to stands on their own along the marking under controller's guidance or after the "Follow-me" vehicle.

3. Apron - taxiing during winter conditions

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

4. Taxiing - limitations

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UIUU AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

- a) during take-off phase and climbing to (450) m:
 - take-off power of all engines to be maintained;

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

- набор высоты (450) м выполняется на приборной скорости $V_{2+(20-40)}$ км/ч с максимально возможной при этом вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа;

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

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

- сохраняется номинальная мощность всех двигателей;

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

- набор высоты производится на приборной скорости $V_{2+(20-40)}$ км/ч с максимально возможной при этом вертикальной скоростью и учетом ограничений по углу тангажа;

d) на высоте (900) м:

- уменьшается вертикальная скорость набора высоты;

- воздушное судно разгоняется до приборной скорости начала уборки закрылков в полетное положение;

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

e) с высоты (900) м:

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

УИУУ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Общие положения

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

Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерского района Улан-Удэ

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

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

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

- climbing to (450) m to be executed at IAS $V_{2+(20-40)}$ km/h with maximum possible vertical speed and taking into account pitch restrictions;

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

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

- the nominal power of all engines to be maintained;

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

- climbing to be executed at IAS $V_{2+(20-40)}$ km/h with maximum possible vertical speed and taking into account pitch restrictions;

d) at (900) m:

- rate of climb to be reduced;

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

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

e) from (900) m:

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

UIUU AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

General

Flights within Ulan-Ude in the vicinity of the aerodrome shall be operated in accordance with the Instrument (IFR) and Visual Flight Rules (VFR).

Procedures for IFR flights within Ulan-Ude CTA

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

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

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

Радиолокационное наведение и порядок следования

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется комплексом средств автоматизации ОВД «Топаз».

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС не применяется.

Отказ связи

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

Визуальный заход на посадку

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

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

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

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

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

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

Процедуры в условиях ограниченной видимости

Применяются при видимости на ВПП (RVR) менее 550 м. О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по АТИС или органом ОВД фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум»/ "Low Visibility Procedures in progress. Check your minimum".

При ведении радиосвязи экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера.

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

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

Radar vectoring and sequencing

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

Radar vectoring charts are not published.

1. Radar control over aircraft flights in the vicinity of the aerodrome is provided by "Topaz" ATS automation system.

Surveillance radar approaches

SRA procedure is not applied.

Communication failure

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

Visual approach

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

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

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

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

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

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

Low visibility procedures

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UIUU AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц.

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

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

Радиолокационный контроль за миграцией птиц не осуществляется.

Передача информации об орнитологической обстановке передается по каналу АТИС.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

UIUU AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

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

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

Radar control of migration of birds is not AVBL.

Ornithological situation is broadcasted via ATIS channel.

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

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