

**УСЦЧ ЧЕЛЯБИНСК/
Баландино
USCC CHELYABINSK/
Balandino**

УСЦЧ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USCC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УСЦЧ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USCC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	551821с 0613013в. В центре ВПП 09/27 551821N 0613013E. In the centre of RWY 09/27
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км СВ г. Челябинск 18 KM NE of Chelyabinsk
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	234 м/ 769 фт/ 24°C 234 M/ 769 FT/ 24°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-12 м/ -38 фт -12 M/ -38 FT
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	14°В (2020)/ 3.8°В 14°E (2020)/ 3.8°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Челябинское авиапредприятие», Россия, 454133, г. Челябинск. Аэропорт Joint stock company "Chelyabinsk Air Transport Enterprise", Airport, Chelyabinsk, 454133, Russia Тел./Tel: (351) 778-33-25, 778-32-36, 779-14-16 Факс/Fax: (351) 779-14-63 E-mail: sekretar_chap@aircek.ru AFTN: УСЦЦАПДУ, УСЦЦАПБФ USCCAPDU, USCCAPBF
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УСЦЧ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
USCC AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0330-1230 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0330-1230 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 5 часов LT = UTC + 5 HR

УСЦЦ **АД 2.4** **СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**
USCC **AD 2.4** **HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo handling facilities	Автокран КС-35715-2, автомобиль с подъемным кузовом АПК-10, контейнеропогрузчик АПК-КБ, контейнеровоз FMC CLT-8 Truck crane KS-35715-2, a truck with dumping body APK-10, a container loader APK-KB, a container truck FMC CLT-8
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/нет TS-1, RT/NIL
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	ТЗ-22, ТЗА-20, ТЗА-30, ТЗА-45 TZ-22, TZA-20, TZA-30, TZA-45
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

УСЦЦ **АД 2.5** **СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**
USCC **AD 2.5** **PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе Airport hotel, city hotels
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. Челябинск Medical post in the airport Terminal, ambulance service, hospitals in Chelyabinsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦЦ **АД 2.6** **АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**
USCC **AD 2.6** **RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеются: - аэродромные пожарные автомобили с аварийно-спасательным оборудованием; - автомобили повышенной проходимости с радиостанцией для руководителя ликвидации чрезвычайных ситуаций; - автомобили для доставки расчётов аварийно-спасательной команды; - автомобили для доставки медицинского снаряжения; - перронные автобусы для доставки пассажиров с аварийного ВС. AVBL: - aerodrome fire-fighting vehicles with emergency-rescue facilities; - cross-country vehicle with radio station for head of search and rescue team; - motor vehicle for search and rescue team; - vehicles for transporting medical equipment; - apron buses for passengers from emergency ACFT.

3.	<p>Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft</p>	<p>Имеются:</p> <ul style="list-style-type: none"> - тягачи колёсного типа SHOPF F-300, СТ-Т400; - тракторы К-703М; - автогрейдер для подготовки дорожек-треков на грунте ДЗ-98; - прицепы для транспортировки самолетов с повреждёнными шасси грузоподъемностью до 30 т; - топливосливы ТЗ-22; - передвижные стреловые краны грузоподъемностью до 32 т; - комплект средств для подъема и эвакуации ВС: ППСН-60, ППСК-80, ПБАВС-МВ; - комплект аварийных пневмотканевых подъемников (АПТП) с баллонами ACLB-12 (8 ед.) и ACLB-40 (4 ед.), компрессор SULLAIR 185/DPQ; - буксировочные водила для всех типов ВС; - аэродромный передвижной электроагрегат HOUCHIN 690J; - техническая аптечка для аварийно-спасательных работ, лестницы, стремянки; - расходные материалы для укладки дорожек-треков на грунте; - балласт для изменения центровки ВС; - подготовленный персонал для эвакуации ВС, потерявших способность двигаться. <p>AVBL:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tow tractors wheel type SHOPF F-300, ST-T400; - tractors K-703M; - motor grader DZ-98 for preparing tracks on the ground; - trailers for transportation of aircraft with collapsed landing gear of 30 tons lifting capacity; - fuel filler TZ-22; - moving luffing jib cranes of up to 32 tons lifting capacity; - set of facilities for ACFT lifting and removal: PPSN-60, PPSK-80, PBAVS-MV; - set of aircraft lifting bags (AFTP) with cylinders ACLB-12 (8 units) and ACLB-40 (4 units), compressor SULLAIR 185/DPQ; - tow bars for all ACFT types; - aerodrome mobile ground power unit HOUCHIN 690J; - maintenance kit for SAR operations , ladders, step-ladders; - expendable materials for laying the tracks on the ground; - ballast for displacing the aeroplane centre of gravity; - the trained maintenance personnel is AVBL for removal of disabled ACFT.
4.	<p>Примечания Remarks</p>	<p>нет NIL</p>

УСЦЦ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
USCC AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	<p>Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment</p>	<p>Имеются AVBL</p>
2.	<p>Очередность удаления осадков Clearance priorities</p>	<p>Первая очередь очистки: ВПП, спланированная часть летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, РД С, РД М1 (участок от РД С до РД G), РД G, РД В, РД Е с откидыванием валов, пути руления на перроне, МС 12-24, подготовка зон КРМ и ГРМ.</p> <p>Вторая очередь очистки: РД А, РД D, РД М2, МС 1-11, 25-33, РД М1 (участок от РД В до РД А, включая вертолётные площадки Н1, Н2), обочины всех РД на ширину 10 м.</p> <p>Третья очередь очистки: очистка СЗ на половину ее длины, спланированной части летной полосы до ширины 25 м, обочин МС и перронов, устройство сопряжений очищенной и неочищенной части летной полосы с уклоном не более 1:10, подъездных путей к объектам радиосвязи, горюче-смазочных материалов, внутри аэропортовых дорог и другие работы.</p> <p>1. Clearance of RWY and shoulders to a width of 10 M from the edge of RWY, TWY C, M1 (segment from TWY C up to TWY G), TWY G, TWY B, TWY E, including removal of snow banks, ACFT taxi routes on the apron, stands 12-24, treatment of LOC and GP areas.</p> <p>2. TWY A, TWY D, TWY M2, stands 1-11, 25-33, TWY M1 (segment from TWY B up to TWY A, including helipads H1, H2), all taxiway shoulders to a width of 10 m.</p>

		3. Clearance of clearway for half of its length, runway shoulders to a width of 25 M, shoulders of aircraft stands and aprons, with a layout of junction of the cleaned parts with uncleansed ones with a slope not more than 1:10, access roads to radio aids and fuel-lubricant points, inner airport roads and other work (operations).
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон / Apron 1-11 – цементобетон / Cement Concrete PCN 54/R/B/W/T 12-28 – цементобетон / Cement Concrete PCN 59/R/B/W/T 29 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 24/R/B/X/T 30, 31 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 17/R/B/X/T MC / Stands: 32, 33 – цементобетон / Cement Concrete PCN 40/R/B/W/T H1, H2 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete PCN 49/R/B/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: A, C – 22.5 М, цементобетон / Cement Concrete PCN 60/R/A/W/T B, E – 22.5 М, цементобетон / Cement Concrete PCN 59/R/B/W/T D – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T G – 22.5 М, цементобетон / Cement Concrete PCN 54/R/B/W/T M1 от РД С до РД G / M1 from TWY C to TWY G – – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 50/R/B/X/T M1 от РД А до РД В / M1 from TWY A to TWY B – – 22.5 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 49/R/B/X/T M2 – 18 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 36/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	MC 1-33, H1, H2 Stands 1-33, H1, H2
6.	Примечания Remarks	1. M1 имеет длину и ширину соизмеримую с ВПП 09/27 и расположена параллельно ВПП южнее 150 м. M1 is approximately of the same length and width as RWY 09/27 and is located 150 M south of RWY and parallel to it. 2. M1 имеет асфальтовое покрытие, которое при определенных погодных условиях бывает видно лучше, чем ВПП 09/27. Это необходимо учитывать при заходе на посадку. M1 has asphalt surface which can be seen better than RWY 09/27 under certain weather conditions. This should be taken into account during APCH. 3. Руление всех типов ВС на перроне осуществлять на пониженной скорости строго по оси нанесенной разметки, минимальный радиус разворота при рулении на перроне 22 м. Taxiing of all types ACFT on the apron shall be executed at reduced speed, strictly along the marking, the minimum radius of turn during taxiing on the apron is 22 M.

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

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxiing 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, край РД, участки сопряжения РД и ВПП. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways, TWY edge, junctions of TWY and RWY.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	На РД С On TWY С
4.	Примечания Remarks	Линии заруливания на МС с указателем номера – жёлтого цвета. Ось маршрутов руления ВС на перроне – жёлтого цвета с окантовкой чёрного цвета. Lead-in lines with stand identification (number) – in yellow. Taxi guide line on the apron – in yellow with a black border.

УСЦЦ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
USCC 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

УСЦЦ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
USCC AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Челябинск Chelyabinsk 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 Челябинск, каждые 3 часа Chelyabinsk Aeronautical Meteorological Station (Civil), every 3 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 30 минут TREND 30 MIN
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Устная консультация по запросу экипажа, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД. Verbal consultation upon request of the flight crew, briefing conducted by controllers of the duty shift of the ATS unit.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	TAF, METAR/SPECI по маршрутам полета, пунктам посадки, запасным аэродромам; GAMET, SIGMET, AIRMET; карты SIGWX, WIT TAF, METAR/SPECI for flight routes, points of landing, alternate aerodromes; GAMET, SIGMET, AIRMET; SIGWX, WIT charts
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S ₃ , U ₈₅ , U ₇ , U ₅ , U ₄ , U ₃ , U ₂ , P ₈₅ , P ₇ , P ₅ , P ₄ , P ₂₅ , P ₂ , SWH, SWM
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Выносное индикаторное устройство Remote display unit
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, СДП, ДПК APP, TWR, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УСЦЦ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USCC 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 APP RWY
1	2	3	4	5	6
09	103.58° 090°	3200x60	PCN 60/R/A/W/T бетон/Concrete	551833.00N 0612844.42E — -11.6 M	THR 759 FT / 231.3 M TDZ 769 FT / 234.5 M
27	283.62° 270°	3200x60	PCN 60/R/A/W/T бетон/Concrete	551808.67N 0613140.73E — -11.7 M	THR 737 FT / 224.5 M TDZ 749 FT / 228.4 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
+0.42% 760 M (2440 M)	нет/NIL	400x160	3500x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.41% 2440 M (760 M)	нет/NIL	225x160	3500x300	нет/NIL	

УСЦЦ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
USCC 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
09	3200	3600	3200	3200	нет/NIL
От РД С / From TWY C	3000	3400	3000	нет/NIL	нет/NIL
27	3200	3425	3200	3200	нет/NIL
От РД В / From TWY B	2329	2554	2329	нет/NIL	нет/NIL

УСЦД АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
USCC AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
09	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3200 M, 15 M 2303 M white next 600 M red/white last 297 M red	3200 M, 60 M 2603 M white last 597 M yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
27	CAT III 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	897 M	3200 M, 15 M 2307 M white next 600 M red/white last 293 M red	3200 M, 60 M 2637 M white last 563 M yellow HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УСЦД АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
USCC AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение, характеристики и часы работы ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД Осевые: на РД С, G, M1 (участок от РД С до РД G) Edge: all TWY Centre line: on TWY C, G, M1 (segment from TWY C to TWY G)
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Два внешних независимых источника / 1 сек. Two external independent power supplies / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦД АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
USCC AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	H1 551807.37N 0613059.62E -12 M H2 551806.60N 0613105.17E -12 M
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1 747 FT H2 746 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	TLOF – окружность радиусом 20 м, асфальт, PCN 49/R/B/X/T. Цвет маркировки – желтый. Буква «H» в центре окружности, цвет маркировки – белый. TLOF – a circle radius of 20 M, Asphalt, PCN 49/R/B/X/T. Marking colour – yellow. Letter "H" in the centre of a circle, marking colour – white.
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УСЦЦ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
USCC AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Челябинск/Баландино диспетчерская зона / Chelyabinsk/Balandino CTR: 553701N 0613655E – 552235N 0620835E – 545555N 0615307E – 550135N 0611816E – 550611N 0604626E – 550930N 0604030E – 551742N 0604212E – 552513N 0605119E – 553701N 0613655E Челябинск/Баландино узловой диспетчерский район / Chelyabinsk/Balandino TMA: См./see ENR 2.1	
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Челябинск/Баландино диспетчерская зона: от земли до FL090 Chelyabinsk/Balandino CTR: GND – FL090 Челябинск/Баландино узловой диспетчерский район / Chelyabinsk/Balandino 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)	Челябинск-Подход, Старт, Круг Chelyabinsk-Approach, Start, Radar	рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	6000 фт/ (1600) м 6000 FT/ (1600) M	
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	

УСЦЦ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
USCC AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	к/с	Резервная частота Reserve FREQ
		129.000	H24	
ДПП APP	Челябинск-Подход Chelyabinsk-Approach	124.700	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Челябинск-Круг Chelyabinsk-Radar	133.200	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Челябинск-Старт Chelyabinsk-Start	125.200	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Руления, Посадки Additionally serves as Ground, Precision
АТИС ATIS	Челябинск-АТИС Chelyabinsk-ATIS	128.300	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Челябинск-Перрон Chelyabinsk-Apron	118.800	к/с H24	Связь со службой наземного обслуживания ВС при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Челябинск-Транзит Chelyabinsk-Transit	131.600	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

УСЦЦ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
USCC AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
VORDME (14°E)	ЛБН LBN	113.3	к/с H24	551825.1N 0613103.5E	240 M/ 800 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 09 ILS кат. I (14°В/—) LOC 09 ILS CAT I (14°E/—)	ИЛБ ILB	109.9	к/с H24	551804.7N 0613209.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 09 GP 09		333.8	к/с H24	551835.6N 0612901.9E			3.0°, RDH 16.0 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 09 DME 09	ИЛБ ILB	CH 36X	к/с H24	551835.6N 0612901.9E	240 M/ 800 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 09 LOM 09	ЛБ LB	452	к/с H24	551902.8N 0612512.0E			270°MAG/3.9 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 09 LMM 09	Л L	392	к/с H24	551840.5N 0612753.8E			270°MAG/0.9 KM RWY 09 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 27 ILS кат. III (14°В/—) LOC 27 ILS CAT III (14°E/—)	ИКС IKS	108.7	к/с H24	551839.7N 0612755.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 27 GP 27		330.5	к/с H24	551815.4N 0613127.9E			3.0°, RDH 15.9 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 27 DME 27	ИКС IKS	CH 24X	к/с H24	551815.4N 0613127.8E	240 M/ 800 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 27 LOM 27	КС KS	412	к/с H24	551739.3N 0613513.4E			090°MAG/3.9 KM RWY 27 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 27 LMM 27	К K	367	к/с H24	551800.6N 0613239.1E			090°MAG/1.1 KM RWY 27 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УСЦЦ USCC	113.450 CH 22273	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 09 GLS кат. I GBAS (H) 09 GLS CAT I	G09A	CH 20629	к/с H24	551808.5N 0613012.9E			3.0°, TCH 16.0 M/52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 27 GLS кат. I GBAS (H) 27 GLS CAT I	G27A	CH 21040	к/с H24				3.0°, TCH 16.2 M / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Передвижение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой с разрешения диспетчера СДП (позывной «Челябинск-Старт», частота 125.200 МГц) при наличии непрерывной двусторонней связи. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД и путям руления ВС на перроне.

Ответственность за установку ВС на МС, выруливание или буксировку с МС возлагается на персонал службы наземного обслуживания ВС аэродрома.

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

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС.

2. Руление на места стоянок и с них**2.1 Прибытие**

Прибывающие ВС по запросу экипажа встречаются машиной сопровождения и выполняют руление до указанной МС.

Заруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено на места стоянки:

- МС 9 носом на запад через свободное МС 10 по специальной разметке;
- МС 10 носом на запад через свободное МС 11;
- МС 11 носом на запад;
- МС 13 носом на север;
- МС 14 - МС 20 носом на север и носом на юг;
- МС 21 - МС 28 носом на юг;
- МС 29 - МС 31 носом на запад.

Примечание:

- установка ВС В767 на МС 23 осуществляется при свободных МС 22 и МС 23А.

Заруливание ВС производится буксировкой на места стоянки:

- МС 1 - МС 6 носом на юг;
- МС 7, МС 8 носом на север;
- МС 9 носом на запад при занятом МС 10;
- МС 10 носом на запад при свободном МС 9;
- МС 12 носом на юг;
- МС 20 носом на север и носом на юг;
- МС 29 - МС 31 носом на восток;
- МС 32, МС 33 носом на северо-запад.

Примечание:

- установка ВС индекса 7 типа Ан-124-100 на МС 2, МС 3, МС 4, МС 5 осуществляется при свободных соседних МС.

Заруливание ВС на тяге собственных двигателей на МС 20 производится только с западной стороны перрона. С восточной стороны перрона установка ВС на МС 20 производится буксировкой.

2.2 Отправление

Перед отправлением, при первой связи с диспетчером СДП, экипаж ВС должен доложить индекс прослушанной информации АТИС, указать номер МС и получить диспетчерское разрешение на выполнение полета, условия выхода, код ответчика ВОРЛ.

Условия выхода должны содержать:

- порядок маневрирования после взлета;
- высоту первоначального набора;
- позывной диспетчерского пункта, с которым необходимо установить радиосвязь после взлета, и частоту, на которой он работает.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing by TWR controller's permission (call sign "Chelyabinsk-Start", frequency 125.200 MHz) under continuous two-way communication. Taxiing and towing shall be carried out along TWY centre lines and taxi routes on the apron.

Maintenance personnel of the aerodrome (aerodrome engineering service) is responsible for ACFT parking on the stands, taxiing or towing out of the stands.

The pilot-in-command shall determine taxiing speed depending on TWY condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions.

In all cases taxiing speed must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for complying with taxiing rules is imposed on the pilot-in-command.

2. Taxiing to and from stands**2.1 Arrival**

Arriving ACFT, by flight crew's request, are met by "Follow-me" vehicle and shall taxi to the assigned stand.

ACFT taxiing under own engines power is permitted into the following stands:

- stand 9 facing west via vacant stand 10 along special marking;
- stand 10 facing west via vacant stand 11;
- stand 11 facing west;
- stand 13 facing north;
- stands 14-20 facing north and facing south;
- stands 21-28 facing south;
- stands 29-31 facing west.

Note:

- parking of B767 ACFT onto stand 23 shall be carried out when stands 22 and 23A are vacant.

ACFT taxiing into the following stands shall be carried out by towing:

- stands 1-6 facing south;
- stands 7, 8 facing north;
- stand 9 facing west when stand 10 is occupied;
- stand 10 facing west when stand 9 is vacant;
- stand 12 facing south;
- stand 20 facing north and facing south;
- stands 29-31 facing east;
- stands 32, 33 facing north-west.

Note:

- parking of index 7 ACFT of An-124-100 ACFT type onto stands 2, 3, 4, 5 shall be carried out when adjacent stands are vacant.

ACFT shall taxi into stand 20 under own engines power only from the west side of the apron. ACFT shall be parked onto stand 20 under tow from the east side of the apron.

2.2 Departure

Before departure, on initial radio contact with TWR controller, the flight crew must report the latest ATIS code letter, stand number and obtain flight clearance, departure instructions, SSR code (squawk).

Departure instructions must include:

- manoeuvring procedure after take-off;
- initial climb altitude;
- call sign of control unit to be contacted with after take-off and its operation frequency.

При использовании стандартных маршрутов вылета диспетчер СДП указывает наименование SID и высоту первоначального набора. Если не указано иного, после взлета на высоте 1500 фт экипаж ВС осуществляет выход на связь с диспетчером ДПК (позывной «Челябинск-Круг», частота 133.200 МГц).

Связь экипажа с лицом, осуществляющим буксировку ВС (запуск двигателей), производится на частоте 118.800 МГц. Позывной «Челябинск-Перрон».

Выруливание ВС на тяге собственных двигателей разрешено с мест стоянки:

- МС 1 - МС 8;
- МС 9 при отсутствии ВС на МС 10 и МС 11;
- МС 10 через свободное МС 9 и при отсутствии ВС на МС 11;
- МС 11 через свободное МС 10 по специальной разметке;
- МС 12 - МС 20;
- МС 29 - МС 31 при стоянке носом на восток;
- МС 32, МС 33.

Выруливание ВС производится только буксировкой с мест стоянки:

- МС 9 при занятых МС 10 и МС 11;
- МС 10 через свободное МС 9 и занятом МС 11;

- МС 11 при занятом МС 10;
- МС 21 - МС 28;
- МС 29 - МС 31 при стоянке носом на запад.

Запуск двигателей после буксировки и дальнейшее руление на тяге собственных двигателей разрешается на местах:

- на траверзе МС 2, МС 6 носом на запад;
- на траверзе МС 21 - МС 27 носом на запад или на восток;
- на траверзе МС 29 носом на север.

Для обработки ВС противообледенительными жидкостями определены МС 12 и МС 13. Занятие МС 12, МС 13 производится установленными для них типами ВС буксировкой, выруливание - на тяге собственных двигателей.

МС 7, МС 8, МС 29 - МС 31 разрешено использовать для выполнения трудоемкого технического обслуживания и работ, связанных с заменой фильтров, устранением неисправностей топливной, масляной и гидравлической систем. Ответственность за чистоту при проведении работ возлагается на руководителя, выполняющего ТО.

Опробование двигателей с ограничением режима работы до полётного малого газа разрешено на МС 1 – МС 20, МС 32, МС 33.

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

Легкие и сверхлегкие воздушные суда могут устанавливаться на любую стоянку для ВС, соответствующую их геометрическим размерам, или на места, определенные оператором аэродрома.

4. Зона стоянки для вертолетов

Для вертолетов определены МС 14-20, 29-31, вертолетные площадки Н1, Н2.

5. Перрон

Установлены маршруты руления ВС на перроне и имеют нумерацию:

- «Маршрут 1» – между МС 12, 13 и 14-20 от траверза МС 14 до траверза МС 29 и в обратном направлении;
- «Маршрут 2» – между МС 20 и МС 29-31;

When using standard instrument departure routes, TWR controller (“Chelyabinsk-Start”) advises SID name and initial climb altitude. Unless otherwise instructed, the flight crew shall contact “Chelyabinsk-Radar” controller on frequency 133.200 MHz at 1500 ft after take-off.

Communication of the flight crew with a person providing ACFT towing (engines start-up) shall be carried out on frequency 118.800 MHz, call sign “Chelyabinsk-Apron”.

ACFT taxiing under own engines power is permitted out of the following stands:

- stands 1-8;
- stand 9, when stands 10 and 11 are vacant;
- stand 10 via vacant stand 9 and when stand 11 is vacant;
- stand 11 via vacant stand 10 along special marking;

- stands 12-20;
- stands 29-31 when ACFT are parked facing east;
- stands 32, 33.

ACFT taxiing out of the following stands shall be carried out only by towing:

- stand 9 when stands 10 and 11 are occupied;
- stand 10 via vacant stand 9 and when stand 11 is occupied;
- stand 11 when stand 10 is occupied;
- stands 21-28;
- stands 29-31 when ACFT are parked facing west.

Engines start-up after towing and further taxiing under own engines power are permitted at the following positions:

- abeam stands 2, 6 facing west;
- abeam stands 21-27 facing west or east;

- abeam stand 29 facing north.

Stands 12 and 13 are designated for de-icing treatment of ACFT with de-icing fluids. Stands 12, 13 can be occupied by towing by ACFT types for which they are designated and taxiing out of the stands shall be carried out under own engines power.

Stands 7, 8, 29-31 are AVBL for labour-intensive maintenance and works connected with filter change, repair of malfunctions in fuel, oil and hydraulic systems. Head in charge of maintenance is responsible for cleanliness during execution of works.

Engines run-up with operating limitations to flight idle power is permitted on stands 1-20, 32, 33.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

Light and ultralight ACFT can be parked on any stand corresponding to their size dimensions or stands assigned by the aerodrome operator.

4. Parking area for helicopters

Stands 14-20, 29-31, helipads H1, H2 are designated for parking of helicopters.

5. Apron

The following taxi routes are established on the apron:

- “Route 1” – between stands 12, 13 and 14-20 from abeam stand 14 to abeam stand 29 and vice versa;
- “Route 2” – between stand 20 and stands 29-31;

- «Маршрут 3» – между МС 1-6, 14-20 и 7-11, 21-28 от траверза МС 7 до траверза МС 28 и в обратном направлении;

- «Маршрут 4» – между МС 6 и МС 14.

Назначение маршрута руления и МС осуществляется диспетчером СДП. Заруливание и выруливание на/с МС осуществляется под руководством персонала службы наземного обслуживания ВС. При наличии разрешения оператора аэродрома допускается руление ВС индекса 5 и ниже через свободные МС 17-19, руление ВС индекса 6 допускается через свободное МС 18 при свободных МС 17 и 19. По требованию экипажа через диспетчера СДП может вызываться машина сопровождения.

Указания оператора аэродрома являются приоритетными в случае необходимости отклонения от схем расстановки и организации движения ВС на перроне.

6. Ограничение при рулении

6.1 Открыты для эксплуатации:

- ВС индекса 7 и ниже – РД С, РД М1 (участок от РД С до РД G), РД G;

- ВС индекса 6 и ниже – РД А, РД В, РД Е, РД М1 (участок от РД А до РД В);

- ВС индекса 4 и ниже – РД D, РД М2.

6.2 Участок РД М1 между РД G и РД В временно закрыт, нанесена дневная маркировка закрытого для движения участка РД.

6.3 Имеются отступления в части геометрических размеров элементов аэродрома. Расстояние между осевой линией пути руления на перроне (вдоль МС 1 - МС 6 и МС 8 - МС 11) и неподвижными препятствиями (ВС на МС) составляет 42 м, что не соответствует требованиям для ВС индекса 7. Руление ВС индекса 7 типа Ан-124-100 на/с МС 2 осуществляется только при свободных МС 1 и МС 3, руление на/с МС 3 при свободных МС 2 и МС 4, руление на/с МС 4 при свободных МС 3 и МС 5, руление на/с МС 5 при свободных МС 4 и МС 6.

6.4 Руление ВС индекса 5 и 6 на МС 32, МС 33 осуществляется по РД А.

6.5 При отсутствии ВС на стоянках Н1 и Н2, разрешается использовать РД М1 (участок от РД А до РД В) для руления.

6.6 Пересечение критических зон РМС ВС, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера СДП. Пересечение этих зон указанными средствами запрещается на период нахождения ВС на конечном этапе захода на посадку по системе ILS.

6.7 ЗАПРЕЩАЕТСЯ занятие РД А, РД В и РД С ВС типа Ан-124-100 и B747 при нахождении другого ВС на конечном этапе захода на посадку по категориям I, II, IIIA (ILS, GLS). Остановка рулящих ВС типа Ан-124-100 и B747 осуществляется в районе указателей РД А, РД В и РД С.

7. Удаление ВС, потерявших способность двигаться

Имеется план удаления ВС, потерявших способность двигаться, разработанный в соответствии с требованиями Приложения 14 «Аэродромы» и Doc ICAO 9137 «Руководство по аэропортовым службам», часть 5. Подготовленный персонал и оборудование имеется.

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

На аэродроме Челябинск/Баландино учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты производятся по предварительному согласованию с оператором аэродрома и органом ОВД.

- «Route 3» – between stands 1-6, 14-20 and 7-11, 21-28 from abeam stand 7 to abeam stand 28 and vice versa;

- «Route 4» – between stand 6 and stand 14.

Taxi route and stand are assigned by TWR controller. Taxiing into/out of stand is executed under control of the personnel of the AD ground handling service. Taxiing of index 5 and index below ACFT through vacant stands 17-19, taxiing of index 6 ACFT through vacant stand 18, when stands 17 and 19 are vacant, is permitted by clearance of AD operator. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested by the flight crew via TWR controller.

Instructions of AD operator have priority in case of necessity to deviate from ACFT parking and traffic pattern.

6. Taxiing – limitations

6.1 The following taxiways are AVBL for operation:

- TWY C, TWY M1 (segment from TWY C to TWY G), TWY G – for index 7 and below ACFT;

- TWY A, TWY B, TWY E, TWY M1 (segment from TWY A to TWY B) – for index 6 and below ACFT;

- TWY D, TWY M2 – for index 4 and below ACFT.

6.2 Segment of TWY M1 between TWY G and TWY B is temporarily closed, day marking is painted on TWY segment closed for taxiing.

6.3 There are deviations of some geometrical dimensions of the aerodrome elements. The distance between the centre line of taxi route on the apron (along stand 1 - stand 6 and stand 8 - stand 11) and fixed obstacles (aircraft on the stands) is 42 m that does not correspond to the requirements for index 7 ACFT. Taxiing of index 7 ACFT of An-124-100 ACFT type into/out of stand 2 shall be carried out only when stands 1 and 3 are vacant, taxiing into/out of stand 3 - when stands 2 and 4 are vacant, taxiing into/out of stand 4 - when stands 3 and 5 are vacant, taxiing into/out of stand 5 - when stands 4 and 6 are vacant.

6.4 Taxiing of index 5 and 6 ACFT into stands 32, 33 shall be carried out via TWY A.

6.5 When helipads H1 and H2 are vacant, it is permitted to use TWY M1 (segment from TWY A to TWY B) for taxiing.

6.6 Crossing ILS critical areas by aircraft, vehicles and other mobile facilities shall be carried out by TWR controller's permission. Crossing these areas by mentioned facilities is prohibited when aircraft is on final approach segment of ILS approach.

6.7 It is PROHIBITED for An-124-100 and B747 ACFT to occupy TWY A, TWY B and TWY C when another ACFT is on final approach segment of CAT I, II, IIIA operations (ILS, GLS). Taxiing An-124-100 and B747 ACFT shall stop in the vicinity of TWY A, TWY B and TWY C information signs.

7. Removal of disabled aircraft

The disabled aircraft removal plan is available and established in accordance with the requirements of Annex 14 (Aerodromes) and ICAO Doc 9137 Airport Services Manual, Part 5. Personnel and equipment are available.

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

Training and practice flights, technical test flights at Chelyabinsk/Balandino AD are executed by prior arrangement with AD operator and ATS unit.

9. Ограничение полетов вертолетов

Полёты разрешены днём и ночью. Взлёт и посадка осуществляются по согласованию с диспетчером СДП с/на ВПП:

- порог ВПП 09 в секторе от 270° до 090°;
- середина ВПП 09/27 в секторе от 270° до 090°;
- порог ВПП 27 в секторе от 270° до 120°.

Взлет и посадка с/на вертолётные площадки H1, H2 выполняются по-вертолетному только в светлое время суток в секторе 270° - 090°. Разрешение для взлёта и посадки запрашиваются экипажем заблаговременно на установленных частотах работы диспетчерских пунктов ОВД.

10. Примечания

Нет.

УСЦ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Ограничений на аэродроме нет, эксплуатационные приёмы снижения шума не применяются.

2. Использование системы ВПП в дневное время

Нет.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Нет.

4. Ограничения на взлет

Нет.

5. Ограничения на посадку

Нет.

6. Примечания

Нет.

УСЦ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP вводятся органом ОВД аэродрома установленной фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*», посредством информации АТИС или передаются по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

В период действия процедур в условиях ограниченной видимости воздушным судам ЗАПРЕЩАЕТСЯ:

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

При вводе процедур LVP включаются огни защиты ВПП на РД А и РД В, на РД С включаются «Стоп-огни».

1.2 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

- ВПП 09/27 - для взлета;
- ВПП 27 - для точного захода и посадки по II и IIIA категории ICAO;
- рулежные дорожки РД А, РД В, РД С, РД D, РД Е, РД М1 (участок от РД А до РД В при отсутствии ВС на H1 и H2), РД М1 (участок от РД G до РД С), РД М2, РД G;
- машины сопровождения.

9. Helicopter traffic - limitation

Flights are permitted in the day-time and at night. Take-off and landing shall be carried out from/on the runway by coordination with TWR controller as follows:

- RWY 09 THR in sector 270° – 090°;
- in the middle of RWY 09/27 in sector 270° – 090°;
- RWY 27 THR in sector 270° – 120°.

Take-off and landing from/on helipads H1, H2 shall be carried out as no-run in sector 270° - 090° only in daylight hours. The flight crew shall request clearance for take-off and landing in advance on the designated frequencies of ATS units.

10. Notes

NIL.

USCC AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

No restrictions are available at the aerodrome, noise abatement procedures are not applied.

2. Use of the runway system during the day period

NIL.

3. Use of the runway system during the night period

NIL.

4. Take-off restrictions

NIL.

5. Landing restrictions

NIL.

6. Notes

NIL.

USCC AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Low visibility procedures

1.1 Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented by ATS unit using the phrase: “*Low visibility procedures in progress*” via ATIS or via the channels of aeronautical telecommunication if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

When LVP are in force, it is prohibited for ACFT:

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

When LVP are implemented, the runway guard lights on TWY A and TWY B and stop bar lights on TWY C are switched on.

1.2 RWY and appropriate equipment available for use in accordance with low visibility procedures

- RWY 09/27 - for take-off;
- RWY 27 - for precision approach and landing of category II and IIIA operations;
- TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY E, TWY M1 (segment from TWY A to TWY B when H1 and H2 are vacant), TWY M1 (segment from TWY G to TWY C), TWY M2, TWY G;
- “Follow-me” vehicles.

1.3 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры в условиях ограниченной видимости вводятся органом ОВД аэродрома:

- для взлета при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 метров;
- для выполнения точных заходов на посадку по категориям II/IIIA при RVR менее 550 м и/или высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее 60 м.

Процедуры отменяются органом ОВД при улучшении дальности видимости на ВПП (RVR) 550 м или более и/или высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) 60 м или более, и наличии тенденции к улучшению погодных условий.

1.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

Для ВПП 09 установлена ССО ОВИ-I, для ВПП 27 ОВИ-III.

Все РД оборудованы маркировкой осевой линии, боковыми огнями синего цвета. На РД С, РД М1 (участок между РД С и РД G), РД G установлены осевые огни зеленого цвета, за исключением примыкающего к ВПП участка РД С, где чередующиеся по цвету осевые огни имеют зелёный и жёлтый цвет от их начала у осевой линии ВПП до границ критической зоны РСМ. В случаях следования ВС в сторону ВПП все осевые огни РД С для воздушных судов, приближающихся к ВПП, имеют зелёный цвет.

Установлены аэродромные знаки «обозначение ВПП», «местоположение», «сход с ВПП», «направление», «место назначения». Все знаки имеют внутренний подсвет и светоотражающее покрытие.

Места ожидания у ВПП оборудованы: на РД А, РД В, РД С и обозначены маркировкой типа «А» совместно с указателями ВПП; места ожидания у ВПП на РД А и РД В оборудованы огнями защиты ВПП; место ожидания у ВПП на РД С – «стоп-огнями».

Промежуточное место ожидания установлено на РД G перед пересечением с РД М1, имеет маркировку и огни промежуточного места ожидания.

На перроне установлено освещение, выполнена маркировка перрона: пути руления ВС и пути движения спецавтотранспорта, контур зоны обслуживания ВС.

2. Процедуры полетов по ППП

Взлет ВС производится от начала ВПП. При наличии запроса экипажа ВС и его доклада о готовности для ВПП 09 разрешен взлет от РД С, для ВПП 27 разрешен взлёт от РД В.

При полетах по ППП в диспетчерской зоне ниже эшелона перехода органом ОВД в целях обеспечения вертикального эшелонирования назначаются высоты 3000 фт, 4000 фт, 5000 фт или 6000 фт. Может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне высот 3000 - 6000 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH аэродрома, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица футов QNH - метры QFE).

1.3 Meteorological conditions under which low visibility procedures are applied

Low visibility procedures are implemented by ATS unit as follows:

- for take-off when RVR is less than 550 m;
- for precision approach category II/IIIA when RVR is less than 550 m and/or ceiling (vertical visibility) is less than 60 m.

Low visibility procedures are cancelled by ATS unit when RVR is 550 m or above and/or ceiling (vertical visibility) is 60 m or above and there is a tendency to improvement in weather conditions.

1.4 Description of ground marking signs/lighting for use in accordance with low visibility procedures

RWY 09 is equipped with LIH-I, RWY 27 is equipped with LIH-III.

All taxiways are equipped with taxiway centre line marking, blue taxiway edge lights. TWY C, TWY M1 (segment between TWY C and TWY G), TWY G are equipped with green taxiway centre line lights, except for TWY C segment adjoining the runway where taxiway centre line lights show alternating green and yellow from their beginning near the runway centre line to the perimeter of ILS critical area. When ACFT proceeds towards the runway, all TWY C centre line lights show green for ACFT approaching the runway.

The following aerodrome signs are installed: runway designation, location, runway exit, direction, destination. All signs are illuminated and retroreflective.

Runway-holding positions are equipped on TWY A, TWY B, TWY C and have marking as for pattern A together with runway designation signs; runway-holding positions on TWY A and TWY B are equipped with runway guard lights; runway-holding position on TWY C is equipped with stop bar lights.

Intermediate holding position is established on TWY G before intersection with TWY M1 and provided with intermediate holding position marking and lights.

The apron is equipped with lighting and marking, and provided with taxi routes for ACFT and vehicles, stand safety lines.

2. Procedures for IFR flights

ACFT take-off shall be executed from the runway beginning. Take-off from TWY C for RWY 09 and take-off from TWY B for RWY 27 are permitted after the flight crew's request for this and report about readiness.

During IFR flights within CTR below the transition level, ATS unit shall assign altitudes 3000 ft, 4000 ft, 5000 ft or 6000 ft for the purpose of providing vertical separation. Any altitude divisible by 100 ft can be assigned in the altitude range of 3000 - 6000 ft.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon the aerodrome QNH must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table of feet QNH - metres QFE).

При полетах в диспетчерской зоне по ППП ниже эшелона перехода по запросу экипажа ВС государственной авиации предоставляется высота в метрах по давлению QFE.

При необходимости прибывающие ВС могут получить указание о задержке подхода на траектории снижения и захода на посадку в месте, указанном органом ОВД. Для регулирования очередности захода на посадку используются стандартные зоны ожидания над ДППМ LB, ДППМ KS, VORDME LBN, точками СНС СС213 и СС216.

Внеочередной выход ВС из зон ожидания разрешается и обеспечивается с учетом воздушной обстановки по установленным схемам захода на посадку или назначенным траекториям (векторением).

В границах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны аэродрома приоритетными для применения являются SID и STAR с использованием зональной навигации (RNAV) на основе спутниковой навигационной системы (GNSS). Основной процедурой точного захода на посадку по приборам является система ILS Z. Информацию о возможности захода на посадку по ILS Z экипаж ВС получает из сводки АТИС. При намерении выполнить заход на посадку, отличный от ILS Z, экипаж ВС должен проинформировать об этом орган ОВД и получить разрешение.

Визуальный заход на посадку

На аэродроме применяется визуальный заход на посадку ВС всех категорий днём и ночью.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем. Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку воздушному судну, выполняющему полет по ППП, при условии:

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

- получения доклада экипажа, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку;

- получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение захода на посадку экипаж выдерживает траекторию и профиль снижения по своему расчёту, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода на посадку. Ответственность за выдерживание безопасного профиля снижения (за безопасный полёт препятствий) возлагается на экипаж ВС.

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

При визуальном заходе на посадку ЗАПРЕЩАЕТСЯ использовать воздушное пространство ниже эшелона FL080 в секторе, ограниченном R от 150° до 250° и D от VORDME LBN 1.5 км - 25.0 км.

3. Процедуры при сокращенных минимумах эшелонирования на ВПП

Не применяются.

During IFR flights within CTR below the transition level, flight crews of state aviation ACFT, by their request, are provided with height in metres based upon QFE.

If necessary, arriving ACFT can be instructed to hold on approach and descent track at the position assigned by ATS unit. Standard holding areas over LOM LB, LOM KS, VORDME LBN, CC213 and CC216 waypoints are available for regulation of approach sequence.

Priority exit of ACFT from holding areas is permitted and provided via the established approach procedures or the assigned tracks (by vectoring) taking into account the air situation.

RNAV (GNSS) SID/STAR are priority procedures within TMA and CTR. ILS Z approach procedure is the basic instrument precision approach procedure. The flight crew is informed of availability of ILS Z approach via ATIS. In case of intention to execute approach other than ILS Z, the flight crew must inform ATS unit about it and obtain clearance.

Visual approach

Visual approach is available at the aerodrome for all ACFT categories in the day-time and at night.

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

- the reported ceiling corresponds to or exceeds altitude of the initial approach segment for ACFT which has obtained such clearance, or

- the flight crew reports that weather conditions allow to execute visual approach and landing;

- the flight crew reports to establish visual contact with the runway and/or its references.

After obtaining clearance from ATS unit to execute visual approach, the flight crew shall maintain descent path and profile according to own calculation unless ATS unit has assigned restrictions for execution of visual approach. The flight crew is responsible for maintaining a safe descent profile (safe overflight of obstacles).

In case if visual contact with the runway and/or its references is lost, the flight crew shall carry out missed approach under IFR and immediately inform ATS unit about it.

During visual approach it is PROHIBITED to use airspace below FL080 in sector limited by R150° - 250° and D1.5 km - 25.0 km VORDME LBN.

3. Reduced runway separation minima

Not applied.

4. Процедуры наблюдения ОВД

4.1 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Наблюдение осуществляется по радиолокатору 1РЛ-139 при неработающем вторичном обзорном радиолокаторе. ОВД на основе первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

4.2 Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора осуществляется по моноимпульсному вторичному радиолокатору «КРО-НА-М» и является основным способом наблюдения.

Необходимость радиолокационного наведение определяется органом ОВД исходя из анализа воздушной обстановки или осуществляется по запросу экипажа.

Векторение в узловом диспетчерском районе применяется от высоты выше 1000 м (3300 фт) AMSL до FL190 (5800 м), исключая диспетчерскую зону.

Векторение в диспетчерской зоне применяется в радиусе 45 км от VORDME LBN, по высоте от минимальных высот векторения до эшелона FL090 (2750 м).

Аэродром оснащён многопозиционной системой наблюдения (МПСА-А).

Использование приёмответчика режима S:

Экипаж ВС, оборудованного приёмответчиком режима S, должен обеспечить его работоспособность при движении ВС по земле.

При вылете экипаж ВС:

- устанавливает назначенный органом ОВД код ответчика (squawk) и активирует режим S приёмответчика при запросе на буксировку или выруливание в зависимости от того, что раньше.

После посадки экипаж ВС:

- поддерживает приёмответчик активированным до тех пор, пока ВС не зарулит на МС.

Использование приёмответчика режима RBS: приёмответчик в режиме RBS не должен работать на земле.

При управлении приёмответчиком вручную с пульта управления он должен:

- включаться на исполнительном старте;
- выключаться при освобождении ВПП.

4.3 Наблюдение и ОВД с использованием АЗН-В (ADS-B)

Не применяется.

4.4 Потеря радиосвязи

Экипаж ВС, при наличии возможности, дополнительно к установленным процедурам:

- прослушивает информацию и указания диспетчера на частоте ДПРМ 27 412 кГц «KS» (ДПРМ 09 452 кГц «LB»);

- использует сотовый телефон для связи с руководителем полётов АДЦ ЕС ОрВД по номеру телефона +7351 779 09 01.

При потере радиосвязи непосредственно после взлета командир ВС (если на высотах от 1500 до 2100 футов связь с органом ОВД не установлена) обязан произвести заход по схеме ILS Y ВПП 09/ВПП 27 и выполнить посадку.

Примечания:

1. При неработающей системе ILS выполняется схема захода VOR ВПП 09/27;
2. При неработающих системах ILS и VORDME выполняется схема захода NDB ВПП 09/27.

4. ATC surveillance procedures

4.1 Radar control and ATS using primary surveillance radar

Surveillance is carried out by means of radar 1RL-139 when SSR is inoperative. ATS on the basis of primary surveillance radar has no peculiarities.

4.2 Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control using secondary surveillance radar is carried out by means of monopulse secondary radar "KRONA-M" and is the basic method of surveillance.

The necessity of radar guidance is determined by ATS unit on the basis of analysis of the air situation or executed by flight crew's request.

Vectoring in TMA is applied at heights above 1000 m (3300 ft) AMSL up to FL190 (5800 m) excluding CTR.

Vectoring in CTR is applied within a radius of 45 km from VORDME LBN at heights from the minimum vectoring altitude up to FL090 (2750 m).

The aerodrome is equipped with a Multilateral system (MLAT).

Use of Mode S transponder:

The flight crew of ACFT equipped with Mode S transponder should ensure that Mode S transponder is able to operate when the aircraft is on the ground.

Before departure the flight crew shall:

- set transponder to code (squawk) assigned by ATS unit and activate Mode S when requesting clearance for towing or taxiing, whichever is earlier.

After landing the flight crew shall:

- keep Mode S transponder activated until ACFT is parked on the stand.

Use of Mode RBS transponder: Mode RBS transponder must not be activated on the ground.

When operating Mode RBS transponder manually using control unit, it must:

- be activated at line-up position;
- be deactivated when vacating the runway.

4.3 Surveillance and ATS using ADS-B

Not applied.

4.4 Communication failure

The flight crew, wherever possible, in addition to the established procedures shall:

- monitor information and controller's instructions on RWY 27 LOM KS frequency 412 kHz (RWY 09 LOM LB 452 kHz);

- use mobile phone +7351 779 09 01 for communication with Flight Control Officer of the Aerodrome Control Centre of Joint ATM System.

In case of communication failure immediately after take-off a pilot-in-command (if communication with ATS unit is not established at 1500 – 2100 ft) must carry out RWY 09/RWY 27 ILS Y approach procedure and landing.

Notes:

1. If ILS is inoperative, RWY 09/27 VOR approach procedure shall be carried out.
2. If ILS and VORDME are inoperative, RWY 09/27 NDB approach procedure shall be carried out.

В случаях, когда произвести посадку на аэродроме Челябинск/Баландино после взлета не представляется возможным (по метеорологическим условиям или если масса ВС превышает посадочную и нет условий для слива топлива и др.), командир ВС имеет право выполнить стандартные процедуры полёта в зоне ожидания над VORDME LBN (ДППМ LB/KS) рабочего направления МПУ посадки 090° (270°) на эшелоне FL090. После этого выполнить выход из зоны ожидания, произвести стандартный заход (указанный выше) и посадку на аэродроме Челябинск/Баландино.

При потере радиосвязи на этапе набора эшелона (высоты) командир ВС имеет право:

- следовать на последней заданной диспетчером, но не ниже безопасной высоте (эшелоне) по маршруту выхода (SID), после завершения которого, набирать эшелон (в соответствии с FPL, RPL) и продолжить полёт до аэродрома назначения;

- следовать на запасной аэродром.

При потере радиосвязи при следовании на аэродром Челябинск/Баландино командир ВС:

- выдерживает последний заданный и подтвержденный экипажем ВС эшелон и маршрут прибытия (STAR) до выхода на VORDME LBN и начинает снижение над VORDME LBN в расчётное время прибытия или как можно ближе к этому времени, не выходя из зоны ожидания.

Примечание:

при неработающем VORDME LBN использовать ДППМ LB или ДППМ KS (в зависимости от рабочей ВПП);

- выполняет заход на посадку по установленной схеме (ILS Y, ILS X, VORDME, NDB) и посадку на аэродроме Челябинск/Баландино в пределах 30 мин (по возможности) после расчетного времени прибытия;

- или, если условия не позволяют выполнить посадку, выполняет уход на запасной аэродром.

При отказе радиосвязи на этапе векторения, для обеспечения захода на посадку, экипаж ВС обязан набрать минимальную безопасную высоту, перейти на самостоятельное самолетовождение, выйти на VORDME LBN (ДППМ LB/KS). После прохода VORDME (ДППМ) осуществить заход по установленной схеме (ILS Y, ILS X, VORDME, NDB) и произвести посадку.

При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП командир ВС следует по плану до аэродрома первой посадки.

Если полет по ПВП до аэродрома первой посадки невозможен, следовать на запасной аэродром (аэродром вылета), где погода позволяет произвести посадку по ПВП.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП ниже эшелона перехода в диспетчерской зоне выполняются на согласованных с органом ОВД абсолютных высотах по давлению QNH аэродрома кратных 100 фт в диапазоне высот от минимальной безопасной абсолютной высоты до высоты 6000 фт (абсолютная высота перехода).

При полетах в диспетчерской зоне по ПВП ниже эшелона перехода по запросу экипажа ВС государственной авиации предоставляется высота в метрах по давлению QFE.

Полеты по ПВП выполняются днем и ночью.

6. Примечания

Нет.

In cases when landing at Chelyabinsk/Balandino AD does not seem possible after take-off (due to meteorological conditions or if ACFT mass exceeds landing mass and there are no conditions for fuel dumping and other), the pilot-in-command has the right to carry out the established holding procedures over VORDME LBN (LOM LB/KS) of the active landing heading 090° (270°) at FL090. After that the flight crew shall exit the holding area and execute the established approach procedure (mentioned above) and landing at Chelyabinsk/Balandino AD.

In case of communication failure during climb to FL (altitude), the pilot-in-command has the right:

- to proceed at not below safe altitude (flight level) last assigned by controller via SID route, after termination of which, shall climb to flight level (in accordance with FPL, RPL) and continue the flight to the destination aerodrome;

- to proceed to the alternate aerodrome.

In case of communication failure when proceeding to Chelyabinsk/Balandino AD the pilot-in-command shall:

- maintain flight level and STAR route last assigned and acknowledged by the flight crew till passing VORDME LBN and commence descent at VORDME LBN at the estimated time of arrival or as close to this time as possible without leaving the holding area.

Note:

if VORDME LBN is inoperative, the flight crew shall use LOM LB or LOM KS (depending on the active runway);

- carry out the established approach procedure (ILS Y, ILS X, VORDME, NDB) and landing at Chelyabinsk/Balandino AD within 30 minutes (if possible) after the estimated time of arrival;

- or if conditions do not allow to carry out landing, proceed to the alternate aerodrome.

In case of communication failure during vectoring, to provide approach, the flight crew must climb to the minimum safe altitude, change to own navigation and proceed to VORDME LBN (LOM LB/KS). After passing VORDME (LOM) execute the established approach procedure (ILS Y, ILS X, VORDME, NDB) and landing.

In case of communication failure during a VFR flight, a pilot-in-command shall proceed to the aerodrome of first landing according to the flight plan.

If it is not possible to execute a VFR flight to the aerodrome of first landing, ACFT shall proceed to the alternate aerodrome (aerodrome of departure), where weather conditions allow to execute landing under VFR.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights in CTR below the transition level shall be executed at altitudes, coordinated with ATS unit, based upon the aerodrome QNH divisible by 100 ft in the altitude range from the minimum safe altitude up to 6000 ft (transition altitude).

During VFR flights in CTR below the transition level, height in metres based upon QFE will be provided by flight crew's request for ACFT of state aviation.

VFR flights can be executed in the day-time and at night.

6. Notes

NIL.

УСЦА АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**1. Миграция птиц****1.1 Сезонная**

Лебеди, гуси, утки в период с марта по апрель и с августа по октябрь, направление движения с севера на юг, с запада на восток и обратно, высота – 150 фт - 500 фт от уровня земной поверхности.

Серые вороны, грачи, галки, голуби в период с начала марта по конец апреля и с середины августа по конец октября, направление движения южное и северное, а также с северо-востока на юго-запад, высота – 50 фт - 350 фт от уровня земной поверхности.

Чайки с конца марта по конец апреля и с конца августа по конец октября, направление движения с северо-востока на юго-запад, с севера на юг и обратно, высота – 50 фт - 350 фт от уровня земной поверхности, часто садятся на летное поле.

Канюки, коршуны, пустельги в период с начала апреля по середину мая и с начала августа по конец сентября; направление движения южное и северное, а также с северо-востока на юго-запад, высота – 50 фт - 1000 фт от уровня земной поверхности.

Дрозды с середины сентября по конец октября, направление движения с северо-востока на юго-запад, высота – 50 фт - 350 фт от уровня земной поверхности.

Тетерева в утренние и вечерние часы в апреле – мае и августе – октябре, направление движения север – юг и обратно, высота – 30 фт - 100 фт от уровня земной поверхности.

Жаворонки с конца марта по конец апреля и с середины августа по конец сентября, направление движения юг – север и северо-восток – юго-запад, высота – 50 фт - 350 фт от уровня земной поверхности.

1.2 Суточная

Серые вороны, сороки, галки в утренние и вечерние часы, направление движения южное и северное, высота – 10 фт - 100 фт от уровня земной поверхности.

Голуби в утренние и вечерние часы, направление движения южное и северное, а также с юго-востока на северо-запад и обратно, высота – 50 фт - 350 фт от уровня земной поверхности.

Чайки в утренние и вечерние часы в летнее время, направление движения север – юг, юго-восток – северо-запад и обратно, высота – 30 фт - 100 фт от уровня земной поверхности, часто садятся на летное поле.

Канюки, коршуны, пустельги в течение светлого времени суток в летнее время облетают территорию аэродрома, высота – 30 фт - 200 фт от уровня земной поверхности.

Серые куропатки держатся на летном поле круглогодично. Высота перелетов с одной точки в другую – не выше 30 фт.

2. Передача информации

Орган ОВД во время взлета и захода на посадку ВС (только в светлое время суток) в пределах визуальной видимости осуществляет наблюдение за наличием птиц на траектории полета ВС и на летной полосе. При обнаружении птиц орган ОВД информирует экипаж ВС, выполняющего взлет или заход на посадку.

Информация об орнитологической обстановке, полученная от оператора аэродрома, включается в сообщение АТИС или передается по каналам авиационной связи, если не получено подтверждение о приеме сводки АТИС, в которую включена данная информация.

USCC AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**1. Bird migration****1.1 Seasonal bird migration**

Swans, geese and ducks migrate from March to April and from August to October, migration directions – from north to south, from west to east and vice versa at 150 ft - 500 ft AGL.

Hooded crows, rooks, jackdaws, pigeons migrate from the beginning of March to the end of April, and from the mid-August to the end of October, migration directions – to the south and north, from north-east to south-west at 50 ft - 350 ft AGL.

Gulls migrate from the end of March to the end of April and from the end of August to the end of October, migration directions – from north-east to south-west, from north to south and vice versa at 50 ft - 350 ft AGL. Gulls often sit on the airfield.

Buzzards, kites, kestrels in the period from the beginning of April to the mid-May, and from the beginning of August to the end of September, migration directions – to the south and north, from north-east to south-west at 50 ft - 1000 ft AGL.

Thrushes migrate from the mid-September to the end of October, migration directions - from north-east to south-west at 50 ft - 350 ft AGL.

Grouse migrate in the morning and evening hours in April – May, and August – October, migration directions – from north to south and vice versa at 30 ft - 100 ft AGL.

Larks migrate from the end of March to the end of April and from the mid-August to the end of September, migration directions – from south to north and from north-east to south-west at 50 ft - 350 ft AGL.

1.2 Daily bird migration

Hooded crows, magpies, jackdaws migrate in the morning and evening hours, migration directions - south and north at 10 ft – 100 ft AGL.

Pigeons migrate in the morning and evening hours, migration directions - south and north, from south-east to north-west and vice versa at 50 ft – 350 ft AGL.

Gulls migrate in the morning and evening hours in summertime, migration directions – from north to south, from south-east to north-west and vice versa at 30 ft - 100 ft AGL. Gulls often sit on the airfield.

Buzzards, kites, kestrels fly around the airfield during daylight hours in the summertime at 30 ft – 200 ft AGL.

Gray partridges are present in the vicinity of airfield all year round, migrating at heights up to 30 ft.

2. Information broadcast

During ACFT take-off and approach (only in daylight hours) ATS unit carries out observation of presence of birds on flight path and on the runway strip within visual range. After detection of birds, ATS unit informs the flight crew of ACFT executing take-off or approach.

Information on ornithological situation received from the aerodrome operator will be included into ATIS broadcast or transmitted via the channels of aeronautical telecommunication if the flight crew has not acknowledged ATIS broadcast which includes this information.

УСЦЦ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
USCC AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 USCC-31 AD 2.1 USCC-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 09/27	AD 2.1 USCC-33
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 27	AD 2.1 USCC-35
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 USCC-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 USCC-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 USCC-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 USCC-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 USCC-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 USCC-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 USCC-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 USCC-72
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09/27	AD 2.1 USCC-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 09	AD 2.1 USCC-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 27	AD 2.1 USCC-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 09	AD 2.1 USCC-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II/IIIA RWY 27	AD 2.1 USCC-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 09	AD 2.1 USCC-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II/IIIA RWY 27	AD 2.1 USCC-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I RWY 09	AD 2.1 USCC-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I/II/IIIA RWY 27	AD 2.1 USCC-102
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 09	AD 2.1 USCC-103
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 27	AD 2.1 USCC-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 09	AD 2.1 USCC-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 27	AD 2.1 USCC-106
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 USCC-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 USCC-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 09	AD 2.1 USCC-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 27	AD 2.1 USCC-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 09	AD 2.1 USCC-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 27	AD 2.1 USCC-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 09	AD 2.1 USCC-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 27	AD 2.1 USCC-158