

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

UIAA ЧИТА/Кадала
UIAA CHITA/Kadala

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	520134с 1131818в. В центре ВПП. 520134N 1131818E. In the centre of RWY.
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	13.5 км З г. Читы; 2.5 км ЮЗ озера Кенон 13.5 KM W of Chita; 2.5 KM SW of the Kenon Lake
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	692 м/28.0°C 692 M/28.0°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°З 8°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS. E-mail	ОАО «Аэропорт Чита», Россия, 672018, г. Чита, ул. Звездная, 17 Open joint stock company "Chita Airport", 17, Ulitsa Zvyozdnaya, Chita, 672018, Russia Тел./Tel.: (8-302-2) 40-01-11 Факс/Fax: (8-302-2) 41-18-78 E-mail: airport@chita.ru AFS: UIAAAПДУ/UIAAAPDU
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0000-0900 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0000-0900 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	2200-1000
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	Медпункт: к/с; санчасть АП: 2200-1000 Aidpost: H24; AP medical unit: 2200-1000
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	2200-1000
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	2200-1000
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	2200-1000
8.	Заправка топливом Fuelling	2200-1000
9.	Обслуживание Handling	2200-1000
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	2200-1000
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: / AD OPR HR: 2200-1000 2. Тм= UTC+8 час. LT= UTC+8 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеются. AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/Нет TS-1 (equivalent of Jet A-1)/Nil
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	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

UIAA Ад 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIAA AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеется AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, санчасть в АП, больницы в г. Чите Aidpost at Airport Terminal, medical unit at AP, hospitals in Chita.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются. AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 7 H24, CAT 7
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	Отсутствуют собственные аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации ВС типа А-310, А-319, А-320, В737, В757, MD-82 и их модификаций. В случае потери ВС способности двигаться, указанное оборудование предоставляется эксплуатантом. Emergency lifting bags are not AVBL at the aerodrome for removal of A-310, A-319, A-320, B737, B757, MD-82 ACFT and their modifications. The mentioned facilities for removal of disabled ACFT shall be provided by the operator

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

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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон: 1. Старый перрон – западная часть аэровокзала (стоянки 1–6). Бетон, PCN 26/R/B/W/T. 2. Новый перрон – восточная часть аэровокзала (стоянки А, В, С). Бетон, PCN 39/R/A/X/T. Apron: 1. OLD apron – western part of the Terminal (stands 1-6). Concrete, PCN 26/R/B/W/T. 2. NEW apron – eastern part of the Terminal (stands A, B, C). Concrete, PCN 39/R/A/X/T.
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1, 4, 6-8 – 23 М (44м с отмоотками/44m with Strengthened shoulders), бетон/Concrete, PCN 51/R/B/W/T 3 – 14 М, бетон/Concrete, PCN 30R/B/W/T 5 – 14 М, бетон/Concrete, PCN 14/F/B/Y/T 12 – 7 М, бетон/Concrete, PCN 14/F/B/Y/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	Нет NIL
5.	Примечания Remarks	Нет NIL

UIAA AD 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, 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, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Нет NIL
4.	Примечания Remarks	Нет NIL

UIAA AD 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIAA AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Обозначение Препятствия OBST ID/ Designation	Вид Препятствия OBST type	Местоположение препятствия OBST position	Превышение/ Относительная высота ELEV/HGT	Маркировка/ Вид. Цвет Marking Type, colour	Примечание Remarks
A	B	C	D	E	F
83	Столб ЛЭП Power line	520433.4N 1131449.0E	858 М		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
87	Столб ЛЭП Power line	520423.5N 1131553.9E	810 М		
88	ЛЭП Power line	520420.6N 1131612.5E	805 М		
89	Столб ЛЭП Power line	520417.3N 1131634.5E	797 М		
92	Столб ЛЭП Power line	520414.4N 1131653.3E	786 М		
100	Гора Mountain	520403.7N 1131330.7E	892 М		
104	ЛЭП Power line	520358.3N 1131838.3E	766 М		
105	Рельеф Relief	520352.9N 1131337.1E	840 М		
108	Рельеф Relief	520342.6N 1130713.7E	1115 М		
109	Рельеф Relief	520330.5N 1130750.1E	1084 М		
113	Рельеф Relief	520320.1N 1130821.6E	1035 М		
118	Мачта Mast	520311.9N 1131829.5E	757 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
120	Труба Chimney	520311.2N 1132122.6E	776 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
123	Мачта Mast	520309.5N 1131803.8E	757 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
125	Рельеф Relief	520307.9N 1130843.7E	995 М		
126	Труба Chimney	520307.5N 1132112.0E	817 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
127	ЛЭП Power line	520306.2N 1131730.0E	744 М		
128	Рельеф Relief	520303.9N 1130851.7E	955 М		
129	ЛЭП Power line	520304.2N 1131708.6E	744 М		
134	Антенное поле Antenna field	520256.8N 1131135.2E	955 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
137	Гора Mountain	520243.5N 1131126.2E	933 М		
138	Рельеф Relief	520242.7N 1130555.8E	1090 М		
139	Труба Chimney	520242.4N 1131459.2E	806 М	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	

A	B	C	D	E	F
144	Лесополоса Forest belt	520231.0N 1131119.7E	919 M		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
146	Рельеф Relief	520228.0N 1131153.6E	880 M		
147	Лесополоса Forest belt	520224.8N 1131123.1E	912 M		
148	Рельеф Relief	520224.8N 1131204.6E	840 M		
149	Мачта ДПРМ Mast LOM	520224.4N 1131125.8E	910 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
150	Труба Chimney	520224.2N 1131505.6E	763 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
151	Мачта ДПРМ Mast LOM	520222.0N 1131124.7E	912 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
153	Лесополоса Forest belt	520219.3N 1131122.8E	902 M		
154	Рельеф Relief	520219.2N 1131227.1E	800 M		
159	Рельеф Relief	520216.1N 1130811.2E	960 M		
162	Рельеф Relief	520215.0N 1131109.5E	880 M		
172	Рельеф Relief	520210.5N 1130630.9E	1065 M		
180	Лесополоса Forest belt	520206.0N 1131453.0E	752 M		
187	Лесополоса Forest belt	520203.6N 1131454.1E	751 M		
192	Лесополоса Forest belt	520202.2N 1131451.7E	752 M		
197	ЛЭП Power line	520159.2N 1130737.9E	1056 M		
204	ЛЭП Power line	520157.7N 1130748.7E	1033 M		
216	ЛЭП Power line	520153.4N 1130742.4E	1033 M		
217	Железнодорож- ный состав Train	520153.2N 1131639.5E	705 M		
220	Автомобиль на дороге The car on the road	520152.3N 1131644.6E	702 M		
223	Железнодорож- ный состав Train	520151.1N 1131641.5E	704 M		
226	Мачта БПРМ Mast LMM	520149.8N 1131616.4E	706 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
227	Автомобиль на дороге The car on the road	520149.7N 1131644.9E	701 M		
233	КРМ LOC	520148.7N 1131618.3E	705 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	

A	B	C	D	E	F
234	Железнодорожный состав Train	520148.4N 1131643.3E	703 M		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
235	KPM LOC	520148.4N 1131618.2E	705 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
236	Мачта БПРМ Mast LMM	520148.2N 1131615.4E	707 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
237	KPM LOC	520147.8N 1131618.7E	704 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
238	Автомобиль на дороге The car on the road	520147.1N 1131645.1E	701 M		
242	Железнодорожный состав Train	520145.7N 1131643.9E	703 M		
244	Автомобиль на дороге The car on the road	520144.5N 1131645.2E	701 M		
248	Железнодорожный состав Train	520142.9N 1131643.9E	702 M		
252	Автомобиль на дороге The car on the road	520142.0N 1131645.3E	701 M		
256	Железнодорожный состав Train	520140.4N 1131643.9E	702 M		
257	Автомобиль на дороге The car on the road	520139.2N 1131645.1E	700 M		
263	Мачта Mast	520136.6N 1131713.2E	695 M	Дневная (красно-белый) и светограждение Daily (red-white) and light marking	
264	Дерево Tree	520136.5N 1131853.4E	682 M		
272	Столб Post	520135.6N 1131726.0E	702 M		
289	Громоотвод Lighting rod	520132.4N 1131750.9E	696 M		
292	Дерево Tree	520131.9N 1131756.8E	691 M		
293	Громоотвод Lighting rod	520131.8N 1131750.3E	696 M		
297	Столб Post	520131.6N 1131741.9E	699 M		
301	Дерево Tree	520131.0N 1131756.0E	690 M		
303	Линия деревьев The line of trees	520130.7N 1131939.3E	676 M		
326	Дерево Tree	520128.7N 1131824.5E	684 M		
469	Дерево на холме Tree on the hill	520102.6N 1132737.4E	906 M		
487	ЛЭП Power line	520054.8N 1132707.2E	830 M		

A	B	C	D	E	F
494	ЛЭП Power line	520050.4N 1132728.1E	905M		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
511	Рельеф Relief	520031.8N 1132658.3E	820 M		
513	Рельеф Relief	520030.4N 1132707.4E	860 M		
517	Рельеф Relief	520028.3N 1132720.9E	900 M		
518	Антенна Antenna	520028.3N 1132732.4E	940 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
521	Антенна Antenna	520027.2N 1132733.8E	941 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
522	Мачта Mast	520026.2N 1132735.9E	944 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
523	Локатор Radar	520024.8N 1132728.9E	945 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
528	Антенна Antenna	520021.2N 1132720.9E	972 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
529	Антенна Antenna	520020.3N 1132719.9E	976 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	
538	Рельеф Relief	520011.7N 1132711.9E	900 M		
541	Рельеф Relief	520005.5N 1132701.5E	880 M		
549	Труба Chimney	515939.4N 1131729.7E	813 M	Дневная (красно-белый) и светоограждение Daily (red-white) and light marking	

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Чита Chita
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Чита 24 часа Chita 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 2 час TREND 2 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. Charts, AD forecast texts. RUS
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, SWC, 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

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

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
11	100°48' 109°	2799x56	PCN 49/R/A/W/T Concrete	520142.89N 1131706.26E --- ---	THR 693 M
29	280°49' 289°	2799x56	PCN 49/R/A/W/T Concrete	520125.90N 1131930.44E --- ---	THR 670.8 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
- 0,8%	нет/NIL	400x150	3100x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02
+ 0,8%	нет/NIL	300x150	3100x300	нет/NIL	PZ-90.02 coordinate system

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

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

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

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления TDZ LGT LEN	Протяжен- ность, интер- валы установ- ки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spac- ing, colour, INTST	Протяжен- ность, интер- валы установ- ки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов RWY end LGT colour WBAR	Протя- женность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
11	-	зеленые green	-	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow	красные red ---	нет NIL	нет NIL
29	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI left/3°30'	нет NIL	нет NIL	2800 M, 60 M 2200 M white last 600 M yellow	красные red ---	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	LDI: ВПП11: 31 м правее оси ВПП, 800 м от торца ВПП 11 ВПП29: 31 м левее оси ВПП, 120 м от торца ВПП 29 RWY11: 31 M to the right of CL, 800 M from extremity of RWY 11 RWY29: 31 M to the left of CL, 120 M from extremity of RWY 29 Анемометр/Anemometer: КДП/TWR
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД (кроме РД 3), осевые: нет Edge: all TWY (except TWY 3), centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 12 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 12 SEC.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

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

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Читинского аэроузла/Chita CTR: Окружность радиусом 60 км с центром / By arc of circle radius of 60 KM centred at (520134N 1131818E) Диспетчерский район Читинского аэроузла/Chita CTA: 514038N 1145712E – 513800N 1142100E – 510602N 1143202E – 505848N 1134341E далее по часовой стрелке радиусом 120 км с центром / then clockwise of a circle radius of 120 KM centred at (520134N 1131818E) до / to 514038N 1145712E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Читинского аэроузла/Chita CTR: от земли до FL100/GND – FL100 Диспетчерский район Читинского аэроузла/Chita CTA: FL100 – FL230
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Чита-Вышка, Подход рус., анг. Chita-Tower, Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1800) м –/(1800) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

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

1	2	3	4	5
Вышка TWR	Чита-Вышка Chita-Tower	118.100	Согласно регламенту работы According to AD OPR HR	
АТИС ATIS	Чита-АТИС Chita-ATIS	126.400 RUS 134.800 ENG	ПП HS	
ВОЛМЕТ VOLMET	Чита-ВОЛМЕТ Chita-VOLMET	128.300	к/с H24	
Земля Ground	Чита-Земля Chita-Ground	118.800 RUS	Согласно регламенту работы According to AD OPR HR	Связь с инженерно- техническим составом при бук-сировке и запуске Communication with ground technical personnel during towing and start-up

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Примечания
Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 29 ИЛС кат 1 (8°3/-) LOC 29	ИДГ	110.3	ПП HS	520148.5N 1131618.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ИЛС CAT I (8°W/-)	IDG					
ГРМ 29 GP 29		335.0	ПП HS	520123.3N 1131916.0E		3°30' RDH 17.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
VORDME	KTN	112.9	к/с H24	520127.8N 1131828.7E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 29 LOM 29	ДГ DG	518	ПП HS	520104.30N 1132247.20E		109°MAG/3.8 KM to RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 29 LMM 29	Д D	553	ПП HS	520119.50N 1132024.60E		109°MAG/1.05 KM to RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 11 LOM 11	ЗМ ZM	518	ПП HS	520223.20N 1131125.30E		289°MAG/6.8 km to RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 11 LMM 11	З Z	553	ПП HS	520148.90N 1131615.80E		289°MAG/1.0 KM to RWY 11 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
МРМ MKR	НН NN	75	ПП HS	520026.89N 1132730.10E		109°MAG/9.3 KM to RWY 29 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 29 GBAS 29		CH21076				289°MAG 3°30' TCH 15.0 M
RNAV(GNSS) 29, 11	УИАА UIAA	CH22309				

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 118.100 МГц. Без разрешения диспетчера «Вышки» руление и буксировка запрещаются. Для обеспечения безопасности полетов в ночное время, в условиях ограниченной видимости, а также по требованию экипажа руление ВС осуществляется с помощью машины сопровождения.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление производится по установленной маркировке по осевым линиям рулежных дорожек.

2.1. Предупреждение:

- на концевом участке ИВПП с $M_{\text{Кпос}}=289^\circ$ отсутствует уширение, разворот на 180° выполнять с повышенным вниманием, на пониженной скорости с подтормаживанием. При невозможности выполнения разворота в этих условиях – разворот осуществлять при помощи тягача.

- севернее РД 6 (магистральной) между РД 5 и РД 7 находится препятствие – здание диспетчерского пункта посадки. Расстояние между РД 6 и этим зданием 30 м, что не соответствует нормативу.

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

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

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

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

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

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

МС 1–16 предназначены для установки ВС авиации общего назначения категории А. Помощь машины сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера Вышки на частоте 118.100 МГц

4. Зона стоянки для вертолетов

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

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

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь машины сопровождения может быть запрошена экипажем через диспетчера Вышки на частоте 118.100 МГц.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. TWR controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 118.100 MHz. Taxiing and towing without permission of TWR controller are prohibited. To provide flight safety in the night-time, in low visibility conditions and also on request of the flight crew ACFT taxiing shall be carried out with the assistance of the "Follow-me" vehicle.

2. Taxiing to and from of stands

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

2.1 Warning:

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

- there is an obstacle (TWR building) north of TWY 6 (main TWY) between TWY 5 and TWY 7. The distance between TWY 6 and TWR building is 30 m, that does not comply with the normative values.

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

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

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

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

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

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

Stands 1-16 are designated for parking of general aviation Category A ACFT. The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested by the flight crew via the TWR controller on frequency 118.100 MHz.

4. Parking area for helicopters

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

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

5. Apron. Taxiing during winter conditions

Taxi guide lines may be invisible because of snow. The assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested by the flight crew via the TWR controller on frequency 118.100 MHz.

6. Ограничения при рулении

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

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

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

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

Точка запуска № 1 расположена на РД 7.

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

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

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

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

UIAA AD 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

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

UIAA AD 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ**Общие положения**

Полеты в пределах СТА Чита (Кадала) осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП), правилами визуальных полетов (ПВП) и осуществляются:

– по картам стандартного вылета/прибытия по приборам, картам захода на посадку по приборам;

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

Векторение осуществляется на эшелонах, высотах не ниже минимальной (1250) м, в радиусе 46 км от КТА.

Процедуры полетов по ППП в пределах узлового диспетчерского района Чита

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

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

6. Taxiing - limitations

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

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

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

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

Start-up position NR 1 is on TWY 7.

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

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

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

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

UIAA AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

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

UIAA AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**General**

Flights within the CTA of Chita (Kadala) AD shall be carried out according to IFR, VFR :

– according to Standard Departure Charts – Instrument /Standard Arrival Charts – Instrument, Instrument Approach Charts;

– under vectoring – provision of navigational guidance to aircraft in the form of specific headings, based on the use of an ATS surveillance system.

Vectoring shall be carried out at flight levels, heights not below the minimum of (1250) m, in the area of a circle with radius of 46 km centred at ARP.

Procedures for IFR flights within Chita TMA

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

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

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

Вылет

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

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

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

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

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

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

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

Для обеспечения установленных интервалов эшелонирования после взлета возможно применение процедуры векторения.

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

Прибытие

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

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

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

Departure

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

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

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

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

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

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

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

Application of vectoring after take-off is possible to provide the established separation.

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

Arrival

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

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

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

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

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

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

Процедуры наблюдения ОВД в границах узлового диспетчерского района Чита

Радиолокационное наведение и порядок следования

Радиолокационное наведение в узловом диспетчерском районе осуществляется диспетчером Подхода.

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

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

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

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

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

Отказ связи

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

Процедуры полетов в условиях ограниченной видимости

Аэродром Чита (Кадала) допущен к выполнению полетов ВС в условиях дальности видимости на ВПП (RVR 550 м и менее).

Введение «Процедуры в условиях ограниченной видимости» иницируются руководителем полетов или диспетчером Вышки.

Сообщение о введении «Процедуры в условиях ограниченной видимости» доводится до экипажей ВС диспетчером Вышки фразой «Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум». При вылете маршрут руления ВС к линии предварительного старта для вылета с ВПП 29 производится по РД 7, 8, 6, 1 с местом ожидания у линии предварительного старта.

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

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

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

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

ATC surveillance procedures within Chita CTA

Radar vectoring and sequencing

Radar vectoring in TMA shall be carried out by ATS unit controller.

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

Radar vectoring charts are not published.

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

Surveillance radar approaches

SRA approach procedures are not applicable.

Communication failure

In case of communication failure the crew shall follow communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 of the present AIP Book 1.

Low visibility procedures

Chita (Kadala) aerodrome is approved for carrying out ACFT flights in the conditions of runway visual range (RVR) 550 m and less.

Low visibility procedures shall be initiated by Flight Control Officer or TWR controller.

The message about initiation of low visibility procedures shall be transmitted to the flight crews by TWR controller by the phrase: "Low visibility procedures in progress, check your minimum." ACFT taxiing to the runway-holding position line for departure from RWY 29 shall be carried out along TWY 7, 8, 6, 1 with holding at the runway-holding position line.

В обязательном порядке используется машина сопровождения.

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

- взлеты ВС не от порога ВПП;
- взлеты ВС без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

В период действия «Процедуры в условиях ограниченной видимости» контроль за продольным эшелонированием ВС на площади маневрирования осуществляется по докладам экипажей ВС или машины сопровождения.

При улучшении метеоусловий (при видимости более 550 м) руководитель полетов (диспетчер Вышки) доводит до экипажей ВС и служб аэропорта отмену вышеназванных процедур фразой: «Отмена процедур при ограниченной видимости».

Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерского района Чита

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

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

Выполнение визуального захода на посадку

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

UIAA AD 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома Чита (Кадала) обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство их совершают перелеты на высотах от 50 до 600 м над уровнем земли.

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц.

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

The use of “Follow-me” vehicle is mandatory.

The following is prohibited during the period of validity of low visibility procedures:

- ACFT take-off not from RWY THR;
- ACFT take-off without stopping at the runway-holding position after taxiing onto RWY.

During the period of validity of low visibility procedures the control of ACFT longitudinal separation on the manoeuvring area shall be carried out according to the reports of the flight crews or the “Follow-me” vehicle.

If meteorological conditions improve (when visibility is more than 550 m) Flight Control Officer (TWR controller) shall inform the flight crews and airport services about the cancellation of the above-mentioned procedures by the phrase: “Low visibility procedures are cancelled.”

Procedures for VFR flights within Chita CTA

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

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

The execution of a visual approach

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

UIAA AD 2.23. ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of Chita (Kadala) aerodrome is conditioned by seasonal and daily migration of birds. The majority of birds migrate at heights from (50) m to (600) m AGL.

Morning, evening and seasonal bird migrations are the most hazardous.

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