

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

УИИИ ИРКУТСК
UIII IRKUTSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	52 16 02с 104 23 41в. В центре ВПП 12/30. 52 16 02N 104 23 41E. In the centre of RWY 12/30
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	7 км ЮВ центра г. Иркутска. 7 km SE of Irkutsk centre.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	514.4 м/20°C 514.4 m/20°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	4° З 4° W
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ФГУП «Аэропорт Иркутск», Россия, 664009, г. Иркутск, ул. Ширямова, 13 FSUE "Irkutsk Airport", 13, Ulitsa Shiryamova, Irkutsk, 664009, Russia Тел./Tel: (395-2) 26-68-53, 26-68-00 Факс/Fax: (395-2) 26-64-55, 26-64-00 AFS: УИИИАПДУ/ UIIIAPDU
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УИИИ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UIII AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 2300-0800; ПТ: 2300-0700 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 2300-0800; FRI: 2300-0700 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 AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД (ARO) 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: Каждый четверг 0700-0800 ИВПП закрыта на техобслуживание светосигнального оборудования. Every THU 0700-0800, RWY closed due to LGT FAC MAINT. 2. Тм= UTC+9час. LT= UTC+9HR

УИИИ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UIII AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн. Modern facilities for handling of cargo weighing up to 7 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, Б-91/115/ МК-8, МС-8П, СМ-4, 5 TS-1 (equivalent Jet A-1), B-91/115/ MK-8, MS-8P, SM-4, 5
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

УИИИ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UIII AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	2 гостиницы в аэропорту на 374 мест, гостиницы в городе. Two Airport Hotels, capacity 374 beds; city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, троллейбус, такси. Buses, trolleybuses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Иркутске. Aidpost of Airport Terminal, hospitals in Irkutsk.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется банк Bank AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in Irkutsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UIII AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24,CAT 8
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	На аэродроме отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для ВС типа А-310, А-319, А-320, А-321, В727, В737, В757, В767, МД-82, МД-90, водило для ВС В767. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться указанные средства должны предоставляться авиакомпанией. Lifting bags for A-310, A-319, A-320, A-321, B727, B737, B757, B767, MD-82, MD-90 ACFT, a tow bar for B767 ACFT are not available at the aerodrome. The mentioned facilities shall be provided by the airline for removal of a disabled ACFT.

УИИИ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UIII 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.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Standс: 1-4 – асфальт/Asphalt, PCN20/R/C/X/T 5-8 – асфальт/Asphalt, PCN28/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 (МРД)/1 (MAIN) TWY, 2 – 21m, Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete, PCN 31/R/B/X/T 4 – 18m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 24/F/D/X/T 5 – 21m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/F/D/X/T 6 – 21m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 45/R/C/X/T 7 – 21m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 56/R/C/X/T (бетон в районе стоянок 65-69/Concrete in the vicinity of stands 65-69 – PCN 34/R/C/X/T 7A – 34m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 47/R/B/X/T 8,11 – 21m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 34/R/C/X/T 9 – 14m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 14/R/C/X/T 10 – 17m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 35/R/B/X/T 10A – 17m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 34/R/C/X/T 12 – 12m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 18/R/B/X/T 13, 13A – 10m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/F/D/X/T 14 – 12m, Асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 18/R/B/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UIII 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 sign boards at entrances to RWY, TWY, stands designators AVBL. 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, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UIII AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зоне захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas					
Обозначение Препятствий Obstacle designation	Тип препятствия OBST type	Местоположение OBST position	Превышение Elevation	Маркировка / Вид, цвет Markings / Type, colour	Примечания Remarks
a	b	c	d	e	f
UIIIОВ001	Здание Building	5216.8N 10420.7E	493.3 m	–	* – маркировано marked/LGTD
UIIIОВ002	Кран Lifting crane	5216.8N 10420.7E	511.2 m	–	
UIIIОВ003	Кран Lifting crane	5216.8N 10420.7E	513.9 m	–	

a	b	c	d	e	f
UIIIОВ004	Надстройка на здании Building	5216.8N 10419.8E	498.4 m	-	
UIIIОВ005	Труба Chimney	5216.8N 10422.2E	494.5 m	-	
UIIIОВ006	Труба Chimney	5216.8N 10421.2E	495.5 m	-	
UIIIОВ007	Деревья Trees	5216.8N 10422.3E	500.9 m	-	
UIIIОВ008	Деревья Trees	5216.7N 10422.4E	194.4 m	-	
UIIIОВ009	Здание Building	5216.6N 10421.8E	496.0 m	-	
UIIIОВ010	Здание Building	5216.6N 10421.9E	496.6 m	-	
UIIIОВ011	Здание Building	5216.6N 10421.8E	489.6 m	-	
UIIIОВ012	Здание Building	5216.6N 10421.3E	495.1 m	-	
UIIIОВ013	Здание Building	5216.6N 10421.9E	489.3 m	-	
UIIIОВ014	Здание Building	5216.1N 10420.9E	503.5 m	-	
UIIIОВ015	Здание Building	5216.6N 10420.9E	501.8 m	-	
UIIIОВ016	Здание Building	5216.5N 10420.5E	518.9 m	-	
UIIIОВ017	Дерево Tree	5216.5N 10421.7E	496.0 m	-	
UIIIОВ018	Здание Building	5216.4N 10421.8E	493.6 m	-	
UIIIОВ019	Здание Building	5216.4N 10421.9E	490.4 m	-	
UIIIОВ020	Здание Building	5216.4N 10421.9E	490.3 m	-	
UIIIОВ021	Мачта Mast	5216.4N 10421.7E	499.2 m	-	
UIIIОВ022	Мачта Mast	5216.4N 10421.7E	500.0 m	-	
UIIIОВ023	Ангар Hangar	5216.4N 10421.6E	507.3 m	-	
UIIIОВ024	Мачта освещения Lighting mast	5216.6N 10421.3E	502.6 m	-	
UIIIОВ025	Мачта освещения Lighting mast	5216.4N 10421.8E	494.5 m	-	
UIIIОВ026	Ангар Hangar	5216.4N 10421.6E	507.2 m	-	
UIIIОВ027	Мачта освещения Lighting mast	5216.4N 10421.8E	494.7 m	-	
UIIIОВ028	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10421.9E	494.3 m	-	
UIIIОВ029	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10422.0E	505.3 m	-	
UIIIОВ030	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10422.1E	507.3 m	-	
UIIIОВ031	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10421.4E	503.5 m	-	
UIIIОВ032	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10421.4E	504.1 m	-	
UIIIОВ033	Мачта освещения Lighting mast	5216.3N 10422.2E	508.9 m	-	
UIIIОВ034	Котельная Boiler-house	5216.3N 10422.3E	493.3 m	-	
UIIIОВ005	Труба Chimney	5216.3N 10422.3E	498.5 m	-	
UIIIОВ036	Котельная Boiler- house	5216.3N 10422.3E	493.5 m	-	

a	b	c	d	e	f
UIIIОB037	Мачта освещения Lighting mast	5216.2N 10421.7E	506.2 m	-	
UIIIОB038	Мачта освещения Lighting mast	5216.2N 10421.5E	505.6 m	-	
UIIIОB039	Мачта освещения Lighting mast	5216.2N 10421.5E	512.1 m	-	
UIIIОB040	Труба Chimney	5216.2N 10422.4E	501.1 m	-	
UIIIОB041	Громоотвод Lighting rod	5216.2N 10421.8E	508.5 m	-	
UIIIОB042	Труба Chimney	5216.2N 10422.4E	501.3 m	-	
UIIIОB043	Антенна Antenna	5216.2N 10421.7E	508.4 m	-	
UIIIОB044	Мачта Mast	5216.1N 10422.0E	517.5 m	-	
UIIIОB045	Мачта Mast	5216.1N 10422.1E	519.0 m	-	
UIIIОB046	Кран Lifting crane	5216.1N 10422.3E	522.3 m	-	
UIIIОB047	Труба Chimney	5216.1N 10422.2E	520.5 m	-	
UIIIОB048	Мачта Mast	5216.1N 10422.1E	519.5 m	-	
UIIIОB049	Мачта Mast	5216.1N 10422.1E	520.1 m	-	
UIIIОB050	Мачта Mast	5216.1N 10422.2E	519.7 m	-	
UIIIОB051	Мачта Mast	5216.1N 10422.0E	521.9 m	-	
UIIIОB052	Мачта Mast	5216.1N 10422.0E	521.8 m	-	
UIIIОB053	Труба Chimney	5216.1N 10422.3E	531.5 m	-	
UIIIОB054	Мачта Mast	5216.1N 10422.2E	521.4 m	-	
UIIIОB055	Мачта Mast	5216.0N 10422.2E	521.8 m	-	
UIIIОB056	Антенна КРМ Antenna LOC	5215.6N 10425.4E	525.1 m	-	
UIIIОB057	Мачта БПРМ Mast LMM	5215.5N 10425.6E	537.5 m	-	
UIIIОB058	Маркер БПРМ MKR LMM	5215.5N 10425.6E	532.1 m	-	
UIIIОB059	Антенна Antenna	5215.0N 10428.2E	608.5 m	-	
UIIIОB060	ОРЛ-Т PAR	5215.0N 10428.3E	599.2 m	-	
UIIIОB061	Мачта ДПРМ Mast LOM	5215.0N 10427.7E	577.9 m	-	
UIIIОB062	ТРЛК «Скала» PAR	5215.0N 10428.2E	649.9 m	-	
UIIIОB063	Маркер ДПРМ MKR LOM	5215.0N 10427.8E	561.3 m	-	
UIIIОB064	Мачта Mast	5215.0N 10427.7E	578.2 m	-	
UIIIОB065	Гора Mountain	5219.3N 10410.3E	538.4 m	-	
UIIIОB066	Деревья Trees	5215.8N 10424.9E	515.6 m	-	

В зонах полета по кругу и на аэродроме
In traffic circuit area and at AD

UIII0B067	Гора Mountain	5227.9N 10437.5E	691.0 m	—	
UIII0B068	Гора Mountain	5227.2N 10442.0E	721.2 m	—	
UIII0B069	Гора Mountain	5224.4N 10438.3E	683.9 m	—	
UIII0B070	Гора Mountain	5222.9N 10444.4E	721.0 m	—	
UIII0B071	Ретранслятор Retransmitter	5222.8N 10401.3E	644.6 m	—	
UIII0B072	Гора Малый Кот Mountain Malyi Kot	5222.4N 10444.8E	786.4 m	—	
UIII0B073	Мачта СС Mast communication	5222.4N 10423.4E	641.3 m	—	
UIII0B074	Гора Mountain	5221.8N 10433.5E	645.0 m	—	
UIII0B075	Гора Mountain	5220.5N 10439.3E	663.3 m	—	
UIII0B076	Гора Mountain	5219.7N 10443.4E	727.5 m	—	
UIII0B077	Гора Mountain	5218.9N 10429.3E	623.3 m	—	
UIII0B078	Гора Mountain	5218.5N 10437.0E	637.0 m	—	
UIII0B079	Гора Mountain	5218.3N 10441.0E	668.5 m	—	
UIII0B080	Гора Mountain	5216.3N 10431.5E	702.1 m	—	
UIII0B081	Телебашня TV mast	5216.0N 10417.7E	647.76 m	—	
UIII0B082	Труба Chimney	5214.8N 10412.1E	704.8 m	—	
UIII0B083	Гора Веселая Mountain Vesolyaya	5214.4N 10435.9E	700.3 m	—	
UIII0B084	Гора Mountain	5214.2N 10438.8E	741.6 m	—	
UIII0B085	Гора Mountain	5214.1N 10431.5E	634.4 m	—	
UIII0B086	Гора Mountain	5213.8N 10444.7E	767.7 m	—	
UIII0B087	Мачта Mast	5213.6N 10415.2E	637.8 m	—	
UIII0B088	Ретранслятор Retransmitter	5213.6N 10415.5E	653.9 m	—	
UIII0B089	Гора Mountain	5213.2N 10435.7E	678.8 m	—	
UIII0B090	Гора Mountain	5212.0N 10441.9E	726.2 m	—	
UIII0B091	Гора Mountain	5211.8N 10434.9E	667.3 m	—	
UIII0B092	Гора Тупик Mountain Tupik	5210.7N 10441.0E	761.8 m	—	
UIII0B093	Гора Острая Сопка Ostraya Sopka	5209.3N 10439.0E	701.7 m	—	
UIII0B094	Мачта СС Mast communication	5208.7N 10405.8E	773.8 m	—	
UIII0B095	Гора Mountain	5206.8N 10410.2E	760.0 m	—	
UIII0B096	Мачта СС Mast communication	5208.1N 10405.4E	641.5 m	—	
UIII0B097	Гора Mountain	5206.0N 10411.9E	745.4 m	—	

a	b	c	d	e	f
UIII0B098	Гора Mountain	5204.8N 10430.0E	652.5 m	—	
UIII0B099	Гора Волчья Голова Mountain Volchya Golova	5204.5N 10414.7E	720.8 m	—	
UIII0B100	Гора Mountain	5203.9N 10411.6E	812.3 m	—	
UIII0B101	Гора Mountain	5202.5N 10414.1E	741.6 m	—	
UIII0B102	Гора Mountain	5202.1N 10432.9E	696.1 m	—	
—	Башня Tower	521333N 1041329E	727.4 m	—	

УИИИ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UIII AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Иркутск Irkutsk
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	Иркутск 24 часа Irkutsk 24 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
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. Русский, английский Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T SIGMET, AIRMET
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Иркутск Подход, Вышка, Круг, Руление, РЦ Irkutsk APP, TWR, Radar, GND, ACC
	Дополнительная информация (limitation of service, etc.)	нет NIL

УИИИ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UIII AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПП	Координаты порога ВПП	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN), surface of RWY and SWY	THR coordinates	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	113°27" 117°	3565x45	PCN 45/R/A/W/T Reinforced Concrete	52 16 25N 104 22 14E 52 16 20N 104 22 34E	THR 480.7 m DTHR 483.9 m
30	293°27' 297°	3565x45	PCN 45/R/A/W/T Reinforced Concrete	52 15 39N 104 25 07E 52 15 44N 104 24 48E	THR 514.4 m DTHR 510.6 m

Уклон ВПП и КПП	КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	Stopway (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	200x150	3865x300	нет/NIL	Пороги ВПП 12/30 смещены на 400 м в сторону КТА, используются только для посадки/
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3865x300	нет/NIL	RWY 12/30 THR are displaced by 400 m towards ARP, AVBL only for landing

УИИИ **Ад 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
UIII **AD 2.13** **DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП	РДР (м)	РДВ (м)	РДПВ (м)	РПД (м)	Примечания
RWY designator	TORA (m)	TODA (m)	ASDA (m)	LDA (m)	Remarks
1	2	3	4	5	6
12	3165	3365	3565	3165	РДР ограничены смещенными порогами ВПП/ TORA are limited by DTHR/
From DTHR	2765	2965	3165		
From TWY 5	2365	2565	2765		
From TWY 4	1465	1665	1865		
30	3165	3565	3565	3165	РДВ ВПП 12 сокращена на 200 м/ RWY 12 TODA is reduced by 200m
From DTHR	2765	3165	3165		
From TWY 5	400	800	800		
From TWY 4	1300	1700	1700		

УИИИ **Ад 2.14** **ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**
UIII **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
12	HIALS CAT I 884 m	зеленые green —	PAPI left/3° 20'	нет NIL	нет NIL	3165m, 60m 2582m white last 583m yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
30	HIALS CAT I 1017 m	зеленые green —	PAPI left/3° 20'	нет NIL	нет NIL	3165m, 60m 2603m white last 562m yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД Осевые: нет Edge: all TWY Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 15sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UIII AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO) TLOF and THR of FATO coordinates	Вертодром, 2500 м западнее ИВПП между МС 26-51 и МС вертолёт Heliport, 2500 m W of RWY between stands 26-51 and HEL stands
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	484 м 484 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 30x190 м, асфальтобетон, PCN 27F/D/X/T, маркирован Rectangle 30x190 m, Asphalt/Concrete, PCN 27F/D/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	143°/147°; 323°/327°;
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Вертодром пригоден для эксплуатации вертолетов с массой не более 20т. A heliport is AVBL for operation of helicopters with a mass of not more than 20t.

УИИИ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UIII AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Иркутск / Диспетчерская зона Irkutsk / CTR 52 36 48N 103 51 48E – 52 36 19N 103 55 13E – 52 33 13N 104 02 18E – далее по дуге по часовой стрелке радиусом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 km centred at (52 16 02N 104 23 41E) до / to 52 27 58N 103 54 19E – 52 29 00N 103 54 00E – 52 36 48N 103 51 48E. Иркутск / Диспетчерская зона Irkutsk / CTR 52 36 48N 103 51 48E – 52 36 19N 103 55 13E – 52 33 13N 104 02 18E – 52 11 26N 104 51 00E – 52 06 49N 104 47 40E – 52 07 45N 104 26 24E – 52 20 26N 103 56 36E – 52 27 58N 103 54 19E – 52 29 00N 103 54 00E – 52 36 48N 103 51 48E Иркутск / Диспетчерский район Irkutsk / CTA 53 09 00N 103 47 00E – 52 57 00N 105 13 00E – 52 18 00N 105 20 00E – 52 02 00N 105 25 00E – 51 34 36N 105 09 42E – 51 27 06N 104 36 12E – 51 43 00N 103 41 00E – 52 12 00N 103 16 00E – 52 26 00N 103 12 00E – 52 37 42N 103 12 54E – 52 29 00N 103 54 00E – 52 36 48N 103 51 48E – 53 09 00N 103 40 00E – 53 09 00N 103 47 00E.
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Иркутск / Диспетчерская зона – от 200м AGL до FL050 Irkutsk / CTR – 200m AGL up to FL050 Иркутск / Диспетчерская зона – от земли до 200м AGL Irkutsk / CTR – GND up to 200m AGL Иркутск диспетчерский район: от FL050 до FL200 Irkutsk / CTA FL050 up to FL200
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Иркутск-Подход Рус., Англ. Irkutsk-Approach RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(1100) м (1100) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ **АД 2.18** **СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**
UIII **AD 2.18** **ATS COMMUNICATION FACILITIES.**

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.5 124.0	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
Подход/РЛ/АРП APP/RSR/VDF	Иркутск-Подход Irkutsk-Approach	125.2	к/с H24	1230-2300 вып. функции Крыга / serves as Radar
Вышка/ОРЛ/АРП TWR/SRE/VDF	Иркутск-Вышка Irkutsk-Tower	118.1	к/с H24	
Круг/ОРЛ/АРП Radar/SRE/VDF	Иркутск-Круг Irkutsk-Radar	119.3	2300-1230	
Руление GND	Иркутск-Руление Irkutsk-Taxiing	121.7	к/с H24	
ВОЛМЕТ VOLMET	Иркутск-ВОЛМЕТ Irkutsk-VOLMET	125.475	к/с H24	
АТИС ATIS	Иркутск-АТИС Irkutsk- ATIS	124.85 126.9	к/с H24	Рус, RUS Англ., ENG
Транзит Transit	Иркутск-Транзит Irkutsk-Transit	131.7	к/с H24	

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

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME	ИКТ ИКТ	113.0	к/с H24	52 15 29.5N 104 25 41.2E	499.8	
КРМ 12 ИЛС КАТ. 1 (4°3) LOC 12 ILS CAT I (4°W)	ИЦН ICN	111.3	к/с H24	52 15 34.9N 104 25 21.5E		
ГРМ 12 GP 12		332.3	к/с H24	52 16 22.1N 104 22 46.9E		3°20', RDH 13.4 m
ДПРМ 12 LOM 12	ЦН CN	514	к/с H24	52 17 06.5N 104 19 34.7E		297°MAG/3.66 km to DTHR 12
БПРМ 12 LMM 12	Ц C	545	к/с H24	52 16 32.1N 104 21 46.6E		297°MAG/0.96 km to DTHR 12
КРМ 30 ИЛС КАТ. 1 (4°3) LOC 30 ILS CAT 1 (4°W)	ИИР IIR	110.3	к/с H24	52 16 27.3N 104 22 04.6E		
ГРМ 30 GP 30		335.0	к/с H24	52 15 52.7N 104 24 35.8E		3°20', RDH 16.46 m
ДПРМ 30 LOM 30	ИР IR	514	к/с H24	52 14 56.8N 104 27 43.2E		117°MAG/3.68 km to DTHR 30
БПРМ 30 LMM 30	И I	545	к/с H24	52 15 30.8N 104 25 35.7E		117°MAG/1.05 km to DTHR 30

УИИИ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

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

Перрон:

– руление на МС 1-15, 22, 43-49 производится на тяге собственных двигателей;
– установка на МС 16-21, 26-42, 50, 51, 54-69 производится буксировкой;

– допускается руление на МС 26-39 на тяге собственных двигателей при условии: соседние МС свободны; заруливание осуществляется через свободные МС;

– выруливание ВС с индексом 6 и ниже с МС 18, 19, 20, 21 при условии отсутствия ВС в секторе взлета и посадки ВПП 12 или нахождения ВС на местах запуска 1 и 2;

Разрешается запуск двигателей и выруливание:

– ВС с индексом 5 и ниже с МС 2, 4, 6, 8 при выполнении условий: не требуется обработка противоледенительной жидкостью; при выруливании ВС МС сзади и слева должны быть свободны;

– ВС с индексом 3 и ниже с МС 9–15 при условии наличия противопожарных средств на МС;

– ВС с индексом 4, 5 с МС 9, 10 при условии отсутствия ВС слева;

– окончательное решение о месте запуска и выруливания принимает производственно-диспетчерская служба аэродрома по согласованию с инженерно-авиационной службой.

Для взлета и посадки вертолетов всех типов при установленном минимуме определены вертолетные площадки на РД 5, 6, 14. РД 10А – только для взлета.

Грузовым ВС разрешается взлет с ВПП 30 при выполнении следующих условий:

- отсутствию на ВС коммерческой загрузки;
- встречная составляющая ветра 5м/сек и более;
- для Ил-76 – взлетная масса не более 160 тонн.

Отсутствие на ВС коммерческой загрузки определяют службы аэропорта.

При взлете с ВПП 30 КВС докладывает об отсутствии коммерческой загрузки диспетчеру службы ОВД.

2. Руление на места стоянок и с них.

Руление ВС с индексом 4, 5, 6 в ночное время и днем при видимости 400м и менее осуществляется только за машиной сопровождения.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер руления на частоте 121.7 МГц.

Без разрешения диспетчера руления руление и буксировка запрещаются.

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

ВС общего назначения заруливают на МС, выделенных для них, на тяге собственных двигателей.

UIII AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Airport regulations.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Apron:

– taxiing into stands 1-15, 22, 43-49 shall be carried out under own engines power;

– parking onto stands 16-21, 26-42, 50, 51, 54-69 shall be carried out by towing;

– taxiing into stands 26-39 under own engines power is allowed under the following condition: adjacent stands must be vacant; taxiing into the mentioned stands shall be carried out via the vacant stands;

– taxiing of index 6 and smaller ACFT out of stands 18, 19, 20, 21 shall be carried out provided that no ACFT are present in the take-off and landing sector of RWY 12 or at start-up points 1 and 2.

Engines start-up and taxiing-out of ACFT are allowed as follows:

– taxiing of index 5 and smaller ACFT out of stands 2, 4, 6, 8 shall be carried out provided that: no de-icing treatment with de-icing fluid is required; during taxiing-out the stands located behind and to the left must be vacant;

– taxiing of index 3 and smaller ACFT out of stands 9-15 shall be carried out provided that fire-fighting facilities are available on the stands;

– taxiing of index 4, 5 ACFT out of stands 9, 10 shall be carried out provided that no ACFT are present to the left;

– the final decision on the start-up position and taxiing-out shall be taken by the operation-control service of the aerodrome by coordination with the engineering-aviation service.

Helipads on TWY 5, 6, 14 are designated for take-off and landing of all types of helicopters under the established weather minimum. TWY 10A is AVBL only for take-off.

Cargo aircraft are allowed to take off from RWY 30 under the following conditions:

- no payload on board;
- headwind component is 5 m/s or more;
- take-off mass of Il-76 ACFT shall not be more than 160 tons.

The absence of payload on board shall be determined by the airport services.

Before take-off from RWY 30 a pilot-in-command shall report ATS controller about the absence of payload on board.

2. Taxiing into and out of stands.

Taxiing of index 4, 5, 6 ACFT in the night-time and in the day-time when visibility is 400m or less shall be carried out only after the "Follow-me" vehicle.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be controlled by Ground controller on frequency 121.7 MHz.

Taxiing and towing are prohibited without permission of Ground controller.

3. Parking area for small aircraft (General aviation).

General aviation aircraft shall taxi into stands designated for them under their own engines power.

4. Зона стоянки вертолетов.

Вертолетные стоянки МС 1–7 расположены между РД 14 и РД 13.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

При плохой видимости осевой линии РД по требованию экипажа через диспетчера руления может быть вызвана машина сопровождения.

6. Ограничения при рулении.

На перроне не выдержано 2-х метровое расстояние между рулящим ВС и разметкой путей движения спецавтотранспорта, в связи с чем:

- руление ВС с размахом крыла более 38 м по РД 7 при занятых МС 6, 8 запрещено;
- руление ВС с размахом крыла более 35 м по РД 8 при занятых МС 9-15, 22 запрещено.

УИИИ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.
2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе взлета и набора высоты выполняются экипажами всех ВС.

1.2. Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов.

1.3. Выполнение эксплуатационных приемов не производится в случае отказа на этапе взлета одного из двигателей.

1.4. Ежедневно 1400–2100 вводится ограничение по уровню шума для взлета / посадки ВС следующих типов: Ту-134А, Ту-134Б, Ту-154Б, Ту-154М с двигателями Д-30КУ-154 без ЗПК, Ил-62М с двигателями НК-8-4 или Д-30КУ (кроме Д-30КУ II серии с ЗПК), Ил-86, Ил-76 с двигателями Д-30КП, Як-42 с двигателями Д-36 без ЗПК. (ЗПК – звукопоглощающая конструкция). Данное ограничение не распространяется на литерные рейсы, медицинские и аварийно-спасательные полеты, рейсы с ранее подтвержденными слотами.

2. Ограничения.

2.1. Взлет ВС с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при условиях, прописанных в РЛЭ ВС.

2.2. При взлете с ВПП 12 с курсом взлета и набором высоты (300)м относительно уровня аэродрома минимальный градиент набора 3,5%. При невозможности обеспечения указанного градиента, для визуального пролета препятствия по курсу взлета, установлены соответствующие для взлета минимумы.

2.3. Минимальная скорость установленного набора высоты не должна быть меньше V_2+20 км/ч или меньше предписанной в РЛЭ ВС, если она имеет большее значение.

4. Parking area for helicopters.

Stands for helicopters 1–7 are located between TWY 14 and TWY 13.

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

A “Follow-me” vehicle can be requested by a flight crew via Ground controller when visibility of TWY centre line is poor.

6. Taxiing - restrictions.

Two-metre distance between taxiing aircraft and marking of routes for special vehicles is not provided on the apron, in this connection:

- taxiing of aircraft with a wingspan more than 38 m along TWY 7 is prohibited when stands 6, 8 are occupied;
- taxiing of aircraft with a wingspan more than 35 m along TWY 8 is prohibited when stands 9-15, 22 are occupied.

UIII AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedures during take-off and climbing phase.
2. Noise abatement procedures during approach phase.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of reduction of flight safety.

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of failure of one of the aircraft engines.

1.4 Noise restriction shall be imposed between 1400–2100 daily for take-off and landing of the following aircraft types: Tu-134A, Tu-134B, Tu-154B, Tu-154M with engines D-30KU-154 without sound-absorbing construction; Il-62M with engines NK-8-4 or D-30KU (except D-30KU II series with sound-absorbing construction), Il-86, Il-76 with engines D-30KP, Yak-42 with engines D-36 without sound-absorbing construction. This restriction does not apply for VIP flights, medical, search and rescue flights, flights with slots confirmed earlier.

2. Restrictions.

2.1. Take-off of aircraft with a tail wind component up to 5 m/s is allowed under conditions mentioned in the Aeroplane Flight Manual.

2.2. During take-off from RWY 12 and climbing straight ahead to (300) m AAL the minimum climb gradient shall be 3.5%. If unable to maintain this climb gradient, the appropriate take-off minima are established for visual crossing the obstacles on take-off heading.

2.3 The minimum indicated air speed of steady climb shall not be less than V_2+20 km/h or less than that prescribed in the Aeroplane Flight Manual if it has greater value.

2.4. Соблюдение минимальной скорости набора высоты не требуется, если это приводит к превышению минимально допустимого угла атаки.

2.5. Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- ВС не достигает высоты (300)м относительно уровня аэродрома;

- установленный стандартный режим мощности позволит с максимальной сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной выше в п. 2.4;

- траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

3. Специальные процедуры взлета.

Специальных процедур взлета для снижения шума не требуется.

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

1.2. При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля может отклониться от положений п. 2.1, изложенных ниже, если по причине безопасности он считает это необходимым.

1.3. ВПП 30 является предпочтительной ВПП, которая по возможности используется в максимальной степени.

2. Ограничения.

2.1. Соблюдение требуемых приемов снижения шума над пролетаемой местностью не производится:

а) если на ВПП имеется лед, слякоть, вода или грязь, резина, масло и т.д. и коэффициент сцепления при этом равен 0.4 или меньше;

б) при метеорологических условиях, когда высота нижней границы облаков менее 150 м или горизонтальная видимость менее 1800 м;

в) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 7 м/сек;

г) когда попутная составляющая скорости ветра на ВПП более 2.5 м/сек;

д) когда прогнозируется или сообщается о наличии сдвига ветра, или ожидается, что неблагоприятные погодные условия (например, грозы) могут повлиять на заход и посадку ВС.

2.2. При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS не разрешается.

2.3. Никакие приемы снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

2.4. Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

2.4 Maintaining of the minimum indicated air speed of climb is not required if it brings to exceeding the minimum permissible angle of attack.

2.5 The reduction of engines power shall not be applied until:

- the aircraft reaches (300)m AAL;

- the established standard power mode enables with maximum certificated take-off mass to maintain the established climb gradient of not less than 4 % at a speed specified above in para 2.4;

- take-off path provides the overflying of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible engine failure and time period required for the rest engines to develop full power.

3. Special take-off procedures.

Special take-off procedures for noise abatement are not required.

Part II

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

1. General provisions.

1.1 Noise abatement procedures during approach phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 If special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulo-nimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit may at its own discretion or by the pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1 given below, if it deemed necessary for safety reasons.

1.3 RWY 30 is preferential runway and shall be used to the maximum possible extent.

2. Restrictions.

2.1 The required noise abatement procedures shall not be observed over the overflowed areas in the following cases:

a) if there are ice, slush, water or mud, rubber, oil and etc. on RWY and friction coefficient is 0.4 or less;

b) under meteorological conditions when the cloud ceiling is less than 150 m or horizontal visibility is less than 1800 m;

c) when a cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 7 m/s;

d) when a tail-wind component on RWY exceeds 2.5 m/s;

e) when wind shear is forecasted or reported, or it is expected that unfavourable weather conditions (for example, thunderstorms) may influence aircraft approach and landing.

2.2 During instrument approach and also during visual approach it is not allowed to fly below the ILS glide path.

2.3 No noise abatement procedures shall envisage the increasing of indicated air speed of descent.

2.4 A displacement of threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.5. Чтобы не отвлекать экипаж во время выполнения процедур снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

2.6. Посадку ВС с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- Ксц=0.6 и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

2.7. Обратная тяга (за исключением обратной тяги на режиме малого газа) используется только по причинам обеспечения безопасности.

УИИИ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

Общие положения.

Если не получено специальное разрешение от соответствующих органов ОВД аэродрома Иркутск, полеты в пределах района аэродрома Иркутск осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД.

Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением. В этом случае, командир обязан, не изменяя эшелона полета, отвернуть воздушное судно, как правило, вправо на 30° от оси маршрута и, пройдя 20 км, вывести его на прежний курс с одновременным изменением высоты до выбранного эшелона. В экстренных случаях снижение выполняется немедленно с момента начала отворота в пределах ограничений РЛЭ.

При необходимости, прибывающие воздушные суда могут получить указания о задержке в зоне ожидания района аэродрома.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Радиолокационные процедуры в районе аэродрома.

Радиолокационное наведение в районе аэродрома Иркутск осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

2.5 Not to distract the crew's attention during the execution of noise abatement procedures, "AIR-GROUND" communication shall be reduced to a minimum.

2.6 Landing of aircraft with a tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.6 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.7 Reverse thrust power (with the exception of reverse idle thrust) shall be used only for safety reasons.

UIII AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General provisions.

If special permission from the appropriate ATS units of Irkutsk aerodrome has not been obtained, flights within Irkutsk TMA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

IFR flight procedures within TMA.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction.

When a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit providing a direct control over the air traffic. In this case the pilot-in-command must without changing flight level make a turn-away, as a rule, to the right through 30° from the route centre line and on passing 20 km set on the same course with simultaneous changing the altitude to selected flight level. In emergency cases descending shall be carried out immediately from the moment of starting the turn-away within the restrictions of the Aeroplane Flight Manual.

When it deemed necessary arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area in TMA.

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a controller's clearance, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without pilot's agreement.

Radar procedures within aerodrome control area.

Radar vectoring in Irkutsk TMA is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement.

For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to the crews to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

В районе аэродрома и на предпосадочной прямой радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов (РСР).

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС и посадочных радиолокаторов (РСР) не применяются.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи согласно Приложению 2 ICAO, раздела GEN 3.4.5 настоящего AIP.

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

При полетах по ПВП в границах района аэродрома Иркутск необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение ВС, когда это необходимо;
- выполнять команды диспетчеров УВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

- предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полетов;
- при прилете разрешение соответствующего органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в зону района аэродрома;
- сообщение о местонахождении ВС представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;
- отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;
- полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае, данный полет должен осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП);
- поддерживается двухсторонняя радиосвязь на установленной частоте.

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

УИИИ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство их совершают перелеты на высотах от 100 до 600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000 м. В районе аэродрома находится Иркутское водохранилище, на котором обитают чайки и другие виды водоплавающих птиц (март-июнь, сентябрь-октябрь месяцы).

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц. В темное время суток птицы, как правило, образуют большие разреженные скопления, что повышает опасность столкновения с ними.

Radar control over aircraft flights in TMA and on final shall be provided by SRE.

Surveillance radar approach (SRA) and PAR approach.

SRA and PAR procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall follow the radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and GEN 3.4.5 section of the present AIP.

VFR flight procedures within TMA.

During VFR flights within TMA it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit;
- to report position if required;
- to carry out the instructions of ATC controllers.

If flight conditions permit, the clearance of ATS unit for VFR flights is issued under the following conditions:

- a flight plan with items 7-18 filled in and with indication of purpose of flight shall be submitted for obtaining the permission of ATS unit;
- during arrival a permission of the appropriate ATS unit shall be obtained immediately before the aircraft entry into the aerodrome area.
- position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;
- deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permissions for these deviations have been obtained;
- the flight shall be carried out with vertical visual reference to the ground, otherwise this flight shall be conducted in accordance with IFR;
- two-way radio communication shall be maintained on the established frequency.

The pilot-in-command must follow VFR and timely report ATS unit the necessity of changing to IFR flight.

UIII AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 to 600 m above ground level. Separate kinds of birds can fly at heights up to 3000 m. The Irkutsk water reservoir is located in the vicinity of the aerodrome where gulls and other water birds dwell (March-June, September-October).

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard. In dark hours birds usually create large dispersed concentrations that increases the hazard of aircraft collision with them.

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

During birds migration periods the pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending.