

**УСЦЧ ЧЕЛЯБИНСК/
Баландино
USCC CHELYABINSK/
Balandino**
**УСЦЧ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
USCC AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**
**УСЦЧ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
USCC AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD | 55 18 21с 061 30 13в. В центре ВПП 09/27. 55 18 21N 061 30 13E. In the centre of RWY 09/27. |
| 2. | Направление и расстояние от города Direction and distance from city | 18 км СВ г. Челябинск. 18 km NE of Chelyabinsk. |
| 3. | Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature | 235 м/21.61°С 235 m/21.61°С |
| 4. | Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN | Нет NIL |
| 5. | Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change | 14°В 14°E |
| 6. | Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS | ОАО «Челябинское авиапредприятие», Россия, 454133, г. Челябинск, аэропорт Open joint stock company "Chelyabinsk Air Transport Enterprise", Airport, Chelyabinsk, 454133, Russia Тел./Tel: (351) 778-34-15. Факс/Fax: (351) 778-30-12 Телекс/telex: 124043 AFTN: УСЦЧБФЬЬ, УСЦЦЗТЗЬ USCCBFXX, USCCZTZX |
| 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 |

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

| | | |
|-----|--|---|
| 1. | Администрация АД AD Administration | ПН-ПТ: 0230-1130 СБ, ВС, празд.: не работает MON-FRI: 0230-1130 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, информационно-консультативное обслужива- ние по типу «Брифинг» AIS Briefing Office | к/с H24 |
| 5. | Бюро информации ОВД (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: к/с AD operating HR: H24 2. Тм = UTC+6час LT = UTC+6HR |

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

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Погрузочно-разгрузочные средства Cargo handling facilities | Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons. |
| 2. | Типы топлива/масел Fuel/oil types | ТС-1/МС-20, МС-8, МК-8 TS-1 (equivalent Jet A-1)/ MS-20, MS-8, МК-8 |
| 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 |

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

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Гостиницы Hotels | Гостиница аэропорта на 100 мест, гостиницы в городе. Airport Hotel for 100 beds, City Hotels. |
| 2. | Рестораны Restaurants | Ресторан на 50 человек. Restaurant for 50 persons. |
| 3. | Транспортное обслуживание Transportation | Автобус, такси. Buses, taxi. |
| 4. | Медицинское обслуживание Medical facilities | Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Челябинск. Aidpost at Airport Terminal, ambulance service, hospitals in Chelyabinsk |
| 5. | Банк и почтовое отделение Bank and Post Office | Почтовое отделение в аэровокзале, банки в городе Post Office at Airport Terminal, banks in the city. |
| 6. | Туристическое бюро Tourist Office | В городе In the city |
| 7. | Примечания Remarks | нет NIL |

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

| | | |
|----|---|---|
| 1. | Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting | к/с, кат. 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 | Оборудование для эвакуации ВС иностранного производства на аэродроме отсутствует, средства эвакуации предоставляются авиакомпанией. Принимаются ВС по 9 категории по противопожарному обслуживанию по предварительному согласованию. The equipment for removal of foreign-made ACFT is not AVBL at AD. The equipment for removal of disabled ACFT shall be provided by the airline. AD provides CAT 9 for fire fighting on prior coordination. |

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

| | | |
|----|---|-------------------------------|
| 1. | Виды обслуживания для удаления осадков Types of clearing equipment | Имеется AVBL |
| 2. | Очередность удаления осадков Clearance priorities | См. раздел AD1.2 See AD1.2 |
| 3. | Примечания Remarks | См. SNOWTAM. See SNOWTAM. |

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

| | | |
|----|--|--|
| 1. | Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength | MC/Stand: 1-10 – Бетон/Concrete, PCN 27/R/B/X/T 11-17 – Асфальт/Asphalt, PCN 30/R/B/X/T смешанное/mixed |
| 2. | Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength | РД/TWY: 1, 3 – 22.5 m, Бетон/Concrete, PCN 60/R/A/W/T 4 – 18 m, Асфальт/Asphalt, PCN 38/R/B/X/T смешанное/mixed 5 – 17.5 m, Асфальт/Asphalt, PCN 37/R/B/X/T смешанное/mixed МРД 1/MAIN 1 – 22.5 m, Асфальт /Asphalt, PCN 49/R/B/X/T смешанное/mixed МРД 2/MAIN 2 – 17.5 m, Асфальт /Asphalt PCN 38/R/B/X/T смешанное/mixed |
| 3. | Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation | На ВПП On RWY |
| 4. | Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints | нет NIL |
| 5. | Примечания Remarks | 1. МРД 1 имеет длину и ширину соизмеримую с ВПП 09/27 и расположена параллельно ВПП южнее 150м. Main TWY 1 has approximately the same length and width as RWY 09/27 and located at 150m south of RWY and parallel to it. 2. МРД 1 имеет асфальтовое покрытие, которое при определенных погодных условиях бывает видно лучше, чем ВПП 09/27. Это необходимо учитывать при заходе на посадку. Main TWY 1 has asphalt surface which can be seen better than RWY 09/27 under certain weather conditions. This should be taken into account during APCH. |

УСЦЦ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И
УСЦЦ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И
USCC 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. Taxiing 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, 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 |

УСЦЦ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
USCC AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

| В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD | | | | | |
|--|--|---------------------------------|-------------------------|---|--------------------------------|
| 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 |
| USCCOB046 | Деревья Trees | 55 18 40N 061 28 55E | 245.3 m | | * – маркировано marked/LGTD |
| USCCOB047 | Антенна Antenna | 55 18 36N 061 28 57E | 245.3 m | * | |
| USCCOB048 | Антенна Antenna | 55 18 36N 061 28 57E | 247.5 m | * | |
| USCCOB049 | Флюгер Vane | 55 18 34N 061 29 03E | 240.5 m | | |
| USCCOB050 | Антенна Antenna | 55 18 32N 061 30 30E | 236.0 m | * | |
| USCCOB051 | Антенна Antenna | 55 18 32N 061 30 28E | 236.1 m | * | |
| USCCOB052 | Антенна Antenna | 55 18 31N 061 30 29E | 236.0 m | * | |
| USCCOB053 | Антенна Antenna | 55 18 28N 061 30 30E | 234.7 m | * | |
| USCCOB054 | Локатор Radar | 55 18 28N 061 30 26E | 235.9 m | * | |
| USCCOB055 | Локатор Radar | 55 18 27N 061 30 30E | 236.1 m | * | |
| USCCOB056 | Локатор Radar | 55 18 26N 061 30 50E | 239.1 m | * | |
| USCCOB057 | Мачта радиоантенны Radio antenna mast | 55 18 26N 061 31 27E | 254.2 m | * | |
| USCCOB058 | Лесополоса Forest belt | 55 18 25N 061 30 41E | 236.4 m | | |
| USCCOB059 | VOR/DME | 55 18 26N 061 31 04E | 235.1 m | * | |
| USCCOB060 | Металл. конструкция Metall structure | 55 18 24N 061 30 51E | 230.8 m | * | |
| USCCOB061 | Мачта Mast | 55 18 18N 061 29 12E | 243.8 m | * | |
| USCCOB062 | Антенна Antenna | 55 18 18N 061 29 08E | 240.0 m | * | |
| USCCOB063 | Антенна Antenna | 55 18 17N 061 29 13E | 245.2 m | * | |
| USCCOB064 | Антенна Antenna | 55 18 15N 061 31 27E | 241.1 m | * | |
| USCCOB065 | Антенна Antenna | 55 18 15N 061 31 32E | 228.7 m | * | |
| USCCOB066 | Мачта сотовой связи Cell communication mast | 55 20 18N 061 20 10E | 296.8 m | * | |
| USCCOB067 | Геознак Geodesic point | 55 20 07N 061 20 22E | 267.9 m | * | |
| USCCOB068 | Ретранслятор Retransmitter | 55 20 05N 061 20 12E | 300.0 m | * | |
| USCCOB069 | Мачта сотовой связи Cell communication mas | 55 21 25N 061 41 29E | 288.9 m | * | |
| USCCOB070 | Мачта сотовой связи Cell communication mas | 55 21 05N 061 40 33E | 288.9 m | * | |
| USCCOB071 | Мачта сотовой связи Cell communication mast | 55 21 23N 061 27 54E | 254.6 m | * | |
| USCCOB072 | Мачта сотовой связи Cell communication mast | 55 21 12N 061 20 42E | 256.3 m | * | |
| USCCOB073 | Мачта сотовой связи Cell communication mas | 55 21 40N 061 20 46E | 311.4 m | * | |
| USCCOB074 | Ретранслятор Retransmitter | 55 20 06N 061 20 12E | 300.6 m | * | |

| a | b | c | d | e | f |
|-----------|--|-------------------------|---------|---|--------------------------------|
| USCCOB075 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 20 19N 061 20 10E | 296.5 m | * | * – маркировано marked/LGTD |
| USCCOB076 | Геознак Geodesic point | 55 20 08N 061 20 22E | 267.8 m | * | |
| USCCOB077 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 21 44N 061 10 08E | 300.8 m | * | |
| USCCOB078 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 21 57N 061 10 12E | 291.4 m | * | |
| USCCOB079 | Ретранслятор Retransmitter | 55 33 20N 061 17 58E | 332.4 m | * | |
| USCCOB080 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 32 55N 061 17 30E | 292.8 m | * | |
| USCCOB081 | Ретранслятор Retransmitter | 55 24 46N 061 00 02E | 345.4 m | * | |
| USCCOB082 | Труба Chimney | 55 24 42N 061 01 19E | 299.4 m | * | |
| USCCOB083 | Элеватор Grain elevator | 55 18 53N 061 17 56E | 309.7 m | * | |
| USCCOB084 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 18 05N 061 25 27E | 289.9 m | | |
| USCCOB085 | Мачта освещения Lighting mast | 55 17 45N 061 26 07E | 288.1 m | * | |
| USCCOB086 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 17 16N 061 52 21E | 289.4 m | * | |
| USCCOB087 | Трубы Chimneys | 55 17 07N 061 25 44E | 337.8 m | * | |
| USCCOB088 | Трубы Chimneys | 55 16 55N 061 25 36E | 352.8 m | * | |
| USCCOB089 | Трубы Chimneys | 55 16 47N 061 26 42E | 352.6 m | * | |
| USCCOB090 | Трубы Chimneys | 55 16 33N 061 26 12E | 352.6 m | * | |
| USCCOB091 | Трубы Chimneys | 55 16 01N 061 26 39E | 350.6 m | * | |
| USCCOB092 | Трубы Chimneys | 55 15 44N 061 26 43E | 350.9 m | * | |
| USCCOB093 | Трубы Chimneys | 55 15 30N 061 26 18E | 350.4 m | * | |
| USCCOB094 | Трубы Chimneys | 55 15 26N 061 26 18E | 352.1 m | * | |
| USCCOB095 | Трубы Chimneys | 55 15 16N 061 26 22E | 352.2 m | * | |
| USCCOB096 | Труба Chimney | 55 15 09N 061 26 58E | 332.2 m | * | |
| USCCOB097 | Трубы Chimneys | 55 14 46N 061 27 48E | 356.0 m | * | |
| USCCOB098 | Труба Chimney | 55 14 50N 061 29 22E | 441.0 m | * | |
| USCCOB099 | Трубы Chimneys | 55 12 39N 061 26 55E | 344.7 m | * | |
| USCCOB100 | Труба Chimney | 55 09 13N 061 29 47E | 370.4 m | * | |
| USCCOB101 | Труба Chimney | 55 08 59N 061 22 31E | 316.4 m | * | |
| USCCOB102 | Трубы Chimneys | 55 08 39N 061 28 11E | 311.2 m | * | |
| USCCOB103 | Труба Chimney | 55 06 33N 061 22 54E | 403.3 m | * | |
| USCCOB104 | Труба Chimney | 55 06 12N 061 35 38E | 303.0 m | * | |
| USCCOB105 | Труба Chimney | 55 03 04N 061 22 30E | 346.4 m | * | |
| USCCOB106 | Ретранслятор Retransmitter | 55 02 10N 061 06 03E | 354.5 m | * | |
| USCCOB107 | Мачта Mast | 55 01 57N 061 22 15E | 333.8 m | * | |

| a | b | c | d | e | f |
|--|--|-------------------------|---------|---|--------------------------------|
| USCCOB108 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 21 23N 061 27 54E | 311.4 m | * | * – маркировано marked/LGTD |
| USCCOB109 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 21 40N 061 20 46E | 311.4 m | * | |
| USCCOB110 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 20 19N 061 20 10E | 296.5 m | * | |
| USCCOB111 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 21 44N 061 10 08E | 300.8 m | * | |
| USCCOB112 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 17 53N 061 09 30E | 308.9 m | * | |
| USCCOB113 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 11 32N 061 09 07E | 342.8 m | * | |
| USCCOB114 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 11 10N 061 07 43E | 361.2 m | * | |
| USCCOB115 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 12 46N 060 55 16E | 357.9 m | * | |
| USCCOB116 | Телевышка TV mast | 55 09 13N 061 24 19E | 443.5 m | * | |
| USCCOB117 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 00 57N 061 15 17E | 337.2 m | * | |
| USCCOB118 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 00 57N 061 15 08E | 335.9 m | * | |
| USCCOB119 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 07 53N 061 03 30E | 337.2 m | * | |
| USCCOB120 | Ретранслятор Retransmitter | 55 07 09N 061 00 20E | 387.9 m | * | |
| USCCOB121 | Здание Building | 55 10 34N 061 23 25E | 324.4 m | * | |
| USCCOB122 | Здание Building | 55 10 31N 061 23 23E | 321.7 m | * | |
| USCCOB123 | Элеваторная башня Grain elevator tower | 55 15 32N 061 27 25E | 312.3 m | * | |
| В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas | | | | | |
| USCCOB001 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 21 08N 061 16 44E | 248.1 m | | |
| USCCOB002 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 20 55N 061 16 26E | 252.2 m | | |
| USCCOB003 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 20 38N 061 16 11E | 243.9 m | | |
| USCCOB004 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 21 18N 061 15 49E | 246.6 m | | |
| USCCOB005 | Опора ЛЭП Electric pole | 55 19 27N 061 14 52E | 250.1 m | | |
| USCCOB006 | Мачта Mast | 55 19 25N 061 20 53E | 241.4 m | * | |
| USCCOB007 | Мачта Mast | 55 19 11N 061 20 52E | 245.1 m | * | |
| USCCOB008 | Столб ДПРМ LOM Pole | 55 19 04N 061 25 12E | 266.0 m | * | |
| USCCOB009 | Лес Forest | 55 19 03N 061 25 07E | 271.5 m | | |
| USCCOB010 | Маркер ДПРМ LOM MKR | 55 19 03N 061 25 12E | 254.6 m | * | |
| USCCOB011 | Лес Forest | 55 19 02N 061 25 24E | 254.8 m | | |
| USCCOB012 | Столб ДПРМ LOM Pole | 55 19 02N 061 25 11E | 265.5 m | * | |
| USCCOB013 | Лес Forest | 55 18 59N 061 25 18E | 270.3 m | | |
| USCCOB014 | Лес Forest | 55 18 58N 061 27 17E | 255.0 m | | |
| USCCOB015 | Столб ДПРМ LOM Pole | 55 18 54N 061 25 32E | 265.0 m | * | |

| a | b | c | d | e | f |
|-----------|--|-------------------------|---------|---|--------------------------------|
| USCCOB016 | Лес Forest | 55 18 53N 061 27 11E | 256.0 m | | * – маркировано marked/LGTD |
| USCCOB017 | Лес Forest | 55 18 53N 061 27 16E | 260.8 m | | |
| USCCOB018 | Лес Forest | 55 18 53N 061 25 54E | 258.8 m | | |
| USCCOB019 | Столб ДПРМ LOM Pole | 55 18 51N 061 25 31E | 266.4 m | * | |
| USCCOB020 | Столб БПРМ LMM Pole | 55 18 41N 061 27 54E | 241.3 m | * | |
| USCCOB021 | Лес Forest | 55 18 41N 061 28 22E | 250.7 m | | |
| USCCOB022 | Маркер БПРМ LMM MKR | 55 18 40N 061 27 54E | 244.9 m | * | |
| USCCOB023 | Антенна Antenna | 55 18 40N 061 27 56E | 241.1 m | * | |
| USCCOB024 | Столб БПРМ LMM Pole | 55 18 40N 061 27 53E | 241.9 m | * | |
| USCCOB025 | Антенна Antenna | 55 18 39N 061 27 55E | 241.0 m | * | |
| USCCOB026 | Здание Building | 55 18 33N 061 27 54E | 242.1m | * | |
| USCCOB027 | Столб Pole | 55 18 32 061 27 51 | 243.0m | * | |
| USCCOB028 | Здание Building | 55 18 32N 061 27 54E | 242.2m | * | |
| USCCOB029 | Маркер БПРМ LMM MKR | 55 18 32N 061 27 54E | 242.8 m | * | |
| USCCOB030 | Столб Pole | 55 18 32N 061 27 54E | 242.7 m | * | |
| USCCOB031 | Дерево Tree | 55 18 31N 061 28 11E | 241.4 m | | |
| USCCOB032 | Дерево Tree | 55 18 33N 061 27 47E | 250.6 m | | |
| USCCOB033 | Дерево Tree | 55 18 34N 061 27 56E | 245.5 m | | |
| USCCOB034 | Лес Forest | 55 18 43N 061 28 14E | 249.4 m | | |
| USCCOB035 | Ретранслятор Retransmitter | 55 20 06N 061 20 12E | 300.6 m | * | |
| USCCOB036 | Мачта сотовой.связи Cell communication mast | 55 20 19N 061 20 10E | 296.5 m | * | |
| USCCOB037 | Геознак Geodesic point | 55 20 08N 061 20 22E | 267.8 m | * | |
| USCCOB038 | Лес Forest | 55 18 34N 061 29 38E | 249.5 m | | |
| USCCOB039 | Лес Forest | 55 18 33N 061 29 31E | 247.2 m | | |
| USCCOB040 | Лес Forest | 55 18 33N 061 29 36E | 244.4 m | | |
| USCCOB041 | Дерево Tree | 55 18 32N 061 29 43E | 241.2 m | | |
| USCCOB042 | Дерево Tree | 55 18 32N 061 29 45E | 241.3 m | | |
| USCCOB043 | Дерево Tree | 55 18 32N 061 29 46E | 242.0 m | | |
| USCCOB044 | Группа деревьев Trees | 55 18 30N 061 29 57E | 238.4 m | | |
| USCCOB045 | Группа деревьев Trees | 55 18 29N 061 30 16E | 243.8 m | | |

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

| | | |
|-----|--|---|
| 1. | Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office | Челябинск/Баландино Chelyabinsk/Balandino |
| 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 | Челябинск/Баландино 9, 24 часа Chelyabinsk/Balandino 9, 24 HR |
| 4. | Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance | TREND 1 час TREND 1 HR |
| 5. | Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided | Индивидуальная консультация Personal consultation. |
| 6. | Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used | Карты и тексты прогнозов по аэродромам, рус., англ. Charts, AD 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, SWL, T |
| 8. | Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information | нет NIL |
| 9. | Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information | Челябинск Подход, Старт, РДЦ. Chelyabinsk APP, TWR, ACC. |
| 10. | Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.) | нет NIL |

УСЦЦ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
USCC AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

| ВПП | ИПУ ВПП МПУ ВПП | Размеры ВПП (м) | Несущая способность (PCN), Покрытие ВПП и КПТ | 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 |
| 09 | 103°36'01" 90° | 3200x60 | PCN 60/R/A/W/T Бетон/Concrete | 55 18 33N 061 28 44E | THR 231.2 m |
| 27 | 283°36'01" 270° | 3200x60 | PCN 60/R/A/W/T Бетон/Concrete | 55 18 09N 061 31 41E | THR 224.5 m |
| Уклон ВПП и КПТ | КПТ (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 |
| +0.36% 900m (2300m) | нет/NIL | 400x160 | 3650x300 | нет/NIL | нет/NIL |
| +0.43% 2300m (900m) | нет/NIL | 225x160 | 3650x300 | нет/NIL | нет/NIL |

УСЦЦ **АД 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
USCC **AD 2.13** **DECLARED DISTANCES.**

| Обозначение ВПП RWY designator | Располагаемая длина разбега (м) TORA (m) | Располагаемая взлетная дистан- ция (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 |
| 09 | 3200 | 3600 | 3200 | 3200 | нет/NIL |
| От РД3/From TWY3 | 2988 | 3388 | 2988 | нет/NIL | нет/NIL |
| 27 | 3200 | 3425 | 3200 | 3200 | нет/NIL |

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

| Обозначение ВПП RWY designator | Тип, протя- женность и сила света огней приближе- ния | Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов | VASIS (МЕНТ) PAPI | Протяжен- ность огней зоны приземле- ния | Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП | Протяжен- ность, интер- валы установки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП | Цвет ограничи- тельных огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов | Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения | Примечания Remarks |
|-----------------------------------|--|---|----------------------------|--|--|---|---|--|-----------------------|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 | 10 |
| 09 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI слева/left 2°50 | нет NIL | 3200m, 15m 2300m white next 600m red/white last 300m red | 3200m, 60m 2600m white last 600m yellow HIRL | красные red | нет NIL | нет NIL |
| 27 | HIALS CAT I 900 m | зеленые green | PAPI слева/left 2°50 | нет NIL | 3200m, 15m 2300m white next 600m red/white last 300m red | 3200m, 60m 2600m white last 600m yellow HIRL | красные red | нет NIL | нет NIL |

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

| | | |
|----|---|--|
| 1. | Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение, характеристики и часы работы ABN/IBN location, characteristics and hours of operation | нет NIL |
| 2. | Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT | См. карту АД See AD Chart |
| 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/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec. |
| 5. | Примечания Remarks | нет NIL |

УСЦЦ **АД 2.16** **ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**
USCC **AD 2.16** **HELICOPTER LANDING AREA.**

| | | |
|----|---|----------------------------------|
| 1. | Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO Волна геоида Geoid undulation | ВПП 09/27 RWY 09/27 - - |
|----|---|----------------------------------|

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

| | | |
|----|--|---|
| 1. | Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits | Челябинск диспетчерская зона/Chelyabinsk CTR 553313N 0612231E – 553706N 0613613E – 553023N 0615123E – 552724N 0615827E – 552324N 0621242E – 551300N 0620300E – 545606N 0615334E – 545718N 0614418E – 550030N 0612611E – 550130N 0611812E – 550307N 0610621E – 550600N 0605400E – 551751N 0604942E – 552447N 0605104E – 553313N 0612231E |
| 2. | Вертикальные границы Vertical limits | Челябинск диспетчерская зона/Chelyabinsk CTR От земли до 2150м(FL070) /GND – 2150м(FL070) |
| 3. | Классификация воздушного пространства Airspace classification | Класс C Class C |
| 4. | Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s) | Челябинск-Подход рус., англ. Chelyabinsk-Approach RUS, ENG |
| 5. | Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height | –/(1500) м –/(1500) m |
| 6. | Примечания Remarks | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |

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

| Обозначение службы Service designation | Позывной Call sign | Канал Channel | Часы работы Hours of operation | Примечания Remarks |
|--|--|---------------------------------|-----------------------------------|--|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 |
| Подход/РЛ/АРП APP/RSR/VDF | Челябинск-Подход Chelyabinsk-Approach | 124.700 124.000 | к/с H24 | Вып. функции Круга Serves as Krug |
| Старт TWR | Челябинск-Старт Chelyabinsk-Start | 125.200 | к/с H24 | Вып. функции Руления, Посадки Serves as Taxiing, Landing |
| АТИС ATIS | Челябинск-АТИС Chelyabinsk-ATIS | 128.300 | к/с H24 | Русский, английский RUS, ENG |
| Сервис Service | Челябинск – Наземное обслуживание Chelyabinsk – Ground Handling | 118.800 118.900R 136.600R | к/с H24 | Для организации наземного обслу- живания For ACFT ground service |

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

| Тип средства, склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS | Обозначени я ID | Частота Frequency | Часы работы Hours of operation | Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates | Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna | Примечания Remarks |
|--|-----------------------|----------------------|--------------------------------------|---|---|---|
| 1 | 2 | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 |
| VORDME (14°E) | ЛБН LBN | 113.3 | к/с H24 | 551825.0N 0613103.7E | 235.1 m | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 09 ИЛС кат 1(14°В) LOC 09 ILS CAT I (14°E) | ИЛБ ILB | 109.9 | к/с H24 | 551804.6N 0613210.0E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 09 GP 09 | | 333.8 | к/с H24 | 551835.6N 0612901.7E | | 2°50' RDH 15.7 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 09 LOM 09 | ЛБ LB | 452 | к/с H24 | 551902.8N 0612511.8E | | 270°MAG/3.85 km to RWY09 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 09 LMM 09 | Л L | 392 | к/с H24 | 551840.5N 0612753.6E | | 270°MAG/0.92 km to RWY09 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| КРМ 27 ИЛС кат 1(14°В) LOC 27 ILS CAT I (14°E) | ИКС IKS | 108.7 | к/с H24 | 551839.7N 0612755.5E | | Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ГРМ 27 GP 27 | | 330.5 | к/с H24 | 551815.5N 0613127.5E | | 2°50' RDH 15.8 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| ДПРМ 27 LOM 27 | КС KS | 412 | к/с H24 | 551739.3N 0613513.2E | | 090°MAG/3 85 km to RWY27 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |
| БПРМ 27 LMM 27 | К K | 367 | к/с H24 | 551800.6N 0613238.9E | | 090°MAG/1.05 km to RWY27 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system |

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД и МРД.

Передвижение ВС по аэродрому производится с разрешения диспетчера СДП при наличии непрерывной двусторонней связи.

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

Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной РЛЭ. Ответственность за соблюдение правил руления несет командир ВС, а за безопасность руления - лицо, руководящее рулением.

Пересечение критических зон РМС ВС, автотранспортом и другими подвижными средствами производится с разрешения диспетчера СДП. При выполнении ВС захода на посадку в автоматическом режиме от четвертого разворота и до посадки пересечение этих зон указанными средствами запрещается.

2. Руление на места стоянки и с них.

При видимости менее 400м ВС лидируются автомашиной сопровождения. Ночью автомашины сопровождения лидируют ВС 1 и 2 класса, другие ВС лидируются по требованию экипажа.

Частота диспетчера СДП, осуществляющего руководство передвижением ВС-125,2 МГц.

Стоянка ВС на МС 35 и 36 курсом на восток или запад. При отсутствии ВС на этих стоянках МРД 1 используется для руления.

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

Воздушные суда общего назначения лидируются автомашиной сопровождения на места стоянок по указанию диспетчера СДП.

Допускается постановка ВС классом ниже.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Для вертолетов определены МС 16-23, 27 и участок МРД 2 между РД 4 и РД 5.

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

При плохой видимости осевой линии РД по требованию экипажа через диспетчера старта службы движения может вызываться автомашина сопровождения.

Информация о состоянии рабочих площадей доводится до экипажей ВС в виде снежного NOTAM.

6. Ограничения при рулении.

Имеются отступления в части геометрических размеров элементов аэродрома:

- ширина РД 4 (от РД 1 до МРД 2) –18 м вместо 22,5м при эксплуатации самолетов с размахом крыла от 42 до 60м и колее шасси от 10,5 до 14,5м;

- общая ширина РД и двух укрепленных обочин РД 4 - 30,4м вместо 40,5м, РД 5 и МРД 2 – 23.5м вместо 29 м.

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

Movement of aircraft about the aerodrome is carried out under own engines power and by special tow tractors towing. Taxiing and towing shall be carried out along TWY and MAIN TWY centre lines.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by Tower controller's permission with mandatory continuous two-way radio communication.

Taxiing speed is selected by the pilot-in-command depending on TWY condition, presence of obstacles, ACFT mass, wind condition and visibility.

In all cases taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual. The responsibility for complying with taxiing rules is imposed on the pilot-in-command and for taxiing safety – on the person managing taxiing.

Crossing the ILS critical areas by aircraft and by other motor-vehicle transport shall be carried out by Tower controller's permission. When automated approach is carried out from final turn till landing, crossing of these areas by above mentioned vehicles is prohibited.

2. Taxiing into and out of stands.

When visibility is less than 400 m, aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicle. At night "Follow-me" vehicles escort class 1 and 2 aircraft, other aircraft are escorted on crew's request.

Movement of aircraft about the aerodrome is monitored by Tower controller on frequency 125.2 MHz.

Eastward or westward parking is available on aircraft stands 35 and 36. When these stands are vacant, MAIN TWY 1 is available for taxiing.

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

General aviation aircraft are escorted by "Follow-me" vehicle to stands designated for them by Tower controller.

Parking of smaller aircraft is allowed.

4. Parking area for helicopters.

Stands 16-23, 27 and MAIN TWY 2 segment between TWY 4 and TWY 5 are designated for parking of helicopters.

5. Apron. Taxiing during winter conditions.

When TWY centre line is not quite visible, aircraft may be escorted by "Follow-me" vehicle requested by crew via TWR controller.

The crews are notified of movement area condition by SNOWTAM.

6. Taxiing restrictions.

Geometric dimensions of the aerodrome elements have some deviations from standards:

-TWY 4 (from TWY 1 to MAIN TWY 2) width is 18m instead of 22.5m while aircraft with a wingspan from 42m to 60 m and wheel track from 10.5 to 14.5m operating;

- the total TWY width with two reinforced shoulders of TWY 4 is 30.4 m instead of 40.5 m, TWY 5 and MAIN TWY 2 is 23.5 m instead of 29 m.

Руление ВС (Ту-134, Як-42, Ми-8, Ан-12, Ту-154) по МРД 2 и РД 5 производится при повышенном внимании экипажа на минимальной скорости строго по осевой линии маркировки.

Руление ВС (Ту-154, Ил-76) по РД 4 производится при повышенном внимании экипажа на минимальной скорости строго по осевой линии маркировки.

УСЦЦ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Ограничений по шумам на аэродроме нет.

УСЦЦ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

Общие положения.

Отступлений от требований и правил, действующих на территории России, нет.

Особенностью выполнения полетов, является близкое расположение аэродрома Челябинск/Шагол.

В контролируемом пространстве установлена высота полетов по кругу (400)м.

Эшелон перехода по указанию диспетчерской службы.

Взлет ВС производится, как правило, от начала ВПП.

При МКвзл=90° по разрешению диспетчера СДП разрешен взлет от РД 3.

Процедуры полетов по ППП в контролируемом пространстве.

Полеты выполняются с обязательным постоянным контролем со стороны органа ОВД, на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами эшелонирования и выдерживанием установленных интервалов.

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между ВС 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 командиру ВС предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется экипажами ВС по согласованию с диспетчером.

Радиолокационные процедуры.

Радиолокационное наведение (векторение) в контролируемом пространстве осуществляется для вывода воздушного судна по установленным схемам снижения на конечный этап захода на посадку по приборам. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот) не ниже безопасных, а также задают экипажам воздушных судов курсы следования, при необходимости скорости воздушных судов, в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристики воздушных судов.

Последний заданный курс следования устанавливается для вывода воздушного судна на конечный этап захода на посадку под углом не более 45° и, как минимум, за 2 км до ТВГ (IAF). Одновременно при выдаче последнего заданного курса диспетчер органа ОВД сообщает экипажу место воздушного судна и выдает разрешение на заход по выбранной системе посадки. В момент доворота воздушного судна на конечный этап захода на посадку или получения разрешения на визуальный заход радиолокационное наведение (векторение) прекращается.

Taxiing of Tu-134, Yak-42, Mi-8, An-12, Tu-154 aircraft along MAIN TWY 2 and TWY 5 shall be carried out with crew's increased caution at minimum speed, with strict adherence to TWY centre line marking.

The crew shall carry out taxiing of Tu-154, Il-76 aircraft along TWY 4 with increased caution at minimum speed, with strict adherence to centre line marking.

USCC AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

Noise abatement procedures are not applied.

USCC AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

General.

There are no deviations from requirements and procedures established on the territory of Russia.

The peculiarity of flight procedures is specified by the proximity of Chelyabinsk/Shagol aerodrome.

Aerodrome traffic circuit height (400) m is established in controlled airspace.

Transition level is by ATC instruction.

As a rule, aircraft take-off is carried out from the RWY beginning.

Aircraft take-off on heading 90°MAG from TWY 3 shall be carried out by Tower controller permission.

IFR flight procedures within controlled airspace.

IFR flights shall be operated under mandatory continuous ATS unit control, at assigned flight levels (altitudes) according to the separation rules and with maintaining of established intervals.

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and for assignment of safe flight level is imposed on the appropriate ATS units. Flight level change is carried out by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at the assigned flight level, the pilot-in-command has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to ATS unit.

The flight crew shall carry out a change from IFR flights to VFR flights by coordination with the controller.

Radar procedures

Radar guidance (vectoring) in controlled airspace is carried out for vectoring the aircraft to final approach along the established descent patterns. For regulation of air traffic, the ATS unit controllers give instructions to reach specified flight levels (heights) not below the safe ones and also assign flight courses to the flight crews, in case of necessity – the speeds for aircraft, for the purpose of maintaining the intervals necessary for carrying out a landing taking into account the aircraft performances.

The last assigned flight course shall be established for vectoring the aircraft to final approach at an angle of not more than 45° and at least at 2 km before IAF. At the same time, when issuing the last assigned course the ATS unit controller shall advise the position of aircraft to the flight crew and issue the clearance for the chosen approach procedure. Radar guidance (vectoring) shall terminate at the moment of corrective turn of aircraft to the final approach or getting the clearance for visual approach.

В случае, если ВС начинает наводиться с отклонением от ранее заданного маршрута, пилоту сообщается диспетчером о целях такого наведения.

При осуществлении радиолокационного наведения (векторения) точность выдерживания параметров, задаваемых органом ОВД, обеспечивает экипаж воздушного судна.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

На аэродроме не применяются.

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСР).

РСР на аэродроме нет.

Потеря (отказ) радиосвязи.

При потере радиосвязи экипаж ВС (пилот) продолжает полет по плану полета и одновременно принимает все возможные меры к ее восстановлению.

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

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

Возврат на аэродром вылета или полет на запасный аэродром выполняется на ближайшем нижнем смежном эшелоне в зависимости от нового направления полета или на специально установленном для полета без радиосвязи эшелоне 4200м или 4500м, 7200м или 7500м, в зависимости от направления движения.

При потере связи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, ВС следует на аэродром в соответствии с планом полета. В этом случае экипаж ВС выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома.

Снижение от РНТ начинается в расчетное время или как можно ближе к этому времени по установленным для данного средства схемам захода на посадку. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 мин после расчетного времени прибытия.

Если по условиям погоды командир ВС не может произвести посадку и принял решение об уходе на второй круг, он обязан занять нижний безопасный эшелон зоны ожидания и принять решение о следовании на ближайший запасный аэродром на нижнем безопасном эшелоне или на эшелоне 4200м или 4500м, 7200м или 7500м, в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи после взлета командир ВС обязан выполнить полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий произвести посадку на аэродроме вылета или следовать на ближайший запасный аэродром.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир ВС обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте на ОПРС (пункт) коридора выхода и после пролета ОПРС (пункта) набрать назначенный эшелон.

Если ВС в течение 30 минут, предусмотренных для его посадки, не обнаружено или не произвело посадку, то на аэродроме все ограничения для других ВС снимаются.

In case the aircraft commences to be vectored with deviation from the route assigned earlier, the pilot shall be informed about the purpose of such vectoring by the controller.

When carrying out radar guidance (vectoring), the flight crew shall ensure the accuracy of maintaining the parameters assigned by ATS unit.

Radar vectoring charts are not published.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

PAR approach procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew (pilot) shall continue to proceed according to flight plan and at the same time shall take all possible measures for reestablishing radio communication.

In case of radio communication failure during VFR flight, aircraft shall proceed in accordance with flight plan to the aerodrome of first landing.

If VFR flight to the aerodrome of first landing is impossible, aircraft shall proceed to the alternate aerodrome (to departure aerodrome), where meteorological conditions permit to carry out landing in accordance with VFR.

Return to departure aerodrome or flight to alternate aerodrome shall be carried out at a proximate lower flight level depending on new flight direction or at especially established for flight without radio communication flight level 4200 m or 4500 m, 7200 m or 7500 m depending on flight direction.

In case of radio communication failure during IFR flight, when it is impossible to change to VFR flight, aircraft proceed to the aerodrome in accordance with flight plan. In this case the crew shall maintain assigned flight level up to the aerodrome radio navigation fix.

Aircraft shall commence descending from the radio navigation fix at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to ETA following approach patterns established for this fix. Landing as possible shall be carried out within 30 minutes after ETA.

If the pilot-in-command can't carry out landing due to meteorological conditions and if he has decided to carry out missed approach, he shall reach the lower safe flight level of the holding area and make a decision to proceed to the nearest alternate aerodrome at lower safe flight level or at flight level 4200 m or 4500 m, 7200 m or 7500 m depending on flight direction.

In case of radio communication failure after take-off the pilot-in-command shall proceed according to approach pattern and depending on meteorological conditions shall land at departure aerodrome or proceed to the nearest alternate aerodrome.

In case of radio communication failure while climbing to the flight level (altitude), the pilot-in-command shall proceed at last altitude assigned by the controller to exit corridor NDB (point) and after crossing NDB (point) shall climb to the assigned flight level.

If during 30 minutes provided for landing, aircraft have not been detected or have not landed, all restrictions at the aerodrome for other aircraft are cancelled.

УСЦД АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

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

В зимний период интенсивность миграции минимальная и представлена главным образом перелетами голубей на места кормления и ночевки.

Весной активность заметно увеличивается и особенно в апреле – мае, летом пик активности приходится на июль - август. Осенние пики массового движения приходятся на октябрь.

Большинство птиц совершают перелеты на высотах до 200м. Отдельные виды в основном в мае, октябре на высотах более 200м.

Наличие достаточных кормовых угодий и лесного массива вокруг аэродрома способствует обитанию более 20 видов птиц.

Основные скопления птиц ранним утром и вечером – при аэродромные постройки, лесные массивы западнее аэродрома.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также на борте высоты и снижении.

Меры по рассеиванию скопления птиц, по ликвидации благоприятных условий обитания на аэродроме проводятся.

Орнитологическая обстановка не является критической.

USCC AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily birds migration.

In winter the migration intensity is minimal and it is mainly represented by pigeons migrations to feeding and night's lodging areas.

In spring the migration intensity increases noticeably especially in April – May, in summer the migration intensity peak is in July – August. In autumn the migration intensity peaks are in October.

The majority of birds migrate at the heights up to 200 m. Some birds varieties migrate above 200 m in May and October.

Availability of sufficient feeding areas and of large forest around the aerodrome stimulates concentration of more than 20 birds varieties.

The main birds concentrations are in the morning and in the evening near the aerodrome buildings and the large forests west to the aerodrome.

During above mentioned time periods pilots are recommended to switch on onboard landing lights while flying in the vicinity of the aerodrome and carrying out take-off and approach as well as while climbing and descending.

The aerodrome services take measures on dissipation of birds concentrations, on liquidation of favourable birds living conditions.

The ornithological situation is not critical.