

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

УВКС ЧЕБОКСАРЫ
UWKS CHEBOKSARY

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	56 05 25с 047 20 50в в центре ВПП 56 05 25N 047 20 50E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	ЮВ окраина г. Чебоксары. SE outskirts of Cheboksary.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	170.7 м/20°C 170.7 m/20°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В 12°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	Россия, 428014, г. Чебоксары, пл. Скворцова, 1 1, Skvortsova Sq., Cheboksary, 428014, Russia Тел./Tel: (8352) 30-11-10 Факс/Fax: (8352) 30-11-11 AFS: УВКСКОБЬ/UWKSКОХХ E-mail: aerocheb21@mail.ru
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

УВКС АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UWKS AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	0400-1300
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	0400–1900
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	0400–1900
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	0400–1900
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	0400–1900
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	0400–1900
7.	ОВД ATS	0400–1900
8.	Заправка топливом Fuelling	0400–1900
9.	Обслуживание Handling	0400–1900
10.	Безопасность Security	0400–1900
11.	Противообледенение De-icing	0400–1900
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: 0400–1900 AD operating HR: 0400–1900 2. Тм= UTC+4час. LT= UTC+4HR

УВКС АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UWKS AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Имеется AVBL
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/МС-20 TS-1, (equivalent Jet A-1)/MS-20
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются AVBL
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 facilities at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UWKS AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	В аэропорту и в городе At the airport and the city
2.	Рестораны Restaurants	Закусочные в аэровокзале, ресторан в городе Snack in the terminal building, a restaurant in the city
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, маршрутное такси, троллейбус Buses, taxi, route taxi, trolleybus
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, служба скорой помощи, больницы в г. Чебоксары Aidpost at Airport Terminal, ambulance service, hospitals in Cheboksary
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	нет NIL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UWKS AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 6 H24, CAT 6
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется, кроме ВС Ил-76, Ту-154, Боинг 737 AVBL except Il-76, Tu-154, B737 ACFT
4.	Примечания Remarks	Средства для эвакуации ВС Боинг 737 на аэродроме отсутствуют. В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться указанные средства предоставляются авиакомпанией. Equipment for removal of disabled B737 ACFT is not AVBL. In case of disabled aircraft removal mentioned equipment shall be provided by the airline.

УВКС АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UWKS 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС
UWKS

АД 2.8
AD 2.8

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Standс: 1-6, 12 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T 7-11, 17 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 58/F/D/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: А – 18 m, смешанное/mixed, PCN 55/F/D/X/T В – 20 m, асфальтобетон/ Asphalt-Concrete
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты- мера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УВКС
UWKS

АД 2.9
AD 2.9

СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
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 dock- ing/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, land- ing 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

УВКС
UWKS

АД 2.10
AD 2.10

АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* маркировано * marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system
06/Подх/АРСН 24/Взл/ТКОФ	Здание Building	168.5 m *	560649.44N 0472627.37E	КРМ т.2 LOC p.2	181.2 m *	560506.08N 0471908.24E	
	Здание Building	154.2 m *	560634.55N 04726 4.44E	Здание p.2 Building p.2	180.7 m *	560505.77N 0471906.34E	
	Мачта ДПРМ 24 Mast LOM 24	132.4 m *	560616.90N 0472531.14E	КРМ т.1 LOC p.1	160.7 m *	560505.65N 0471908.84E	
	ЛЭП (столб) Power transmission line (pole)	169.7 m	560610.75N 0472418.18E	Здание p.1 Building p.1	180.9 m *	560505.39N 0471906.60E	
	ЛЭП (столб) Power transmission line (pole)	167.0 m	560610.12N 0472429.53E	Дерево Tree	196.7 m	560503.36N 0471839.96E	
	ЛЭП (столб) Power transmission line (pole)	167.3 m	560604.28N 0472446.25E	Дерево Tree	191.5 m	560502.57N 0471844.67E	
	ЛЭП (столб) Power transmission line (pole)	167.4 m	560603.50N 0472438.99E	Мачта БПРМ 06 Mast LMM 06	183.4 m *	560502.27N 0471841.86E	
	ЛЭП (столб) Power transmission line (pole)	164.6 m	560556.35N 0472459.44E	Дерево Tree	192.0 m	560501.94N 0471840.06E	
	Мачта БПРМ 24 Mast LMM 24	160.1 m *	560549.10N 0472256.43E	Мачта освещения Lighting mast	183.2 m *	560501.40N 0471907.76E	
	Столб Post	164.2 m	560548.20N 0472301.90E	Бомбоубежище Bomb shelter	176.8 m	560501.38N 0471906.78E	

1				2			3	
	Мачта БПРМ 24 Mast LMM 24	159.4 m *	560547.32N 0472257.77E	Маркер БПРМ 06 MKR LMM 06	183.6 m *	560501.3N 0471841.59E	* маркировано * marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system	
	Столб Post	166.3 m	560546.80N 0472303.91E	Мачта БПРМ 06 Mast LMM 06	183.0 m *	560500.6N 0471842.71E		
	Столб Post	167.0 m	560545.83N 0472305.33E	Ретранслятор СС Retransmitter	197.4 m *	560458.74N 0471757.32E		
	Столб Post	164.4 m	560542.78N 0472301.66E	Здание Building	184.3 m *	560458.0N 0471843.64E		
	КРМ т.1 LOC p.1	160.7 m *	560540.87N 0472213.08E	Ретранслятор СС Retransmitter	195.4 m *	560457.21N 0471719.78E		
	КРМ т.2 LOC p.2	161.4 m *	560540.45N 0472213.86E	Труба Chimney	200.2 m *	560456.67N 0471714.2E		
	КРМ т.3 LOC p.3	161.4 m *	560540.21N 0472214.17E	Мачта ДПРМ 06 Mast LOM 06	183.4 m *	560502.27N 0471841.86E		
	КРМ т.4 LOC p.4	160.7 m *	560539.62N 0472213.82E	Труба Chimney	221.1 m *	560425.03N 0471502.57E		
	24/Подх/АРСН 06/Взл/ТКОФ	КРМ т.4 LOC p.4	179.2 m *	560506.90N 0471908.12E	Труба Chimney	239.0 m *		560409.62N 0471235.76E
		КРМ т.3 LOC p.3	181.3 m *	560506.34N 0471908.08E	Труба Chimney	238.7 m *		560405.39N 0471421.17E
					Труба Chimney	295.0 m *		560735.97N 0471812.23E
					Труба Chimney	257.2 m *		560735.58N 0471820.91E
				Труба Chimney	358.3 m *	560733.69N 0471759.18E		
				Труба Chimney	257.5 m *	560732.78N 0471818.04E		
				Труба Chimney	427.5 m *	560732.14N 0471757.66E		
				Телебашня TV tower	376.3 m *	560710.68N 0471600.03E		
				Антенна Antenna	271.8 m *	560548.99N 0471549.54E		
				Здания Buildings	241.8 m *	560547.81N 0471656.07E		
				Антенна Antenna	278.6 m *	560544.02N 0470203.00E		
				Здания Buildings	248.2 m *	560544.81N 0471634.42E		
				Здания Buildings	249.5 m *	560540.85N 0471601.94E		
				Здания Buildings	243.7 m *	560539.36N 0471604.33E		
				Локатор Radar	174.3 m *	560528.53N 0472039.38E		
				Столб Post	174.8 m *	560525.10N 0472018.11E		
				Антенна Antenna	184.4 m *	560521.65N 0471959.23E		
				Антенна Antenna	197.4 m *	560458.74N 0471757.32E		
				Труба Chimney	318.6 m *	5604 6.85N 0473040.97E		
				Труба Chimney	263.3 m *	560612.95N 0470956.44E		
				Антенна на здании Antenna on building	194.7 m *	560456.06N 0471906.82E		
				Антенна на здании Antenna on building	202.5 m *	560454.45N 0471908.79E		
				Труба Chimney	239.0 m *	560409.62N 0470956.44E		
				Телевышка Г. Цивильск TV tower Civilsk	490.3 m *	554821.55N 0472641.69E		

УВКС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UWKS АД 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Чебоксары Cheboksary
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	Чебоксары АМЦГ в период регламента Cheboksary Aeronautical Meteorological Station (Civil) 0400–1900
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND 00 и 30 минут каждого часа в период полетов TREND 00 and 30 minutes every hour during the flights
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация. Personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Бланки и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Forms, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Приземные карты, карты БТ, прогностические карты БТ, прогностические карты ОЯ 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	Табло с фактической погодой Placards with the actual weather
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Чувашский центр ОВД филиала и Аэронавигация центральной Волги II Cheboksary TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УВКС АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UWKS АД 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП Волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates RWY and coordinates THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06	071°50' 059°	2512x49	PCN 55/F/D/X/T Asphalt-Concrete	560512.26N 0471941.00E 560537.59N 0472159.03E -----	THR 170.7 m
24	251°50' 239°	2512x49	PCN 55/F/D/X/T Asphalt-Concrete	560537.59N 0472159.03E 560512.26N 0471941.00E -----	THR 159.3 m
Уклон ВПП и КПП	Размеры КПП (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY -SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2812x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	150x150	2812x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВКС
UWKS

АД 2.13
AD 2.13

ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06	2512	2662	2512	2512	нет/NIL
24	2512	2662	2512	2512	нет/NIL

УВКС
UWKS

АД 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06	SALS 900 m LIH	зеленые green	PAPI 3°00'	нет NIL	нет NIL	2512m, 58m 1924 white last 588m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
24	SALS 900 m LIH	зеленые green	PAPI 2°40'	нет NIL	нет NIL	2512m, 59m 1933 white last 579m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УВКС
UWKS

АД 2.15
AD 2.15

ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: Имеются Осевые: нет Edge: AVBL 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

УВКС АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UWKS AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	a) Порог ВПП 06 / Threshold RWY 06: 56 05 12.26N 047 19 41.00E – b) Вертолетная площадка / Heliport: 56 05 03.87N 047 19 45.44E –
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	a) 170.7 m b) 170.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	a) Прямоугольник 300x49м, асфальтобетон, PCN 55/F/D/X/T, не маркирован Rectangle 300x49m, Asphalt Concrete, PCN 55/F/D/X/T, not marked b) Прямоугольник 50x50м, асфальтобетон, с массой не более 14т, маркирован Rectangle 50x50m, Asphalt Concrete, for HEL with mass not more than 14 tons, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	071°50' / 059°, 251°50' / 239°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Для вертолетной площадки в пределах пеленга А – 080° Д–500м и А–275° Д–500м установлен ограничительный сектор от зоны приземления и отрыва, выход за который при взлете / посадке на высотах ниже 100м запрещен. The limiting sector is established for helipad TLOF within AZM 080° DIST 500m and AZM 275° DIST 500m beyond which it is prohibited to carry out take-off and landing at heights below 100m. Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УВКС АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UWKS AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Чебоксары диспетчерский район/Cheboksary CTA 562300N 04634 52E – 562300N 0473624E – 562052N 0474933E – 561100N 04747 36E – 561100N 0475400E – 554642N 0475706E – 554642N 04627 56E – 562300N 0463452E Чебоксары диспетчерская зона/Cheboksary CTR Окружность радиусом 25 км с центром 560525с 0472050в A circle radius of 25 km centred at 560525N 0472050E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Чебоксары диспетчерский район/Cheboksary CTA: от 400м AMSL до FL070/400м AMSL - FL070 Чебоксары диспетчерская зона/Cheboksary CTR: от земли до 400м AMSL/GND – 400м AMSL.
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Чебоксары-Вышка рус., англ. Cheboksary-Tower RUS, ENG
5.	Относительная высота перехода Transition height	(800) м (800) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinates system * По просьбе потребителей возможна публикация абсолютной высоты перехода. * The publication of transition altitude is possible by request of the users.

УВКС АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UWKS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы	Позывной	Канал	Часы работы	Примечания
Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
Вышка TWR	Чебоксары–Вышка Cheboksary–Tower	119.300	ПП	Функции Круга и Старта Serves as Krug and Start
		124.000	П/3 O/R	
АТИС ATIS	Чебоксары– АТИС Cheboksary– ATIS	120.900	0300–1900 0300–1900	RUS, ENG
		123.600		
Транзит Transit	Чебоксары–Транзит Cheboksary–Transit	131.700	ПП	
			HS	
Перрон Apron	Чебоксары–Перрон Cheboksary–Apron	118.800	ПП	Связь с инженерно-техни- ческим составом при букси- ровке и запуске Русск., англ. Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing RUS, ENG
			HS	

УВКС АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UWKS 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	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания
ID	ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmit- ting antenna coordinates	Elevation of DME trans- mitting an- tenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 06 ИЛС (10°В/–) LOC 06 ILS (10°Е/–)	ИЛА	110.3	ПП			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
			HS			
	ILA					
ГРМ 06 GP 06		335.0	ПП			3°00', RDH 17.4 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
			HS			
ДПРМ 06 LOM 06	ЛА	510	ПП	560425N 0471525E		059°MAG/4.66 km to RWY06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	LA		HS			
БПРМ 06 LMM 06	Л	480	ПП	560501N 0471842E		059°MAG/1.07 km to RWY06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	L		HS			
КРМ 24 ИЛС (10°В/–) LOC 24 ILS (10°Е/–)	ИЦР	108.3	ПП			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
			HS			
	ICR					
ГРМ 24 GP 24		334.1	ПП			2°40', RDH 16.8 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
			HS			
ДПРМ 24 LOM 24	ЦР	510	ПП	560616N 0472531E		239°MAG/3.86 km to RWY24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	CR		HS			
БПРМ 24 LMM 24	Ц	480	ПП	560548N 0472257E		239°MAG/1.06 km to RWY24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	C		HS			

УВКС АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Руление на места стоянки и с них.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением или буксировкой спецавтотранспортом по осевым линиям перрона и РД. При ограниченной видимости буксировка выполняется на пониженной скорости с включением на ВС АНО и проблескового маяка.

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер «Вышки» на частоте 119.3 МГц.

Без разрешения диспетчера «Вышки» руление и буксировка запрещаются.

Руление ВС осуществляется по РД А шириной 18м на минимальной скорости.

Руление ВС по РД В только для ВС с массой до 5.7 тонны.

На МС, закрепленных по типам ВС, могут устанавливаться и другие - меньших размеров.

При занятии одной из МС 7-9 ВС Ил-76, Ту-154, В737, Ан-12, Ил-18, Як-42 остальные из перечисленных не используются.

2. Зона стоянки для вертолетов.

Для размещения вертолетов определена вертолетная площадка с координатами 56 05 03.87N 047 19 45.44E или любая другая стоянка по согласованию с диспетчером «Вышки».

Запуск и прогрев двигателей производятся на стоянках, очищенных от посторонних предметов, с соблюдением требований руководящих документов. Руление вертолетов всех типов производится только по рулежным дорожкам при постоянной видимости впереди расположенных ориентиров. В случае невозможности руления из-за ограничений по ветру или по другим причинам осуществляется буксировка вертолетов. Опробование двигателей осуществляется в процессе контрольного висения на ИВПП и в «квадрате» вертолетной площадки.

3. Ограничения при рулении.

Движение воздушных судов по перрону (заруливание, выруливание, буксировка) осуществляется под руководством специалиста ИТС Чебоксарского АТБ. Выезд спецтранспорта на летное поле осуществляется под руководством ответственного (допущенного) персонала служб аэропорта Чебоксары по согласованию с диспетчером «Вышки».

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

Руление ВС при коэффициенте сцепления на искусственном покрытии не ниже 0,3 для всех типов ВС.

УВКС АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Эксплуатация ВС в а/п Чебоксары разрешена с 0800 до 2300 местного времени суток.

С целью максимального снижения уровней шума на территории г.Чебоксары и г.Новочебоксарска необходимо при взлете всех типов самолетов с МК=059° и МК=239° применять методику РЛЭ «Взлет с уменьшением шума на местности».

Указанные приемы разделены на две части:

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

UWKS AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.**1. Taxiing into and out of stands.**

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out by taxiing or towing by special vehicles along the apron and taxiway centre lines. When visibility is low, towing shall be carried out at reduced speed with switching on the aircraft lights and flashing beacon.

Tower controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 119.3 MHz.

Taxiing and towing are prohibited without permission of Tower controller.

Taxiing of aircraft along TWY A (18 m wide) shall be carried out at minimum speed.

TWY B is available for taxiing of aircraft with a mass of up to 5.7 tons.

Stands, designated for specified ACFT types, can be AVBL for parking of smaller ACFT.

When one of stands 7-9 is occupied by Il-76, Tu-154, B737, An-12, Il-18, Yak-42 ACFT, other stands of the listed ones are not AVBL.

2. Parking area for helicopters.

Helipad stand 56 05 03.87N 047 19 45.44E or any other stand by coordination with Tower controller are designated for parking of helicopters.

Engines start-up and warm-up shall be carried out on stands cleared of foreign objects meeting the requirements of the guidance documents. Taxiing of helicopters of all types shall be carried out only along the taxiways under permanent visibility of the cues located ahead. In case of impossibility of taxiing due to wind restrictions or other reasons, towing of helicopters shall be carried out. Engines run-up shall be carried out in the process of control hovering on the runway and on the helipad square.

3. Taxiing – limitations.

Movement of aircraft on the apron (taxiing-in, taxiing-out, towing) shall be carried out under control of a specialist of the engineering technical service of Cheboksary aircraft maintenance base. Entry of special transport into the airfield shall be carried out under control of the designated (approved) staff of the services of Cheboksary airport by coordination with Tower controller.

The taxi guide line may be invisible due to snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle can be requested via Tower controller.

Taxiing of aircraft is allowed under friction coefficient on artificial pavement not below than 0.3 for all types aircraft.

UWKS AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

The operation of aircraft at Cheboksary aerodrome is allowed from 0800 till 2300 local time.

For the purpose of the maximum noise abatement on the territory of Cheboksary and Novocheboksarsk cities it is necessary to use the technique of the Aeroplane Flight Manual "Noise abatement take-off" during take-off of all aircraft types on heading 059° MAG and on heading 239° MAG.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement procedure during take-off and climbing phase.

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 воздушных судов.

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

2. Ограничения.

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{sc}=0,5$ и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

2.2 Взлет и выход с ВПП 06/24 проводится согласно схемам выхода с максимально возможным градиентом.

2.3 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета (120)м относительно уровня аэродрома.

2.4 Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (120)м до высоты (200)м относительно уровня аэродрома производится с креном, не превышающим 15° .

2.5 Выполнение разворота воздушного судна с высоты (200)м относительно уровня аэродрома производится с креном 25° или угловой скоростью разворота $3^\circ/\text{сек}$.

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

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

2.8 Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока:

- воздушное судно не достигнет высоты (400)м относительно уровня аэродрома;
- установленный стандартный режим мощности не позволит с максимально сертифицированной взлетной массой поддерживать установившийся градиент набора высоты не менее 4% при скорости, указанной в п. 2.6 и п. 2.7;

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 procedure during take-off and climbing phase shall be executed by crews of all aircraft.

1.2 In the presence of special meteorological conditions, such as considerable wind speed, cumulonimbus clouds and etc., the ATS unit can, at its own discretion or by a pilot-in-command's request, deviate from the provisions of para 2.1 given below, if it is considered necessary for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1 Aircraft take-off with a tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.2 Take-off and departure from RWY 06/24 are carried out in accordance with the departure patterns with maximum possible climb gradient.

2.3 The changing of flight course of the aircraft after take-off is permitted only after reaching flight height of (120)m above aerodrome level.

2.4 Turn of aircraft at flight height from (120)m to (200)m above aerodrome level is executed with a bank not exceeding 15° .

2.5 Turn of aircraft at flight height of (200)m above aerodrome level is executed with 25° bank or with angular rate of turn $3^\circ/\text{sec}$.

2.6 The minimum indicated air speed of established 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.

2.7 The maintaining of the minimum indicated air speed during climb is not required if it brings to exceeding the minimum permissible angle of attack.

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

- the aircraft reaches (400)m above aerodrome level;
- the established standard power mode enables with maximum certified take-off weight to maintain the established climb gradient of not less than 4% at speed specified above in para 2.6 and 2.7;

- 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.

Экипажами ВС используются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2, причём для достижения необходимого эффекта командир ВС может использовать любой из них (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

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 воздушных судов.

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 причинам безопасности он считает это необходимым.

2. Ограничения.

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

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

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

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

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

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

2.2 При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже угла наклона глисады 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.

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

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

- ВВП сухая или влажная;
- $K_{сц}=0,5$ и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5м/сек.

- take-off flight path does not provide overlying 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 necessary for the rest engines to develop full power.

3. Special take-off procedures.

The crews of aircraft shall apply two special take-off procedures: NADP 1 and NADP 2, and the pilot-in-command may use any of them for reaching necessary effect (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

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 speed, cumulonimbus clouds and etc. are present in arrival and approach sectors, ATS unit can at its own discretion or by a pilot-in-command's request deviate from the provisions of para 2.1 given below, if it is considered necessary for safety reasons.

2. Restrictions.

2.1 The required noise abatement procedures shall not be observed over the flown 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 cloud ceiling is less than 150m or horizontal visibility is less than 1800m;

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 ILS glide path angle.

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

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

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 Aircraft landing with a tail-wind component up to 5m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5m/s.

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

3. Специальные процедуры захода на посадку.

Подход и заход на посадку производятся согласно схемам захода и снижения.

УВКС АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

1. Общее положение.

Полеты в пределах района аэродрома Чебоксары осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

2. Процедуры полетов по ППП в районе аэродрома.

Подход, снижение и заход на посадку по ППП осуществляются согласно схемам захода по установленным траекториям с использованием РТС навигации.

Основной схемой построения маневра захода на посадку является заход по кратчайшему маршруту.

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

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

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в зоне ожидания над аэродромом.

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

3. Радиолокационные процедуры в районе аэродрома

В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ДРЛ и радиопеленгатору ОВЧ диапазона.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчер УВД дает указания на занятие определенного эшелона (относительной высоты), а также может устанавливать экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

При отсутствии РЛК самолеты и вертолеты всех классов, при следовании по ППП, выход осуществляют на ДПРМ, по указанию диспетчера «Вышки» в зависимости от направления подхода и МК_{ПОС} на высоте не ниже нижнего безопасного эшелона.

Предупреждение: соблюдение установленных схем захода на посадку под контролем диспетчера УВД.



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

3. Special approach procedures.

Arrival and approach procedures are carried out in accordance with approach and descending charts.

UWKS AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

1. General provisions.

Flights within Cheboksary CTA shall be operated in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

2. IFR flight procedures within CTA.

IFR arrival, descent and approach procedures shall be carried out along the established tracks using radio technical facilities of navigation.

A short approach is the main pattern of the approach procedure.

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 flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical 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.

When it is necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in the holding area over the aerodrome.

A change from IFR flight to VFR flight (visual approach) is executed only by controller's permission, however, it is prohibited to the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flight (visual approach) without his agreement.

3. Radar procedures within CTA.

Radar control over aircraft flights within CTA is provided by SRE and by UHF direction finder.

For air traffic flow management Tower controller gives instructions to reach definite flight level (height) and also can set courses for the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

When radar control is absent, the aeroplanes and helicopters of all classes, when flying under IFR, shall proceed to LOM by Tower controller's instruction depending on the arrival direction and magnetic landing course at height not below the lower safe flight level.

Warning: maintaining the established approach patterns shall be carried out under control of ATC controller.

4. Заход на посадку с помощью посадочного радиолокатора.

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью посадочного радиолокатора не применяются.

5. Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе GEN 3.4.5 настоящего AIP.

При потере радиосвязи после входа в район аэродрома Чебоксары экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера КДП, в направлении ДПРМ. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени.

После этого экипаж выполняет:

- заход на посадку по схеме внеочередного захода на посадку. При невозможности посадки на аэродроме Чебоксары:
- уход на запасные аэродромы Казань на эшелоне FL070 или Нижний Новгород на эшелоне FL100 по маршрутам выхода на г. т. NIGAS или ПОД NAMER и далее по маршрутам на ДПРМ аэродромов Казань или Н-Новгород и там производится дальнейшее снижение и заход на посадку по схеме, установленной для навигационного средства. Посадка должна быть произведена не позднее, чем через 30 минут после расчетного времени прибытия.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200)м связь с «Чебоксары-Вышка» не установлена) командир воздушного судна продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса производит посадку на аэродроме Чебоксары или следует на запасной аэродром (Казань или Нижний Новгород) на эшелоне FL070 или FL100 по маршруту выхода на г.т. NIGAS или ПОД NAMER.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме вылета (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), он должен выполнять процедуру входа в зону ожидания с набором высоты круга и выполнять полет в зоне ожидания в течение необходимого времени. После этого осуществляется выход из зоны ожидания по маршрутам захода на посадку на аэродроме Чебоксары или уход на эшелоне FL100 на запасной аэродром Казань или на эшелоне FL100 на запасной аэродром Нижний Новгород через г.т. NIGAS или ПОД NAMER, где осуществляется снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, после пролета границ района аэродрома воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов FL140, FL150 или FL240, FL250, в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером УВД высоте (эшелоне) на ОПРС коридора выхода из района аэродрома и после пролета границ района аэродрома набрать назначенный эшелон (в соответствии с FPL, RPL).

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

При потере радиосвязи в условиях полета по ППП, когда нет возможности перейти на визуальный полет, воздушное судно следует на аэродром назначения в соответствии с планом полета. В этом случае

4. Precision approach radar (PAR) approach

PAR approach procedures are not applied.

5. Radio communication failure.

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

In case of radio communication failure after entry into Cheboksary CTA the crew (pilot) continues its flight at last assigned flight level cleared by Tower controller towards LOM. Descending from LOM is commenced at the estimated time of arrival (ETA) or as close as possible to this time.

After that the crew shall:

- execute approach as out of sequence approach procedure. If unable to land at Cheboksary aerodrome:
- proceed to alternate aerodromes of Kazan at flight level FL070 or of Nizhny Novgorod at flight level FL100 along departure routes to geo points of NIGAS or CRP NAMER and along routes to LOM of Kazan or Nizhny Novgorod aerodromes, where carry out further descent and the instrument approach procedure based on the navigation aid. Landing shall be carried out not later than 30 minutes after ETA.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200)m communication with "Cheboksary-Tower" is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly according to the instrument approach pattern and land at Cheboksary aerodrome depending on meteorological conditions and landing weight or proceed to alternate aerodrome (Kazan or Nizhny Novgorod) at flight level FL070 or FL100 along departure route to geo point NIGAS or CRP NAMER.

If for any reasons a pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Cheboksary aerodrome (due to landing weight or meteorological conditions) he shall proceed to holding area climbing to aerodrome traffic circuit height and hold during necessary time. After that the pilot shall leave the holding area along the routes of instrument approach procedures at Cheboksary aerodrome or proceed at flight level FL100 to alternate aerodrome of Kazan or at flight level FL100 to alternate aerodrome of Nizhny Novgorod via geo point NIGAS or CRP NAMER where he carries out descent and instrument approach procedure based on the navigation aid.

If required, on a pilot-in-command's decision, after passing CTA boundaries aircraft may proceed along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan without radio communication at one of flight level FL140, FL150 or FL240, FL250 established for flights without radio communication depending on flight direction.

In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) a pilot-in-command shall proceed at altitude (flight level) assigned by ATC controller to NDB of CTA exit corridor and after passing CTA boundaries climb to assigned flight level (according to FPL, RPL).

In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed according to flight plan to the aerodrome of first landing.

In case of radio communication failure during IFR flight when it is not possible to change to visual flight, aircraft shall proceed to the destination aerodrome according to flight plan. In this case the crew shall maintain the

экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на ДПРМ аэродрома и начинает снижение в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, указанному в плане полета. Заход на посадку осуществляется по приборам в соответствии с порядком, установленным для данного навигационного средства. Посадка, по возможности, производится в пределах 30 минут после расчетного времени прибытия.

6. Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома.

При полетах по ПВП в пределах района аэродрома необходимо:

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

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

а) предоставляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18 и с указанием целей полета;

б) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в район аэродрома;

с) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ИКАО;

д) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

е) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

ф) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь.

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

УВКС AD 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 м до 900 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000 м.

Основные пути миграции проходят в меридиональном направлении в основном по долинам рек. Места концентрации располагаются по водохранилищам, озерам и заболоченным территориям.

В 6 км севернее аэродрома находится р. Волга, куда прилетают для гнездования чайки (апрель-октябрь).

Наличие сельскохозяйственных угодий и лесных массивов, естественных и искусственных водоемов способствует облетанию уток и других водоплавающих птиц (март-октябрь), вороновых птиц и голубей (март-ноябрь).

Основные скопления птиц ранним утром и вечером - в районе БПРМ и порога ВПП 24.

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

Перед взлетом и посадкой производятся выстрелы из ракетницы в сторону скопления птиц, объезд ВПП на автомобиле для разгона птиц.

assigned flight level till crossing LOM of the flight planned aerodrome of landing and commence descending at the estimated time of arrival or as close as possible to this time, indicated in flight plan. Approach is carried out by reference to instruments according to procedure established for this navigation facility. Landing, if possible, shall be carried out within 30 minutes after ETA.

6. VFR flight procedures within CTA.

During VFR flights within CTA 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 shall be submitted with respect to ATS unit clearance with items 7-18 filled in and with indication of flight purpose;

b) ATS unit clearance shall be obtained directly before aircraft entry into CTA;

c) position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

d) deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

e) the flight shall be carried out when there is a vertical visual reference to the ground, otherwise this flight may be carried out in accordance with IFR;

f) two-way radio communication shall be maintained on established frequency.

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

UWKS AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in CTA is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 m to 900 m above ground level. Separate kinds of birds may fly at heights up to 3000 m.

On the whole the main migration routes pass in meridional direction along river valleys. There are sites of concentration about water reservoirs, lakes and swamped territories.

There is the Volga river at 6km north of aerodrome, where gulls fly in for nesting (April-October).

The existence of agricultural lands and large forests, natural and artificial water reservoirs favour the dwelling of ducks and other kinds of water birds (March-October), raven birds and pigeons (March-November).

The main concentrations of birds early in the morning and in the evening are around LMM and RWY 24 THR.

During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach, climbing and descending procedures and also during taxiing along RWY.

Signal pistol shots towards concentration of birds, riding round of RWY shall be carried out before take-off and landing for dissipation of birds concentration.