

**УВЛВ Ад 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УВЛВ УЛЬЯНОВСК/Восточный**  
**UWLW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. UWLW ULYANOVSK/Vostochny**

**УВЛВ Ад 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.**  
**UWLW AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	542358с 0484804в. Не в центре ВПП. 542358N 0484804E. Not in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	30 км СВ г. Ульяновска. 30 km NE from Ulyanovsk.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	77.0 м/25.8°C 77.0 m/25.8°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/+5.4' 12°E/+5.4'
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ЗАО «Авиастар – СП» Россия, 432072, г. Ульяновск, Заволжский р-н, пр-т Антонова, 1 JSC "Aviastar –SP", 1, Prospekt Antonova, Zavolzhskiy Rayon, Ulyanovsk, 432072, Russia Тел./Tel.: (8422) 28-78-29 Факс/Фax: (8422) 28-79-84 AFS: УВЛВАПДУ/UWLWAPDU
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Системе координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УВЛВ Ад 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.**  
**UWLW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0400-1300 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0400-1300 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации 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 OPR HR: H24 2. Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

**УВЛВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**  
**UWLW 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, РТ/ МС-8П TS-1, RT (equivalent Jet A-1)/ MS-8P
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

**УВЛВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**  
**UWLW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе. City Hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxi.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больница в городе, машина скорой помощи. Aidpost at Airport Terminal, hospital in the city, motor ambulance.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В городе In the city
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В городе In the city
7.	Примечания Remarks	нет NIL

**УВЛВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**  
**UWLW 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	нет NIL

**УВЛВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**  
**UWLW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	ВПП 02/20, РД 2, РД 5, Перрон, РД 1, МРД, РД 3, РД 6 RWY02/20, TWY2, TWY5, Apron, TWY1, MAIN TWY, TWY3, TWY6
3.	Примечания Remarks	нет NIL

**УВЛВ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.**  
**UWLW AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION DATA.**

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон/ Reinforced Concrete PCN 62/R/A/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/ TWY: 1- 6 – 22.5 m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 62/R/A/W/T МРД/MAIN TWY– 22.5 m, армобетон/Reinforced Concrete, PCN 63/R/A/W/T 2 – с укрепленными обочинами 24.5 м with strengthened shoulders 24.5 m 5 – с укрепленными обочинами 25.5 м with strengthened shoulders 25.5 m
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	нет NIL

**УВЛВ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ  
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.**  
**UWLW AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.**

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, 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

**УВЛВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**  
**UWLW AD 2.10 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	
02/Подх/АРСН 20/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	89m*	542307.3N 0484659.4E	Ангар Hangar	102m *	542458.8N 0484834.4E	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
	Здание Building	84 m *	542307.2N 0484700.4E	Ангар Hangar	118m *	542458.4N 0484744.8E	
	Антенна Antenna	84 m	542230.7N 0484632.9E	Ангар Hangar	124m *	542455.3N 0484743.2E	
	Антенна Antenna	87 m *	542304.6N 0484654.9E	Ангар Hangar	116m *	542448.1N 0484802.2E	
	Здание Building	84 m *	542253.9N 0484641.0E	Здание Building	108m *	542432.0N 0484804.8E	
	Лесополоса Forest belt	96 m	542233.6N 0484621.2E	ЛЭП Power line	123 m	542325.6N 0484247.4E	
	Лесополоса Forest belt	98 m	542245.3N 0484613.2E	Труба Chimney	227m *	542203.0N 0482257.8E	
	Антенна Antenna	82 m *	542231.8N 0484634.8E	Здание Building	187 m *	542157.5N 0482151.8E	

1				2			3	
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates		
20/Подх/АРСН 02/Взл/ТКОФ	Антенна Antenna	85 м *	542230.5N 0484632.8E	Мачта Mast	145 м *	542114.6N 0485217.6E	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system	
	Здание Building	86 м *	542227.0N 0484625.6E	Труба Chimney	336 м *	542027.7N 0483716.2E		
	Здание Building	85 м *	542224.5N 0484627.9E	Телевышка TV tower	396 м *	542027.7N 0482249.1E		
	ЛЭП Power line	107 м	542137.4N 0484501.8E	Труба Chimney	172 м *	542051.0N 0483457.1E		
	ЛЭП Power line	108 м	542136.2N 0484516.1E	Мачта Mast	100 м *	542412.4N 0484741.8E		
	ЛЭП Power line	110 м	542135.1N 0484529.8E	ЛЭП Power line	115 м *	542218.6N 0484756.0E		
	ЛЭП Power line	114 м	542134.7N 0484352.5E	Мачта Mast	103 м	542152.1N 0485040.2E		
	ЛЭП Power line	111 м	542133.9N 0484543.5E	Мачта Mast	208 м *	541740.4N 0490529.3E		
	Мачта Mast	116 м	542108.2N 0484503.0E	Мачта Mast	253 м *	542018.0N 0482412.1E		
	ЛЭП Power line	116 м	541947.6N 0483954.4E	Труба Chimney	240 м *	542026.7N 0482357.7E		
	Лес Forest	91 м	542235.9N 0484658.5E	Мачта Mast	172 м *	542102.4N 0490802.4E		
	ЛЭП Power line	111 м	541938.3N 0484032.5E	Труба Chimney	170 м *	542057.2N 0483647.4E		
	Мачта Mast	72 м *	542504.5N 0484904.6E	Труба Chimney	122 м *	541954.2N 0484212.4E		
	Лес Forest	74 м	542505.8N 0484944.2E	Здание Building	140 м *	542041.9N 0485048.6E		
	Антенна Antenna	74 м *	542506.5N 0484905.0E	Труба Chimney	134 м *	541639.9N 0484323.3E		
	Антенна Antenna	67 м *	542539.9N 0484951.7E	Мачта Mast	150 м *	542713.0N 0431057.0E		
	Лес Forest	80 м	542548.1N 0485023.3E	Мачта Mast	140 м	542015.9N 0485115.5E		
	Лес Forest	75 м	542611.9N 0485058.5E	Здание Building	129 м	542037.7N 0485049.2E		
	Антенна Antenna	79 м *	542710.6 N 0485126.6E	Здание Building	126 м	542047.5N 0485047.7E		
	Лес Forest	84 м	542711.7N 0485126.6E	Труба Chimney	288м *	541907.4N 0482020.7E		
	Здание Building	85 м *	542722.0N 0485205.1E	Труба Chimney	240' м	542026.7N 0482357.7E		
	Лес Forest	81 м	542824.2N 0485232.0E	Мачта Mast	238м *	542138.7N 0482057.7E		
	Дерево Tree	79 м	542543.7N 0485013.0E	Труба Chimney	130м *	542024.4N 0482852.3E		
	Антенна Antenna	68 м *	542541.0N 0484948.6E	ЛЭП Power line	104 м	542237.9N 0484830.1E		
	Лес Forest	72 м	542532.7N 0484931.0E	Мачта Mast	257м *	541909.7N 0482413.0E		
	Лес Forest	71 м	542532.2N 0484928.2E	Мачта Mast	247м *	542108.1N 0482105.3E		
	Дерево Tree	69 м	542543.4N 0484950.7E	Мачта Mast	258м *	541905.8N 0482019.5E		
	Дерево Tree	72 м	542532.7N 0484931.0E	Мачта Mast	249м *	542104.3N 0482322.8E		
	Антенна Antenna	72* м	542510.5N 0484905.7E					

**УВЛВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**  
**UWLW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.**

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Ульяновск/Восточный Ulyanovsk/Vostochny
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service, MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Ульяновск/Восточный 24 часа. Ulyanovsk/Vostochny 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, 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, 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 <sub>85</sub> -U <sub>20</sub> , P <sub>85</sub> -P <sub>20</sub> , 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	Ульяновск/Восточный – Круг, Старт, Руление Ulyanovsk/Vostochny – Radar, TWR, GND
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

**УВЛВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**  
**UWLW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
02	031°14' 020°	5000X105	PCN 63/R/A/W/T Reinforced Concrete	542254.64N 0484657.85E	THR 76.6 m
20	211°14' 200°	5000X105	PCN 63/R/A/W/T Reinforced Concrete	542512.92N 0484921.59E	THR 61.0 m
Уклон ВПП и КПТ	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.31%	нет/NIL	нет/NIL	5300x300	есть/AVBL	нет/NIL
+ 0.31%	нет/NIL	нет/NIL	5300x300	есть/AVBL	нет/NIL

**УЛВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**  
**UWLW 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
02	5000	5000	5000	5000	нет/NIL
20	5000	5000	5000	5000	нет/NIL

**УЛММ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.**  
**ULMM 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) РАПИ	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огра- нчитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Приме- чания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
02	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	нет NIL	нет NIL	5000m, 30m 4100m white last 900m red/white	5000m, 60m 4400m white last 600 m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
20	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	нет NIL	нет NIL	5000m, 30m 4100m white last 900m red/white	5000m, 60m 4400m white last 600 m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД 1, 2, 3 и на участке МРД между РД 1 и РД 3, на РД 5 от РД 2 до перрона. Осевых нет Edge: TWY 1, 2, 3 and MAIN TWY between TWY 1 and TWY 3, on TWY 5 from TWY 2 up to the apron. Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 9сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 9sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

**УЛВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**  
**UWLW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	ВПП 02/20 RWY 02/20
----	---	------------------------

**УВЛВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**  
**UWLW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Ульяновск/Восточный диспетчерская зона Ulyanovsk/Vostochny CTR 543602N 0485420E – 543300N 0492100E – 541300N 0490900E – 541200N 0485800E – 541359N 0483314E – 543602N 0485420E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Ульяновск/Восточный диспетчерская зона – от земли до FL050 (включительно) Ulyanovsk/Vostochny CTR – GND – FL050 (inclusive)
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign, language(s)	Восточный-Старт рус., англ. Vostochny-Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(900) м –/(900) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

**УВЛВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.**  
**UWLW 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 APP	Ульяновск-Подход Ulyanovsk-Approach	127.300	к/с H24	нет/NIL
Круг Radar	Восточный-Круг Vostochny-Krug	124.200	к/с H24	Выполняет функции Посадки Serves as Tower
Старт TWR	Восточный-Старт Vostochny-Start	124.200	к/с H24	нет/NIL
Руление GND	Восточный-Руление Vostochny-Taxiing	124.200	к/с H24	нет/NIL
	Восточный-Перрон Vostochny-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно- техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during start- up and towing

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of supported OPS	Обозначения  ID	Частота  Frequency	Часы работы  Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны  Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME  Elevation of DME transmitting antenna	Примечания  Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME (12 E°/-)	УВС UWS	113.7	к/с H24	542406.2N 0484834.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 02 ИЛС кат 1(12°В/-) LOC 02 ILS CAT I (12°/-E)	ИУЛ  IUL	110.1	к/с H24	542539.2N 0484948.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 02 GP 02		334.4	к/с H24	542306.8N 0484700.6E		2° 40' RDH 15.3 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 02 LOM 02	УЛ UL	408	к/с H24	542106.3N 0484505.1E		200°MAG/3.95 km to RWY02R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 02 LMM 02	У U	830	к/с H24	542230.7N 0484633.0E		200°MAG/0.87km to RWY02R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 20 ИЛС кат 1(12°В/-) LOC 20 ILS CAT I (12°E/-)	ИВН  IWN	110.1	к/с H24	542231.9N 0484634.2E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 20 GP 20		334.4	к/с H24	542506.5N 0484905.0E		2° 40' RDH 15.1 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 20 LOM 20	ВН WN	408	к/с H24	542711.6N 0485125.2E		020°MAG/4.29 km to RWY20 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 20 LMM 20	В W	830	к/с H24	542541.0N 0484950.8E		020°MAG/1.02 km to RWY20 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system



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

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

Руление ВС типа Ил-96, Ил-86, B747, B777, Ту-204, RRJ-95 и их модификаций по РД 2, РД 5 и перрону осуществляется буксировкой.

Руление остальных ВС осуществляется строго по осевой линии на режиме малого газа двигателей.

Установка на МС 11-14, 15-17, 18-21 выполняется на тяге собственных двигателей.

Установка на МС 27, 27А производится буксировкой.

Выход с МС 15-17, 18-21 выполняется на тяге собственных двигателей.

Выход с МС 11-14, 27, 27А производится буксировкой.

**2. Руление на места стоянки и с них.**

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер Руления на частоте 124.200 МГц. Без разрешения диспетчера руление и буксировка запрещаются.

Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске на частоте 119.000 МГц.

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

Для ВС общего назначения предназначены МС 28, 29. Заход и выход на тяге собственных двигателей.

**4. Зона стоянки для вертолетов.**

Для размещения вертолетов определены МС 28, 29. Заход и выход на тяге собственных двигателей.

*Примечание:*

Если стоянки 28, 29 заняты, то МС для небольших ВС и вертолетов определяет диспетчер Руления.

**5. Руление в зимних условиях.**

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны спецмашины сопровождения может быть запрошена через диспетчера Руления.

**6. Ограничение при рулении.**

Руление по РД 2, РД 5 производить на тяге внутренних двигателей на пониженной скорости, строго по разметке.

**УВЛВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.**

Указанные приемы разделены на две части:

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

**Часть I****ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ****1. Общие положения.**

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

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

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

Taxiing of Il-96, Il-86, B747, B777, Tu-204, RRJ-95 ACFT and their modifications along TWY 2, TWY 5 and apron shall be carried out by towing.

Taxiing of other ACFT shall be carried out strictly along the centre line at idle power of engines.

Parking onto stands 11-14, 15-17, 18-21 shall be carried out under own engines power.

Parking onto stands 27, 27A shall be carried out by towing.

Exit from stands 15-17, 18-21 shall be carried out under own engines power.

Exit from stands 11-14, 27, 27A shall be carried out by towing.

**2. Taxiing into and out of stands.**

GND controller controls the movement of aircraft about the aerodrome on frequency 124.200 MHz. Taxiing and towing are prohibited without permission of GND controller.

Communication with ground maintenance personnel during start-up and towing is on frequency 119.000 MHz.

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

Stands 28, 29 are designated for parking of General aviation aircraft. Entry and exit shall be carried out under own engines power.

**4. Parking area for helicopters.**

Stands 28, 29 are designated for parking of helicopters. Entry and exit shall be carried out under own engines power.

*Note:*

If stands 28, 29 are occupied, controller of taxiing control unit shall assign the stands for general aviation aircraft and helicopters.

**5. Taxiing during winter conditions.**

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via GND controller.

**6. Taxiing limitations.**

Taxiing along TWY 2, TWY 5 shall be carried out under inner engines power at reduced speed strictly along the marking.

**UWLW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.**

Noise abatement procedures are divided into two parts:

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

**Part I****NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE****1. General provisions.**

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

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

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

## 2. Ограничения.

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

- взлет от начала ВПП;
- $K_{sc} = 0,4$  и более;
- боковая составляющая ветра не более 5 м/сек.

2.2 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после, достижения высоты полета (100) м относительно уровня аэродрома.

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

2.4. Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше предписанной в РЛЭ воздушного судна.

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

2.6. Уменьшение мощности двигателей не используется до тех пор, пока траектория взлета, как при всех работающих двигателях, так и с учетом возможности отказа двигателя и периода времени, требуемого для развития полной мощности оставшимися двигателями, не обеспечивает пролет всех препятствий, находящихся под траекторией полета с достаточным запасом.

## 3. Специальные процедуры взлета.

Специальных процедур взлета для снижения шума не требуется.

### Часть II

## ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

### 1. Общие положения.

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

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

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

с) когда боковая составляющая скорости ветра на ВПП (включая порывы) превышает 8 м/сек;

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

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

1.3 Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of the aircraft engines failure during take-off phase.

## 2. Restrictions.

2.1 Take-off of aircraft with tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- take-off from RWY beginning;
- friction coefficient is 0.4 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.2 The change of aircraft flight direction (course) after take-off is permitted only after reaching flight height of (100) m AAL.

2.3 Turn of aircraft at flight height of (200) m AAL or above shall be executed with  $25^\circ$  bank or with angular rate of turn  $3^\circ/\text{sec}$ .

2.4 The minimum indicated air speed of steady climb shall not be less than that prescribed in the Aeroplane Flight Manual.

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

2.6 The reduction of engines power shall not be applied until take-off flight path provides the crossing of all obstacles located under flight path with sufficient clearance both when all engines are operating normally and also taking into account possible one engine failure and time period necessary for the rest engines to develop full power.

## 3. Special take-off procedures.

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

### Part II

## NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE

### 1. General provisions.

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

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

### 2. Restrictions.

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

c) when cross-wind component on RWY (including gusts) exceeds 8 m/s;

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

д) 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 глиссады ILS не разрешается.

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

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

2.5 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:

- $K_{сц}=0.4$  и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

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

### 3. Специальные процедуры захода на посадку на ВПП 02/20.

Специальных процедур захода для снижения шума не требуется.

## УВЛВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

### Процедуры полетов по ППП в диспетчерской зоне аэродрома.

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 одной из зон ожидания.

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

### Радиолокационные процедуры в диспетчерской зоне аэродрома.

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне аэродрома осуществляется органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна. Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

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 as well as visual approach, flying below the ILS glide path angle is not allowed.

2.3 No noise abatement procedures shall envisage the increasing of indicated air speed of 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-to-ground communication shall be reduced to a minimum.

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

- friction coefficient is 0.4 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/sec.

2.7 Reverse thrust (except reverse idle thrust) is applied for safety reasons only.

### 3. RWY 02/20 special approach procedures.

Special approach procedures for noise abatement are not required.

## UWLW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

### IFR flight procedures within CTR.

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation with 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 engineering 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 deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas.

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

### Radar procedures within CTR.

Radar vectoring in CTR is executed by ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

В диспетчерской зоне аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-Т совместно с вторичным радиолокатором.

#### **Потеря (отказ) радиосвязи.**

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

При потере радиосвязи после входа в диспетчерскую зону аэродрома Ульяновск/Восточный экипаж (пилот) продолжает полет на эшелоне, заданном последней полученной командой диспетчера УВД, в направлении ДПРМ МК<sub>пос</sub>=020°/200°. Снижение от ДПРМ начинается в расчетное время прибытия или как можно ближе к этому времени, до эшелона 1800 м, не выходя из зоны ожидания.

После этого экипаж выполняет:

- заход на посадку на аэродроме Ульяновск/Восточный по маршруту типа «Ипподром», снижаясь предварительно на ДПРМ МК<sub>пос</sub>=020° или 200° до эшелона перехода 1500 м;

- уход на запасные аэродромы Самара/Курумоч, Казань или в соответствии с FPL на эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

При потере радиосвязи после взлета (если на высоте (200) м связь с Ульяновск/Восточный-Круг 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 Ульяновск/Восточный или следует на запасной аэродром Самара/Курумоч, Казань на эшелоне 4200 м, 4500 м или 7200 м, 7500 м в зависимости от направления движения.

Если по каким-либо причинам командир воздушного судна не может сразу произвести посадку на аэродроме «Ульяновск/Восточный» (не позволяет посадочный вес, метеоусловия), то он должен выполнить полет по схеме захода на посадку для этого направление ВПП без снижения (на высоте круга) до пролета БПРМ после чего соблюдая схему выхода из диспетчерской зоны аэродрома Ульяновск/Восточный с набором эшелона согласно FPL, следовать на аэродром назначения или запасной аэродром Самара/Курумоч или Казань.

При необходимости, по решению командира воздушного судна, воздушное судно может следовать по маршруту на запасной аэродром, указанный в плане полета без радиосвязи на одном из выделенных для полета без радиосвязи эшелонов 4200 м, 4500 м или 7200 м, 7500 м в зависимости от направления движения. При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир воздушного судна обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне) на ОПРС коридора выхода и после пролета ОПРС 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.

Radar control over aircraft flights in CTR shall be provided by RSR jointly with SSR.

#### **Radio communication failure.**

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

In case of radio communication failure after the entry into Ulyanovsk/Vostochny CTR the crew (pilot) shall continue the flight at last assigned flight level, cleared by ATC unit controller, towards LOM of landing heading 020°/200° MAG. Descending from LOM to flight level 1800 m without leaving holding area shall be commenced at the estimated time of arrival or as close as possible to this time.

After that the crew shall:

- execute instrument approach at Ulyanovsk/Vostochny aerodrome following rectangular approach traffic pattern descending beforehand towards LOM of landing heading 020° or 200° MAG to transition level of 1500 m;

- fly to alternate aerodromes of Samara/Kurumoch, Kazan or in accordance with FPL at one of flight levels FL140, FL150 or FL240, FL250 depending on flight direction.

In case of radio communication failure after take-off (if at (200) m communication with “Ulyanovsk/Vostochny-Krug” is not established) the pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit height and fly according to instrument approach pattern and land at Ulyanovsk/Vostochny aerodrome depending on meteorological conditions and aircraft landing weight or proceed to alternate aerodrome (Samara/Kurumoch or Kazan) at flight level 4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m depending on flight direction.

If for any reasons the pilot-in-command can not immediately carry out landing at Ulyanovsk/Vostochny aerodrome (due to aircraft landing weight or meteorological conditions), aircraft shall follow instrument approach pattern established for this RWY direction without descending (at the aerodrome traffic circuit height) until passing LMM. After that the pilot shall proceed to the destination aerodrome or to alternate aerodrome of Samara/Kurumoch or Kazan along departure routes from Ulyanovsk/Vostochny CTR climbing to flight level according to FPL.

If required, by pilot-in-command's decision, aircraft may proceed without radio communication along the route to the alternate aerodrome indicated in the flight plan at one of flight levels 4200 m, 4500 m or 7200 m, 7500 m depending on flight direction, established for flights without radio communication. In case of radio communication failure during climbing to flight level (height) the pilot-in-command shall proceed at last assigned height (flight level) to NDB of exit corridor and after passing NDB climb to assigned flight level (according to FPL, RPL). In case of radio communication failure during VFR flight aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing.

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 экипаж воздушного судна выдерживает заданный эшелон до выхода на радионавигационную точку аэродрома планируемой посадки 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.

Если полет на аэродром назначения не связан с пересечением государственной границы России, то экипаж воздушного судна обязан произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме. В этом случае он должен следовать на установленном для полета без связи эшелоне FL140, FL150 или FL240, FL250 в зависимости от направления движения.

#### **Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне аэродрома.**

а) для соответствующего полета представляется план полета;

б) разрешение на полет запрашивается у АДП;

в) отклонения от разрешения (выданного ранее) органом ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

г) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей;

д) осуществляется двухсторонняя радиосвязь на установленном частоте.

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

#### **УВЛВ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.**

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 50 м до 250 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 1000 м.

В 8 км СЗ аэродрома находится Куйбышевское водохранилище с лесным массивом вдоль берега, где обитают чайки, галки, вороны, скворцы и другие птицы.

В 6 км ЮВ аэродрома находится н.п. Чердаклы с элеватором, что способствует большому скоплению голубей и врановых птиц.

Сезонные перелеты птиц происходят вдоль реки Волга над лесной поверхностью на малых высотах.

Наибольшую опасность представляют утренние и вечерние перелеты птиц через диспетчерскую зону аэродрома Ульяновск/Восточный с Куйбышевского водохранилища к Чердаклинскому элеватору и обратно.

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

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

If the flight to the destination aerodrome is not connected with crossing the state border of Russia, the crew shall carry out landing at the nearest alternate aerodrome. In this case aircraft shall proceed at one of flight level FL140, FL150 or FL240, FL250 established for the flights without radio communication depending on flight direction.

#### **VFR flight procedures within CTR.**

a) the flight plan shall be submitted for the flight concerned;

b) clearance for flight shall be requested from aerodrome control centre;

c) deviations from ATS unit clearance (issued earlier) may only be made when prior permission for these deviations has been obtained;

d) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground;

e) 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.

#### **UWLW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.**

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 50 to 250 m above ground level. Certain kinds of birds can fly at heights up to 1000 m.

There is the Kuibyshevskoye water reservoir at 8 km NW of aerodrome with large forest along the bank, where gulls, jackdaws, crows, starlings and other kinds of birds dwell in.

There is Cherdakly settlement at 6 km SE of aerodrome, where there is an elevator, which favour the large concentration of pigeons and raven birds.

Seasonal migrations of birds occur along the Volga river above forest surface at lower heights.

Morning and evening migrations of birds via Ulyanovsk/Vostochny CTR from the Kuibyshevskoye water reservoir to the elevator in Cherdakly and backwards present the greatest hazard.

During the above mentioned periods pilots are recommended to switch on aircraft landing lights when flying within CTR, during take-off, approach and also during climbing and descending.