

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

УИИИ ИРКУТСК
UIII IRKUTSK

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	521602с 1042341в. В центре ВПП 12/30 521602N 1042341E. In the centre of RWY 12/30
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	8 км ЮВ центра г. Иркутск 8 KM SE of Irkutsk city centre
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	514 м/ 23.4°C 514 M/ 23.4°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-37 м -37 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	4°З (2018)/ 3.0°З 4°W (2018)/ 3.0°W
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Иркутск» Россия, 664009, г. Иркутск, ул. Ширямова, 13 Joint stock company "Irkutsk International Airport", 13, Ulitsa Shiryamova, Irkutsk, 664009, Russia Тел./Tel: (3952) 266-853, 266-800 Факс/Fax: (3952) 266-455, 266-400 E-mail: office@iktport.ru AFTN: УИИИЫДЫЬ / UIIIYDYX УИИИЗПЗЬ / UIIIYPZX (Брифинг/Briefing)
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0000-0900; ПТ: 0000-0800 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0000-0900; FRI: 0000-0800 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 по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОБД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОБД 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, каждый четверг 0800-0900 ВПП закрыта на техобслуживание светосигнального оборудования. AD OPR HR: H24, RWY closed every THU 0800-0900 for LGT FAC MAINT. 2. Тм = UTC + 8 часов LT = UTC + 8 HR

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

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/СМ-4, 5 TS-1/SM-4, 5
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность 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	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в городе Hotel at the airport, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, троллейбус, такси Bus, trolleybus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в г. Иркутске Medical post in the airport Terminal, hospitals in Irkutsk
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеется в городе AVBL in Irkutsk
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется в городе AVBL in Irkutsk
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	На аэродроме имеются следующие средства для эвакуации ВС в случае потери способности самостоятельно двигаться: - тягач (для ВС весом до 450 т); - тягач (для ВС весом до 200 т); - тягач (для ВС весом до 150 т); - тягач (для ВС весом до 100 т) – 2 шт.; - Кран-манипулятор DAEWOO NOVUS, грузоподъемность до 6 т; - Кран-манипулятор КАМАЗ, грузоподъемность до 8 т; - вилочный погрузчик HYUNDAI, грузоподъемность до 7 т; - вилочный погрузчик JAC, грузоподъемность до 10 т; - бульдозер SHANTUI SD16; - трактор К-700 – 2 шт.; - фронтальный погрузчик SEM 636В; - малогабаритный фронтальный погрузчик BOBCAT S530; - машина дорожная комбинированная; - эвакуационный трейлер KUNZ с ложементом под крыло, грузоподъемность до 40 т; - прицеп, грузоподъемность до 40 т; - мультиводило TOWMULTI-1-6 с насадками для ВС типа А-330, А-340-200/300, В747, В757, В767, В777; Ил-96; - водила для ВС типа Ан-12, Ан-24, АТR-42/72, Ил-62, Ил-76ТД, L-410, Ту-134А, Ту-154Б/М, Ту-204/214, Як-40, Як-42, А-310, А-319/320/320neo/321, В737-300/400/500/600/700/800/900/MAX 7/8/9, В757; Embraer 170/175/190/195;

		<ul style="list-style-type: none"> - приспособление для буксировки аварийного воздушного судна с допустимым тяговым усилием 36 тс (по одной линии буксировки), 72 тс (двумя линиями буксировки); - буксировочные тросы (стальные) для ВС типа Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ил-76, Ту-134, Ту-154М, Ту-204, Ту-214, Як-40, Як-42; - адаптеры к буксировочным тросам для ВС типа А-310, В737, В757-200, В767-200; - комплект ЭКО А-319 для ВС А-319/320/321; - лыжи буксировочные для буксировки по мягкому грунту ВС весом до 60 т; - аварийный пневмотканевый подъемник MARS-25Т. 20 надувных блоков, (грузоподъемность блока 25 тс); - гидropодъемники для ВС типа Ил-76Т/ТД, Ту-134, Ту-154М; - приспособление для подъема самолета за крыло, грузоподъемность 40 т; - приспособление для подъема самолета за носовую часть, грузоподъемность 30 т; - прожекторная установка (аэродромный пожарный автомобиль); - автономная осветительная установка «Световая башня» 1000 Вт; - элементы укладки на грунт KUNZ K110 общей площадью 192 м². <p>В случае потери ВС способности самостоятельно двигаться, отсутствующие в списке средства должны предоставляться авиакомпанией.</p> <p>The following equipment for removal of disabled ACFT is AVBL at the aerodrome:</p> <ul style="list-style-type: none"> - tow tractor (for ACFT up to 450 tons); - tow tractor (for ACFT up to 200 tons); - tow tractor (for ACFT up to 150 tons); - tow tractor (for ACFT up to 100 tons) – 2 units; - DAEWOO NOVUS loader crane with lifting capacity up to 6 tons; - KAMAZ loader crane with lifting capacity up to 8 tons; - HYUNDAI forklift loader with lifting capacity up to 7 tons; - JAC forklift loader with lifting capacity up to 10 tons; - SHANTUI SD16 bulldozer; - K-700 tractor – 2 units; - SEM 636B front loader; - BOBCAT S530 small-size front loader; - multipurpose road maintenance vehicle; - KUNZ recovery trailer with wing cradle, lifting capacity up to 40 tons; - trailer with lifting capacity up to 40 tons; - TOWMULTI-1-6 multi application tow bar for A-330, A-340-200/300, B747, B757, B767, B777, Il-96 ACFT; - tow bars for An-12, An-24, ATR-42/72, Il-62, Il-76TD, L-410, Tu-134A, Tu-154B/M, Tu-204/214, Yak-40, Yak-42, A-310, A-319/320/320neo/321, B737-300/400/500/600/700/800/900/MAX 7/8/9, B757, Embraer 170/175/190/195 ACFT; - device for towing disabled ACFT with single tow line towing force of 36 tons-force and two tow lines towing force of 72 tons-force; - steel tow cables for An-12, An-24, An-26, Il-76, Tu-134, Tu-154M, Tu-204, Tu-214, Yak-40, Yak-42 ACFT; - adapters for tow cables for A-310, B737, B757-200, B767-200 ACFT; - EKO A-319 recovery complex for A-319/320/321 ACFT; - steel plates for towing of ACFT up to 60 tons on a soft unpaved ground; - MARS-25T emergency lifting bag, 20 inflatable sets with lifting capacity of 25 tons-force each; - aircraft hydraulic jacks for Il-76T/ТД, Tu-134, Tu-154M ACFT; - device for lifting an ACFT by wing, lifting capacity of 40 tons; - device for lifting an ACFT by nose section, lifting capacity of 30 tons; - searchlight system (airport rescue and firefighting vehicle); - self-powered lighting system, 1000 W; - KUNZ K110 Ground Reinforcement Element, total coverage area 192 square metres. <p>Equipment for removal of disabled ACFT not listed above must be provided by the airline.</p>
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УИИИ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
УИИИ АД 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

УИИИ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ/ПУНКТАМ ПРОВЕРОК.
УИИИ АД 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATIONS/POSITIONS DATA.

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	MC / Stands: 1-4 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN16/R/B/X/T 5-8 – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN32/R/C/X/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД / TWY: M – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 31/R/C/X/T; A – 23 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 31/R/C/X/T; B – 15 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 66/F/D/W/T; C – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 68/F/D/W/T; D – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 46/R/C/X/T; F – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 50/R/C/X/T, от MC 65 до MC 69 / from stand 65 to 69 PCN 70/R/C/X/T; W – асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 47/R/B/X/T; H – 15 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 32/R/C/X/T; K – 14 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 11/R/B/X/T; L – 17 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 70/R/C/X/T; S – 17 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 32/R/B/X/T; N – 21 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 32/R/C/X/T; Y, R – 12 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 16/R/B/X/T; T, P – 10 М, асфальтобетон / Asphalt-Concrete, PCN 21/F/D/X/T.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoints location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	РД W – маркировка отсутствует TWY W – marking not AVBL

УИИИ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
УИИИ АД 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке 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, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, stands designators AVBL. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY Marking and LGT	Маркировка смещенных порогов ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на РД М, РД А, РД В, РД С, РД D, РД F, РД Н, РД К, РД L, РД N. Marking of RWY DTHR, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, taxi-holding positions; TWY centre line on TWY M, TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY F, TWY H, TWY K, TWY L, TWY N.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

Смотри раздел GEN 3.1.6, "Электронные данные о местности и препятствиях", АИП России
 See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data", of AIP Russia

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМЦ Иркутск Иркутский филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета» Irkutsk Aeronautical Meteorological Centre Irkutsk Branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamet-telecom of Roshydromet"
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	АМЦ Иркутск Иркутский филиал ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», 24 часа Irkutsk Aeronautical Meteorological Centre Irkutsk Branch of the Federal State Budgetary Institution "Aviamettelecom of Roshydromet" 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 мин и при выпуске SPECI TREND 30 MIN and along with SPECI
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Индивидуальная консультация Personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Сводки METAR, SPECI (включая прогнозы TREND), прогнозы TAF и TAF AMD, для аэродромов вылета и посадки, для запасных аэродромов, сообщения SIGMET и/или AIREP Special, предупреждение по аэродрому, данные метеорологических спутников (при наличии), консультативное сообщение об облаке вулканического пепла и тропических циклонов, сообщения о космической погоде – для полетов выше FL260, GAMET, AIRMET, прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах (особых явлений погоды) в картографическом виде. METAR, SPECI weather reports (including TREND), TAF forecasts and TAF AMD for aerodromes of departure, intended landing and alternates, SIGMET and/or AIREP Special messages, aerodrome warnings, satellite information (if AVBL), advisory information on volcanic ash (VAAC) and tropical cyclones (TCAC); space weather (SWX) advisory – for flights above FL260; GAMET, AIRMET, upper wind and upper-air temperature (SIGWX) forecast charts.
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Кольцевые карты погоды, фактические и ожидаемые метеорологические условия в районах полета, на аэродромах вылета, посадки, запасных, S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T, SIGMET, AIRMET. Surface weather maps; METAR and TREND en-route, for aerodromes of departure, intended landing and alternates; S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, T, SIGMET, AIRMET.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	имеется AVBL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Иркутск ДПП, Вышка, ДПК, ДПР Irkutsk APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordi- nates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
12	113.42° 117°	3565x45	PCN 45/R/A/W/T Asphalt-Concrete	521624.64N 1042214.52E — -36.7 M	THR 480.7 M
30	293.47° 297°	3565x45	PCN 45/R/A/W/T Asphalt-Concrete	521538.74N 1042507.00E — -36.7 M	THR 514.4 M

1	2	3	4	5	6
Displaced THR 12				521619.51N 1042233.83E — -36.7 M	DTHR 483.9 M TDZ 493.8 M
Displaced THR 30				521543.88N 1042447.70E — -36.7 M	DTHR 510.6 M TDZ 509.2 M
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (M)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (M)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (M)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	200x150	3865x300	имеется / AVBL	Пороги ВПП 12/30 смещены на 400 м в сторону КТА, используются только для посадки RWY 12/30 THR are displaced by 400 M towards ARP, AVBL only for landing Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x150	3865x300	имеется / AVBL	

УИИИ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UIII AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
12	3166	3366	3565	3166	
From DTHR	2767	2967	3166		РДР ограничены смещенными порогами ВПП TORA are limited by DTHR
From TWY C	2381	2581	2780		
From TWY B	1497	1697	1896		
30	3166	3566	3565	3166	
From DTHR	2767	3167	3166		
From TWY C	406	806	805		
From TWY B	1288	1688	1687		

УИИИ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UIII AD 2.14 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	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
12	CAT I 884 M LIH	зеленые green —	PAPI left/3° 20'	нет NIL	нет NIL	3565 M, 60 M, 400 M red, 2581 M white last 584 M yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
30	CAT I 1017 M LIH	зеленые green —	PAPI left/3° 20'	нет NIL	нет NIL	3565 M, 60 M, 400 M red, 2585 M white last 580 M yellow, HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на РД М, РД А, РД В, РД С, РД D, РД F, РД Н, РД К, РД L, РД N. Осевые: нет. Edge: on TWY M, TWY A, TWY B, TWY C, TWY D, TWY F, TWY H, TWY K, TWY L, TWY N. Centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД / 15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	1. Посадочная площадка: центр зоны - 521559.20с 1042122.23в;* 2500 м западнее ВПП 2. TLOF 1 на РД С: 52 16 08.62с 104 22 48.55в 3. TLOF 2 на РД D: 52 16 14.95с 104 22 26.64в 4. TLOF 3: 52 15 52.80с 104 23 11.80в** 1. Helipad: centred at 521559.20N 1042122.23E;* 2500 M W of RWY 2. TLOF 1 on TWY C: 52 16 08.62N 104 22 48.55E 3. TLOF 2 on TWY D: 52 16 14.95N 104 22 26.64E 4. TLOF 3: 52 15 52.80N 104 23 11.80E**
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	1. 494 М 2. 491 М 3. 487 М 4. 502 М
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	1. 25x130 м, асфальтобетон, PCN 21F/D/X/T, дневная маркировка 2. 25x25 м, асфальтобетон, PCN 68/F/D/W/T, дневная маркировка 3. 25x25 м, асфальтобетон, PCN 46/R/C/X/T, дневная маркировка 4. 25x25 м, асфальтобетон, маркирована 1. 25x130 M, Asphalt-Concrete, PCN 21F/D/X/T, day marking 2. 25x25 M, Asphalt-Concrete, PCN 68/F/D/W/T, day marking 3. 25x25 M, Asphalt-Concrete, PCN 46/R/C/X/T, day marking 4. 25x25 M, Asphalt-Concrete, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	1. 143°/147°; 323°/327° 2. нет/NIL 3. нет/NIL 4. нет/NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distances available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	* Пригодна для эксплуатации вертолетов с массой не более 20 т ** Для ВС государственной авиации. Установлено светосигнальное оборудование. * AVBL for HEL with mass not more than 20 T ** For state aviation ACFT. LGT equipment is provided. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Иркутск / Irkutsk CTR: 523648N 1035148E - 523619N 1035513E - 523313N 1040218E - далее по часовой стрелке по дуге радиусом 40 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 40 KM centred at (521602N 1042341E) до / to 522758N 1035419E - 522900N 1035400E - 523648N 1035148E. Диспетчерская зона Иркутск / Irkutsk CTR: 523648N 1035148E - 523619N 1035513E - 523313N 1040218E - 521126N 1045100E - 520649N 1044740E - 520745N 1042624E - 522026N 1035636E - 522758N 1035419E - 522900N 1035400E - 523648N 1035148E. Иркутск узловой диспетчерский район / Irkutsk TMA: См./see ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Иркутск / Irkutsk CTR: - от 200 м AGL до FL080 / 200 M AGL - FL080 Диспетчерская зона Иркутск / Irkutsk CTR: - от земли до 200 м AGL / GND - 200 M AGL Иркутск узловой диспетчерский район / Irkutsk TMA: См./see ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Иркутск-Подход, Иркутск-Круг, Иркутск-Вышка, Иркутск-Руление рус, англ Irkutsk-Approach, Irkutsk-Radar, Irkutsk-Tower, Irkutsk-Ground RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	-/(1100) м -/(1100) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УИИИ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UIII 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
Для всех служб For all ATS units		121.500		Аварийная частота Emergency FREQ
		124.000	к/с H24	Резервная частота Reserve FREQ
		129.000		Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Иркутск-Подход Irkutsk-Approach	125.200	к/с H24	нет NIL
ДПК TWR	Иркутск-Круг Irkutsk-Radar	119.300	к/с H24	нет NIL
Вышка TWR	Иркутск-Вышка Irkutsk-Tower	118.100	к/с H24	нет NIL
ДПР TWR	Иркутск-Руление Irkutsk-Ground	121.700	к/с H24	нет NIL
ВОЛМЕТ VOLMET	Иркутск-ВОЛМЕТ Irkutsk-VOLMET	125.475	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Иркутск-АТИС Irkutsk-ATIS	124.850 126.900	к/с H24	рус, RUS англ, ENG
	Иркутск-Транзит Irkutsk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel

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

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечения 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	Радиус зоны обслуживания от контрольной точки GBAS (км) Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (4°З/--) (4°W/--)	ИКТ ИКТ	113.0	к/с H24	521529.5N 1042541.2E	510 M		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 12 ILS кат. II (4°З/--) LOC 12 ILS CAT II (4°W/--)	ИЦН ICN	111.3	к/с H24	521534.9N 1042521.6E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 12 GP 12		332.3	к/с H24	521619.8N 1042248.7E			3.3°, RDH 15.9 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 12 DME 12	ИЦН ICN	CH 50X	к/с H24	521619.8N 1042248.7E	486 M		Нулевые показания над смещенным порогом ВПП Zero indication at DTHR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДГРМ 12 LOM 12	ЦН CN	514	к/с H24	521706.5N 1041934.7E			297°MAG/3.7 KM DTHR 12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БГРМ 12 LMM 12	Ц C	545	к/с H24	521632.1N 1042146.6E			297°MAG/1.0 KM DTHR 12 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 30 ILS кат. II (4°З/--) LOC 30 ILS CAT II (4°W/--)	ИИР IIR	110.3	к/с H24	521627.4N 1042204.1E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 30 GP 30		335.0	к/с H24	521551.8N 1042434.1E			3.3°, RDH 16.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 30 DME 30	ИИР IIR	CH 40X	к/с H24	521551.8N 1042434.1E	510 M		Нулевые показания над смещенным порогом ВПП Zero indication at DTHR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДГРМ 30 LOM 30	ИР IR	514	к/с H24	521452.0N 1042803.0E			117°MAG/4.0 KM DTHR 30 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БГРМ 30 LMM 30	И I	545	к/с H24	521530.8N 1042535.7E			117°MAG/1.0 KM DTHR 30 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 12 GLS кат. I GBAS (H) 12 GLS CAT I	G12A	CH 20665	к/с H24			39	3.3°, TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 30 GLS кат. I GBAS (H) 30 GLS CAT I	G30A	CH 21076	к/с H24	521543.3N 1042432.6E		39	3.3°, TCH 16.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УИИИ UIII	114.350 CH 22309	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

**УИИИ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА
ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА****1. Аэропортовые правила**

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

2. Руление на места стоянки и с них

Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ДПП на частоте 121.700 МГц.

Без разрешения диспетчера ДПП руление и буксировка запрещаются.

Прибытие

Перрон:

- руление на МС 1-15, 22, 43-49 производится на тяге собственных двигателей;
- установка на МС 16-20, 50, 51, 55-69 производится буксировкой;
- допускается руление на МС 26-42 на тяге собственных двигателей через соседние свободные МС.

Вылет

Разрешается запуск двигателей и выруливание:

- ВС с индексом 5 и ниже с МС 2, 4, 6, 8 при выполнении условий: не требуется обработка противоледенительной жидкостью; при выруливании ВС МС сзади и слева должны быть свободны;
- ВС с индексом 3 и ниже с МС 9-15;
- ВС с индексом 4, 5 с МС 9, 10 при условии отсутствия ВС слева;
- окончательное решение о месте запуска и выруливания принимает производственно-диспетчерская служба аэродрома.

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

- отсутствии на ВС коммерческой загрузки (определяют службы аэропорта);
- встречная составляющая ветра 5 м/сек и более;
- для Ил-76 - взлетная масса не более 160 тонн.

Для взлета и посадки вертолетов определены зоны: ПП для вертолетов (2500 м западнее ВПП с центром зоны 521559.20N 1042122.23E), ПП для вертолетов государственной авиации (600 м юго-западнее КТА с центром зоны 521552.80N 1042311.80E) и вертолетные площадки на РД С, РД D.

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

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

4. Зона стоянки для вертолетов

Вертолетные стоянки МС 1-8 расположены между РД R и РД T.

Вертолетные стоянки МС 52, 53, 54 расположены вдоль РД R.

Вертолетные стоянки для ВС государственной авиации расположены вдоль РД S.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

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

6. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП.

Учебные и тренировочные полеты выполняются по опубликованным в документах АНИ схемам днем и ночью.

Облет авиационной техники производится только в дневное время.

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

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

2. Taxiing to and from stands

TWR controller ("Irkutsk-Ground") directs movement of ACFT on the aerodrome on frequency 121.700 MHz.

Taxiing and towing are subject to TWR controller's ("Irkutsk-Ground") clearance.

Arrival

Apron:

- taxiing into stands 1-15, 22, 43-49 shall be carried out under own engines power;
- parking onto stands 16-20, 50, 51, 55-69 shall be carried out by towing;
- taxiing into stands 26-42 is permitted under own engines power through adjacent vacant stands.

Departure

It is permitted for ACFT to start engines and taxi from stands as follows:

- index 5 and smaller ACFT: from stands 2, 4, 6, 8, provided de-icing treatment is not required and stands located behind and to the left of stands 2, 4, 6, 8 are vacant;
- index 3 and smaller ACFT: from stands 9-15;
- index 4, 5 ACFT: from stands 9, 10, provided there are no ACFT on the left;
- AD Operation and Control Service makes the final decision regarding start-up position and taxiing procedure.

RWY 30 is AVBL for take-off of cargo ACFT, provided:

- ACFT is not carrying payload on board (determined by airport services);
- headwind component is 5 m/s or more;
- take-off mass of Il-76 ACFT does not exceed 160 tons.

The following areas are designated for take-off and landing of helicopters: Helipad located at 2500 m west of the RWY, centred at 521559.20N 1042122.23E; Helipad designated for state aviation HEL located at 600 m SW of ARP, centred at 521552.80N 1042311.80E; Helipads on TWY C, TWY D.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft shall taxi into the designated stands under own engines power.

4. Parking area for helicopters

HEL stands 1-8 are located between TWY R and TWY T.

HEL stands 52, 53, 54 are located along TWY R.

Stands designated for state aviation HEL are located along TWY S.

5. Apron – taxiing during winter conditions

"Follow-me" vehicle can be requested by the flight crew via TWR controller ("Irkutsk-Ground"), in case TWY centre line is barely visible.

6. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Training and practice flights shall be carried out in the day-time and at night, in accordance with procedures published in AIP.

Test and evaluation flights are conducted only in the day-time.

7. Ограничения полетов вертолетов

Полеты вертолетов разрешается выполнять с ВПП, ПП для вертолетов (2500 м западнее ВПП с центром зоны 521559.20N 1042122.23E), вертолетных площадок: TLOF 1 на РД С, TLOF 2 на РД D, ПП для вертолетов государственной авиации TLOF 3 (600 м юго-западнее КТА с центром зоны 521552.8N 1042311.8E).

Перемещение, контрольное висение, подлет, руление вертолетов на посадочной площадке и руление на ВПП аэродрома разрешает диспетчер ДПР по согласованию с диспетчером ДПК.

8. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

На аэродроме имеются средства для эвакуации ВС, потерявших способность самостоятельно двигаться: см. таблицу АД 2.6. Отсутствующие в таблице АД 2.6 средства должны предоставляться авиакомпанией.

Эксплуатанты ВС типа Ан-124-100, А-330, В777, В767, В747, Ил-86, Ил-96 и их модификаций предоставляют средства для эвакуации ВС.

Удаление ВС, потерявших способность двигаться, осуществляется силами эксплуатанта и (или) силами аэропорта за счет средств эксплуатанта.

9. Противообледенительная обработка ВС

Процедура противообледенительной обработки ВС производится в зонах для противообледенительной обработки.

Размеры зон не позволяют производить противообледенительную обработку ВС с запущенными двигателями.

Решение о необходимости противообледенительной обработки принимает эксплуатант ВС. Обработку производит служба по наземному обслуживанию АД.

Занятие зон для противообледенительной обработки осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой.

На аэродроме определены зоны для противообледенительной обработки:

- на МС 22 и РД F (напротив МС 68, МС 69) предназначена для ВС с индексом 6 и ниже;
- между РД W и РД K предназначена для ВС с индексом 4 и ниже;
- на МС 62 предназначена для ВС с индексом 6, 7.

Противообледенительные жидкости (ПОЖ) применяемые на аэродроме:

- ПОЖ тип 1 «Octaflo Lyod» концентрации 65:35;
- ПОЖ тип 4 «Max Flight AVIA» 100% концентрация.

Средства противообледенительной обработки воздушных судов:

- спецмашины для обработки узкофюзеляжных ВС:
- GS-800 – 1 шт.;
- GS-1200 – 1 шт.
- спецмашины для обработки широкофюзеляжных ВС:
- Tempest 2 – 1 шт.;
- Vestergaard Elephant BETA-15.

УИИИ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**1. Общие положения**

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

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

7. Helicopter traffic - limitation

HEL flight operations are permitted from RWY; Heli-pad located at 2500 m west of the RWY, centred at 521559.20N 1042122.23E; Helipads: TLOF 1 located on TWY C, TLOF 2 located on TWY D, Helipad designated for state aviation HEL: TLOF 3 located at 600 m SW of ARP, centred at 521552.80N 1042311.80E.

Air taxiing, test hovering, taxiing of HEL on the Heli-pad and on the RWY are subject to "Irkutsk-Ground" controller's clearance after coordination with "Irkutsk-Radar" controller.

8. Removal of disabled ACFT

Equipment for removal of disabled ACFT AVBL at the aerodrome is listed in table AD 2.6. The required equipment, not AVBL at the aerodrome, must be provided by the airline.

Equipment for removal of An-124-100, A-330, B777, B767, B747, Il-86, Il-96 ACFT and their modifications is to be provided by ACFT operators.

Removal of disabled ACFT shall be carried out by the ACFT operator and (or) by the AD operator at the expense of the ACFT operator.

9. De-icing/anti-icing treatment

ACFT de-icing/anti-icing treatment is carried out on designated de-icing areas.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines is prohibited, due to dimensions of de-icing areas.

The necessity for de-icing/anti-icing treatment of ACFT is determined by ACFT operator. De-icing/anti-icing operations are carried out by the aerodrome ground handling service.

ACFT shall taxi into de-icing areas under own engines power or under tow.

The following areas for de-icing/anti-icing treatment of ACFT are established at the aerodrome:

- on stand 22 and TWY F (opposite stands 68, 69), designated for index 6 and smaller ACFT;
- between TWY W and TWY K, designated for index 4 and smaller ACFT;
- on stand 62, designated for index 6, 7 ACFT.

Fluids used for ACFT de-icing/anti-icing treatment:

- Octaflo Lyod type I de-icing fluid (65:35 fluid/water concentrate);
- Max Flight AVIA type IV anti-icing fluid (100% concentrate).

Equipment used for ACFT de-icing/anti-icing treatment:

- special vehicles for de-icing/anti-icing treatment of narrow-body ACFT:
 - GS-800 de-icer – 1 unit;
 - GS-1200 de-icer – 1 unit.
- special vehicles for de-icing/anti-icing treatment of wide-body ACFT:
 - Tempest 2 de-icer – 1 unit;
 - Vestergaard Elephant BETA-15.

UИИИ AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. General provisions**

Noise abatement procedures during take-off and climb shall be carried out by flight crews of all aircraft.

Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of compromising flight safety. Noise abatement procedures shall not be executed in case of one of

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

2. Использование системы ВПП в дневное время

ВПП 30 является предпочтительной ВПП при наличии соответствующих метеорологических, операционных условий и воздушной обстановки.

3. Использование системы ВПП в ночное время

ВПП 30 является предпочтительной ВПП при наличии соответствующих метеорологических, операционных условий и воздушной обстановки.

Ежедневно 1500-2200 UTC вводится ограничение для взлета/посадки ВС следующих типов: Ту-134А, Ту-134Б, Ту-154Б, Ту-154М с двигателями Д-30КУ-154 без ЗПК, Ил-62М с двигателями НК-8-4 или Д-30КУ (кроме Д-30КУ II серии с ЗПК), Ил-76 с двигателями Д-30КП, Як-42 с двигателями Д-36 без ЗПК (ЗПК- звукопоглощающая конструкция). Данное ограничение не распространяется на литерные рейсы, медицинские и аварийно-спасательные полеты, рейсы с ранее подтвержденными слотами.

4. Ограничения

4.1 Ограничения на взлет

←
Минимальная скорость установившегося набора высоты не должна быть меньше предписанной в РЛЭ ВС.

4.2 Ограничения на посадку

Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших скоростей снижения.

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанные с приемом снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

УИИИ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

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

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

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

Изменение эшелона (высоты) 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 (высоту) с немедленным докладом об этом органу ОВД, осуществляющему непосредственное управление воздушным движением.

2. Процедуры наблюдения ОВД

В границах узлового диспетчерского района и диспетчерской зоны Иркутск, для регулирования потоков движения, диспетчер ОВД может задавать экипажам ВС курсы следования и значения поступательных (вертикальных) скоростей в допустимых пределах для конкретного типа ВС.

ACFT engines failure during take-off.

2. Use of the runway system during the day-time

RWY 30 is preferential for flight operations under suitable weather and operational conditions and air situation.

3. Use of the runway system during the night-time

RWY 30 is preferential for flight operations under suitable weather and operational conditions and air situation.

Restriction is imposed daily from 1500 till 2200 daily on take-off and landing of the following ACFT: Tu-134A, Tu-134B, Tu-154B, Tu-154M powered by D-30KU-154 engines without acoustic liners; Il-62M powered by NK-8-4 or D-30KU (except D-30KU II series with acoustic liners) engines; Il-76 powered by D-30KP; Yak-42 powered by D-36 engines without acoustic liners. This restriction does not apply to VIP flights; medical, SAR flights; flights with confirmed slots.

4. Restrictions

4.1 Take-off restrictions

The minimum speed of steady climb must not be less than the speed prescribed by the Aeroplane Flight Manual.

4.2 Landing restrictions

Excessive descent speeds should be avoided (if possible) immediately prior to the final approach segment.

Change of ACFT configuration and speed within noise abatement procedures shall be carried out in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

UIII AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

Flights within Irkutsk TMA shall be operated in accordance with Instrument Flight Rules and Visual flight rules, unless special permission from the appropriate ATS units of Irkutsk aerodrome was obtained.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assigning safe flight level is placed on appropriate ATS units.

Change of flight level (height) is permitted by ATS unit instruction. When a threat to flight safety arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aircraft equipment failure and others) a right is given to the pilot to change flight level (height) at own discretion, immediately reporting it to the ATS unit providing direct control over air traffic.

2. ATC surveillance procedures

For the purpose of air traffic flow management within Irkutsk TMA and CTR, ATS unit controller can assign flight courses and apply speed (vertical speed) control within the prescribed limits for the specified ACFT.

3. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Предоставляется на постоянной основе.

4. Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Предоставляется на постоянной основе.

В узловом диспетчерском районе и на посадочной прямой радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по ОРЛ-А.

5. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

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

6. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в АИП раздел ENR 1.6 и Приложении 2 ИКАО.

Полет при отказе связи производится по прямоугольному маршруту схемы захода на посадку рабочей ВПП.

7. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

7.1 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедуры LVP вводятся в действие при значении RVR менее 550 м хотя бы в одной из трёх точек измерения видимости, а прекращаются при значениях RVR 550 м и более во всех трёх точка измерения видимости.

7.2 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Орган ОВД обеспечивает включение сообщения в передаваемую информацию АТИС или сообщает экипажу ВС: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости, проверьте Ваш минимум*».

Значения видимости на ВПП (RVR) в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 550 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

Диспетчер ОВД передаст изменения значений видимости на ВПП (RVR) на исполнительном старте перед взлётом ВС.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на орган ОВД.

В период действия процедур LVP запрещается:

- взлёт не от начала ВПП;
- взлёт без остановки на исполнительном старте.

Воздушные суда следуют за машиной сопровождения.

При введенной в действие процедуре в условиях ограниченной видимости (LVP) взлёт производится по решению командира ВС.

Экипаж ВС докладывает диспетчеру ОВД об освобождении ВПП только после того, как ВС будет находиться за пределами критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

О прибытии ВС на МС экипаж ВС докладывает диспетчеру ОВД, используя фразеологию: «*(позывной ВС), на МС (номер МС)*».

3. Radar control and ATS using primary surveillance radar

Continuous radar control and ATS using primary surveillance radar are provided.

4. Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Continuous radar control and ATS using secondary surveillance radar are provided.

Air traffic radar control in TMA and on final is provided by TAR.

5. Surveillance radar approaches (SRA)

SRA and PAR procedures are not applied.

6. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ICAO Annex 2 and ENR 1.6 section of AIP of Russia.

In the event of radio communication failure ACFT shall proceed along the rectangular traffic pattern of the active RWY approach procedure.

7. Low visibility procedures

7.1 Weather conditions for LVP application

Low visibility procedures are implemented, when RVR is below 550 m at least at one of the three observation points and are cancelled, when RVR is 550 m or above at all three observation points.

7.2 Application of low visibility procedures

ATS unit includes the following message in ATIS broadcast or informs the flight crew: “*Low visibility procedures in progress, check your minimum*”.

RVR values in the middle and at the end of the runway are transmitted, if at least one of the values is below 550 m or these values have been requested by the flight crew.

ATS unit controller informs flight crew about change of RVR value, when ACFT is at the line-up position before take-off.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area is imposed on the ATS unit.

When LVP are in force it is prohibited:

- to take off not from the runway beginning;
- to take off without stop at the line-up position.

ACFT shall taxi after the “Follow-me” vehicle.

When low visibility procedures are in force the decision to take off is taken by the pilot-in-command.

Flight crew shall report runway vacated to ATS unit controller only after ACFT vacates ILS critical area.

ACFT must vacate ILS critical area as quickly as possible.

Flight crew shall report parking on stand to the ATS unit controller using the phrase: “*(ACFT call sign), on stand (stand number)*”.

8. Процедуры полетов по ПВП

Визуальное маневрирование к югу от аэродрома ЗАПРЕЩЕНО.

УИИИ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

1. Сезонная миграция птиц

1.1 Время

Весенняя миграция происходит с конца февраля по конец мая. Осенняя миграция происходит с середины августа по конец ноября.

Интенсивность перелетов птиц увеличивается в период пахотных работ и созревания злаковых культур.

1.2 Высота

Миграция птиц происходит на высотах от 30 м до 500 м от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 2500 м от уровня земли.

1.3 Частота

Миграция птиц происходит круглосуточно.

2. Суточная миграция птиц

2.1 Время

Начало перелетов - за 30-40 мин до восхода солнца и окончание - через 40-50 мин после его захода.

2.2 Направление

Основное направление утренних перелетов птиц - с северо-востока на юго-запад. Основное направление вечерних перелетов птиц - с юга, юго-запада на север, северо-восток.

2.3 Высота

Перелеты птиц происходят до высоты 200 м от уровня земли.

2.4 Частота

Перелеты птиц происходят круглосуточно. Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

3. Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке передается в составе автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС) фразой «Возможен перелет птиц в зоне взлета и посадки». В случае выявления аномального количества птиц, изменения их места скопления или направления перелета, типа их поведения, по решению оператора и указанию руководителя полетов возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

3.1 Канал передачи информации

- на русском языке 124.850 МГц;
- на английском языке 126.900 МГц.

8. Procedures for VFR flights

Visual manoeuvring south of the aerodrome is PROHIBITED.

UIII AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird concentrations in the vicinity of the airport

1. Seasonal bird migration

1.1 Time

Spring migration takes place from late February till late May. Autumn migration takes place from mid-August till late November.

Intensity of bird migration increases during ploughing works and grain crops ripening.

1.2 Height

Birds migrate at heights from 30 m up to 500 m above ground level. Certain bird species fly at heights up to 2500 m above ground level.

1.3 Intensity

Bird migration takes place round the clock.

2. Daily bird migration

2.1 Time

Daily bird activity begins 30-40 minutes before sunrise and ends 40-50 minutes after sunset.

2.2 Direction

Prevailing direction of morning bird activity is from north-east to south-west. Prevailing directions of evening bird activity is from south, south-west to north, north-east.

2.3 Height

Bird migrations take place at heights up to 200 m above ground level.

2.4 Intensity

Bird migration takes place round the clock.
Bird radar control is not AVBL.

3. Information broadcast

Information about dangerous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted via ATIS using the phrase: "*Bird migration is expected in the take-off/landing sector*". In case when an abnormal number of birds is observed, changes of places of bird concentration or direction of bird migration or change in bird behaviour are detected, by the decision of the AD administration and by the instruction of the Flight Control Officer, additional detailed information on specific aspects of the ornithological situation may be included in ATIS broadcast for a short-term period.

3.1 Information broadcast channel

- in Russian on frequency 124.850 MHz;
- in English on frequency 126.900 MHz.

УИИИ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ**UIII AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME**

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UIII-31 AD 2.1 UIII-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 12/30	AD 2.1 UIII-33
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UIII-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UIII-55
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIII-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIII-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIII-71
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIII-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIII-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 12	AD 2.1 UIII-89
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 30	AD 2.1 UIII-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 12	AD 2.1 UIII-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 30	AD 2.1 UIII-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I RWY 12	AD 2.1 UIII-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I RWY 30	AD 2.1 UIII-100
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 12	AD 2.1 UIII-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 30	AD 2.1 UIII-102
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 12	AD 2.1 UIII-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 30	AD 2.1 UIII-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 30	AD 2.1 UIII-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 30	AD 2.1 UIII-106
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 UIII-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIII-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIII-140
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIII-147
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 30	AD 2.1 UIII-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 12	AD 2.1 UIII-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 30	AD 2.1 UIII-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 12	AD 2.1 UIII-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 30	AD 2.1 UIII-158
VFR Departure Chart RWY 12	AD 2.1 UIII-203
VFR Departure Chart RWY 30	AD 2.1 UIII-204
VFR Departure Chart	AD 2.1 UIII-205
VFR Departure Chart	AD 2.1 UIII-206
VFR Arrival Chart RWY 12	AD 2.1 UIII-207
VFR Arrival Chart RWY 30	AD 2.1 UIII-208
VFR Arrival Chart	AD 2.1 UIII-209
VFR Arrival Chart	AD 2.1 UIII-210