

**УНВВ НОВОКУЗНЕЦК/
Спиченково
UNWW NOVOKUZNETSK/
Spichenkovo**
**УНВВ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UNWW AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.**
**УНВВ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
UNWW AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.**

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	534843с 0865242в в центре ВПП 534843N 0865242E in the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	18 км СЗ г. Новокузнецк и в 4 км СВ ж.д. станции Спиченково 18 KM NW of Novokuznetsk and at 4 KM NE of Spichenkovo railroad station
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	1025 фт/ 312 м/ 25°C 1025 FT/ 312 M/ 25°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-129 фт/ -36 м -129 FT/ -36 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	6°В (2021)/ 4.4'З 6°E (2021)/ 4.4'W
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, web-site address	654063, Россия, ООО «Аэрокузбасс», Кемеровская обл. - Кузбасс, Новокузнецкий городской округ, г. Новокузнецк, Куйбышевский район, ул. Аэропортовая, зд.7 7, Aeroportovaya Ulitsa, Kuybyshevskiy rayon, Novokuznetsk, Novokuznetsk city district, Kemerovskaya Oblast - Kuzbass, Limited Liability Company «Aerokuzbass», 654063, Russia Тел./Tel.: (3843) 993-100 (справочное бюро / inquiry office) (3843) 993-377 (центр управления аэропортом / Airport Control Centre) E-mail: reception@aerokuz.ru, pdsp@aerokuz.ru, nspdsp@aerokuz.ru AFTN: УНВВКОЪЪ / UNWWKОХХ УНВВБФЪЪ / UNWWBFХХ
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

**УНВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UNWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.**

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0100-1000 СБ, ВС, праздники: не работает MON-FRI: 0100-1000 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	По согласованию By arrangement
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 7 часов LT = UTC + 7 HR

УНВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 1 тонны Modern facilities for handling of cargo up to 1 ton
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ/МС-8П TS-1, RT/MS-8P
3.	Средства заправки топливом/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеется противообледенительная жидкость, Тип I, IV Type I, IV de-icing fluid 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

УНВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Имеются AVBL
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, больницы в городе Medical post in the terminal building, hospitals in the city
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Банкоматы Cash machines
6.	Туристическое бюро Tourist Office	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UNWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	кат.7: к/с CAT 7: H24
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	На АД отсутствуют аварийные пневмотканевые подъемники для эвакуации широкофюзеляжных ВС иностранного производства. Указанные средства предоставляются по договору с ОАО «Аэропорт Толмачево». Emergency lifting bags for removal of disabled wide-body foreign-made ACFT are not AVBL at the aerodrome. Equipment specified above shall be provided under the contract with JSC "Tolmachevo Airport".

УНВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNWW AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

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

1.	Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	Перрон / Apron: армобетон / Reinforced Concrete, PCN 38/R/A/W/T Малый перрон / Small Apron: армобетон / Reinforced Concrete, PCN 11/R/A/X/T
2.	Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	РД / TWY: А, В - 22.5 М, армобетон / Reinforced Concrete, PCN 38/R/A/W/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров Altimeter checkpoint location and elevation	На РД В (место ожидания), 1012 фт / 308 м On TWY В (runway-holding position), 1012 FT / 308 M
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	На МС 1, 2, 4-8 On stands 1, 2, 4-8
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УНВВ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ
МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UNWW AD 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, МС. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids - NIL.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	нет NIL
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNWW 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

УНВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Новокузнецк Novokuznetsk Aeronautical Meteorological Station (Civil)
2.	Часы работы Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	ЗАМЦ Новосибирск 24 часа Novosibirsk area aeronautical meteorological centre 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast interval of issuance	TREND при выпуске регулярных и специальных сводок TREND forecasts are issued along with routine and special reports
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация, инструктаж дежурной смены диспетчеров УВД Briefing, individual consultation, briefing conducted by controllers of the duty shift of the ATS unit.

6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation, language(s) used	Прогностические карты ветра и температуры воздуха на высотах, карты особых явлениях погоды по маршруту полета, метеорологические сводки, прогнозы по аэродромам вылета, посадки и запасным аэродромам, зональные прогнозы в формате GAMET, предупреждения по аэродрому, информация SIGMET и AIRMET, донесения с борта воздушных судов, консультативная информация о вулканическом пепле и тропических циклонах. Рус, англ Upper wind and upper-air temperature forecast charts, SIGWX forecast en-route charts, meteorological reports; weather forecasts for AD of departure, AD of landing and alternate AD; GAMET area forecasts, AD warnings, SIGMET and AIRMET information, air-reports, volcanic ash and tropical cyclone advisory information. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Прогностические карты ветра и температуры воздуха на высотах, карты особых явлений для высоких, средних уровней, снимки с искусственных спутников земли. Upper wind and upper-air temperature forecast charts, significant weather charts for high and medium levels, satellite images.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Выносные индикаторные устройства ВИУ Remote display units
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, СДП APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УНВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNWW AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	Координаты порога ВПП, конец ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода	
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength of pavement (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY	
1	2	3	4	5	6	
01	019.90° 014°	2679x45	PCN 38/R/A/W/T Reinforced-Concrete	534802.30N 0865217.25E 534923.77N 0865307.11E - 39.0 M	THR 1004 FT / 306.0 M ---	
19	199.91° 194°	2679x45	PCN 38/R/A/W/T Reinforced-Concrete	534923.77N 0865307.11E 534802.30N 0865217.25E - 39.1 M	THR 1000 FT / 304.9 M TDZ 1018 FT / 310.3 M	
Уклон ВПП и концевой полосы торможения	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры летной поло- сы (м)	Размеры кон- цевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свобод- ная от препят- ствий	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimen- sions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimen- sions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
+0.4% / -0.65%	нет/NIL	146x150	2979x300	нет/NIL	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
+0.65% / -0.4%	нет/NIL	300x150	2979x300	нет/NIL	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system

УНВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая ди- станция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая поса- дочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
01	2679	2825	2679	2679	нет/NIL
19	2679	2979	2679	2679	нет/NIL

УНВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNWW AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближения	Огни порога ВПП, цвет флан- говых горизонтов	VASIS (MEHT) PAPI	Протяжен- ность огней зоны призем- ления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интер- валы установ- ки, цвет и сила света поса- дочных огней ВПП	Цвет огра- дительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
01	нет NIL	зелёные green	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2640 M,60 M 2041 M, white, last 599 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL
19	CAT I 892 M LH	зелёные green	PAPI left/3°00'	нет NIL	нет NIL	2640 M,60 M 2041 M, white, last 599 M yellow	красные red	нет NIL	нет NIL

УНВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UNWW 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT Anemometer location and LGT	- / Порог ВПП 01/19 - / THR 01/19
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД А, В синего цвета; Осевых нет Edge: on TWY A, B blue; Centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется /1 сек AVBL /1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UNWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	W1 534805N 0865144E - W14 534831N 0865209E -
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or FATO elevation (M/FT)	W1 – 999 FT/ 304 M W14 – 1007 FT/ 307 M
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	W1 – 12x12 м, дневная маркировка/day marking W14– 21x21 M, дневная маркировка/day marking
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UNWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Новокузнецк/Спиченково диспетчерская зона / Novokuznetsk/Spichenkovo CTR: Окружность радиусом 50 км с центром 534843N 0865242E A circle radius of 50 KM centred at 534843N 0865242E Новокузнецк/Спиченково узловой диспетчерский район / Novokuznetsk/Spichenkovo TMA: См/See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Новокузнецк/Спиченково диспетчерская зона: от земли до FL060 Novokuznetsk/Spichenkovo CTR: GND – FL060 Новокузнецк/Спиченково узловой диспетчерский район / Novokuznetsk/Spichenkovo 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)	Новокузнецк-Подход, Старт рус, англ Novokuznetsk-Approach, Start RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	4000 фт /(915) м 4000 FT /(915) M
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УНВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNWW AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Аварийная частота Emergency FREQ Резервная частота Reserve FREQ
ДПП APP	Новокузнецк-Подход Novokuznetsk-Approach	118.600 129.000R	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Круга и Руления Additionally serves as Radar and Ground
СДП TWR	Новокузнецк-Старт Novokuznetsk-Start	121.200	к/с H24	Дополнительно выполняет функции Посадки Additionally serves as Precision
АТИС ATIS	Новокузнецк-АТИС Novokuznetsk-ATIS	127.600	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Новокузнецк-Перрон Novokuznetsk-Apron	118.800	к/с H24	Связь с наземным техническим персоналом при буксировке и запуске Communication with ground maintenance personnel during towing and start-up
	Новокузнецк-Транзит Novokuznetsk-Transit	131.700	к/с H24	Коммерческий канал Управление наземным движением ВС на перроне Commercial channel Ground movement control of ACFT on the apron

УНВВ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNWW 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	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
VORDME (6°E/—)	НОВ NOW	115.4 CH 101X	к/с H24	534905.4N 0865308.6E	330 M		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 19 ILS кат. I (6°V/—) LOC 19 ILS CAT I (6°E/—)	ИУФ IUF	111.1	к/с H24	534750.2N 0865209.8E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 19 GP 19		331.7	к/с H24	534914.6N 0865308.4E			3°00', RDH 51 FT / 15.5 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 19 DME 19	ИУФ IUF	CH 48X	к/с H24	534914.6N 0865308.4E	300 M		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 19 LOM 19	УФ UF	300	к/с H24	535123.5N 0865420.3E			014°MAG/3.9 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 19 LMM 19	У U	620	к/с H24	534956.9N 0865327.1E			014°MAG/1.1 KM RWY 19 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 01 GLS кат. I GBAS (H) 01 GLS CAT I	G01A	CH 20685	к/с H24			37	3°00', TCH 50 FT / 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 19 GLS кат. I GBAS (H) 19 GLS CAT I	G19A	CH 21096	к/с H24	534850.9N 0865258.2E		37	3°00', TCH 50 FT / 15.0 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR (GNSS) RNAV (GNSS)	УНВВ UNWW	114.850 CH 22329	к/с H24			350	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Управление наземным движением ВС:

- на южной части перрона, включая МС 7-8, осуществляет «Новокузнецк-Подход» частота 118.600 МГц;

- на северной части перрона, включая МС 1, 2, 4-6, осуществляет «Новокузнецк-Транзит» частота 131.700 МГц.

Рубежи передачи связи установлены на маршруте руления ВС на перроне: на вылет траверз МС 6, на прилет траверз МС 7 и маркированы как место ожидания у пересечения РД.

Движение ВС по аэродрому осуществляется рулением, буксировкой, рулением по воздуху. Руление и буксировка производятся по осевым линиям РД и МС перрона. Руление по воздуху производится перемещением по воздуху на высоте не выше 40 фт/10 м от земли по указанию диспетчера с исключением помех другим участникам движения.

Руление по малому перрону ЗАПРЕЩЕНО. Движение ВС по малому перрону осуществляется буксировкой.

Буксировка производится с включенными на ВС аэронавигационными огнями и проблесковыми маяками. Безопасность буксировки обеспечивается лицом, руководящим буксировкой.

По требованию экипажа применяются автомобили сопровождения, оборудованные светосигнальными устройствами и радиостанцией.

Противообледенительная обработка ВС проводится в обязательном порядке в случаях:

- по решению КВС;
- по решению наземной службы.

←
Противообледенительная обработка ВС при работающих двигателях не производится.

Установка ВС с опасным грузом и взрывчатыми веществами производится на специально выделенной для этих целей МС ОГ-1.

Запуск двигателей ВС всех типов производится на местах стоянок, либо на маршруте руления ВС, проходящего вдоль МС 1, 2, 4-8 с восточной стороны.

Взлет и посадка вертолетов ночью производится с/на ВПП 01/19.

2. Руление на места стоянок и с них

Заруливание ВС:

- на МС 1, 2, 4-8 осуществляется на тяге собственных двигателей;

- на МС 1, 2, 4-6 выполняется за машиной сопровождения;

- на МС 15 осуществляется буксировкой.

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

Выруливание ВС с МС 1, 2, 4-8, 15 осуществляется буксировкой.

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

Размещение легких и сверхлегких воздушных судов осуществляется на МС 1, 2, 4-8 перрона.

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

Control of ACFT ground movement is executed as follows:

- in the southern part of the apron including stands 7-8 - by "Novokuznetsk-Approach" controller on FREQ 118.600 MHz;

- in the northern part of the apron including stands 1, 2, 4-6 - by "Novokuznetsk-Transit" controller on FREQ 131.700 MHz.

Transfer of control points are established on taxi route on the apron: for departure - abeam stand 6, for arrival - abeam stand 7 (transfer of control points are marked as intermediate holding positions).

Movement of ACFT/HEL at the aerodrome shall be carried out by taxiing, towing, air taxiing. Taxiing and towing shall be carried out along the centre lines of taxiways and stands of the apron. Air taxiing shall be carried out by air movement at height not above 40 ft/10 m by controller's instruction excluding interference to other traffic participants.

Taxiing via the small apron is PROHIBITED. Movement of ACFT on the small apron shall be executed by towing.

Towing shall be carried out with aircraft navigation and flashing lights switched on. The safety of towing shall be ensured by a person directing the towing.

The "Follow-me" vehicles equipped with annunciators and radio station shall be provided by the flight crew's request.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT is mandatory in the following cases:

- by the decision of the pilot-in-command;
- by the decision of the ground handling service.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines is not performed.

Parking of ACFT with dangerous goods and explosives shall be carried out on a specially designated stand for loading and unloading of dangerous goods.

Engines start-up of all ACFT types is executed on stands or on taxi route passing along the east side of stands 1, 2, 4-8.

HEL take-off and landing at night shall be carried out from/on RWY 01/19.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing of ACFT into stands shall be executed as follows:

- into stands 1, 2 4-8 - under own engines power;

- into stands 1, 2, 4-6 - after the "Follow-me" vehicle;

- into stand 15 - by towing.

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

Taxiing of ACFT out of stands 1, 2, 4-8, 15 shall be executed by towing.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

Stands 1, 2, 4-8 on the apron are AVBL for parking of light and ultralight ACFT.

4. Зона стоянок для вертолетов

Для размещения вертолетов используются посадочные площадки W1, W14.

Разрешается взлет, посадка с/на посадочные площадки W1, W14.

Установка вертолетов на посадочную площадку W14 осуществляется рулением на собственной тяге или буксировкой.

Установка вертолетов на посадочную площадку W1 осуществляется буксировкой.

Перемещение с ВПП на посадочную площадку W1 осуществляется в светлое время суток по воздуху по маршруту: южный торец ВПП - посадочная площадка W1.

Посадочная площадка W1 пригодна для размещения вертолетов MD-900 (902), R-44 (66), Eurocopter EC130, Eurocopter AS350.

5. Перрон. Руление в зимних условиях

Для проведения регламентных работ и опробования двигателей ВС на аэродроме предусмотрено МС 15.

На перроне и МС нанесены знаки:

- оси руления ВС;
- «Т»-образные знаки остановки ВС;
- номера стоянок;
- контуры зоны обслуживания.

Ось руления может быть невидима из-за снега. Для руления через диспетчера ДПП может быть вызвана машина сопровождения.

6. Ограничение при рулении

Скорость руления выбирается командиром ВС в зависимости от состояния РД, перрона и наличия препятствий, массы ВС, ветрового режима и условий видимости. Во всех случаях скорость руления не должна превышать скорости, установленной Руководством по летной эксплуатации ВС (РЛЭ).

Руление ночью, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

Руление ВС Ил-76 по РД А и РД В осуществлять на пониженной скорости строго по оси руления и на тяге двух внутренних двигателей.

При рулении ВС с размахом крыла более 32 м по установленному маршруту руления на перроне, проходящего вдоль МС 1, 2, 4-8 с восточной стороны, движение спецтранспорта и средств механизации на путях движения спецавтотранспорта, проходящих в непосредственной близости маршрута руления ВС - ЗАПРЕЩЕНО.

7. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация ВС, потерявшего способность двигаться, с летного поля аэродрома осуществляется после проведения аварийно-спасательных работ и получения со стороны Эксплуатанта разрешения на начало проведения данного вида работ.

Оператор аэродрома предоставляет все необходимые технические средства для проведения эвакуации с летного поля аэродрома воздушных судов типа Ан-12, Ан-24, Ан-26, Ил-18, Ту-134, Ту-154 (Б, М), Як-40.

Для других типов ВС технические средства для проведения эвакуации с летного поля ВС предоставляет эксплуатант.

Технические средства (пневмотканевые подъёмники) для проведения эвакуационных работ предоставляет оператор аэродрома по договору с АО «Аэропорт Толмачево».

4. Parking area for helicopters

Landing sites W1, W14 are AVBL for HEL parking.

Landing sites W1, W14 are AVBL for take-off/landing of HEL.

HEL parking onto landing site W14 shall be carried out by taxiing under own engines power or by towing.

HEL parking onto landing site W1 shall be carried out by towing.

Movement from the RWY to landing site W1 shall be carried out by air taxiing along the route: southern RWY extremity - landing site W1 in daylight hours.

Landing site W1 is AVBL for parking of MD-900 (902), R-44 (66), Eurocopter EC130, Eurocopter AS350 HEL.

5. Apron – taxiing during winter conditions

Stand 15 is designated for ground-handling operations and engines run-up.

The following marking signs are painted on the apron and stands:

- taxi guide lines;
- “T”-shaped signs of the ACFT stop;
- stand numbers;
- the stand safety lines.

The taxi guide line may not be visible due to snow. The “Follow-me” vehicle can be requested for taxiing through APP controller.

6. Taxiing – limitations

The taxi speed shall be chosen by a pilot-in-command depending on the condition of TWY, apron and the presence of obstacles, ACFT mass, wind and visibility conditions. In all cases the taxi speed shall not exceed the speed specified by the Aeroplane Flight Manual.

Taxiing at night as well as in the day-time when visibility is less than 2000 m shall be carried out with the aircraft navigation lights and landing lights switched on.

Taxiing of Il-76 ACFT via TWY A and TWY B shall be carried out at reduced speed, strictly along the taxi guide line and under two inboard engines power.

During taxiing of ACFT with wingspan above 32 m via the established taxi route on the apron passing along the east side of stands 1, 2, 4-8, movement of special vehicles and mechanical means via the road for special vehicles in the immediate vicinity of taxi route is PROHIBITED.

7. Removal of disabled ACFT

Removal of disabled ACFT from the airfield shall be executed after completion of emergency and rescue operations and obtaining approval from ACFT operator to commence the removal process.

Recovery equipment, required for removal of An-12, An-24, An-26, Il-18, Tu-134, Tu-154 (B, M), Yak-40 ACFT is provided by the AD operator.

Recovery equipment for removal of other ACFT types is provided by ACFT operator.

Recovery equipment (lifting bags) for removal operation is provided by the AD operator based on agreement with the Joint stock company “Tolmachevo Airport”.

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

Учебные, тренировочные и контрольные полеты (облеты) выполняются как по ППП, так и по ПВП.

Воздушные суда, выполняющие полеты по ППП, выполняют по стандартным маршрутам вылета по приборам (SID) и прибытия по приборам (STAR), а также схемам захода на посадку и ухода на 2-й круг. Высоты, стороны разворотов, отличающиеся от опубликованных, предварительно согласовываются с органом ОВД.

Воздушные суда, выполняющие полет по ПВП, после взлета набирают высоту 1330 фт/(100) м, выполняют разворот и с набором безопасной высоты следуют по своему маршруту, осуществляют заход на посадку и посадку на ВПП и вертолётные ПП в соответствии с диспетчерскими разрешениями и указаниями, с учётом рекомендаций и информации органов ОВД.

Установленных маршрутов вылета и прибытия по ПВП в диспетчерской зоне нет.

9. Ограничение полетов вертолетов

Запрещается взлет/посадка вертолетов:

- для ПП W1 в секторе 185° - 040°;
- для ПП W14 в секторах 160° - 240° и 270° - 320°;
- для ВПП (центр ВПП - южный торец) в секторе 195° - 350°.

Примечание:

Разрешается выполнение взлета не от начала ВПП для легких и сверхлегких воздушных судов днем при метеорологической видимости более 2000 метров и при условии, если экипаж воздушного судна доложит о готовности к взлету не от начала ВПП.

УНВВ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

Ограничение шумового воздействия на окружающую среду осуществляется экипажами ВС соблюдением установленных схем снижения, набора высоты и выхода ВС на маршруты для всех направлений взлета и посадки.

Выполнение специальных процедур ввиду удаленности расположения аэродрома от жилых массивов не требуется.

УНВВ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

1. Процедуры полетов по ППП

Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу пилота.

Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

- об изменении состояния поверхности ВПП;
- об изменениях видимости, когда ее значение достигает или становится меньше (больше) значений 800 м, 1500 м, 2000 м, 3000 м;
- об изменениях дальности видимости на ВПП (RVR), когда ее значение достигает или становится меньше (больше), хотя бы в одной из трех точек: зоне приземления, средней точке или дальнем конце ВПП, значений 800 м, 600 м, 550 м, 350 м, 300 м, 150 м;
- об изменениях нижней границы облаков (вертикальной видимости) когда ее значение достигает или становится меньше (больше) 300 м, 150 м, 60 м, 30 м;

8. Training and practice flights, technical test flights, use of runway

Training and practice flights, check flights (test flights) are executed both under IFR and VFR.

ACFT executing IFR flights shall follow the established SID and STAR, approach and missed approach procedures. Altitudes, directions of turns, other than the published ones, shall be coordinated with ATS unit in advance.

ACFT executing VFR flight shall climb to 1330 ft/(100) m after take-off, execute turn, climb to the safe altitude and proceed via the assigned route, with further approach and landing on RWY and landing sites for HEL in accordance with controller's clearance and instructions, taking into account recommendations and information of ATS units.

VFR arrival and departure routes are not established in Novokuznetsk/Spichenkovo CTR.

9. Helicopter traffic – limitation

Take-off/landing of HEL are prohibited:

- from/on landing site W1 in sector 185° - 040°;
- from/on landing site W14 in sectors 160° - 240° and 270° - 320°;
- from/on RWY (centre of RWY - southern RWY extremity) in sector 195° - 350°.

Note:

Light and ultralight ACFT are permitted to take off not from the runway beginning in the day-time when meteorological visibility is above 2000 m and on condition that the flight crew has reported when ready to take off not from the runway beginning.

UNWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

The restriction of noise impact on the environment shall be provided by the flight crews by maintaining the established descent and climb patterns and joining the routes for all directions of take-off and landing.

The execution of special procedures is not required due to remoteness of the aerodrome from the populated areas.

UNWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. Procedures for IFR flights

Arriving and departing aircraft are provided with meteorological and flight information within the aerodrome area via ATIS channel and via the channels of radio communication with ATS units on pilot's request.

The ATS unit shall operationally inform the flight crew about:

- the change of the runway surface condition;
- the changes of visibility when its value reaches or becomes less (more) than the values of 800 m, 1500 m, 2000 m, 3000 m;
- the changes of the runway visual range (RVR) when its value reaches or becomes less (more) than the values of 800 m, 600 m, 550 m, 350 m, 300 m, 150 m at least at one of the three observation points: touchdown zone, midpoint of the runway or stop-end of the runway;
- the changes of ceiling (vertical visibility) when its value reaches or becomes less (more) than 300 m, 150 m, 60 m, 30 m;

- о возникновении неблагоприятных атмосферных условий;

- об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов.

Назначение органом ОВД и выдерживание экипажем ВС высот ниже эшелона перехода осуществляется в футах по давлению QNH.

В сводке АТИС передается значение давления QNH в гПа.

Орган ОВД предоставляет значение давления QNH аэродрома в мм рт.ст. по запросу экипажа.

Давления QFE в мм рт.ст. и гПа сообщается органом ОВД по запросу экипажа.

Ниже эшелона перехода ДПП назначает, как правило, высоты 3000 фт, 4000 фт. При необходимости может быть назначена любая высота, кратная 100 фт, в диапазоне высот от минимальной безопасной абсолютной высоты до 4000 фт.

Экипажи ВС, не оборудованных для выдерживания высоты в футах по давлению QNH, должны располагать переводными таблицами, позволяющими трактовать полученное указание органа ОВД применительно к имеющемуся оборудованию (например, переводная таблица «футы по QNH аэродрома - метры QFE аэродрома»).

На аэродроме применяется визуальный заход на посадку ВС всех категорий.

Экипажи ВС, выполняющие полет по ППП, запрашивают разрешение на выполнение ВЗП у органа ОВД («Новокузнецк – Подход»), который выдает разрешение на выполнение ВЗП после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП посадки или ее ориентирами. После получения от органа ОВД разрешения на выполнение ВЗП экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Орган ОВД («Новокузнецк-Подход») по согласованию с экипажем ВС может инициировать выполнение ВЗП при условии, что сообщаемая высота нижней границы облачности на аэродроме выше 850 м и видимость составляет 5 км и более.

В целях оптимизации воздушного движения и обеспечения норм эшелонирования орган ОВД может задать экипажу ВС ограничения на выполнения визуального захода на посадку (выход на предпосадочную прямую на заданном удалении или заданной высоте). Если выдержать заданные ограничения не представляется возможным, экипаж ВС должен немедленно сообщить об этом органу ОВД.

Уход на второй круг выполняется по опубликованной схеме (процедуре) ухода на второй круг по приборам.

2. Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД выполняется с использованием первичного и вторичного обзорных радиолокаторов. Радиолокационный контроль с использованием вторичного обзорного радиолокатора является основным способом наблюдения.

Код индивидуального опознавания назначается органом ОВД перед вылетом.

При выполнении полетов в диспетчерской зоне (узлом диспетчерском районе) на воздушных судах, оборудованных бортовым приемопередатчиком - ответчик должен быть включен, при этом если ВС оборудовано ответчиком в режиме RBS, экипаж ВС устанавливает код ответчика, указанный диспетчером ОВД (при отсутствии соответствующего указания органа ОВД экипаж ВС устанавливает код ответчика - 2000).

- the appearance of the unfavourable weather conditions;

- the changes of surface wind direction and speed taking into account the wind gusts.

ATS unit assigns and flight crew shall maintain altitudes below the transition level in feet based upon QNH pressure.

The value of QNH pressure in hPa is transmitted in ATIS broadcast.

ATS unit provides the value of the aerodrome QNH in mm mercury column on flight crew's request.

ATS unit provides QFE in mm mercury column or hPa on flight crew's request.

APP controller usually assigns the following altitudes below the transition level: 3000 ft, 4000 ft. Any altitude divisible by 100 ft within the altitude range from the minimum safe altitude up to 4000 ft can be assigned, if required.

Flight crews of ACFT not equipped for maintaining altitude in feet based upon QNH pressure must have conversion tables allowing to interpret the obtained instruction of ATS unit relating to the available equipment (for example, conversion table of feet QNH - metres QFE).

Visual approach is available at the aerodrome for all ACFT categories.

The flight crews performing IFR flights shall request clearance for a visual approach from ATS unit ("Novokuznetsk-Approach") which issues clearance to execute visual approach only after pilot-in-command reports on the establishment of visual contact with the RWY of landing or its references. After obtaining clearance from ATS unit to execute visual approach, the flight crew shall maintain the descent path and profile at own discretion unless ATS unit has assigned the restrictions for the execution of the visual approach. In any case the responsibility for maintaining a safe flight track and a safe descent profile shall be completely placed on the flight crew.

ATS unit ("Novokuznetsk-Approach") may initiate visual approach for an IFR flight by coordination with the flight crew, provided that the reported ceiling is above 850 m and visibility is 5 km or more.

In order to optimize air traffic and provide separation between ACFT, the ATS unit can assign the restrictions for the execution of the visual approach (final approach track interception at assigned distance or assigned height). If unable to comply with the assigned restrictions the flight crew must immediately report it to the ATS unit.

Missed approach shall be executed in accordance with the published missed approach procedure under IFR.

2. ATS surveillance procedures

Radar control and ATS are provided using primary and secondary surveillance radars. Radar control using secondary surveillance radar is the basic method of surveillance.

Individual identification code shall be assigned by ATS unit prior to departure.

When executing flight operations in Novokuznetsk/Spichenkovo CTR (TMA), ACFT equipped with aircraft transponders must switch it on. Flight crew of ACFT equipped with Mode RBS transponder must set identification code (squawk), assigned by ATS unit controller. Unless otherwise instructed by ATS unit, flight crew shall set code 2000.

3. Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж (пилот) действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в разделе ENR 1.6 настоящего АИП.

Экипаж ВС дополнительно к установленным процедурам должен прослушивать на частоте ДППМ UF (300 кГц) информацию и указания диспетчера.

При потере радиосвязи после взлета, командир ВС продолжает набор высоты круга и выполняет полет по схеме захода на посадку. В зависимости от метеоусловий и посадочной массы производит посадку на аэродроме Новокузнецк/Спиченково или следует на запасной аэродром. Если по каким-либо причинам командир ВС не может сразу произвести посадку на аэродроме Новокузнецк/Спиченково (не позволяет посадочная масса, метеоусловия), то он должен выполнить предусмотренную для этого направления ВПП процедуру выхода в зону ожидания с набором высоты от 3200 фт/ (670) м (при вылете по стандартным SID), от 4000 фт/ (915) м (при вылете по SID RNAV) до FL060 и полет в зоне ожидания до выработки необходимого количества топлива.

Выход из зоны ожидания осуществляется по схемам захода на посадку на аэродроме Новокузнецк/Спиченково.

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

При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) командир ВС обязан следовать на последней заданной диспетчером высоте (эшелоне).

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

Особенности захода на посадку на аэродроме при потере радиосвязи:

- ВС следует на ДППМ UF или VORDME NOW на последнем заданном эшелоне (высоте) полета;
- от ДППМ UF или VORDME NOW ВС следует в зону ожидания со снижением до FL050, не ниже;
- после вписывания в зону ожидания и занятия FL050 ВС осуществляет заход на посадку в соответствии с опубликованными схемами.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

При фактической дальности видимости на ВПП менее 550 м, руководитель полетов вводит процедуры при ограниченной видимости.

При устойчивом улучшении метеоусловий, при дальности видимости на ВПП 550 м и более, руководитель полетов отменяет процедуры при ограниченной видимости.

О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по АТИС или органом ОВД фразой: «*Действуют процедуры в условиях ограниченной видимости*».

В период действия «Процедуры при ограниченной видимости» допускается наличие не более одного ВС на РД или ВПП

В период действия процедур LVP запрещается:

- взлет ВС не от начала ВПП;

3. Communication failure

In the event of radio communication failure flight crew (pilot) shall follow radio communication failure procedures set forth in ENR 1.6 section of the present AIP.

The flight crew in addition to the established procedures shall monitor information and controller's instructions on LOM UF frequency (300 kHz).

In case of communication failure after take-off, pilot-in-command shall continue climbing to aerodrome traffic circuit altitude and proceed according to the approach procedure. Depending on meteorological conditions and ACFT landing mass, land at Novokuznetsk/Spichenkovo AD or proceed to the alternate aerodrome. If for any reason the pilot-in-command cannot immediately carry out landing at Novokuznets/Spichenkovo AD (due to landing mass, meteorological conditions), the aircraft shall proceed to holding area as specified for this RWY direction climbing to altitude/height 3200 ft/(670) m - FL060 (when following SID), or to 4000 ft/(915) m - FL060 (when following RNAV SID) and hold for the time required to burn off fuel.

Exit from the holding area shall be carried out in accordance with the approach procedures, established at Novokuznetsk/Spichenkovo aerodrome.

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

In case of radio communication failure during climb to flight level (altitude) the pilot-in-command shall maintain the last assigned altitude (flight level).

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

The peculiarities of approach procedure at the aerodrome in case of radio communication failure:

- aircraft shall proceed to LOM UF or VORDME NOW at the last assigned flight level (altitude);
- from LOM UF or VORDME NOW the aircraft shall proceed to the holding area descending to not below FL050;
- after joining the holding area and reaching FL050, the aircraft shall execute approach in accordance with the published procedures.

4. Low visibility procedures

The Flight Control Officer shall initiate low visibility procedures (LVP) when the actual RVR is less than 550 m.

If the meteorological conditions have improved, when the actual RVR is 550 m or more, the Flight Control Officer shall cancel low visibility procedures.

The flight crews shall be informed about the initiation of procedures by ATIS or by ATS unit by the phrase: "*Low Visibility Procedures in progress*".

During the period of LVP validity not more than one aircraft can be present on TWY or RWY.

The following is prohibited under low visibility conditions:

- take-off not from the RWY beginning;

- запрещается взлет ВС без остановки на исполнительном старте.

При вылете маршрут руления воздушного судна к линии предварительного старта ВПП 01/19 определяется диспетчером ДПП.

РД В считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет ВПП 01/19.

РД А считается свободной, когда ВС по докладу экипажа займет предварительный старт ВПП 01/19.

Диспетчер ДПП, управляющий движением воздушного судна по аэродрому:

- информирует экипажи воздушных судов об ограничениях;

- дает указание о движении по аэродрому воздушного судна - по установленной схеме;

- информирует экипажи о взаимном расположении воздушных судов, в том числе и следующих по одному маршруту при рулении.

Ответственность за выдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

5. Процедуры полетов по ПВП

Полеты по ПВП ниже эшелона перехода в районе аэродрома выполняются на согласованных с органом ОВД абсолютных высотах по давлению QNH аэродрома кратных 100 футам, в диапазоне высот от минимальной безопасной абсолютной высоты до высоты 4000 футов (абсолютная высота перехода).

Взлет и посадка с/на ВПП 01/19 по ПВП выполняются днем и ночью.

Взлет и посадка с/на вертолетные площадки выполняются по-вертолетному в светлое время суток.

При выполнении полетов воздушных судов по правилам визуальных полетов вход в контролируемое воздушное пространство из неконтролируемого воздушного пространства осуществляется после получения командиром воздушного судна диспетчерского разрешения соответствующего органа обслуживания воздушного движения. Разрешение запрашивается КВС с заблаговременностью не менее 5 минут до входа.

Перед вылетом с посадочной площадки, расположенной в диспетчерской зоне, КВС обязан:

- установить связь с органом ОВД а/д Новокузнецк/Спиченково, позывной «Новокузнецк-Подход» на частоте 118.600 МГц (резерв. телефон - 8 (3843) 99-37-93, + 7 (913) 410-13-14);

- получить диспетчерское разрешение на вылет.

В случае если органом ОВД аэродрома в диспетчерском разрешении назначается высота полета по ПВП менее безопасной рассчитанной экипажем ВС с учетом требований, предъявляемых к полетам над населенными пунктами, то командир ВС незамедлительно информирует об этом орган ОВД.

Производить взлет до получения разрешения на вылет - ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

В случае задержки более чем на 30 минут от расчетного времени вылета, указанного в плане полета или при необходимости аннулирования плана полета, КВС обязан сообщить об этом диспетчеру «Новокузнецк-Подход» на частоте 118.600 МГц или по телефонам:

- 8 (3843) 99-37-93, + 7 (913) 410-13-14 (руководитель полетов),

- 8 (3843) 99-37-92 (диспетчер ГОПВД).

- take-off without stop at the line-up position.

ACFT taxi route to RWY 01/19 runway-holding position for departure shall be determined by APP controller.

TWY B shall be considered vacant after receiving the flight crew's report about RWY 01/19 occupation.

TWY A shall be considered vacant after receiving the flight crew's report about RWY 01/19 runway-holding position occupation.

APP controller controlling the ACFT movement at the aerodrome shall:

- inform the flight crews about restrictions;

- issue instruction on the ACFT movement at the aerodrome according to the established procedure;

- inform the flight crews about the ACFT position with respect to each other including the ACFT taxiing along the same route.

The responsibility for maintaining the assigned taxi routes on the manoeuvring area shall be rested on the flight crew.

5. Procedures for VFR flights

VFR flights in the terminal area below the transition level shall be executed at altitudes, coordinated with ATS unit, based upon aerodrome QNH divisible by 100 ft within the altitude range from the minimum safe altitude up to 4000 ft (transition altitude).

VFR take-off and landing from/on RWY 01/19 shall be executed in the day-time and at night.

Take-off and landing from/on landing sites shall be executed as no-run take-off and landing only in daylight hours.

When operating VFR flights, entry into the controlled airspace from the uncontrolled airspace shall be carried out after obtaining clearance of the relevant ATS unit by the pilot-in-command. Pilot-in-command shall request clearance in advance at least 5 minutes before entry.

Prior to departure from landing sites, located within the CTR, pilot-in-command must:

- establish radio contact with ATS unit of Novokuznetsk/Spichenkovo AD, call sign "Novokuznetsk-Approach" on FREQ 118.600 MHz (or by telephone - 8 (3843) 99-37-93, + 7 (913) 410-13-14);

- obtain ATC clearance for departure.

If ATS unit of the aerodrome has issued an ATC clearance, in which the height/altitude of VFR flight is assigned below the safe height/altitude calculated by the flight crew in accordance with the requirements for flights over the populated areas, then the pilot-in-command shall immediately inform ATS unit about it.

Take-off before obtaining departure clearance is PROHIBITED.

In case of departure delay for more than 30 minutes from the estimated time of departure, indicated in the flight plan or if required to cancel the flight plan, pilot-in-command must report it to "Novokuznetsk-Approach" controller on FREQ 118.600 MHz or by telephone:

- 8 (3843) 99-37-93, + 7 (913) 410-13-14 (Flight Control Officer),

- 8 (3843) 99-37-92 (controller of the Air Traffic Planning Support Group).

УНВВ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обусловлена сезонной и суточной миграцией птиц.

Сезонная миграция птиц

Основными направлениями миграции весной являются северное и западное, осенью перелет птиц наблюдается в обратном направлении.

Весенний перелет птиц происходит в марте – апреле, осенний в августе – октябре.

Основная масса птиц мигрирует на высотах 300-700 м. Также миграция птиц отмечается на высотах 1500 -3000 м.

Суточная миграция птиц

Наибольшая активность перелета птиц отмечена в ранние утренние и вечерние часы перед закатом с пересечением зоны взлета и посадки. По мере сокращения светлого времени суток пик активности пролета сдвигается. В ноябре начало утренней активности сдвигается на 8 часов утра, вечерней – на 16-17 часов.

Экипажи ВС получают информацию об орнитологической обстановке на аэродроме Новокузнецк/Спиченково по каналу АТИС (127.600 МГц) и от органа ОВД (диспетчеров ДПП, СДП при необходимости)

UNWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration.

Seasonal migration of birds

Main directions of bird migrations in spring are north and west, in autumn – backwards.

Spring migration occurs in March – April, autumn migration – in August – October.

Most birds migrate at 300 – 700 m. Bird migration occurs also at 1500 – 3000 m.

Daily migration of birds

The most active bird migration occurs in the early morning and evening hours before sunset with crossing of the take-off and landing area. As daylight hours decrease, the peak of migratory activity shifts. In November, the beginning of morning activity is shifted to 0800 and the beginning of evening activity to 1600 – 1700.

Information about ornithological situation at Novokuznetsk/Spichenkovo AD is transmitted to flight crews via ATIS broadcast (127.600 MHz) and by ATS unit (APP, TWR controllers, if required).

УНВВ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UNWW AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UNWW-31 AD 2.1 UNWW-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 01	AD 2.1 UNWW-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 19	AD 2.1 UNWW-34
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UNWW-39
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UNWW-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UNWW-57
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UNWW-69
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UNWW-70
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UNWW-71
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UNWW-72
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 01	AD 2.1 UNWW-73
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UNWW-74
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01/19	AD 2.1 UNWW-87
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 01/19	AD 2.1 UNWW-88
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RWY 19	AD 2.1 UNWW-89
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I, LOC Z RWY 19	AD 2.1 UNWW-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS W CAT I, LOC W RWY 19	AD 2.1 UNWW-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS X CAT I, LOC X RWY 19	AD 2.1 UNWW-99
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 01	AD 2.1 UNWW-101
Instrument Approach Chart – ICAO. VOR RWY 19	AD 2.1 UNWW-102
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 19	AD 2.1 UNWW-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 19	AD 2.1 UNWW-104
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB X RWY 01	AD 2.1 UNWW-105
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 01/19	AD 2.1 UNWW-113
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 01	AD 2.1 UNWW-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 19	AD 2.1 UNWW-140
Standard Departure Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 01	AD 2.1 UNWW-147
Standard Departure Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 19	AD 2.1 UNWW-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 01	AD 2.1 UNWW-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 19	AD 2.1 UNWW-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 01	AD 2.1 UNWW-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 19	AD 2.1 UNWW-158