

УНЕЕ АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
 UNEE AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УНЕЕ КЕМЕРОВО
 UNEE KEMEROVO

УНЕЕ АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
 UNEE AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	551612с 0860627в. В центре ВПП 551612N 0860627E. In the centre of RWY
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	5 км ЮВ окраины г. Кемерово и в 11 км от его центра 5 KM SE of the outskirts of Kemerovo and 11 KM from its centre
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	266 м/ 20.5°C 266 M/ 20.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	-36 м -36 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	7°В 7°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Международный аэропорт Кемерово им. А. А. Леонова». Россия, 650070, г. Кемерово, ул. Аэропорт, д. 1. Limited liability company "Kemerovo International Airport named after A. A. Leonov". 1, Ulitsa Airport, Kemerovo, 650070, Russia. Тел./Tel.: (384-2) 39-02-14 AFTN: УНЕЕХКДУ, УНЕЕЫДЫЬ UNEEHKDU, UNEEYDYX E-mail : priemnaya@airkem.ru, aerokem@mail.ru
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

УНЕЕ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
 UNEE AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0100-1000; ПТ: 0100-0900 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0100-1000; FRI: 0100-0900 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 7 часов LT = UTC + 7 HR

УНЕЕ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UNEE AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 3.5 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 3.5 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1, РТ – по предварительному запросу TS-1, RT – by prior arrangement
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	Мелкий ремонт Minor repairs
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНЕЕ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UNEE AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиницы в городе City hotels
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси Bus, taxi
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиники, больницы и служба скорой помощи в г. Кемерово. Medical post in the airport Terminal, rest room, polyclinics, hospitals and ambulance service in Kemerovo.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	В г. Кемерово In Kemerovo
6.	Туристическое бюро Tourist Office	В г. Кемерово In Kemerovo
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УНЕЕ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБА.
UNEE AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	7-я категория по УТПЗ к/с, 8-я категория по УТПЗ по запросу не менее чем за сутки CAT 7 – H24, CAT 8 – upon request at least 24 HR in advance
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	нет NIL

УНЕЕ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UNEE AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеются AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	<p>1-я очередь – очистка ВПП, спланированной части летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, используемых для руления (рабочих) РД с откидыванием валов, перрона, огней (светильников) по границам ВПП и на СЗ, подготовка зон КРМ и ГРМ;</p> <p>2-я очередь – подготовка запасной грунтовой ВПП, очистка МС, остальных РД, обочин всех РД на ширину 10 м;</p> <p>3-я очередь – очистка СЗ на половину ее длины, спланированной части летной полосы до ширины 25 м, обочин МС и перронов с планировкой откосов, подъездных путей к объектам радиосвязи, ГСМ, внутриаэропортовых дорог и другие работы.</p> <p>1. Clearance of RWY, graded portion of runway strip to a width of 10 M from RWY edges, active TWY including removal of snow banks, apron, lights of lighting system on runway edges and on clearway, treatment of LOC and GP areas;</p> <p>2. Treatment of reserve unpaved runway, clearance of stands, other TWY, all TWY shoulders to a width of 10 M;</p> <p>3. Clearance of clearway along half of its length, graded portion of RWY strip to a width of 25 M, shoulders of stands and aprons with slope grading, access roads to radio communication objects, fuel and lubricant points, inner airport roads and other work (operations).</p>
3.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	<p>МС / Stands:</p> <p>1 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 57/R/A/W/T;</p> <p>2, 2A – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 60/R/B/W/T;</p> <p>3-4 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 54/R/B/W/U;</p> <p>5 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/B/W/U;</p> <p>6, 7 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 36/R/B/W/U;</p> <p>8-13 – цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/B/W/U;</p> <p>18-22, 19A – PCN 19/R/A/X/U</p>
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>1 – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 70/R/A/W/T;</p> <p>3 – 22.5 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 46/R/B/W/U.</p>
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	<p>Порог ВПП 05 – 254.2 м, порог ВПП 23 – 258.3 М</p> <p>THR RWY 05 – 254.2 М, THR RWY 23 – 258.3 М</p>
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	<p>На МС 1-13, 2A (исключение МС 6 и 7)</p> <p>On stands 1-13, 2A (except stands 6 and 7)</p>
6.	Примечания Remarks	<p>- МС 6 и 7 оборудованы телетрапами, система визуальной парковки (VDGS) отсутствует.</p> <p>- МС 18-22 и 19А используются при сбойной (внештатной) ситуации. Установка лидированием или буксировкой.</p> <p>- Stands 6 and 7 are equipped with aerobridges, Visual Docking Guidance System – NIL.</p> <p>- Stands 18-22 and 19A are used in case of abnormal (emergency) situations. ACFT taxiing into stands shall be executed after the "Follow-me" vehicle or by towing.</p>

УНЕЕ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

УНЕЕ AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKINGS.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Опознавательные знаки MC BC, указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД. Визуальных средств управления рулением нет. Aircraft stand identification signs, guidance signs boards at entrances to RWY, TWY designation signs. 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, края ВПП, цифрового значения. Маркировочные знаки и огни РД имеются. Marking of RWY THR, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value. TWY marking and LGT – AVBL.
3.	Огни линии “стоп” Stop bars	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	РДЗ огнями не оборудована TWY 3 is not equipped with LGT

УНЕЕ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

УНЕЕ 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

УНЕЕ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

УНЕЕ AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	ЗАМЦ Новосибирск и АМСГ Кемерово 4 разряда Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета». Novosibirsk Area Aeronautical Meteorological Centre and Kemerovo Aeronautical Meteorological Station (civil), 4 category, of the West-Siberian branch of the FSBI “Aviamettelekom of Roshydromet”.
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с, ЗАМЦ Новосибирск, 0100-1300 АМСГ Кемерово 4 разряда. Novosibirsk Area Aeronautical Meteorological Centre – H24, Kemerovo Aeronautical Meteorological Station (civil), 4 category – 0100-1300.
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	ЗАМЦ Новосибирск Западно-Сибирского филиала ФГБУ «Авиаметтелеком Росгидромета», 24 часа. Novosibirsk Area Aeronautical Meteorological Centre, of the West-Siberian branch of the FSBI “Aviamettelekom of Roshydromet”, 24 HR.
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 3 часа TREND 3 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, консультация Briefing, consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Сводки METAR, SPECI (включая прогнозы TREND), прогнозы TAF для аэродромов вылета и посадки, для запасных аэродромов, сообщения SIGMET, AIREP Special, предупреждение по аэродрому. Рус, англ METAR, SPECI weather reports (including TREND), TAF forecasts and TAF AMD for aerodromes of departure, intended landing and alternates, SIGMET, AIREP Special messages, aerodrome warnings. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Данные метеорологических спутников (при наличии), консультативное сообщение об облаке вулканического пепла и тропических циклонов, сообщения о космической погоде, GAMET, AIRMET, прогнозы ветра и температуры воздуха на высотах (особых явлений погоды) в картографическом виде. Satellite information (if AVBL), advisory information on volcanic ash (VAAC) and tropical cyclones (TCAC); space weather (SWX) advisory, GAMET, AIRMET, upper wind and upper-air temperature (SIGWX) forecast charts.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	нет NIL
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПП, СДП APP, TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	(384-2) 480-150, (384-2) 480-151, (384-2) 480-152 e-mail : amsg_kem@mail.ru

УНЕЕ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UNEE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05	053.56° 047°	3200x60	PCN 45/R/A/W/T Reinforced Concrete	551541.38N 0860514.38E - -35.9M	THR 253.5 M TDZ 261.2 M
23	233.60° 227°	3200x60	PCN 45/R/A/W/T Reinforced Concrete	551642.82N 0860740.22E - -35.9M	THR 257.3 M TDZ 264.7 M
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimensions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x180	3500x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	300x180	3500x300	нет/NIL	

УНЕЕ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UNEE 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
05	3200	3500	3200	3200	
от РД 3 / From TWY 3	2341	2641	2341		
23	3200	3500	3200	3200	
от РД 3 / From TWY 3	977	1277	977		

УНЕЕ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UNEE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR	VASIS (МЕНТ) PAPI	TDZ LGT LEN	RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	RWY end LGT colour WBAR	SWY LGT LEN (M) colour	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
05	SALS 420 M LIL	зеленые green	PAPI left/2°45'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	Красные, бело-желтый Red, white- yellow	нет NIL	нет NIL
23	HIALS CAT I 900 M	зеленые green	PAPI left/2°45'	нет NIL	нет NIL	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow, HIRL	Красные, бело-желтый Red, white- yellow	нет NIL	нет NIL

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

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположения указателя направления посадки (LDI) Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	551545.7N 0860539.0E
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД 1, осевые: нет. Edge: TWY 1, centre line: NIL.
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД /12-15 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 12-15 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УНЕЕ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**UNEE AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	нет NIL
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	нет NIL
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	нет NIL
4.	Истинный и магнитный пеленг FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленная располагаемая дистанция Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	Взлет/посадка вертолетов производится на ВПП, РД 1, РД 3, перроны с соблюдением безопасных расстояний до ВС и других препятствий. Take-off/landing of HEL shall be executed from/on RWY, TWY 1, TWY 3 and aprons maintaining safe distance to ACFT and other obstacles.

УНЕЕ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.**UNEE AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.**

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Кемерово диспетчерская зона / Kemerovo CTR: окружность радиусом 50 км с центром 551612N 0860627E / A circle radius of 50 KM centred at 551612N 0860627E Кемерово узловой диспетчерский район / Kemerovo TMA: см. / See ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Кемерово диспетчерская зона / Kemerovo CTR: от земли до FL060 / GND – FL060 Кемерово узловой диспетчерский район / Kemerovo 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)	Кемерово-Подход, Кемерово-Старт Kemerovo-Approach, Kemerovo-Start рус, англ RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	– / (500) м – / (500) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УНЕЕ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNEE 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, 123.100	к/с H24	Emergency FREQ
		129.000	к/с H24	Reserve FREQ
		124.000	П/П / HS	Reserve FREQ
ДПП APP	Кемерово-Подход Kemerovo-Approach	125.500	к/с H24	нет NIL
СДП TWR	Кемерово-Старт Kemerovo-Start	118.300	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Кемерово-АТИС Kemerovo-ATIS	128.700	к/с H24	рус, англ RUS, ENG
	Кемерово-Транзит Kemerovo-Transit	131.800	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
	Кемерово-Перрон Kemerovo-Apron	119.000	к/с H24	Связь с инженерно-техническим составом при буксировке и запуске Communication with ground technical personnel during towing and start-up

УНЕЕ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNEE 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 (7°В/–) (7°Е/–)	ННК	111.400	к/с	551618.1N	270 М		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
	NNK	CH 51X	H24	0860659.4E			
КРМ 23 ILS кат. I (7°В/–) LOC 23 ILS CAT I (7°Е/–)	ИНЦ	109.1	к/с	551530.8N			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
	INC		H24	0860449.2E			
ГРМ 23 GP 23		331.4	к/с H24	551633.7N 0860730.5E			2°45', RDH 17.6 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 23 LOM 23	НЦ NC	489	к/с H24	551759.3N 0861042.2E			047°MAG/4.0 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 23 LMM 23	Н N	995	к/с H24	551702.8N 0860827.6E			047°MAG/1.0 KM RWY 23 Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 05 GLS кат. I GBAS (H) 05 GLS CAT I	G05A	CH 20625	к/с H24				2°45', TCH 16.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 23 GLS кат. I GBAS (H) 23 GLS CAT I	G23A	CH 21036	к/с H24	551621.3N 0860711.6E			2°45', TCH 17.0 М Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УНЕЕ UNEE	113.350 CH 22269	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Запуск двигателей, руление или буксировка производятся с разрешения диспетчера «Кемерово-Старт» на частоте 118.300 МГц.

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой. Руление и буксировка производятся по нанесенным линиям маркировки. Руление на ВПП и с нее производится по РД 1 в любых погодных условиях днем и ночью, по РД 3 в светлое время суток за машиной лидирования.

При запросе разрешения на запуск двигателей или буксировку экипаж ВС, оборудованного ответчиком вторичной радиолокации, получает один из выделенных для вылетающих ВС код индивидуального опознавания ВРЛ («SQUAWK»).

Запуск и прогрев двигателей разрешается на всех стоянках (за исключением МС 6 и МС 7). Опробование двигателей разрешается на РД 1, РД 3 или ВПП по согласованию с диспетчером.

ВПП 23: при нормативном коэффициенте сцепления менее 0.34 разворот на 180° рекомендуется выполнять в конце ВПП, используя площадку (карман уширения) для разворота.

Руление на места стоянок и с них

Назначение маршрута руления после посадки и выруливания, номер МС, разрешение запуска, буксировки, разрешения на выруливание выдает диспетчер СДП. Установка и остановка ВС на места стоянок обеспечивается экипажами по сигналам специалиста ОНОВС (отдел наземного обеспечения ВС). Начало движения ВС с места стоянки выполняется по сигналам специалиста ОНОВС, обеспечивающего выпуск. Если воздушное судно установлено не по маркировочным знакам, КВС обязан незамедлительно проинформировать об этом диспетчера. Автомобиль сопровождения, оборудованный светосигнальными устройствами и радиостанцией, применяется по требованию экипажа ВС, для лидирования ВС с литером «А», при затруднении экипажа ВС в определении нанесенной разметки, при введении процедуры ограниченной видимости или когда разметка не видна или видна частично, при использовании РД 3. Руление в темное время суток, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами с обязательным сопровождением машиной лидирования от/до границы маркировки критической зоны ILS.

Руление ВС производить строго по разметке, при невозможности ее определения запрашивать машину сопровождения. 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).

Прибытие

За выдерживание маршрутов прибытия, скоростей снижения и заданных высот снижения несет ответственность экипаж ВС. За назначение высот, выдерживание предельных боковых, продольных и вертикальных интервалов между ВС и создание временных интервалов несет ответственность диспетчер «Кемерово-подход», в том числе с применением процедуры векторения.

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

Engines start-up, taxiing and towing shall be executed by clearance of TWR controller ("Kemerovo-Start", FREQ 118.300 MHz).

ACFT movement about the aerodrome shall be executed under own engines power or by towing. Taxiing and towing are executed along the established marking. Taxiing into/out of the RWY shall be executed via TWY 1 under any weather conditions in the day-time and at night, via TWY 3 in daylight hours under assistance of the "Follow-me" vehicle.

When requesting a start-up or towing clearance, the flight crew of ACFT equipped with SSR transponder, shall obtain one code of the individual SSR identification ("SQUAWK") of the allocated codes for departing aircraft.

Start-up and warm-up of engines are permitted on all stands (except stand 6 and stand 7). Engines run-up is permitted on TWY 1, TWY 3 or RWY by arrangement with the controller.

RWY 23: when normative friction coefficient is less than 0.34, ACFT shall perform 180° turn on the turn pad at the end of the RWY.

Taxiing to and from stands

The responsibility for assignment of taxi route after landing, stand number, issuing clearance for engines start-up, towing and taxiing is placed on TWR controller. Parking and stopping of aircraft on the stands shall be carried out by the flight crews by the signals of specialist of ground handling service. Taxiing of ACFT out of the stand shall be carried out by signals of specialist of ground handling service, providing ACFT departure. If the ACFT is parked not according to marking signs, the pilot-in-command must immediately inform the controller about it. "Follow-me" vehicle, equipped with lighting and radio facilities, shall be provided upon flight crew's request for escorting of ACFT carrying out Head of State flights, when flight crew meets with difficulties to determine the painted markings, when LVP are implemented, or when marking is not visible or partially visible, when taxiing via TWY 3. ACFT taxiing in the night-time and during the day when visibility is less than 2000 m shall be executed with navigation and taxi lights switched on. Assistance of the "Follow-me" vehicle from/to the boundary of the ILS critical area marking is mandatory.

Taxiing of ACFT shall be executed strictly along the marking, if unable to determine it, request assistance of the "Follow-me" vehicle. Taxiing speed shall be chosen by the pilot-in-command depending on the condition of TWY, apron, presence of obstacles, aircraft mass, wind and visibility conditions. In all cases, taxiing speed shall not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual.

Arrival

Responsibility for maintaining STAR routes, descent rates and profile is placed on the flight crew. Responsibility for assignment of heights, maintaining the minimum lateral, longitudinal and vertical separation intervals between aircraft and assignment of time intervals is placed on APP controller ("Kemerovo-Approach"), including application of vectoring.

Прибытие ВС по ПВП из ВП класса G в контролируемое ВП класса C (R=50 км) производится с разрешения диспетчер «Кемерово-Подход», с выдерживанием вертикальных интервалов между ВС, следующими по ППП и ПВП, но не менее чем на минимально безопасных разрешенных высотах по давлению QFE аэродрома для полетов по ПВП днем и ночью, по кратчайшему расстоянию с учетом направления круга полетов.

Отправление

Отправление ВС производится с учетом от планового времени взлета в течение 30 минут, и если ожидается более поздний взлет, то экипажу ВС необходимо скорректировать время вылета и довести новое время вылета до диспетчера «Кемерово-Старт». Если необходима обработка ВС ПОЖ или запуск от УВЗ, то заранее предупредить диспетчера «Кемерово-Транзит». С МС 6 и МС 7 ВС буксируются в обязательном порядке до точки запуска двигателей. Разрешение на буксировку, запуск двигателей, выруливание с занятием предварительного и исполнительных стартов запрашивается у диспетчера «Кемерово-старт». Диспетчер «Кемерово-старт» уведомляет экипаж о маршруте руления, МПУ взл., РД, маршруте вылета и задает набор эшелона.

Вылет по ППП производится по стандартным маршрутам SID с набором после взлета по прямой не менее (200) м с выходом на восток, и не менее (400) м на запад, и далее с набором заданного эшелона.

Вылет по ПВП производится с набором по прямой (100) м с учетом направления круга полетов, по кратчайшим расстояниям и на высотах полета по давлению QFE аэродрома, с выдерживанием вертикального интервала между ВС следующими по ППП и ПВП, но не менее чем на минимально безопасно разрешенных в ВП класса C (R=50 км) для полетов по ПВП днем и ночью.

Противообледенительная обработка

ЗАПРЕЩАЕТСЯ начинать полет, если присутствуют иней, мокрый снег или лед на поверхностях крыльев, фюзеляжа, органов управления, оперения, воздушных винтов, лобового стекла, силовой установки или на приемниках воздушного давления барометрических приборов ВС, если иное не предусмотрено РЛЭ. В метеорологических условиях, способствующих образованию обледенения на критических поверхностях ВС, производятся работы по противообледенительной обработке ПОЖ перед вылетом по запросу экипажа.

Специальных мест обработки ВС ПОЖ на аэродроме нет, обработка осуществляется на МС и точках запуска двигателей, после буксировки с МС 6 и МС 7.

Обработка производится специалистами отдела наземного обслуживания ВС, имеющими спецподготовку и допуск, установками Де-Айсер на автомобильном шасси согласно «Инструкции по защите ВС от обледенения на земле» ООО «МАК им. А.А. Леонова» и DOC 9640-AN/940, с применением разрешенных жидкостей, по принципу чистая поверхность. Обрабатываются все критические поверхности ВС, а так же его фюзеляж при необходимости. Ответственность за качество обработки и контроль возлагается на специалистов ОНОВС.

VFR arrival of ACFT from class "G" airspace into the controlled class "C" airspace (Radius is 50 km) shall be executed by clearance of APP controller ("Kemerovo-Approach"), maintaining vertical intervals between ACFT, executing VFR and IFR flights, but not below the minimum safe heights based upon aerodrome QFE pressure for VFR flights during the day-time and at night, along the shortest distance, taking into account the direction of the aerodrome traffic circuit.

Departure

Departure of the ACFT shall be executed within 30 minutes from the scheduled take-off time and if a later take-off time is expected, the flight crew shall adjust the time of departure and report the new time of departure to TWR controller ("Kemerovo-Start"). If ACFT de-icing treatment or start-up using air start unit are required, it shall be reported to "Kemerovo-Transit" controller in advance. ACFT movement from stand 6 and stand 7 to the start-up position must be executed by towing. Clearance for towing, engines start-up and taxiing to the runway-holding position and line-up position should be requested from the TWR controller ("Kemerovo-Start"). TWR controller ("Kemerovo-Start") assigns taxi route, TKOF TR MAG, TWY, departure route and flight level.

IFR departure is executed along SID routes with a climb straight ahead to not less than (200) m in the east direction and not less than (400) m in the west direction and further climbing to the assigned flight level.

VFR departure is executed by a climb straight ahead to (100) m, taking into account the direction of the aerodrome traffic circuit, along the shortest distances and at heights based upon aerodrome QFE pressure, maintaining vertical intervals between ACFT, executing VFR and IFR flights, but not below the minimum safe heights, permitted in Class "C" airspace (Radius is 50 km) for VFR flights during the day-time and night.

De-icing treatment

It is PROHIBITED to commence flight operation, when frost, wet snow or ice are present on the surfaces of wings, fuselage, control surfaces, empennage, propellers, windscreen, power unit or on air pressure probes (pitot tubes) of barometric instruments, unless otherwise specified in the Aeroplane Flight Manual. During weather conditions conducive to the formation of icing on critical surfaces of ACFT, de-icing operations shall be carried out prior to departure upon request of the flight crew.

De-icing area, designated for de-icing treatment of ACFT, is not provided at the AD. De-icing treatment is executed on stands and start-up positions, after towing from stand 6 and stand 7.

De-icing procedures shall be carried out by trained and qualified personnel of ground handling service using De-icers on automotive chassis, in accordance with the "Instruction on Aircraft Ground De-icing Operations" of the LLC "Kemerovo International Airport named after A.A. Leonov" and ICAO Doc 9640-AN/940, applying approved fluids and Clean Aircraft Concept. All ACFT critical surfaces shall be treated, as well as the fuselage, if required. Responsibility for the quality and control of treatment is placed on the qualified specialists.

КВС анализируя погодные условия определяет возможность возникновения снежно-ледяных отложений и принимает решение о проведении противообледенительной обработки (ПОО) ВС, создает правильную конфигурацию ВС перед началом обработки, принимает код противообледенительной обработки и информацию о результатах ее выполнения, с фиксацией времени окончания работ.

КВС ответственен до взлета за концепцию чистоты критических поверхностей ВС от времени окончания обработки ПОЖ и принятие решения о выполнении взлета с учетом времени защитного действия ПОЖ.

Правильность принятия решения об отказе от ПОО несет КВС. Решение по обработке или отказ от неё принимается совместно с персоналом ОНО ВС. Если нет согласия одной из сторон, обработка выполняется в обязательном порядке! Обработка ВС начинается по разрешению КВС.

КВС не имеет право принимать решение о взлете без ПОО, если специалисты ОНО ВС считают такую обработку необходимой, но имеет право потребовать обработку тогда, когда специалисты ОНО ВС не считают такую обработку необходимой, а так же потребовать повторную обработку на любом из этапов подготовки к вылету, такое требование безусловно к выполнению.

Зона стоянки легких и сверхлегких воздушных судов

Специальной зоны стоянки для легких и сверхлегких ВС нет. ВС следуют самостоятельно или, по просьбе экипажа, за машиной сопровождения на стоянку, выделенную для них. Предпочтительней эти ВС устанавливать на МС 8-13.

Зона стоянки для вертолетов

Для стоянки вертолетов используется любые МС, которые пригодны для вертолетов любых типов и классов, учитывая то, что до препятствий должно быть расстояние не менее одного диаметра несущего винта (но не менее 10 м). Предпочтительнее устанавливать вертолеты на МС 8-13.

Перрон

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через СДП «Кемерово-старт». При заснеженном перроне руление ВС на тяге собственных двигателей производить на минимальной скорости.

Ограничения при рулении

Особенности установки ВС:

- на МС 1-5, 2А, как правило, носом на северо-запад;
- на МС 6 и МС 7 – носом к аэровокзальному комплексу под передвижной телескопический трап;
- на МС 8-11 – носом на юг;
- на МС 12 и МС 13 – носом на юго-восток.

Примечание: по требованию экипажа ВС с учетом направления и силы ветра для облегчения запуска двигателей или при другой необходимости, возможна установка в противоположную сторону.

- Установка на МС 2А ВС типа Ан-124 и В747 осуществляется при свободной МС 1.

- Установка ВС на МС 18-22 и 19А осуществляется только лидированием или буксировкой.

- Выруливание с МС 2А ВС типа Ан-124 и В747 осуществляется при свободных МС 1 и МС 3. При установке на МС 2А ВС типа В747-8 маршрут руления перед стоянкой для ВС типа Ил-96, В747 закрывается.

Pilot-in-command shall assess weather conditions and possibility of formation of ice and snow deposits and take decision on necessity of de-icing treatment, verify that the ACFT is properly configured prior to starting the de-icing process, accept the de-icing code and information about the results of the treatment, fixing the time the treatment was completed.

Before take-off, pilot-in-command is responsible for complying with the Clean Aircraft Concept from the time de-icing treatment was completed and decision to take-off has been taken, considering holdover time of de-icing fluid.

Responsibility for refusal of de-icing treatment is placed on the pilot-in-command. Decision on necessity of de-icing treatment or refusal of it shall be taken jointly with the qualified specialists. If there is no consent by either party, de-icing treatment is mandatory! De-icing treatment starts by the permission of the pilot-in-command.

Pilot-in-command has no right to make a decision for take-off without de-icing treatment, if the specialists consider it necessary, but he has the right to request treatment, when the specialists do not consider it necessary and request to apply another coating of de-icing fluid at any pre-flight phase, such requirement is mandatory for implementation.

Parking area for light and ultralight aircraft

Parking area, designated for light and ultralight ACFT, is not provided at the AD. ACFT shall taxi to the designated stand under own engines power, or after the "Follow-me" vehicle upon request of the flight crew. Stands 8-13 are preferential stands for light and ultralight ACFT.

Parking area for helicopters

HEL shall be parked on all stands, AVBL for HEL of all types and classes, considering the obstacle clearance shall be not less than one diameter of the main rotor (but not less than 10 m). Stands 8-13 are preferential stands for HEL.

Apron

Taxi guide line may not be visible due to snow. Assistance of the "Follow-me" vehicle may be requested via TWR controller ("Kemerovo-Start"). When apron is covered with snow, ACFT taxiing under own engines power shall be executed at minimum speed.

Taxiing – limitations

ACFT shall be parked as follows:

- on stands 1-5, 2А – facing north-west, as a rule;
- on stands 6 and 7 – facing Airport Terminal at aero-bridge;
- on stands 8-11 – facing south;
- on stands 12 and 13 – facing south-east.

Note: ACFT parking may be executed in opposite direction upon request of the flight crew, taking into account wind speed and direction, in order to facilitate engines start-up or in case of other necessity.

- Parking of An-124 and B747 ACFT on stand 2А shall be executed when stand 1 is vacant.

- Parking of ACFT on stands 18-22 and 19А shall be executed only under assistance of the "Follow-me" vehicle or by towing.

- Taxiing of An-124 and B747 ACFT out of stand 2А shall be executed when stand 1 and stand 3 are vacant. When stand 2А is occupied by B747-8 ACFT, taxi route in front of the stand is closed for Ил-96 and B747 ACFT.

- Перед вырубиванием ВС типа B747-8 с MC 2A осуществляется его перемещение буксировкой на 15 м в сторону хвоста, после чего экипаж ВС осуществляет руление самостоятельно с R=45 м, при этом маршруты руления вдоль MC 1-3 для других ВС закрыты.

- РД 3 пригодна для руления ВС с максимальным размахом крыльев не более 64 м, вертолетам с диаметром несущего винта до 32 м. ВС типа Ан-124, Ил-96, DC-10, MD-11, B747-8 и B777 для руления использовать РД 1.

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Эвакуация ВС производится силами и техническими средствами оператора аэродрома, при необходимости с привлечением технических средств сторонних организаций, с обязательным оповещением для принятия решения по эвакуации собственника ВС.

Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебные, тренировочные полеты, обеспечиваются в установленном порядке по предоставленным планам полетов. Можно выполнять такие полеты одновременно двум ВС, а при отсутствии рейсовых полетов разрешается увеличивать количество тренировочных бортов до трех единиц. В случае интенсивного движения РП предоставляется право временно ограничивать такие полеты. Тренировочные полеты выполняются по ПВП или ППП.

Ограничение полетов вертолетов

Взлет/посадка вертолетов обеспечивается на/с ВПП, РД 1, РД 3 и перроны с соблюдением безопасных интервалов до препятствий и ВС, после чего производится заруливание на MC. Перемещение применяется только вертолетами с ползковым шасси, коридоров для перемещения вертолетов нет, используется разметка маршрутов руления. Взлет/посадка непосредственно с/на MC ЗАПРЕЩЕНА с целью предотвращения повреждения как самих вертолетов так и оборудования на стоянках. При возникновении при рулении или перемещении вертолета снежного или пыльного вихря, значительно ухудшающего видимость, прекратить руление или перемещение до его оседания и улучшения видимости.

УНЕЕ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА

1. Общие положения

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах взлета и набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС, если они не выходят за эксплуатационные ограничения согласно руководства по летной эксплуатации.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные маршруты выхода (SID) и входа (STAR), а в случае отклонения – выходить на заданную линию пути немедленно.

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

Использование системы ВПП дневное время

В соответствии со схемами выхода минимальная высота выполнения маневра (разворота) после взлета в сторону города не менее (400) м.

Предпочтительнее выполнять взлет с ВПП 23, а посадку на ВПП 05, если позволяют метеорологические условия, а предельные ветровые значения не выходят за ограничения РЛЭ.

- Taxiing of B747-8 ACFT out of stand 2A shall be carried out by pushing-back by 15 m, then ACFT shall taxi under own engines power with turning radius 45 m, within this period taxi routes along stands 1-3 are closed for other ACFT.

- TWY 3 is AVBL for taxiing of ACFT with wingspan of not more than 64 m and helicopters with main rotor diameter up to 32 m. An-124, Il-96, DC-10, MD-11, B747-8 and B777 ACFT shall taxi via TWY 1.

Removal of disabled aircraft

Removal of disabled ACFT is executed using resources and technical means of AD operator, applying when necessary technical means of third parties, with mandatory notification of the aircraft owner for making a decision on removal.

Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights are executed in accordance with the established procedure and submitted flight plans. It is permitted for not more than two aircraft to simultaneously execute such flights, and when there are no ACFT executing scheduled flights, it is permitted to increase the number of ACFT executing training flights to three. In case of high intensity of air traffic, the Flight Control Officer can temporarily suspend training flights. Training flights are operated under VFR or IFR.

Helicopter traffic - limitations

Take-off/landing of helicopters shall be executed from/on RWY, TWY 1, TWY 3 and aprons, maintaining safe distance to obstacles and ACFT, with further taxiing to stands. Air taxiing shall be applied only by helicopters with skid-equipped landing gear. There are no corridors for air taxiing of helicopters, taxi route marking shall be used. Take-off/landing of helicopters from/on stands is PROHIBITED in order to prevent damage of helicopters and equipment on stands. If a snow or dust vortex significantly reducing visibility occurs while taxiing or air taxiing of the helicopter, pilot-in-command shall stop taxiing or air taxiing until the vortex is settled and visibility is improved.

UNEE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES

1. General provisions

Noise abatement procedures during take-off, climb and approach phases shall be carried out by flight crews of all ACFT, provided they do not exceed operational limits established by the Aeroplane Flight Manual.

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR routes, and in case of deviation - join the assigned track immediately.

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

Use of the runway system during the day period

In accordance with standard departure routes, minimum height for ACFT turn after take-off towards the city shall be not less than (400) m.

RWY 23 is preferential runway for take-off, RWY 05 – preferential runway for landing, under appropriate weather conditions and when wind speed does not exceed limits, prescribed by the Aeroplane Flight Manual.

Использование системы ВПП ночное время

ЗАПРЕЩЕНО опробование силовых установок ВС на аэродроме в ночное время.

В соответствии со схемами выхода минимальная высота выполнения маневра (разворота) после взлета в сторону города не менее (400) м.

Предпочтительнее выполнять взлет с ВПП 23, а посадку на ВПП 05, если позволяют метеорологические условия, а предельные ветровые значения не выходят за ограничения РЛЭ.

После посадки в ночное время рекомендовано использование реверса тяги двигателей в режиме малого газа, за исключением случаев, связанных с безопасностью полета.

В ночное время (1600-0000 UTC) на местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и / или ограничивать использование ВСУ после прибытия на место стоянки и перед началом вырубивания со стоянки.

Ограничения на взлет

При вылете с аэродрома строго выдерживать установленные схемы выхода, в целях исключения полетов над населенными пунктами.

Экипажами ВС используются два метода уменьшения воздействия шума в ночное время при наборе высоты: NADP 1 или NADP 2 (ИКАО Doc 8168).

Ограничения на посадку

При подходе к аэродрому и заходе на посадку выдерживать установленные схемы.

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

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

При заходе на посадку по приборам, а также при визуальном заходе, полет ниже глиссады ILS – ЗАПРЕЩЕН.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения, установленной РЛЭ данного типа ВС.

**УНЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)**

Процедура (LVP) на аэродроме вводится в действие, при дальности видимости на ВПП менее 550 м и ожидается дальнейшее её ухудшение, с целью обеспечения безопасности полетов при выполнении взлёта ВС.

Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)

Процедура вводится и отменяется руководителем полетов аэродрома.

При введении процедуры применяется фраза: «Применяется процедура ограниченной видимости» и включается в АТИС.

Use of the runway system during the night period

It is PROHIBITED to run-up ACFT APU at the aerodrome at night.

In accordance with standard departure routes, minimum height for ACFT turn after take-off towards the city shall be not less than (400) m.

RWY 23 is preferential runway for take-off, RWY 05 – preferential runway for landing, under appropriate weather conditions and when wind speed does not exceed limits, prescribed by the Aeroplane Flight Manual.

After landing in the night-time, it is recommended to use the engines reverse thrust at idle power except for the cases connected with flight safety.

In the night-time (1600-0000 UTC) the use of the auxiliary power unit should be avoided and/or restricted after parking onto the stands or before taxiing out of the stands equipped with the ground auxiliary power units and the devices for air conditioning.

Take-off restrictions

During departure from the aerodrome the flight crews shall strictly maintain the established departure procedures to avoid overflying the settlements.

Two methods of noise abatement shall be used by the flight crews during climbing in the night-time: NADP 1 or NADP 2 (ICAO Doc 8168).

Landing restrictions

During arrival and approach, the flight crews shall strictly maintain the established procedures.

Immediately prior to final approach segment, excessive rates of descent should be avoided (if possible).

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

Flying below ILS glide path is PROHIBITED, when ACFT execute instrument approach and visual approach.

Noise abatement procedures shall not prescribe to exceed the indicated rate of descent, established by the Aeroplane Flight Manual for the given ACFT type.

UNEE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**Low visibility procedures**

Low visibility procedures are implemented when RVR is below 550 m and further deterioration is expected, in order to ensure flight safety during ACFT take-off.

Application of low visibility procedures

Low visibility procedures are implemented and cancelled by the Flight Control Officer.

LVP are implemented using the phrase: "Low visibility procedures in progress" included in ATIS broadcast.

При введении процедуры, ВС в обязательном порядке лидируются машиной сопровождения до/от РД. Для занятия или освобождения ВПП в условиях ограниченной видимости используется РД 1. Исключается нарушение маркированных границ дневной (нанесена соответствующая маркировка на РД) и ночной маркировки (имеются сдвоенные огни) критических зон ILS ВС, пересечение которых производится по разрешению диспетчера СДП.

Диспетчер СДП обеспечивает интервал между вылетающими ВС соблюдая условия:

- очередностью между вылетающими ВС по маршрутам руления;
- при разрешении первому ВС занять исполнительный старт, второму ВС разрешается занять предварительный старт и т.д.

Контроль над соблюдением безопасных интервалов осуществляется по докладам экипажей ВС или дежурного по сопровождению ВС.

Процедура LVP отменяется при улучшении метеорологических условий, если дальность видимости (RVR) на ВПП 550 м и более.

При отмене процедуры применяется фраза: «Отмена процедуры ограниченной видимости».

Процедуры полетов по ППП

а) Полеты по ППП выполняются на заданных эшелонах (высотах) в соответствии с правилами вертикального, продольного и бокового эшелонирования с выдерживанием установленных интервалов. Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона в контролируемом воздушном пространстве класса «С» возлагается на «Кемерово-Подход». Изменение эшелона полета производится по указанию «Кемерово-Подход». При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменить эшелон с немедленной информацией об этом «Кемерово-Подход».

б) При необходимости, например в случае аварийной ситуации, прибывающие ВС, могут получать указания о задержке в зоне ожидания установленной над ДПРМ (после пролета ДПРМ при МКПос=227°выполнить левый разворот, при МКПос=047°выполнить правый разворот на курс обратно посадочному и следовать 1 мин. 30 сек. к третьему развороту). Нижний эшелон 30 эшелон перехода, верхний эшелон 30 FL150.

с) Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется в соответствии с общими требованиями нормативных документов.

д) Радиолокационные процедуры в контролируемом пространстве

Радиолокационное наведение («векторение») в контролируемом пространстве осуществляется диспетчером «Кемерово-Подход». Для регулирования потока движения ВС диспетчер «Кемерово-Подход» дает указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливает экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

When LVP are implemented, assistance of the “Follow-me” vehicle must be provided during taxiing to/from TWY. TWY 1 shall be used for taxiing into/out of RWY in low visibility conditions. Crossing of ILS critical area boundaries, marked by day marking (appropriate marking on TWY) and night marking (paired lights) is permitted only by the TWR controller’s permission.

TWR controller shall provide separation between departing ACFT observing the following conditions:

- sequencing of departing ACFT on taxi routes;
- when one ACFT is on line-up position, the other is permitted to occupy the runway-holding position, etc.

Control over the established separation intervals between aircraft is provided according to reports of the flight crew or duty specialist of the AD.

Low visibility procedures are cancelled when meteorological conditions improve and RVR is 550 m or above.

LVP are cancelled using the phrase: “Low visibility procedures cancelled”.

Procedures for IFR flights

а) IFR flights shall be operated at assigned flight levels (heights) in accordance with rules of vertical, longitudinal and lateral separation maintaining the established intervals. Responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level in the controlled “C” class airspace is placed on “Kemerovo-Approach” controller. Change of flight level shall be made by “Kemerovo-Approach” controller’s instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure and other), the pilot has a right to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to “Kemerovo-Approach” controller.

б) When it deemed necessary, for example in case of abnormal (emergency) situations, arriving aircraft may obtain instructions to hold in the holding area over LOM (after passing LOM on landing heading 227° MAG, execute left turn, on landing heading 047° MAG – execute right turn onto back course and proceed for 1 MIN 30 SEC to turn on base leg). The holding area lower flight level is the transition level, upper flight level – FL150.

с) Change from IFR flights to VFR flights shall be carried out according to the requirements of regulatory documents.

д) Radar procedures within controlled airspace

Radar control (vectoring) within the controlled airspace is executed by APP controller (“Kemerovo-Approach”). For the purpose of air traffic flow management “Kemerovo-Approach” controller shall instruct flight crews to reach specified flight levels (heights) and assign heading to follow in order to provide separation intervals required to execute landing taking into account ACFT operational characteristics.

Радиолокационное обслуживание обеспечивается на всех этапах диспетчерского обслуживания. Экипажам воздушных судов могут быть даны указания определенным образом скорректировать скорость полета, скорость набора высоты или скорость снижения.

е) Визуальный заход на посадку (ВЗП)

На аэродроме разрешено выполнять ВЗП.

Экипаж ВС, выполняющий полет по ППП, может запросить разрешение на выполнение ВЗП у органа ОВД («Кемерово-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 визуального захода на посадку 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 («Кемерово-Подход») по согласованию с экипажем ВС может инициировать выполнение ВЗП при условии, что сообщаемая высота нижней границы облачности (НГО) на аэродроме 700 м и более, а видимость составляет 5 км и более.

В целях оптимизации воздушного движения и обеспечения 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.

Процедуры наблюдения ОВД

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием первичного обзорного радиолокатора особенностей не имеет.

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора

Радиолокационный контроль и ОВД с использованием вторичного обзорного радиолокатора является основным способом наблюдения при ОВД. Код индивидуального опознавания назначается органом ОВД (диспетчером СДП) при запросе экипажа ВС на запуск двигателей.

Потеря радиосвязи

В случае потери (отказа) радиосвязи, экипаж (пилот) действует в соответствии со стандартами рекомендуемой практики и процедурами, изложенными в Приложении 2 ICAO. В случае потери радиосвязи в районе аэродрома, экипаж ВС обязан:

- включить сигнал бедствия;
- принять все меры к восстановлению радиосвязи используя аварийную частоту 121.500 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;
- продолжать передачу информации о месте нахождения, высоте полета и своих действиях;
- прослушать на частоте ДПРМ указания диспетчера;
- оценить метеоусловия и возможность перехода на полет по ПВП, принять решение о прекращении или продолжении полета;

Radar service is provided at all phases of ATC service. Flight crews may be instructed to adjust flight speed, climb and descent rates in a specified manner.

e) Visual approach

It is permitted to execute visual approach at the AD.

Flight crew of ACFT, executing IFR flight, may request clearance for visual approach from ATS unit ("Kemerovo-Approach"). Clearance for visual approach shall be issued only after flight crew reports establishing visual contact with runway and/or its references. After obtaining clearance for visual approach from the ATS unit, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit has imposed restrictions for visual approach operations. In all cases, flight crew bears full responsibility for maintaining a safe flight path and safe descent profile.

ATS unit ("Kemerovo-Approach") by arrangement with the flight crew may initiate execution of visual approach on condition that the reported height of cloud base is 700 m or above and visibility is 5 km or above.

In order to regulate air traffic flow and provide separation intervals between aircraft, ATS unit may assign restrictions associated with visual approach (establishing on final at assigned distance or height). If unable to maintain the assigned restrictions, flight crew must immediately inform ATS unit. Missed approach is executed in accordance with the published IFR missed approach procedure.

ATS surveillance procedures

Radar control and ATS using primary surveillance radar

Radar control and ATS using primary surveillance radar has no peculiarities.

Radar control and ATS using secondary surveillance radar

Radar control and ATS using secondary surveillance radar is the basic method of surveillance. Individual identification code is assigned by ATS unit (TWR controller) when flight crew requests engines start-up.

Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall act in accordance with the standards, recommended practice and procedures of the ICAO Annex 2. In the event of radio communication failure in the terminal area, flight crew must:

- switch on distress signal ("MAYDAY");
- take all measures to re-establish communication using emergency FREQ 121.500 MHz, radio communication with other ACFT and ATS units;
- continue transmitting reports on ACFT position, flight height and flight crew's actions;
- maintain listening watch on LOM FREQ for controller's instructions;
- assess meteorological conditions and possibility to change to a VFR flight and make a decision to terminate or to continue the flight;

- при невозможности перейти на ПВП, следовать по ППП на аэродром посадки на заданном эшелоне, полученном перед потерей радиосвязи, выйти на ДПРМ, выполнить маневр по схеме зоны ожидания со снижением до высоты круга, произвести посадку;

- при заходе на посадку на 4-ом развороте и после пролета ДПРМ обозначить себя и запросить посадку миганием, а затем включением посадочных фар.

В случае потери радиосвязи после взлета ВС, экипаж производит посадку на аэродроме вылета. Если по метеоусловиям выполнить посадку невозможно, занять высоту нижнего безопасного эшелона или эшелон FL140-FL150, в зависимости от направления полета и следовать на запасной аэродром.

Процедуры полетов по ПВП

а) Полеты по ПВП в контролируемом пространстве района аэродрома производятся в визуальных метеорологических условиях, при наличии двухсторонней радиосвязи, днем и ночью. Полет осуществляется при визуальном контакте с землей, в соответствии с общими требованиями нормативных документов. Переход от полета по ППП к ПВП разрешается при получении ДПП от экипажа ВС доклада: «Отмена полета по ППП».

Полеты по ПВП гражданских ВС над населенными пунктами осуществляются на высотах не менее минимально разрешенных.

б) Диспетчер ДПП обеспечивает запас высоты 300 м между ВС выполняющими полеты по ПВП и ППП.

УНЕЕ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Миграция птиц

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц.

Сезонная

Сезонная миграция разделяется на весеннюю - начинается в конце марта и заканчивается в июне и на осеннюю - начинается с конца июля и заканчивается до конца октября. Наиболее интенсивные перелеты наблюдаются весной до середины мая и осенью с начала сентября до середины октября. Высота миграции от нескольких десятков метров до 9-10 км. Основная масса птиц мигрирует на высотах 400-500 м. Вторая по плотности миграции высота 1500 м, третья около 3000 м. Высота перелета зависит от метеоусловий (высоты облачности, осадков, направления и скорости ветра), рельефа местности и времени суток. Перелеты, как правило происходят под облаками днем и ночью.

Суточная

Суточная миграция происходит в утренние и вечерние часы с пересечением зоны взлета и посадки. Наблюдаются перелеты птиц из мест гнездования в места питания и обратно.

Передача информации

Информация при обнаружении скопления птиц передается экипажам ВС через канал АТИС, доводит экипажам ВС диспетчерами ДПП и СДП.

На аэродроме отсутствует радиолокационный контроль за перемещением птиц. Для обеспечения безопасности, экипажам ВС, рекомендуется включать посадочные фары при взлете, посадке, набора высоты и снижении.

На территории аэродрома проводятся мероприятия по ликвидации благоприятных условий обитания птиц.

- if unable to change to VFR flight, flight crew shall proceed under IFR to the aerodrome of landing at assigned flight level, obtained before radio communication failure. After passing LOM, execute holding procedure descending to aerodrome traffic circuit height and land;

- when executing approach procedure, on final turn after passing LOM, identify itself and request landing first by flashing and then by switching on landing lights.

In case of radio communication failure after take-off, flight crew shall execute landing at the aerodrome of departure. If unable to land due to meteorological conditions, flight crew shall reach the lower safe flight level or FL140-FL150, depending on flight direction and proceed to the alternate aerodrome.

Procedures for VFR flights

а) VFR flights within the controlled airspace of terminal area shall be executed under visual meteorological conditions, maintaining two-way radio communication, in the day-time and at night. The flight shall be carried out with visual reference to the ground in accordance with common requirements of the regulatory documents. Change from IFR to VFR flight is only permitted when the pilot-in-command transmits the following message to APP controller: "Cancelling my IFR flight".

VFR flights of civil aviation ACFT over populated areas are executed at heights not below the minimum safe flight height.

б) APP controller provides 300 m spacing between ACFT operating VFR and IFR flights.

UNEE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

Bird migration

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

Seasonal bird migration

Spring migration occurs from the end of March to the June, autumn migration - from the end of July to the end of October. The most intensive migrations occur in spring up to the mid-May and in autumn from the beginning of September to the mid-October. Migration height - from several tens of metres up to 9-10 km. The majority of birds migrate at 400-500 m. The other most intensive migration heights - 1500 m and 3000 m. Migration height depends on meteorological conditions (cloud height, precipitation, wind speed and direction), terrain relief and time of the day. Bird migrations occur as a rule under clouds during the day-time and at night.

Daily bird migration

Daily bird migration occurs in the morning and evening hours with crossing of take-off and landing area. Bird migrations from nesting sites to feeding grounds and backwards are observed.

Information broadcast

Information on bird detection is transmitted to flight crews via ATIS channel by APP and TWR controllers. Radar control over bird migration is not provided.

In order to provide flight safety, flight crews are recommended to switch on aircraft landing lights during take-off, landing, climb and descent.

Activities to eliminate favourable habitat conditions for birds are carried out on the airfield.

УНЕЕ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ

UNEE AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UNEE-31 AD 2.1 UNEE-31.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 05/23	AD 2.1 UNEE -33
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UNEE-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UNEE-40
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UNEE-55
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UNEE-69
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UNEE-70
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UNEE-87
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UNEE-88
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 05	AD 2.1 UNEE-89
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RWY 23	AD 2.1 UNEE-90
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 23	AD 2.1 UNEE-97
Instrument Approach Chart – ICAO. 2 NDB, NDB RWY 23	AD 2.1 UNEE-99
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 05	AD 2.1 UNEE-100
Visual Approach Chart – ICAO. RWY 05/23	AD 2.1 UNEE-113
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UNEE-139
Standard Departure Chart Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UNEE-140
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UNEE-147
Standard Arrival Chart Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UNEE-148
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 05	AD 2.1 UNEE-155
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 23	AD 2.1 UNEE-156
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 05	AD 2.1 UNEE-157
Instrument Approach Chart – ICAO. RNAV RWY 23	AD 2.1 UNEE-158