

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	5516.2с 08606.5в. В центре ВПП. 5516.2N 08606.5E. 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	266.1 м/20.54°C 266.1 m/20.54°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	8°В 8°E
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «Международный аэропорт Кемерово», Россия, 650070, г. Кемерово, Аэропорт Limited liability company "Kemerovo International Airport", Airport, Kemerovo, 650070, Russia. Тел./Tel.: (384 2) 39-02-14 Факс/Фax: (384 2) 39-02-92 AFS: УНЕЕХКДУ UNEEHKDU e-mail : aerokem@mail.ru
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0100-1000; ПТ: 0100-0800 СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0100-1000; FRI: 0100-0800 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с/ AD operating HR: H24 2. Тм= UTC+7час. LT= UTC+7HR 3. Ежедневно/daily 1200–0059 Для ВС, выполняющих международные рейсы, при посадке на аэродроме, как на запасном или аварийном, работа пункта пограничного контроля обеспечивается через 50 минут после прибытия ВС. The operation of border control point shall be provided in 50 minutes after ACFT arrival for ACFT carrying out international flights, when landing at the aerodrome as alternate or in emergency.

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/емкость Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет. AVBL, without limitation.
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются. AVBL.
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ. Minor repairs at repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта, гостиницы в городе. Airport Hotel, city hotels.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси. Buses, taxis.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комната отдыха, поликлиники, больницы и служба скорой помощи в г. Кемерово. Aidpost at 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 обслуживанию AD category for fire fighting	к/с, кат. 8 H24, CAT 8
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

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

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

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	MC/Stand: 1 – железобетон/Reinforced Concrete, PCN 77/R/A/W/T 2 – железобетон/Reinforced Concrete, PCN 77/R/B/W/T 2A, 3-6, 8-10 – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 79/R/B/W/T 7, 7A – цементобетон/Cement-Concrete, PCN 36/R/B/W/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 1 – 22.5 м, бетон/Concrete, PCN 70/R/A/W/T 2 – 17 м, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 24/R/B/X/T используется вертолетами типа Ми-8 и классом ниже is AVBL by Mi-8 HEL type and class below HEL.
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

UNEE AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, MC. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY. Guidance signs indicating TWY stands, visual aids of taxiing guidance – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, touchdown zone, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УНЕЕ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UNEE AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
05/Взл/ТКОФ 23/Подх/АРСН	Лесополоса Forest belt	269.82 м	5517.2N 08608.5E	Лесополоса Forest belt	277.33 м	5517.3N 08608.3E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Лесополоса Forest belt	267.17 м	5516.9N 08608.3E	Здание Building	271.91 м *	5517.1N 08608.1E	
23/Взл/ТКОФ 05/Подх/АРСН	Антенна Antenna	257.39 м *	5515.5N 08604.8E	Мачта Mast	278.10 м *	5517.1N 08608.0E	
	Антенна Antenna	257.40 м *	5515.5N 08604.8E	Громоотвод Lighting rod	282.06 м *	5517.0N 08606.6E	
				Антенна Antenna	279.41 м *	5516.9N 08607.1E	
				Мачта Mast	287.53 м *	5516.9N 08607.2E	
				Мачта Mast	290.49 м *	5516.9N 08607.1E	
				Деревья Trees	286.68 м	5516.9N 08606.9E	
				Антенна Antenna	282.77 м *	5516.9N 08607.0E	

1	2		3
	Деревья Trees	285.40 m	5516.8N 08606.9E
	Мачта Mast	281.40 m *	5516.8N 08607.0E
	Мачта Mast	281.45 m *	5516.8N 08606.9E
	Мачта Mast	282.00 m *	5516.8N 08607.2E
	Здание Building	283.08 m	5516.8N 08606.8E
	Деревья Trees	283.07 m	5516.7N 08606.6E
	Здание Building	268.38 m	5516.7N 08606.6E
	Деревья Trees	285.20 m	5516.7N 08606.7E
	Мачта освещения Lighting mast	281.02 m *	5516.7N 08606.8E
	Дерево Tree	276.82 m	5516.7N 08606.5E
	Мачта Mast	275.14 m *	5516.6N 08607.5E
	Локатор Radar	271.44 m *	5516.5N 08606.8E
	Дерево Tree	277.53 m	5516.5N 08606.8E
	Антенна Antenna	272.00 m *	5516.5N 08607.5E
	Деревья Trees	273.72 m	5516.5N 08606.2E
	Деревья Trees	273.69 m	5516.4N 08606.1E
	Антенна Antenna	275.29 m *	5516.4N 08607.2E
	Антенна Antenna	272.20 m *	5516.4N 08607.2E
	Антенна Antenna	285.93 m *	5516.1N 08605.7E
	Лесополоса Forest belt	280.84 m	5515.9N 08606.1E
	Дерево Tree	282.75 m	5515.8N 08606.1E
	Дерево Tree	281.70 m	5515.8N 08606.1E
	Лесополоса Forest belt	283.62 m	5515.8N 08606.3E
	Здание Building	263.45 m *	5515.8N 08605.6E
	Лесополоса Forest belt	280.62 m	5515.7N 08606.5E
	Лесополоса Forest belt	279.41 m	5515.7N 08606.7E
	Антенна Antenna	287.05 m *	5515.7N 08606.5E
	Лесополоса Forest belt	277.10 m	5515.5N 08605.4E
	Деревья Trees	280.45 m	5515.5N 08605.5E
	Деревья Trees	282.14 m	5515.5N 08605.6E
	Лесополоса Forest belt	278.25 m	5515.1N 08605.3E
	Труба Chimney	303.43 m *	5522.1N 08604.2E
	Труба Chimney	334.22 m *	5522.0N 08604.1E

* - маркировано
* - marked/LGTD

1	2		3
	Телемачта	381.7 m *	5520.5N
	TV mast		08608.7E
	Труба	286.0 m *	5518.9N
	Chimney		08610.4E
	Опора ЛЭП	248.7 m	5513.1N
	Electric pole		08603.0E
	Опора ЛЭП	277.4 m	5512.8N
	Electric pole		08603.3E
	Опора ЛЭП	279.3 m	5512.7N
	Electric pole		08603.6E
	Опора ЛЭП	285.9 m	5512.6N
	Electric pole		08603.5E
	Опора ЛЭП	278.0 m	5512.5N
	Electric pole		08603.7E
	Мачта	323.7 m *	5526.4N
	Mast		08608.2E
	Труба	303.1 m *	5525.4N
	Chimney		08605.9E
	Мачта	320.2 m *	5524.9N
	Mast		08608.1E
	Труба	295.3 m *	5523.6N
	Chimney		08607.4E
	Антенна	298.6 m *	5523.3N
	Antenna		08607.5E
	Мачта	318.9 m *	5523.1N
	Mast		08606.7E
	Мачта	282.8 m *	5523.1N
	Mast		08606.0E
	Мачта	318.5 m *	5523.0N
	Mast		08614.4E
	Мачта	302.8 m *	5522.3N
	Mast		08605.5E
	Труба	293.9 m *	5521.1N
	Chimney		08559.7E
	Труба	295.4 m *	5520.9N
	Chimney		08559.0E
	Мачта	291.2 m *	5511.4N
	Mast		08621.9E
	Мачта	359.7 m *	5511.0N
	Mast		08559.5E
	Мачта	445.8 m *	5537.7N
	Mast		08627.0E
	Мачта	277.2 m *	5535.5N
	Mast		08547.9E
	Ретранслятор	397.0 m *	5534.0N
	Retransmitter		08614.6E
	Мачта	357.1 m *	5533.2N
	Mast		08611.0E
	Труба	287.1 m	5531.7N
	Chimney		08605.8E
	Труба	316.4 m	5531.7N
	Chimney		08608.6E
	Мачта	320.0 m *	5528.0N
	Mast		08533.9E
	Мачта	325.0 m *	5527.5N
	Mast		08551.4E
	Труба	377.1 m *	5518.2N
	Chimney		08535.4E
	Элеватор	327.7 m *	5517.4N
	Grain elevator		08537.6E
	Мачта	349.6 m *	5517.1N
	Mast		08538.4E
	Мачта	326.1 m *	5501.6N
	Mast		08555.1E
	Труба	295.7 m *	5501.6N
	Chimney		08555.1E
	Мачта	292.8 m *	5501.4N
	Mast		08557.7E

* - маркировано
* - marked/LGTD

1	2	3
	Труба Chimney 298.3 м *	5501.3N 08551.1E
	Мачта Mast 313.7 м *	5457.3N 08625.4E
	Мачта Mast 349.1 м *	5457.2N 08625.5E
	Мачта Mast 269.3 м *	5515.8N 08605.6E
	Лесополоса Forest belt 270.8 м	5515.5N 08605.2E
	Лесополоса Forest belt 264.8 м	5515.5N 08605.0E

* - маркировано
* - marked/LGTD

УНЕС АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UNEE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	АМСГ Кемерово 1 разряда Kemerovo aeronautical meteorological station (civil) of 1-st class
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Кемерово 12 час. Kemerovo 12 HR
4.	Типы прогнозов на посадку и частота составления Type of landing forecast and interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	SWH, SWM, SWL, UW/T for FL 00-200
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МПЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Кемерово-Подход, Старт Kemerovo APP, TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	Спутниковая Satellite

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

ВПП RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (m)	Несущая способ- ность (PCN), по- крытие ВПП и КПТ Strength (PCN), surface of RWY and SWY	Координаты поро- га ВПП THR coordinates	Превышение порогов, наи- высшей точки зоны призем- ления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
05	053°34.42' 046°	3200x60	PCN 45/R/A/W/T Cement-Concrete	5515.7N 08605.3E	THR 253.5 m
23	233°34.42' 226°	3200x60	PCN 45/R/A/W/T Cement-Concrete	5516.7N 08607.7E	THR 257.3 m

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY and SWY	КПТ (м) Stopway (m)	Размеры полос, свободных от пре- пятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	300x180	3500x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	300x180	3500x300	нет/NIL	нет/NIL

УНЕЕ **АД 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
UNEE **AD 2.13** **DECLARED DISTANCES.**

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
05	3100	3400	3100	3200	First 100m of RWY 05/23 U/S for TKOF
23	3100	3400	3100	3200	

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

Обозначение ВПП	Тип, протя- женность и сила света огней при- ближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны при- земления	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяжен- ность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет огра- ничитель- ных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
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	3200m, 60m 2600m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
23	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/2°45'	нет NIL	нет NIL	3200m, 60m 2600m white last 600m yellow, HIRL	красные red	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 and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: нет Edge: all TWY, centre line: NIL
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД Secondary power supply to all lighting at AD
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

4.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	ВПП 05/23 (в любой точке) и пункт посадки 5516.6с 08606.9в на РД 2 (для посадки и взлета по вертолетному Ми-8 и классом ниже) RWY 05/23 (at any point) and landing site N5516.6 E08606.9 on TWY 2 (for landing and take-off of Mi-8 and class below HEL)
5.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	265.3 м 265.3 m
6.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Прямоугольник 30х30 м, асфальтобетон, PCN 24/R/B/X/T, имеет дневную и ночную маркировки Rectangle 30x30 m asphalt-concrete, PCN 24/R/B/X/T, marked day and night
7.	Истинный и магнитный пеленг FATO True and MAG BRG of FATO	С любого направления From any direction
8.	Объявленная располагаемая дистанция Declared distance available	нет NIL
9.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
10.	Примечания Remarks	Используется вертолетным подразделением государственной авиации (днем и ночью) и вертолетами с базировкой на аэродроме (только днем). To be used by helicopter subdivision of state aviation (in the day and night-time) and by helicopters based at the aerodrome (only in the day-time).

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 диспетчерский район / Kemerovo CTA : 1. 5605.0N 08600.0E – 5622.8N 08600.0E – 5624.0N 08606.0E – 5635.0N 08712.0E – 5640.1N 08839.7E – 5604.0N 08905.0E – 5434.6N 08840.1E – 5432.0N 08730.0E – 5430.8N 08700.0E – 5427.0N 08545.0E – 5421.0N 08529.0E – 5434.0N 08442.0E – 5450.0N 08440.0E – 5514.0N 08442.0E – 5530.0N 08512.0E – 5543.0N 08512.0E – 5548.0N 08504.0E – 5605.0N 08600.0E 2. 5545.0N 08700.0E – 5545.0N 08859.5E – 5434.6N 08840.1E – 5432.0N 08730.0E – 5430.8N 08700.0E – 5545.0N 08700.0E Кемерово диспетчерская зона / Kemerovo CTR: Окружность радиусом 50 км с центром 5516.2N 08606.5E / A circle radius of 50 km centred at 5516.2N 08606.5E		
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Кемерово диспетчерский район / Kemerovo CTA: 1. FL050 – FL150 2. FL100 – FL150 Кемерово диспетчерская зона / Kemerovo CTR: От земли до FL150 / GND – FL150		
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 Kemerovo-APP	русский, английский RUS, ENG	
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(500) м (500) m		
6.	Примечания Remarks	нет NIL		

УНЕЕ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UNEE 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		129.0 128.5	H24 H24	Reserve FREQ Reserve FREQ
Подход/АРП APP/VDF	Кемерово-Подход Kemerovo- Approach	125.5	к/с H24	Serves as Radar
Старт TWR	Кемерово-Старт Kemerovo-Start	118.3	к/с H24	Serves as Landing, Taxiing
Метео MET	Кемерово-Метео Kemerovo-Meteo	128.7	к/с H24	

УНЕЕ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UNEE AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 23 ИЛС КАТ I (8°В) LOC 23 ИЛС КАТ I (8°Е)	ИНЦ INC	109.1	к/с H24	5515.5N 08604.8E		
ГРМ 23 GP 23		331.4	к/с H24	5516.5N 08607.5E		2°45', RDH 17.0 m
ДПРМ 23 LOM 23	НЦ NC	489	к/с H24	5518.0N 08610.8E		226°MAG/4.002 km to RWY 23
БПРМ 23 LMM 23	Н N	995	к/с H24	5517.0N 08608.5E		226°MAG/1.035 km to RWY 23

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

Функции по управлению ВС на площади маневрирования возложены на диспетчера («Кемерово старт» на частоте 118.3 МГц). Запуск двигателей, руление или буксировка производятся с его разрешения.

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей или буксировкой тягачом.

Руление и буксировка производятся по нанесенным линиям маркировки.

Руление на ИВПП и с нее производится только по РД 1 в любых погодных условиях днем и ночью.

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»).

Запрос КВС на запуск двигателя с целью производства полета свидетельствует о принятии решения на начало полета, если такая процедура разрешена Руководством по Производству Полетов предприятия эксплуатанта ВС, а экипажу предоставлена необходимая документация для принятия такого решения.

Запуск и прогрев двигателей разрешается на всех стоянках.

Опробование двигателей разрешается на РД 1 или ВПП по согласованию с диспетчером.

Взлет/посадка вертолетов обеспечивается в любой части ВПП.

Посадочная площадка для вертолетов на РД 2 может использоваться только базирующимися на аэродроме экипажами.

Перемещение применяется только вертолетами с ползковым шасси. Коридоров для перемещения вертолетов нет, используется разметка маршрутов руления.

2. Руление на места стоянок и с них.

Установка и остановка ВС на месте стоянок обеспечивается экипажами по сигналам дежурного по перрону.

Выруливание ВС с места стоянки выполняется по сигналам наземного персонала, обеспечивающего выпуск.

Руление в темное время суток, а также днем при видимости менее 2000 м осуществляется с включенными аэронавигационными огнями и фарами.

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.

Если МС 10 занято ВС, то установка ВС на МС 8 и 9 только буксировкой, выруливание самостоятельно. Особенности установки ВС:

- на МС 1–7, 2А, 2В и 2С носом только на северо-запад,
- на МС 7А и МС 1В носом на северо-восток,
- на МС 8 носом на восток,
- на МС 1А, 1С, 9 и 10 носом на юго-восток.

При выруливании ВС типа Ан-124 или В747 с МС 2А, МС 1 должна быть свободна от ВС.

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

The functions of control over aircraft on the manoeuvring area are placed on the controller (“Kemerovo-Start” on frequency 118.3 MHz). Engines start-up, taxiing or towing shall be carried out by his permission.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power or towing by a tow tractor.

Taxiing and towing shall be carried out according to the painted marking lines.

Taxiing into and out of the runway shall be carried out only along TWY 1 under any weather conditions in the day-time and at night.

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

A request of the pilot-in-command for engines start-up for the purpose of flight operation testifies that a decision for the beginning of flight has been taken, if such procedure is allowed by the Flight Operation Manual of the aircraft operator’s enterprise and the flight crew has been provided with the required documentation for taking such decision.

Engines start-up and warm-up are allowed on all aircraft stands.

Engines run-up is allowed on TWY 1 or the runway by coordination with the controller.

Take-off and landing of helicopters are provided on any part of the runway.

Landing pad for helicopters on TWY 2 can be used only by the flight crews based at the aerodrome.

Air taxiing shall be applied only by helicopters having skid-equipped landing gear. There are no corridors for air taxiing of helicopters, taxi route marking shall be used.

2. Taxiing into and out of stands.

Parking and stopping of aircraft on the stands shall be carried out by the flight crews by marshaller’s signals.

Taxiing of aircraft out of the stands shall be carried out by signals of ground personnel, providing departure.

Taxiing in the dark hours as well as in the day-time when visibility is less than 2000m shall be carried out with switched on aeronautical lights.

If the aircraft is not parked according to marking signs, the pilot-in-command must immediately inform the controller about it.

A “Follow-me” vehicle equipped with lighting and radio station shall be used by a flight crew’s request.

If stand 10 is occupied by aircraft, parking of aircraft onto stands 8 and 9 shall be carried out only by towing, taxiing out of the stands – under own engines power. The peculiarities of aircraft parking are as follows:

- onto stands 1-7, 2A, 2B and 2C – only facing north-west;
- onto stand 7A and stand 18 – facing north-east;
- onto stand 8 – facing east;
- onto stands 1A, 1C, 9 and 10 – facing south-east.

During taxiing of An-124 or B747 aircraft out of stand 2A, stand 1 must be vacant.

При установке ВС на МС 2 или 2А не используются МС 2В и 2С.

При установке ВС на МС 3 разрешается устанавливать на МС 2С ВС типа Ту-134 и меньших габаритов. При наличии на МС 3 ВС типа Ил-62, Ил-86, DC-10 закрывается маршрут руления перед этой стоянкой для ВС типа B747, Ил-96.

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

Специальной зоны стоянки для ВС общего назначения нет. ВС следуют самостоятельно или, по просьбе экипажа, за машиной сопровождения на стоянку, выделенную для них.

4. Зона стоянки для вертолетов.

Специальная зона стоянки для вертолетов (перрон) используется только для ведомственных вертолетов типа Ми-8 и ниже классом.

Для стоянки вертолетов используются любые МС 1–10, которые пригодны для вертолетов любых типов и классов, учитывая то, что до препятствий должно быть расстояние не менее ½ диаметра несущих винтов (но не менее 10 м).

5. Перрон. Руление в зимних условиях.

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

Специализированных мест обработки ВС противогололедными жидкостями нет, обработка производится на МС.

На заснеженном перроне руление ВС на тяге собственных двигателей производить на минимальной скорости.

6. Ограничения при рулении.

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).

←

УНЕЕ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

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

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

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

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

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

When stands 2 or 2A are occupied, stands 2B and 2C shall not be used.

When stand 3 is occupied, stand 2C is allowed for parking of Tu-134 and smaller aircraft. When stand 3 is occupied by Il-62, Il-86, DC-10 aircraft, taxi route in front of this stand is closed for B747, Il-96 aircraft.

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

There is no special parking area for general aviation aircraft. The aircraft shall taxi into the stand, allocated for them, independently or after the "Follow-me" vehicle by a flight crew's request.

4. Parking area for helicopters.

Special parking area (apron) for helicopters shall be used only for departmental helicopters of Mi-8 type and class below.

Stands 1-10 are available for parking of helicopters, the stands are available for helicopters of any types and classes taking into account that the distance to the obstacles shall not be less than ½ of the diameter of the main rotors (but not less than 10m).

5. Apron. Taxiing under winter conditions.

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

There are no special pads for de-icing treatment of aircraft with de-icing fluids, de-icing treatment is carried out on the stands.

Taxiing of aircraft under own engines power on the snow-covered apron shall be carried out at minimum speed.

6. Taxiing restrictions.

Taxiing of ACFT shall be carried out strictly along the marking, if unable to define it, request "Follow-me" vehicle.

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

УНЕЕ АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Indicated procedures are divided into two parts:

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

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General.

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

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

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

2. Ограничения.

2.1. Ограничивается взлет в ночное время ВС типа Ил-86 и Ил-76Т.

2.2. Взлет по малошумной методике в соответствии с РЛЭ номинальный режим устанавливать на высоте (400)м для ВС Ил-86 и Ил-96, а другим ВС на высоте (500)м.

2.3. С МКвзл=226° и выходе на GINEL, GISAD, NALED, NATIR и с МКвзл=046° и выходе на GISAR, NALED первый разворот выполнять на высоте не менее (400)м.

← 2.4. Рекомендуется опробование двигателей ВС производить только в дневное время суток.

3. Специальные процедуры взлета.

Экипажами ВС не применяются.

Часть II**ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ****1. Общие положения.**

1.1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку выполняются экипажами всех воздушных судов.

1.2. При наличии сложных метеорологических условий командир корабля может отклониться от эксплуатационной процедуры снижения шума на этапе захода на посадку, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3. Посадка с МК=046° является предпочтительной, особенно в ночное время.

2. Ограничения.

При заходе на посадку с обоими курсами посадки, маневры по вписыванию в круг выполнять строго по схеме.

3. Специальные процедуры захода на посадку.

Экипажами ВС не применяются.

УНЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ**Общие положения.**

Полеты по правилам полетов по приборам и правилам визуальных полетов в пределах диспетчерской зоны, РПИ и аварийного обеспечения аэродрома Кемерово выполняются в соответствии с общими требованиями нормативных документов.

Аэродром Кемерово – контролируемый аэродром. Вход/выход в/из CTR и СТА осуществляются с разрешения и под контролем «Кемерово-подход» на частоте 125.5 МГц, при наличии двухсторонней связи.

Процедуры полетов по ППП.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона в контролируемом пространстве «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 изменять эшелон с немедленной информацией об этом «Кемерово-подход». При необходимости, например в случае сбойной ситуации, прибывающие ВС, могут получать указания о задержке в зоне ожидания установленной над ДПРМ с обоими курсами посадки.

2. Restrictions.

2.1 Il-76 and Il-76T aircraft take-off is limited at night.

2.2 Nominal regime of noiseless take-off procedure according to the Aeroplane Flight Manual shall be established at height (400)m for Il-86 and Il-96 aircraft and at height (500)m for other aircraft.

2.3 Initial turn shall be carried out at a height not less than (400) m on take-off heading 226°MAG and departing to GINEL, GISAD, NALED, NATIR and on take-off heading 046°MAG departing to GISAR, NALED.

2.4. Engines run-up is recommended to be carried out only during daylight hours.

3. Special take-off procedures.

Special take-off procedures are not applied.

Part II**NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING APPROACH PHASE****1. General.**

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

1.2. In case of instrument meteorological conditions the pilot-in-command may deviate from noise abatement procedure during approach phase if he considers it necessary for safety reasons.

1.3 Landing on heading 046°MAG is preferable, especially at night.

2. Restrictions.

During approach on both landing headings, joining circle manoeuvres shall be carried out strictly according to the pattern.

3. Special approach procedures.

Special approach procedures are not applied.

УНЕЕ АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES.**General.**

IFR and VFR flights within CTR, FIR and emergency provision area of Kemerovo aerodrome shall be carried out in accordance with common requirements of the normative documents.

Kemerovo aerodrome is a controlled aerodrome. Entry/exit into/from CTR and CTA shall be carried out by permission and under control of "Kemerovo-Approach" on frequency 125.5 MHz under two-way communication.

IFR flights procedures.

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

The responsibility for providing the established separation intervals between the aircraft and assignment of safe flight level within controlled airspace of class "C" is imposed on "Kemerovo-Approach". A change of flight level shall be carried out by "Kemerovo-Approach" instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (encounter with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure etc.), the pilot-in-command has a right to change flight level at his own discretion and report it immediately to "Kemerovo-Approach". If necessary, for example, in case of failure situation, arriving aircraft may be instructed to hold in the holding area established over LOM for both landing headings.

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера и с согласия пилота (командира экипажа).

Полеты по ППП вне контролируемого пространства выполняются в соответствии с общими требованиями нормативных документов.

Радиолокационные процедуры в контролируемом пространстве.

Радиолокационное наведение («векторение») в контролируемом пространстве осуществляется диспетчером ДПП «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.

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.

Управление горизонтальной скоростью не применяется в отношении воздушных судов, входящих или находящихся в зоне ожидания.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

Процедура не применяется.

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСР).

Процедура не применяется. Посадочные локаторы отсутствуют.

Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи, экипаж (пилот) действует в соответствии со стандартами рекомендуемой практики и процедурами Приложений и документов ИКАО и раздела GEN 3.4.5 настоящего AIP.

←

Процедуры полетов по ПВП в диспетчерском районе.

Полеты по ПВП в контролируемом пространстве диспетчерской зоны и диспетчерского района 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.

Полеты в неконтролируемом пространстве могут осуществляться без наличия двухсторонней связи. Экипаж ВС в данном случае обязан прослушивать эфир на частоте «Кемерово-подход», сообщать для других экипажей ВС, находящихся в этом районе, в целях обеспечения безопасности, высоту и маршрут своего полета, время пролета характерных ориентиров, оповещать о своих намерениях вылета/посадки.

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

A change from IFR flights to VFR flights is carried out only by controller's permission and with the pilot's (the pilot-in-command's) agreement.

IFR flights outside controlled airspace shall be carried out in accordance with common requirements of the normative documents.

Radar procedures within controlled airspace.

Radar vectoring within the controlled airspace shall be carried out by APP "Kemerovo-Approach" controller. For air traffic flow management "Kemerovo-Approach" controller shall instruct crews to reach specified flight levels (heights) and also assign courses to follow in order to provide separation intervals necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar service shall be provided on all stages of air traffic control service.

The flight crews can be instructed to correct the flight speed, rate of climb or rate of descent in a certain way.

The control over the horizontal speed shall not be applied in regard to aircraft entering or flying in the holding area.

Radar vectoring charts are not published.

Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

Precision approach radar (PAR) approach.

PAR approach procedures are not applied.

Radio communication failure.

In case of radio communication failure the flight crew (pilot) shall act as in accordance with the standards, recommended practice and procedures of the ICAO Annexes and documents and GEN 3.4.5 section of the present AIP.

VFR flight procedures within CTA.

VFR flights within the controlled airspace of CTR and CTA shall be carried out under visual meteorological conditions, under two-way radio communication, in the daytime and at night.

The flight shall be carried out with visual reference to the ground as in accordance with common requirements of the normative documents.

Flights within the uncontrolled airspace can be carried out without two-way radio communication. In this case the flight crew must monitor the air on "Kemerovo-Approach" frequency, inform other aircraft, which are in this area, for the purpose of flight safety, about its height and flight route, the time of overflying of the ground features and inform about its intentions for departure/landing.

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

УНЕЕ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

Орнитологическая обстановка в окрестностях аэродрома обуславливается суточной и сезонной миграцией птиц. 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 как днем так и ночью.

Суточная миграция происходит в утренние и вечерние часы с пересечением зоны взлета и посадки.

Для обеспечения безопасности, экипажам ВС, рекомендуется включать посадочные фары при взлете, посадке, набора высоты и снижении.

UNEE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The seasonal migration is divided into spring migration, which begins at the end of March and ends in June and autumn migration, which begins at the end of July and ends before the end of October. The most intensive migrations occur in spring till the middle of May and in autumn from the beginning of September to the middle of October. Bird migration height is from several tens of metres up to 9-10 km. The majority of birds migrate at heights 400-500 m. The second migration height subject to the intensity peak is the height of 1500 m, the third is about 3000 m. Migration height value depends on meteorological conditions (cloud ceiling, precipitation, wind direction and speed), terrain relief and the time of the day. As a rule migrations occur below clouds by day and at night.

The daily migration occurs in the morning and in the evening with take-off and landing area crossing.

For safety reasons crews are recommended to switch on onboard landing lights during take-off, approach as well as during climbing and descending.