

УУДД АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УУДД МОСКВА/Домодедово
 UDD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. UDD MOSCOW/Domoddedovo

УУДД АД 2.2 ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.
 UDD AD 2.2 AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	552431с 0375423в. 1000м перпендикулярно осевой линии ВПП14П/32Л на В от точки 1150м СЗ порога ВПП32Л 552431N 0375423E. 1000m abeam centre line RWY14R/32L to E of a point 1150m NW of THR32L
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	45 км ЮВ г. Москвы. 45 km SE of Moscow.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	180.6 м/22.5°C 180.6 m/22.5°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В (2010) 10°Е (2010)
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ЗАО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО», Россия, 142015, Московская область, Домодедовский район, аэропорт Домодедово, аэровокзальный комплекс Close joint stock company "Domodedovo International Airport", Airport terminal, Domodedovo Airport, Domodedovskiy Rayon, Moskovskaya Oblast, 142015, Russia Тел./Tel: (495) 363-30-63 Факс/Fax (495) 787-86-35 Телекс/Telex: 207555 PETL E-mail: adk@dme.ru AFTN: УУДДАПДУ/ UDDAPDU
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	Координаты опубликованы в системе координат ПЗ-90.02 The coordinates are published in PZ-90.02 coordinate system

УУДД АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
 UDD AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 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+4час. LT= UTC+4HR

УДД **АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.**
UDD **AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.**

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/СМ-4.5, МС-8П, РТ, МС-20, ИПМ-10 TS-1 (equivalent Jet A-1)/ SM-4.5, MS-8P, RT, MS-20, IPM-10
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	Крупный и мелкий ремонт в АТБ. Major and minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД **АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.**
UDD **AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.**

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 299 номеров. Hotel of the Airport for 299 rooms.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, железная дорога. Buses, taxis, railroad.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	В аэровокзале имеется медпункт, аптека, комната матери и ребенка There are a first-aid post, pharmacy, Mother-and-child room in the terminal building.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД **АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**
UDD **AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат.9 – ВПП 14Л/32П, ВПП 14П/32Л H24, CAT 9 – RWY 14L/32R, RWY 14R/32L
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

УДД **АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.**
UDD **AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.**

1.	Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment	Имеется AVBL
2.	Очередность удаления осадков Clearance priorities	См. раздел АД1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон/Reinforced Concrete, PCN 70/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД и МР TWY width, surface and strength	РД, МР/ TWY, taxi routes: A1, A2, A4, A9, A11, A12, M, N, 36, P4, P6, P9 – 25m, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T A5–A8 – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T Route H1 – 21m, смешанное/mixed, PCN 64/R/C/X/T Route H2 – 22.5m, смешанное/mixed, PCN 62/R/C/X/T B1, B8, T1, T2 – 23m, смешанное/mixed, PCN 62/R/C/X/T B2–B7 – 23m, смешанное/mixed, PCN 76/R/C/X/T Route H4 – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 70/R/C/X/T Route H – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 62/R/C/X/T Route H3 – 22.5m, смешанное/mixed, PCN 64/F/D/X/T Route 34 – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 16/R/B/X/T 25, 26, 27, 35 – 22.5m, смешанное/mixed, PCN 64/R/C/X/T Route 3 – 22.5m, смешанное/mixed, PCN 65/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высоты-мера ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

UDD 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 МС, маркировка знаков обозначения РД. Система SAFEDOCK на МС 1-22. Guidance signs boards at entrances to stands, TWY ID marking, SAFEDOCK at stands 1-22.
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. Входные огни, огни зоны приземления, осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП, знаки обозначения ВПП, знаки местоположения, знаки схода с ВПП на РД (расположены на расстоянии 30–35м до точки схода). Осевая линия РД на всех РД. Осевые и боковые огни РД, знаки местоположения, знаки направления. Marking of RWY THR, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value, taxi holding position. Threshold lights, touchdown zone lights, runway centre line lights, runway edge lights, RWY designation signs, position signs, RWY exit signs (located at 30-35m prior to the RWY exit point). Taxiway centre line on all taxiways. Taxiway centre line and edge lights, position signs, direction signs.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются на РД В1–В8, А1–А12 AVBL on TWY В1–В8, А1–А12
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UDD AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
32L/Взлёт/TKOF 14R/Подх/АРСН	Дерево Tree	206.3 m	55 25 55.93N 037 51 34.01E	Труба Chimney	322 m *	55 34 43.3N 037 37 40.4E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Дерево Tree	200.2 m	55 25 54.58N 037 51 46.42E	Мачта Mast	227 m *	55 27 58.9N 037 50 21.7E	
	Дерево Tree	200.9 m	55 25 53.29N 037 51 42.59E	Ангар Hangar	193 m	55 25 25.3N 037 52 40.1E	
	Дерево Tree	200.2 m	55 25 53.20N 037 51 40.57E	Мачта Mast	186 m *	55 25 17.5N 037 54 47.7E	
	Дерево Tree	199.5 m	55 25 53.14N 037 51 45.38E	Антенна Antenna	219 m *	55 25 11.7N 037 53 07.5E	
	Мачта ОПРС NDB Mast	187.7 m	55 25 42.34N 037 51 48.06E	Мачта Mast	191 m *	55 25 08.3N 037 54 24.1E	
	Антенна Antenna	189.0 m	55 25 38.50N 037 51 52.40E	Флюгер Vane	187 m *	55 25 04.4N 037 52 40.8E	
	Лес Forest	194.0 m	55 25 51.60N 037 51 43.46E	Здание Building	232 m *	55 24 59.8N 037 50 03.1E	
	Лес Forest	191.4 m	55 25 50.09N 037 51 39.50E	Мачта Mast	198 m *	55 24 59.7N 037 53 12.5E	
	Лес Forest	190.0 m	55 25 49.94N 037 51 49.50E	Ангар Hangar	189 m *	55 24 52.4N 037 53 21.3E	
	Лес Forest	194.4 m	55 25 49.41N 037 51 37.65E	Флюгер Vane	223 m *	55 24 50.5N 037 54 01.9E	
	Лес Forest	199.3 m	55 25 48.83N 037 51 35.03E	Здание Building	190 m *	55 24 49.9N 037 53 33.0E	
	Лес Forest	190.0 m	55 25 48.33N 037 51 44.61E	Мачта Mast	198 m *	55 24 49.3N 037 53 24.0E	
	Лес Forest	199.4 m	55 25 48.07N 037 51 32.75E	Мачта Mast	186 m *	55 24 35.5N 037 53 30.2E	
	Лес Forest	191.8 m	55 25 46.83N 037 51 41.49E	Мачта Mast	198 m *	55 24 30.5N 037 54 01.2E	
	Лес Forest	196.2 m	55 25 45.11N 037 51 37.76E	Мачта Mast	193 m *	55 24 29.7N 037 53 53.8E	
	Лес Forest	193.9 m	55 25 44.72N 037 51 36.97E	Флюгер Vane	173 m *	55 23 55.1N 037 54 04.3E	
14R/Взлёт/TKOF 32L/Подх/АРСН	Дерево Tree	179.3 m	55 22 55.75N 037 55 19.15E	Мачта Mast	251 m *	55 23 13.1N 037 47 20.7E	
	Дерево Tree	183.9 m	55 22 53.38N 037 55 18.41E	Мачта Mast	262 m *	55 22 40.1N 038 02 05.6E	
	Дерево Tree	183.0 m	55 22 51.52N 037 55 15.36E	Труба Chimney	231 m *	55 19 49.7N 037 50 41.2E	
	Дерево Tree	183.1 m	55 22 45.20N 037 55 02.59E	Антенна Antenna	274 m *	55 18 35.0N 038 12 48.0E	
	Дерево Tree	183.0 m	55 22 43.81N 037 55 09.68E				
32R/Взлёт/TKOF 14L/Подх/АРСН	Деревья Trees	186.4 m	55 25 57.96N 037 53 51.60E				
	Деревья Trees	185.1 m	55 25 56.91N 037 53 49.34E				
	Деревья Trees	187.7 m	55 25 49.59N 037 53 52.92E				
	Дерево Tree	177.6 m	55 25 39.79N 037 54 00.99E				
	Антенна Antenna	172.0 m	55 25 39.18N 037 54 11.03E				
	Дерево Tree	180.7 m	55 25 38.94N 037 54 02.61E				
	Дерево Tree	176.2 m	55 25 38.80N 037 54 03.23E				
	Дерево Tree	177.3 m	55 25 37.49N 037 54 04.25E				

1		2		3
Дерево Tree	176.6 m	55 25 35.97N 037 54 06.49E		
Дерево Tree	175.8 m	55 25 34.46N 037 54 08.22E		
Лесополоса Forest belt	187.6 m	55 25 57.65N 037 53 49.69E		
Лесополоса Forest belt	191.8 m	55 25 55.99N 037 53 46.16E		
Лесополоса Forest belt	188.0 m	55 25 54.82N 037 53 49.23E		
Лесополоса Forest belt	181.4 m	55 25 51.32N 037 53 58.60E		
Лесополоса Forest belt	186.6 m	55 25 50.65N 037 54 01.71E		
Лесополоса Forest belt	182.8 m	55 25 50.42N 037 53 53.03E		
Лесополоса Forest belt	185.5 m	55 25 49.38N 037 54 04.20E		
Лесополоса Forest belt	184.3 m	55 25 49.13N 037 54 05.85E		
Лесополоса Forest belt	187.6 m	55 25 48.72N 037 53 53.66E		
Лесополоса Forest belt	180.1 m	55 25 48.49N 037 54 07.57E		
Лесополоса Forest belt	190.5 m	55 25 48.06N 037 53 52.61E		
Лесополоса Forest belt	174.8 m	55 25 48.13N 037 54 07.02E		
Лесополоса Forest belt	189.2 m	55 25 45.54N 037 53 53.41E		
Лесополоса Forest belt	188.4 m	55 25 44.77N 037 53 54.17E		
Лесополоса Forest belt	172.7 m	55 25 43.74N 037 54 12.89E		
Лесополоса Forest belt	180.8 m	55 25 38.49N 037 54 03.53E		
Лесополоса Forest belt	175.2 m	55 25 35.22N 037 54 07.58E		
Лесополоса Forest belt	177.4 m	55 25 34.29N 037 54 08.47E		
14L/Взлёт/ТКОФ 32R/Подх/АРСН	Антенна Antenna	166.2 m	55 23 18.88N 037 56 57.93E	
	Лес Forest	183.9 m	55 23 18.38N 037 57 08.96E	
	Мачта БПРМ Mast LMM	167.7 m	55 23 17.37N 037 56 57.65E	
	Граница леса Forest boundary	181.6 m	55 23 17.10N 037 57 07.48E	
	Граница леса Forest boundary	185.3 m	55 23 12.99N 037 56 57.28E	
	Граница леса Forest boundary	184.6 m	55 23 13.01N 037 57 07.59E	
	Граница леса Forest boundary	185.6 m	55 23 10.49N 037 57 09.19E	
	Граница леса Forest boundary	182.7 m	55 23 10.29N 037 57 06.48E	
	Граница леса Forest boundary	186.9 m	55 23 07.88N 037 57 11.80E	
	Лесополоса Forest belt	171.6 m	55 24 19.94N 037 56 03.26E	
	Лесополоса Forest belt	176.5 m	55 24 18.94N 037 55 15.65E	
	Лесополоса Forest belt	182.1 m	55 24 18.29N 037 56 05.52E	
	Лесополоса Forest belt	180.4 m	55 24 16.35N 037 53 06.73E	
	Лесополоса Forest belt	181.5 m	55 24 17.04N 037 54 52.75E	

1		2		3
Лесополоса	177.5 m	55 24 16.44N		
Forest belt		037 55 19.42E		
Лесополоса	180.1 m	55 24 16.46N		
Forest belt		037 56 07.04E		
Лесополоса	178.3 m	55 24 15.21N		
Forest belt		037 56 07.87E		
Лесополоса	175.1 m	55 24 13.08N		
Forest belt		037 54 47.31E		
Лесополоса	180.2 m	55 24 13.07N		
Forest belt		037 56 08.20E		
Лесополоса	180.9 m	55 24 11.25N		
Forest belt		037 55 25.80E		
Лесополоса	183.7 m	55 24 08.46N		
Forest belt		037 56 13.52E		
Лесополоса	180.4 m	55 24 04.92N		
Forest belt		037 54 45.27E		
Лесополоса	181.9 m	55 24 05.57N		
Forest belt		037 56 24.80E		
Лесополоса	181.9 m	55 24 05.43N		
Forest belt		037 56 16.50E		
Лесополоса	180.7 m	55 24 04.54N		
Forest belt		037 56 24.66E		
Лесополоса	186.7 m	55 24 03.62N		
Forest belt		037 55 39.65E		
Лесополоса	182.9 m	55 24 04.00N		
Forest belt		037 56 27.11E		
Лесополоса	183.4 m	55 24 03.83N		
Forest belt		037 56 18.90E		
Лесополоса	181.6 m	55 24 03.20N		
Forest belt		037 55 35.97E		

УУДД АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UDD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Филиал федерального государственного учреждения гражданского авиационного метеоцентра Росгидромета Домодедово The Domodedovo branch of Federal State instruction Civil Aeronautical Meteorological Centre of Roshydromet
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Филиал федерального государственного учреждения гражданского авиационного метеоцентра Росгидромета Домодедово 30 часов The Domodedovo branch of Federal State instruction Civil Aeronautical Meteorological Centre of Roshydromet 30 Hours
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час, TAF 3 часа TREND 1 HR, TAF 3 Hours
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, консультация, предполетный инструктаж, показ Briefing, consultation, pre-flight briefing, display
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты прогноза ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, сводки METAR, SPECI, TAF, SIGMET, информация о вулканическом пепле и тропических циклонах. Рус., англ. Forecasts charts of upper wind and upper-air temperature, charts of significant weather phenomena, METAR, SPECI, TAF, SIGMET summaries, information about volcanic ash and tropical cyclones. (RUS, ENG)
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты прогноза ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, карты барической топографии, приземные, информация спутниковая метеорологического радиолокатора (МРЛ), метеорологической автоматической радиотехнической станции (МАРС), комплексные радарные карты, прогноз турбулентности. Upper wind and upper air temperature charts, significant weather charts, baric topography charts surface charts, information from satellite, weather radar meteorological automatic radio technical station, complex radar charts, turbulence forecast.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Грозопеленгатор, метеоячейка Thunderstorm radar, meteobox
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Домодедово Подход, Круг, Вышка Domodedovo APP, Radar, TWR
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УДД **АД 2.12** **ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.**
UDD **AD 2.12** **RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.**

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
14L	145.63° 135.78°	3793x53	Reinforced Concrete PCN 74/R/C/X/T	552522.99N 0375428.83E - -	THR 167.8 m
32R	325.66° 315.78°	3793x53	Reinforced Concrete PCN 74/R/C/X/T	552341.74N 0375630.50E - -	THR 158.3 m
14R	145.60° 135.78°	3500x60	Cement-Concrete PCN 57/R/A/W/T	552515.82N 0375219.70E - -	THR 180.6 m
32L	325.63° 315.78°	3500x60	Cement-Concrete PCN 57/R/A/W/T	552342.42N 0375412.04E - -	THR 161.8 m
Уклон ВПП и концевой полосы торможения Slope of RWY - SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.25%	нет/NIL	400x150	4093x300	нет/NIL	Система координат
+ 0.25%	нет/NIL	300x150	4093x300	нет/NIL	PZ-90.02
- 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	PZ-90.02
+ 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	system coordinate

УДД **АД 2.13** **ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.**
UDD **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
14L	3793	4193	3793	3793	нет/NIL
FROM B2	2910	3310	2910		
FROM B3	2430	2830	2430		
32R	3793	4093	3793	3793	нет/NIL
FROM B8	3495	3795	3495		
FROM B7	2515	2815	2515		
FROM B6	2175	2475	2175		
FROM B5	1940	2240	1940		
FROM B4	1580	1880	1580		
14R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
FROM A4	2655	3055	2655		
FROM A5	2200	2600	2200		
FROM A6	1750	2150	1750		
32L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
FROM A9	2655	3055	2655		
FROM A8	2200	2600	2200		
FROM A7	1750	2150	1750		

УУД
UDD
АД 2.14
AD 2.14
ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
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
14L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green –	PAPI left/3°00'	нет NIL	3793m, 15m 2893m white next 600m red/white last 300m red, LIH	3793m, 60m 3193m white last 600m yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
32R	HIALS CAT III 900 m	зеленые green –	PAPI right/3°00'	900 m	3793m, 15m 2893m white next 600m red/white last 300m red, LIH	3793m, 60m 3193m white last 600m yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
14R	HIALS CAT III 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 m	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red, LIH	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
32L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УУД
UDD
АД 2.15
AD 2.15
ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location 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: РД В2, В4-В7, Н4 Осевые: РД В1, В3, В8, Т1, Т2, А2-А11, М Edge: TWY В2, В4-В7, Н4 Centre line: TWY В1, В3, В8, Т1, Т2, А2-А11, М
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД **АД 2.16** **ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.**
UDD **AD 2.16** **HELICOPTER LANDING AREA.**

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 – на MC S1/on stand S1 552526.30N 0375243.51E H2 – на РД В 2/on TWY В 2 552455.31N 0375445.78E H5 – на МР 3/on Taxi Route 3 552508.71N 0375257.82E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1 – 177.0 m H2 – 165.5 m, H5 – 176.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1 – круг диаметром 10м, цементобетон, PCN 17/R/B/W/T, маркирована H2 – круг диаметром 18м, асфальтобетон, PCN 76/R/C/X/T, маркирована H5 – круг диаметром 18м, асфальтобетон, PCN 65/R/C/X/T, маркирована H1 – circle 10m in diameter, Cement-Concrete, PCN 17/R/B/W/T, marked H2 – circle 18 m in diameter, Asphalt-Concrete, PCN 76/R/C/X/T, marked H5 – circle 18 m in diameter, Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	146°/136°; 326°/316°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H1 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 13м, а также для вертолетов с лыжными шасси H2 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22м, а также для вертолетов с лыжными шасси H5 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м H1 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 13m and also for HEL having ski-equipped landing gear H2 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 m and also for HEL having ski-equipped landing gear H5 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22m Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

УУДД АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UDD AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Москва/Домодедово Сектор ДК / Moscow/Domododedovo Sector DR: 553400N 0373700E – 553454N 0374518E – 553618N 0374830E – 553612N 0375106E – 552930N 0380000E – 552048N 0381112E – 550330N 0383848E – 550900N 0381700E – 551000N 0374800E – 551000N 0374600E – 551300N 0373100E – 552100N 0373200E – 553400N 0373700E, исключая / except: 553324N 0374706E – 552942N 0375130E, далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10 km centred at 552430N 0375424E до / to 552112N 0380200E – 551724N 0380624E – 551530N 0380142E – 551918N 0375718E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром / then by arc of a circle radius of 10km centred at 552430N 0375424E до / to 552754N 0374706E – 553142N 0374224E – 553324N 0374706E Москва/Домодедово диспетчерская зона / Moscow/Domododedovo CTR: 553324N 0374706E – 552942N 0375130E далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10 km centred at 552430N 0375424E до/ to 552112N 0380200E – 551724N 0380624E – 551530N 0380142E – 551918N 0375718E далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10 km centred at 552430N 0375424E до/ to 552754N 0374706E – 553142N 0374224E – 553324N 0374706E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Москва/Домодедово Сектор ДК – выше 450 AMSL – по указанию органа ОВД FL050–070 Москва/Домодедово диспетчерская зона – от земли до 600 AGL Moscow/Domododedovo Sector DR – above 450 AMSL – by ATC FL050–070 Moscow/Domododedovo CTR – GND – 600 AGL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Домодедово-Вышка рус., англ. Domodedovo-Tower Домодедово-Подход RUS, ENG Domodedovo-Approach
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1000) м –/(1000) m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУДД АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UDD 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		129.000 124.400 121.500	H24 H24 H24	Reserve FREQ Reserve FREQ Emergency FREQ	
Подход APP	Домодедово-Подход Domodedovo-Approach	120.600 (124.400R) (119.450R)	к/с H24	От земли до FL040 / GND – FL040 От земли до 450AMSL / GND – 450AMSL* Выше 450AMSL до FL040 / Above 450AMSL – FL040**	
Вышка TWR	Домодедово-Вышка 1 Domodedovo-Tower 1	118.600 (119.450R)	к/с H24	Для ВПП 14П/32Л For RWY 14R/32L РД/TWY M, A1, A2, A4-A9, A11, A12	Диспетчерская зона: – от земли до 600 AGL CTR – GND – 600 AGL
	Домодедово-Вышка 2 Domodedovo-Tower 2		к/с H24		
Перрон APN	Domodedovo Clearance Delivery	129.150	H24		
	Домодедово-Перрон 1 Domodedovo-Apron 1	119.000	к/с	Для маршрутов руления/ For Taxi Routes 3, 24-27, 35, 36, H, H1-H4, T1, T2	
	Домодедово-Перрон 2 Domodedovo-Apron 2	123.750	H24		
Круг Radar	Домодедово-Круг Domodedovo-Radar	(119.450R) 127.700	к/с	Сектор DK: выше 450AMSL до FL050–070 Sector DR: above 450AMSL – FL050–070	
		124.400R 129.000R)	H24		
Транзит Transit	Домодедово-De-Icing Domodedovo- De-Icing	130.600	к/с H24		
АТИС ATIS	Домодедово-АТИС Domodedovo-ATIS	128.300	к/с	На английском языке. Передает состояние поверхности покрытия ВПП по величине измеренного коэффициента сцепления/English. Transmits the condition of RWY surface according to measured friction coefficient. На русском языке/Russian	
		122.950	H24		

в границах /within:

* – 553324N 0374706E – 552942N 0375130E, далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10 km centred at 552430N 0375424E до / to 552112N 0380200E – 551724N 0380624E – 551530N 0380142E – 551918N 0375718E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром / then by arc of a circle radius of 10km centred at 552430N 0375424E до / to 552754N 0374706E – 553142N 0374224E – 553324N 0374706E

в границах /within:

** – 553400N 0373700E – 553454N 0374518E – 553618N 0374830E – 553612N 0375106E – 552930N 0380000E – 552048N 0381112E – 550330N 0383848E – 550900N 0381700E – 551000N 0374800E – 551000N 0374600E – 551300N 0373100E – 552100N 0373200E – 553400N 0373700E

Система координат ПЗ-90.02

PZ-90.02 coordinate system

УУДД АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UDD 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	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение антенны DME	Примечания	
ID	Frequency	Hours of operation	Site of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks	
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (10°E)	ДМД DMD	113.3	к/с H24	552317.9N 0375441.6E	161.2 m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14Л ИЛС кат 1(10°В) LOC 14L ILS CAT I (10°E)	ИДВ IDW	108.5	к/с H24	552319.7N 0375657.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14Л GP 14L		329.9	к/с H24	552517.5N 0375447.7E		3°00', RDH 17.30m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 14Л LOM 14L	ДВ DW	437	к/с H24	552709.0N 0375221.0E		136°MAG/3.99 km to RWY 14L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 14Л LMM 14L	В W	887	к/с H24	552552.0N 0375354.0E		136°MAG/1.10 km to RWY 14L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 32П ИЛС кат 3(10°В) LOC 32R ILS CAT III (10°E)	ИДЕ IDE	111.9	к/с H24	552538.7N 0375410.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32П GP 32R		331.1	к/с H24	552353.0N 0375628.0E		3°00', RDH 16.08 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 32П DME 32R	ИДЕ IDE	CH 56X	к/с H24	552353.0N 0375628.0E		309м от ВПП 32П 309m from RWY 32R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 32П LOM 32R	ДЕ DE	437	к/с H24	552200.0N 0375832.0E		316°MAG/3.81 km to RWY 32R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 32П LMM 32R	Е E	887	к/с H24	552318.0N 0375659.0E		316°MAG/0.89 km to RWY 32R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14П ИЛС КАТ.3(10°В) LOC 14R ILS CAT III (10°E)	ИДМ IDM	110.1	к/с H24	552326.7N 0375431.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14П GP 14R		334.4	к/с H24	552504.0N 0375223.0E		3°00' RDH 15.45 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 14П DME 14R	ИДМ IDM	CH 38X	к/с H24	552504.0N 0375223.0E		324м от ВПП 14П 324m from RWY 14R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 32Л ИЛС КАТ.1(10°В) LOC 32L ILS CAT I (10°E)	ИДО IDO	109.3	к/с H24	552537.6N 0375153.4E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32Л GP 32L		332.0	к/с H24	552348.0N 0375353.0E		3°00' RDH 17.24 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 32Л DME 32L	ИДО IDO	CH 30X	к/с H24	552348.0N 0375353.0E		330м от ВПП 32Л 330m from RWY 32L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 14П NDB/MKR 14R	ДМ DM	320	к/с H24	552543.0N 0375146.0E		136°MAG/1.04 km to RWY 14R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 32Л NDB/MKR 32L	ДО DO	659	к/с H24	552312.0N 0375449.0E		316°MAG/1.10 km to RWY 32L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Время руления ВС при отправлении и прибытии увеличено на 15 минут.

2. Выполнение полетов**2.1. Вылет****2.1.1. Процедуры при вылете**

При первом установлении радиотелефонной связи с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Clearance Delivery», «ДОМОДЕДОВО-Перрон» и «ДОМОДЕДОВО-Вышка», экипаж ВС, имеющего категорию турбулентности следа, свойственную тяжелым ВС, после позывного своего ВС произносит слово: «Тяжелый». Диспетчер в своем ответе слово: «Тяжелый» может не произносить.

Экипажам вылетающих ВС не ранее, чем за 15 минут до расчетного времени вылета по плану установить связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Clearance Delivery» на частоте 129.150 МГц для того, чтобы:

- сообщить позывной, аэродром назначения, тип ВС, номер МС, код подтвержденной информации ATIS, необходимость противообледенительной обработки на МС 1-22;

- получить диспетчерское разрешение (ATC Clearance), ВПП для взлета, QNH (по запросу);

- получить информацию, относящуюся к процедуре одновременных независимых вылетов с параллельных ВПП.

После полной готовности ВС к вылету по команде диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Clearance Delivery» экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Перрон» для получения разрешения на запуск двигателей и руление (буксировку), указывая при этом номер МС.

Примечание: Полностью готовое к вылету ВС означает, что все пассажиры находятся на борту ВС, входные и грузовые люки закрыты, трап убран (телескопический трап отсоединен и находится в убранном состоянии), буксировочное вождение подсоединено (при необходимости буксировки), наземный персонал находится в готовности к буксировке (рулению) и установил связь с экипажем ВС.

Бортовой ответчик (режим S) экипажам ВС включать перед запросом на буксировку или запуск двигателей и выключать после заруливания на МС.

Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ ВС и согласована с техническим составом буксировочной бригады.

После запуска двигателей экипаж ВС докладывает диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Перрон» готовность к вырубанию, используя следующую фразеологию: «Позывной ВС + Готов к вырубанию» и получает указания о порядке руления по площади перрона.

При выдаче условий руления ВС по площади перрона, диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Перрон» может быть назначено место (рубеж) перехода на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО Вышка», используя следующую фразеологию: «Позывной ВС + 32R + по Hotel 2, Tango 2, на траверзе Bravo 5 с Вышкой 119.700». Экипаж ВС в указанном месте (рубеже) самостоятельно переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

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

The time of ACFT taxiing before take-off and after landing is increased by 15 minutes.

2. Flight execution**2.1. Departure****2.1.1. Departure Procedures**

On first radio contact with "Domodedovo-Clearance Delivery", "Domodedovo-Apron" and "Domodedovo-Tower" controllers the flight crew of aircraft, having the category of turbulence wake as heavy, shall pronounce the word "Heavy" after the callsign of the aircraft. The controller may not pronounce the word "Heavy" in his reply.

The flight crews of departing aircraft shall contact "Domodedovo-Clearance Delivery" controller on frequency 129.150 MHz not earlier than 15 minutes before the estimated time of departure according to FPL in order to:

- report the aircraft callsign, the destination aerodrome, the aircraft type, stand number, the code of the confirmed ATIS information, the necessity of de-icing treatment on stands 1-22;

- receive ATC clearance, RWY for take-off, QNH (by request);

- receive the information relating to the procedure of simultaneous independent departures from the parallel runways.

After complete readiness for departure the flight crew shall change over to communication with "Domodedovo-Apron" controller by the instruction of "Domodedovo Clearance Delivery" controller to get clearance for engines start-up and taxiing (towing), indicating the stand number.

Note: Aircraft completely ready for departure means that all passengers are on board, the entrance and cargo doors are closed, the stairs are taken away (the aerobridge is disconnected and is in a retracted position), a tow bar is connected (when towing is required), ground personnel is ready for towing (taxiing) and has established radio contact with the flight crew.

The flight crew shall switch on transponder mode "S" before towing or engines start-up request and switch off after taxiing into stand.

Engines start-up can be carried out by a flight crew in the process of towing if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and coordinated with the technical personnel of the tow team.

After engines start-up the flight crew shall report "Domodedovo-Apron" controller about readiness to taxi using the following phraseology: "ACFT callsign + Ready to taxi" and receive the instructions about the taxi procedure on the apron.

When giving taxi instructions on the apron "Domodedovo-Apron" controller can assign the transfer of control limit to change over to communication with "Domodedovo-Tower" controller, using the following phraseology: "ACFT callsign + 32R + via Hotel 2, Tango 2, abeam Bravo 5 with Tower 119.700". The flight crew shall independently change over to communication with "Domodedovo-Tower" controller at the established limit.

После перехода с частоты диспетчера «ДОМОДЕДОВО Перрон» на частоту диспетчера «ДОМОДЕДОВО Вышка» экипаж ВС прослушивает его частоту, не производя вызова диспетчера «ДОМОДЕДОВО Вышка» (за исключением процедур LVP), выполняет руление до линии предварительного старта. Экипаж ВС должен быть готов к получению дальнейших указаний и разрешений от диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

Стандартные маршруты руления к линии предварительного старта (месту ожидания перед ВПП):

– для ВПП 14П по МР Н1/Н2, далее по РД М на РД А2;

– для ВПП 32Л по МР Н1/Н2, далее по РД М на РД А11;

– для ВПП 14Л по МР Т1 на РД В1;

– для ВПП 32П по РД Т2 на РД В8.

При выруливании к месту ожидания перед ВПП по другим маршрутам руления, отличных от стандартных, экипаж ВС должен запрашивать занятие РД М у диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

Правила руления:

– ВС, рулящие по РД М, уступают дорогу ВС, освобождающим ВПП;

– ВС уступают дорогу ВС, выполняющим руление по РД М (за исключением вышеизложенного правила).

В зависимости от воздушной или наземной обстановки разрешается выполнять взлет от пересечений РД с ВПП по заявке экипажа ВС или по запросу диспетчера «ДОМОДЕДОВО Вышка», используя располагаемые дистанции разбега.

After changing over from frequency of “Domodedovo-Apron” controller to the frequency of “Domodedovo-Tower” controller, the flight crew shall watch his frequency without calling for “Domodedovo-Tower” controller (except for LVP) and carry out taxiing to the runway-holding position. The flight crew must be ready for getting further instructions and permissions from “Domodedovo-Tower” controller.

The standard taxi routes to the runway-holding position (holding position in front of the runway) are as follows:

– for RWY 14R – along Route H1/H2, then along TWY M to TWY A2;

– for RWY 32L – along Route H1/H2, then along TWY M to TWY A11;

– for RWY 14L – along Route T1 to TWY B1;

– for RWY 32R – along TWY T2 to TWY B8.

When taxiing to the runway-holding position along other taxi routes, different from the standard ones, the flight crew must request for occupation of TWY M from “Domodedovo-Tower” controller.

The rules of taxiing:

– The aircraft taxiing along TWY M shall give way to the aircraft vacating the runway;

– The aircraft shall give way to the aircraft taxiing along TWY M (except the above-mentioned rule).

Depending on the air or ground situation it is allowed to execute take-off from the intersections of TWY and RWY by flight crew’s request or by request of “Domodedovo-Tower” controller using the following take-off run distances available:

ВПП RWY	Пересечение РД с ВПП Intersection of TWY and RWY	РДР, м (футы) TORA, m (ft)	ВС Aircraft
14П/R	A2	3500 (11480)	Все All
	A4	2655 (8708)	
	A5	2200 (7216)	
	A6	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium
32Л/L	A11	3500 (11480)	Все All
	A9	2655 (8708)	
	A8	2200 (7216)	
	A7	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium
14Л/L	B1	3793 (12441)	Все All
	B2	2910 (9544)	
	B3	2430 (7970)	
32П/R	От начала ВПП From beginning of RWY	3793 (12441)	Все All
	B8	3495 (11463)	
	B7*	2515 (8249)	
	B6	2175 (7134)	
	B5*	1940 (6363)	легкое/среднее light/medium
	B4	1580 (5182)	легкое/среднее light/medium

* Руление ВС для взлета с ВПП 32П по РД В5 и В7 выполнять с радиусом разворота не более 25 м.

* Taxiing of ACFT along TWY B5 and B7 for RWY 32R take-off shall be carried out with a radius of turn not more than 25 m.

При установлении первоначальной радиосвязи с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка» экипаж ВС может доложить ему о готовности к вырубиванию на ВПП по удобной РД и выполнению безостановочного взлета, после чего получить от диспетчера указания по дальнейшему рулению. Отсутствие такого доклада будет означать для диспетчера, что экипаж данного ВС рассчитывает произвести взлет от начала ВПП.

Если экипаж ВС готов к вылету от пересечения РД с ВПП, он должен доложить об этом диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Вышка». В этом случае порядок выпуска ВС определяет диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» (для ВПП 14Л – диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Перрон» по согласованию с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка»), который информирует экипажи ВС об очередности их вылета. Окончательное решение о вылете от пересечения РД с ВПП принимает КВС.

При достижении места ожидания перед ВПП экипаж ВС сообщает об этом диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Вышка», докладывает о готовности к взлету, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + На предвзлетном + К взлету готов*».

Разрешение на взлет выдается, когда экипаж ВС готов выполнять взлет, ВС находится на ВПП вылета и условия движения позволяют выполнять взлет. В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как ВС займет исполнительный старт. Разрешение на взлет включает маркированный номер ВПП и приземный ветер, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + Исполнительный и взлет разрешаю*». (Например: «Глобус 155, 32 левая, исполнительный и взлет разрешаю, ветер 310°, 10 м/с»).

При занятой ВПП диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» разрешает экипажу ВС только занятие исполнительного старта, сообщив номер ВПП и приземный ветер, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + ВПП (номер) + Приземный ветер (направление и скорость) + Исполнительный разрешаю, взлет по команде*». Далее, при отсутствии препятствий на ВПП, диспетчер «ДОМОДЕДОВО Вышка» разрешает взлет, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + Взлет разрешаю*».

Экипаж ВС, которому необходимо выполнить руление в обратном направлении по ВПП (включая линию исполнительного старта от РД В8 на ВПП 32П), должен доложить об этом диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Вышка» по прибытии к месту ожидания перед ВПП.

Экипаж ВС, находящегося на месте ожидания перед ВПП, должен быть готов занять исполнительный старт и начать разбег для взлета немедленно после получения диспетчерского разрешения

Перед занятием исполнительного старта экипаж ВС информирует диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка» о невозможности выполнить требования по сокращению времени занятия ВПП и о необходимости времени на подготовку.

Предполетные проверки экипажем ВС в кабине должны быть завершены до занятия исполнительного старта. Проверки, которые необходимо выполнить в период пребывания на ВПП, должны быть сведены к минимуму.

Если вылет производится от начала ВПП, маневр на занятие исполнительного старта выполняется сразу за ВС, начавшим разбег для взлета, либо ВС, пересекающим порог ВПП при посадке.

On initial radio contact with “Domodedovo-Tower” controller the flight crew can report about its readiness to taxi to the runway along suitable taxiway and execution of the non-stop take-off, after that receive the instructions on further taxiing from controller. The absence of such report shall mean for controller that the flight crew of the given aircraft intends to execute take-off from the runway beginning.

If the flight crew is ready for take-off from the intersection of taxiway and the runway, the pilots must report “Domodedovo-Tower” controller about it. In this case the sequence of the aircraft departure shall be determined by “Domodedovo-Tower” controller (for RWY 14L – “Domodedovo Apron” controller by coordination with “Domodedovo-Tower” controller) who informs the flight crews about the sequence of their take-off. The final decision about take-off from the intersection of taxiway and the runway shall be made by the pilot-in-command.

After reaching the runway-holding position the flight crew shall report “Domodedovo-Tower” controller about it, report his readiness for take-off, using the following phraseology: “*ACFT callsign + At holding position + Ready for departure*”.

Take-off clearance shall be issued when the flight crew is ready to carry out take-off, the aircraft is on the runway of departure and the air situation allows to carry out take-off. For the purpose of acceleration of traffic the flight crew can be cleared for immediate take-off before the aircraft reaches the line-up position. Take-off clearance shall include the marked number of the runway and surface wind, using the following phraseology: “*ACFT callsign + Cleared to line up and take off*” (For example, “Globus 155, 32 Left, Cleared to line up and take off, wind 310°, 10 m/s”).

When the runway is occupied, “Domodedovo-Tower” controller shall clear the flight crew only to line up, having advised the runway number and surface wind, using the following phraseology: “*ACFT callsign + RWY (number) + Surface wind (direction and speed) + Line up and wait*”. Then, if there are no obstacles on the runway, “Domodedovo-Tower” controller shall clear to take off using the following phraseology: “*ACFT callsign + Cleared to take off*”.

The flight crew which requires backtracking (including the line-up position on RWY 32R from TWY B8) must report “Domodedovo-Tower” controller about it on reaching the runway-holding position.

The flight crew of the aircraft which is at the runway-holding position must be ready to line up and start take-off run immediately after receiving the clearance.

Prior to reaching the line-up position the flight crew shall inform “Domodedovo-Tower” controller about the inability to carry out the instructions to reduce the time of the runway occupation and about the required time for preparation.

Pre-flight checks in the crew cabin must be completed by the flight crew prior to occupation of the line up. The checks to be executed during the aircraft stay on the runway shall be reduced to a minimum.

If take-off is executed from the runway beginning, the manoeuvre to line up shall be carried out either immediately after the aircraft, which has started take-off run, or after the aircraft which has crossed the runway threshold before landing.

Если вылет производится от пересечения РД с ВПП, экипаж ВС должен начать маневр на занятие исполнительного старта сразу после того, как взлетающее (выполняющее посадку) ВС пройдет траверз места ожидания ВС, готовящегося к вылету от пересечения.

Экипаж ВС выполняет взлет немедленно после получения разрешения на взлет.

После подтверждения экипажем ВС разрешения на взлет, диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» предполагает увидеть начало движения ВС в течение 20 секунд.

Если по истечении 20 секунд и следующих 40 секунд движение ВС не начато, а от экипажа ВС никаких докладов не поступает, то диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» может запретить взлет ВС и дать указания экипажу ВС на освобождение ВПП по ближайшей РД.

Решение о выполнении взлета принимает КВС. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением КВС к его совершению. В случае принятия КВС решения о выполнении взлета при метеоусловиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, ответственность за его исход диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» не несет. В этом случае ответственность за принятое решение и исход взлета ВС возлагается на КВС.

Условные разрешения используются, когда соответствующие ВС видны и диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Вышка» и экипажу ВС.

Воздушное судно, из-за которого выдается условное разрешение, является первым ВС для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном. Условное разрешение выдается во всех случаях в следующем порядке и состоит из опознавательного индекса, условия, разрешения и краткого повторения условия. (Например: «Трансаэро 587, на посадочной прямой Боинг-737, разрешаю исполнительный после посадки».)

Это подразумевает, что экипажу ВС, получающему условное разрешение, необходимо опознать ВС, из-за которого выдается условное разрешение.

2.1.2. Одновременные независимые вылеты с параллельных ВПП.

О процедуре одновременных, независимых вылетов с параллельных ВПП экипажи ВС извещаются информацией АТIS: «Действуют процедуры одновременных, независимых вылетов».

Диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» предоставляет экипажу ВС информацию и указания, относящиеся к процедуре одновременных, независимых вылетов с параллельных ВПП.

Процедуры одновременных, независимых вылетов применяются днем и ночью при соблюдении следующих условий:

- значение видимости более 2000 м и высота нижней границы облаков выше 200 м (600');
- скорости бокового ветра менее 13 м/с (25 узлов);

If take-off is executed from the intersection of taxiway and the runway, the flight crew must start the manoeuvre to line up immediately after the taking off (landing) aircraft has passed abeam the runway-holding position where the aircraft is getting ready for take-off from the intersection.

The flight crew shall execute take-off immediately after receiving take-off clearance.

After confirmation of the take-off clearance by the flight crew, "Domodedovo-Tower" controller is supposed to see the beginning of the aircraft movement within 20 seconds.

If after the expiration of 20 seconds and the following 40 seconds the ACFT movement has not begun and there are no reports from the flight crew, "DOMODEDOVO-Tower" controller can prohibit take-off and give the instruction to the flight crew to clear the runway along the nearest taxiway.

The decision about the execution of take-off shall be made by a pilot-in-command. Take-off clearance is not a compulsion for a pilot-in-command to execute take-off. When a pilot-in-command has made a decision to execute take-off under meteorological conditions, which do not conform to the aerodrome operating minimum, the responsibility for its result shall not be born by "Domodedovo-Tower" controller. In this case the responsibility for the taken decision and the result of take-off shall be placed on the pilot-in-command.

The conditional clearances shall be used when the appropriate aircraft are visible to both "Domodedovo-Tower" controller and the flight crew.

An aircraft, due to which a conditional clearance is issued, is the first aircraft to proceed before another relevant aircraft. The conditional clearance shall be issued in all cases in the following sequence and includes the following: the aircraft identification, instructions, clearance and a short repetition of the instruction. (For example, "Transaero 587, Boeing 737 on final, cleared to line up after landing".)

This means that the flight crew getting a conditional clearance is required to identify the aircraft, due to which a conditional clearance is issued.

2.1.2. Simultaneous independent departures from the parallel runways.

The flight crews shall be informed about the procedure of simultaneous independent departures from the parallel runways by ATIS information: "Simultaneous independent take-off in progress".

"Domodedovo-Tower" controller shall provide the flight crew with information and instructions relating to the procedure of simultaneous independent departures from the parallel runways.

The procedures of simultaneous independent departures shall be applied in the day- and night-time under the following conditions:

- when the visibility value is more than 2000 m and the cloud base is above 200 m (600');
- the speed of cross wind is less than 13 m/s (25 knots);

– взаимное расхождение траекторий вылетов составляет 15° сразу после взлета (при расхождении траекторий на 45° и более – радиолокационный контроль необязателен).

Экипажи ВС должны строго выдерживать опубликованные схемы вылета (SID).

2.1.3. Противообледенительная обработка.

Процедура противообледенительной обработки ВС производится:

- на точках запуска (ТЗ) ВС;
- на местах стоянок (МС) и точках временного отстоя (ТВО);
- на площадках противообледенительной обработки (De-icing area), которые расположены в районе торцов ВПП 14П (DA1) и ВПП 32Л (DA2).

О необходимости противообледенительной обработки диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Перрон» должен быть уведомлен экипажем ВС при первой радиосвязи.

Порядок поступления уведомлений на противообледенительную обработку не влияет на очередность обработки.

При выполнении противообледенительной обработки на ТЗ с разрешения диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Перрон» и специалиста, выпускающего ВС, возможен запуск двигателей после окончания обработки хвостовой части ВС во время проведения обработки крыла.

Противообледенительная обработка ВС с работающими двигателями производится на площадках противообледенительной обработки.

Противообледенительная обработка винтовых ВС с работающими двигателями на DA1 и DA2 запрещена.

Необходимость обработки ВС на площадках противообледенительной обработки определяет диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Перрон».

В случае, если не обеспечена безопасность запуска двигателей или не обеспечена безопасность движения ВС с запущенными двигателями к площадкам противообледенительной обработки DA1 и DA2, экипаж ВС имеет право отказаться от противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями.

Диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Перрон» разрешает запуск двигателей ВС и назначает маршрут движения ВС на DA1 и DA2.

По достижению рубежа передачи, экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

На сопряжении РД М с DA1 и DA2 по команде диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка» экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Перрон».

Заруливание (выруливание) на/с DA1 и DA2 осуществляется только на минимальной тяге двигателей.

Экипаж ВС должен соблюдать особую осторожность в отношении персонала и транспортных средств, связанных с выполнением противообледенительной обработки. Руководство заруливанием ВС на площадку обработки ВС осуществляет специалист перронного обслуживания аэропорта.

–a reciprocal divergence of departure tracks is 15° immediately after take-off (when the divergence of tracks is 45° or more, then radar control is not mandatory).

The flight crews must strictly adhere to the published SID procedures.

2.1.3. De-icing treatment.

The procedure of de-icing treatment shall be carried out as follows:

- at engines start-up positions;
- on aircraft stands and points of temporary parking;
- on de-icing areas, which are located in the vicinity of RWY 14R extremity (DA1), RWY 32L extremity (DA2).

“Domodedovo-Apron” controller shall be notified by the flight crew about the necessity of de-icing treatment on first radio contact.

The order of getting the requests for de-icing treatment does not influence the order of priority of de-icing treatment itself.

When de-icing treatment is carried out at engines start-up positions, engines start-up is possible with the permission of “Domodedovo-Apron” controller and technical specialist responsible for engines start-up after completing the treatment of the aircraft tail part during wing treatment.

De-icing treatment of aircraft with operating engines shall be carried out on de-icing areas.

De-icing treatment of propeller-driven aircraft with operating engines is prohibited on de-icing areas DA1 and DA2.

“Domodedovo-Apron” controller shall determine the necessity of de-icing treatment of aircraft on de-icing areas.

In case when the safety of engines start-up is not provided or the safety of the aircraft movement with started up engines to de-icing areas DA1 and DA2 is not provided, then the flight crew has the right to cancel de-icing treatment of aircraft with started up engines.

“Domodedovo-Apron” controller shall clear the engines start-up and assign the taxi route to de-icing areas DA1 and DA2.

After reaching the transfer of control limit, the flight crew shall change over to communication with “Domodedovo-Tower” controller.

The flight crew shall change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller at junction of TWY M with DA1 and DA2, by the instruction of “Domodedovo-Tower” controller.

Taxiing into/out of de-icing areas DA1 and DA2 shall be carried out only under minimum engines power.

The flight crew must exercise extreme caution with regard to the personnel and transport facilities connected with execution of de-icing treatment. The control over the aircraft taxiing into de-icing areas shall be carried out by a specialist of the apron service.

После заруливания на назначенное МС на DA1 и DA2 по команде диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Перрон» экипаж переходит на связь с «ДОМОДЕДОВО-De-icing» на частоте 130.600 МГц.

Экипаж ВС обязан доложить диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Перрон» начало обработки ВС.

Во время процедуры противообледенительной обработки ВС экипаж ВС прослушивает частоту 119.000 МГц диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Перрон».

По завершению процедуры противообледенительной обработки ВС, специалист перронного обслуживания на частоте «ДОМОДЕДОВО-De-icing» передает экипажу ВС код противообледенительной обработки и освобождает маршрут руления ВС.

После получения кода экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Перрон» с докладом о готовности к рулению.

Выруливание с площадки выполняется только после получения разрешения от диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

2.2. Прибытие.

Общие положения.

При первом установлении радиосвязи с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Круг» и «ДОМОДЕДОВО-Вышка» экипаж ВС, имеющего категорию турбулентности следа свойственную тяжелым ВС, после позывного ВС произносит слово: «Тяжелый». Диспетчер в своем ответе слово «Тяжелый» может не произносить.

Прибывающие ВС направляются по маршрутам STAR. Для сохранения последовательности захода на посадку, а также безопасных интервалов между ВС STAR может быть изменен метод векторения.

Экипажи ВС должны выдерживать следующие приборные скорости, если нет других указаний от органа ОВД.

460 км/ч – при полете ниже FL100 до эшелона перехода;

410 км/ч – после пролета ПДЗ GEKLA, ОПРС МАРЬИНО (RW), АКСИНЫНО (АО), СКУРЫГИНО (DR), КЛИМОВСК (LO) от эшелона перехода до (900) м;

330 км/ч – от (900) м до завершения разворота на посадочную прямую;

300 км/ч – от завершения разворота на посадочную прямую до расстояния 7 км от порога ВПП.

В дальнейшем экипаж ВС должен выдерживать скорость в соответствии с РЛЭ ВС.

Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся на удалении 7км и менее от начала ВПП на конечном этапе захода на посадку.

Рекомендуемые скорости следует выдерживать с точностью до ± 20 км/ч.

Данные ограничения скорости применяются органом ОВД для установления безопасной дистанции между ВС и являются обязательными. Невыполнение требований по выдерживанию скорости полета считается нарушением указаний органа ОВД. В данном случае экипажу ВС будет дано указание по изменению условий выполнения захода на посадку.

Если выдерживание назначенной скорости невозможно по метеорологическим условиям или эксплуатационным характеристикам ВС, экипажу ВС необходимо сообщить органу ОВД скорости, рекомендованные для ВС.

After taxiing into the assigned stand on DA1 and DA2 the flight crew shall change over to communication with "Domodedovo-De-Icing" controller on frequency 130.600 MHz, by the instruction of "Domodedovo-Apron" controller.

The flight crew must report "Domodedovo-Apron" controller about the commencement of de-icing treatment of aircraft.

During de-icing treatment of aircraft the flight crew shall watch frequency 119.000 MHz of "Domodedovo-Apron" controller.

After the completion of de-icing treatment of aircraft a specialist of the apron service shall transmit the code of de-icing treatment to the flight crew on "Domodedovo-De-Icing" frequency and shall clear the taxi route for the aircraft.

After getting the code the flight crew shall change over to communication with "Domodedovo-Apron" and report about readiness for taxiing.

Taxiing out of de-icing area shall be carried out only after getting the permission of "Domodedovo-Tower" controller.

2.2. Arrival.

General.

On initial radio contact with "Domodedovo-Radar" and "Domodedovo-Tower" controllers the flight crew of aircraft having the category of turbulence wake as heavy, shall pronounce the word "Heavy" after the call-sign of the aircraft. The controller may not pronounce the word "Heavy" in his reply.

Arriving aircraft shall be directed along STAR routes. STAR route can be changed by means of vectoring to maintain the approach sequence as well as safe intervals between the aircraft.

The flight crews must maintain the following indicated airspeeds unless otherwise instructed by ATS unit:

460 km/h – when flying below FL100 to TL;

410 km/h – after passing NCRP GEKLA, Maryino NDB (RW), Aksinyino NDB (AO), Skurygino NDB (DR), Klimovsk NDB (LO) from transition level to (900) m;

330 km/h – from (900) m to completing the turn on final;

300 km/h – from completing the turn on final to DIST 7km from RWY THR.

Later on the flight crew must maintain the speed in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Speed control is not applied in respect to aircraft which are at a distance of 7 km or less from the runway beginning on final approach.

The recommended speeds shall be maintained with accuracy of up to ± 20 km/h.

These speed restrictions shall be applied by ATS unit for establishing the safe distance between the aircraft and are mandatory. Failure to comply with these requirements to maintain the flight speed shall be considered as the violation of instructions of ATS unit. In this case the flight crew shall be given the instruction to change the conditions of the approach procedure.

If unable to maintain the assigned speed due to meteorological conditions or the aircraft operating performance, the flight crew shall advise the ATS unit the speeds recommended for the aircraft.

Если воздушная обстановка позволяет, орган ОВД может приостановить ограничения по выдерживанию скорости полета путем использования фразеологии: «*Ограничений по скорости нет*».

Ночью, а также при видимости 2000 м и менее, при выполнении захода на посадку на ВПП 14П или ВПП 14Л освещенное шоссе не путать с огнями ВПП.

Интенсивность использования ВПП.

Для сокращения времени занятия ВПП вылетающим ВС, экипажу ВС, выполняющему посадку, необходимо определять ближайшую скоростную РД для безопасного и быстрого освобождения ВПП.

В тех случаях, когда необходимо или желательно ускорить движение, экипажу ВС выполняющему посадку, диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка» может быть дано указание:

– выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;

– освободить ВПП через указанную выходную РД;

– ускорить освобождение ВПП.

При выдаче указания экипажу ВС, осуществляющему посадку, выполнить конкретный маневр посадки и/или послепосадочного пробега диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» должен учитывать тип ВС, длину ВПП, месторасположение выходных РД, эффективность торможения на ВПП и РД, а также преобладающие метеорологические условия.

Воздушному судну категории «*Тяжелые*» не дается указание выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП.

Процедуры при прилете.

При установлении первоначальной радиосвязи с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка» во избежание перегрузки канала связи экипаж ВС сообщает только позывной ВС, используя следующую фразеологию: «*Домодедово-Вышка + Позывной ВС*».

Диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» разрешает продолжение захода на посадку по установленной схеме, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + Домодедово-Вышка*» + *Продолжайте заход.*».

Диспетчер может разрешить посадку экипажу ВС в любой точке конечного этапа захода на посадку до порога ВПП (за исключением процедур LVP), сообщив при этом приземный ветер (скорость и направление) и маркированный номер ВПП посадки, используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + Посадку разрешаю*». (Например, «Сибирь 908, 14 правая, посадку разрешаю, ветер 140°, 7 м/с».

Доклад от экипажа ВС о готовности к посадке не требуется, если не поступило запроса от диспетчера. Разрешение на посадку означает, что воздушное пространство на пути снижения ВС и летная полоса свободны, за исключением случаев применения процедур сокращенных минимумов на ВПП.

Решение на выполнение посадки принимает КВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением КВС к ее совершению. В случае принятия КВС решения о выполнении посадки при метеоусловиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, ответственность за ее исход диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» не несет. В этом случае ответственность за принятое решение и исход посадки ВС возлагается на КВС.

If the air situation permits, the ATS unit can suspend the restrictions on maintaining the flight speed by using the following phraseology: “*Negative speed restrictions*”.

At night and also when visibility is 2000 m or less during RWY 14R or 14L approaches the lighted highway shall not be confused with the runway lights.

RWY use intensity/

To reduce the time of runway occupation the flight crews of departing and landing aircraft are required to determine the nearest rapid taxiway for safe and quick runway vacation.

In those cases when it is necessary or desirable to expedite traffic, the flight crew executing landing may be instructed by “Domodedovo-Tower” controller:

– to carry out landing beyond the RWY touchdown zone;

– to vacate the runway along the indicated exit TWY;

– to expedite the runway vacation.

When issuing instruction to the flight crew executing landing to carry out specific manoeuvre of landing and/or landing run, “Domodedovo-Tower” controller must take into account ACFT type, RWY length, location of exit TWY, braking action on RWY and TWY and also prevailing meteorological conditions.

The aircraft of “*Heavy*” category shall not be instructed to carry out landing beyond the RWY touchdown zone.

Arrival procedures.

On initial radio contact with “Domodedovo-Tower” controller the flight crew to avoid the overload of communication channel shall report only the aircraft callsign using the following phraseology: “*Domodedovo-Tower*” + *ACFT callsign*”.

“Domodedovo-Tower” controller shall clear to continue the approach procedure according to the established pattern using the following phraseology: “*ACFT callsign* + “*Domodedovo-Tower*” + *Continue Approach*”.

Controller can issue clearance for ACFT landing at any point of final approach up to RWY threshold (excluding LVP procedures) reporting surface wind (speed and direction) and the marked landing RWY number using the following phraseology: “*ACFT call sign* + *Cleared to land*”. (For example: “Siberia 908, RWY 14 Right, cleared to land, wind 140°, 7m/s”.

If there is no request from the controller, the flight crew's report about readiness for landing is not required. Landing clearance means that the airspace on the way of ACFT descent and RWY strip are vacant, excluding the cases of application of procedures of reduced minima on RWY.

The decision about the execution of landing shall be made by a pilot-in-command. Landing clearance is not a compulsion for a pilot-in-command to execute it. When a pilot-in-command has made a decision to execute landing under meteorological conditions which do not conform to the aerodrome operating minimum the responsibility for its result shall not be born by “Domodedovo-Tower” controller. In this case the responsibility for the taken decision and the result of landing shall be placed on the pilot-in-command.

Планировать освобождение ВПП по ближайшей РД экипажу ВС необходимо только в том случае, если гарантируется безопасное сруливание ВС.

Если в силу каких-либо причин экипаж ВС не может освободить ВПП по ближайшей РД, то об этом необходимо информировать диспетчера.

Исходя из метеоусловий и состояния ВПП, освобождение ВПП по РД должно планироваться экипажем ВС с учетом располагаемых дистанций, указанных в нижеприведенной таблице:

It is necessary to plan RWY vacaton along the nearest TWY only if safe taxiing off of the ACFT is guaranteed.

If unable to vacate RWY along the nearest TWY due to some reasons, the flight crew must inform the controller about it.

Depending on the meteorological conditions and RWY condition, RWY vacaton along TWY must be planned by the flight crew considering the available distances shown in the table below:

ВПП RWY	РД TWY	Угол сруливания Angle of taxiing off	ВС ACFT	Расстояние от торца ВПП до РД сруливания, м (футы) Distance from RWY extremity to taxiing off TWY, m (feet)
14П 14R	A11	90°	все all	3500 (11480)
	A9	30°		2655 (8708)
	A8	30°		2200 (7216)
	A7	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
32Л 32L	A2	90°	все all	3500 (11480)
	A4	30°		2655 (8708)
	A5	30°		2200 (7216)
	A6	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
14Л 14L	B8	90°	все all	3495 (11463)
	B7*			2515 (8249)
	B6	40°		2175 (7134)
	B5*		среднее/medium	1940 (6363)
	B4	40°	легкое/среднее light/medium	1580 (5182)
	B2	90°	легкое/light	826 (2709)
32П 32R	B1	90°	все all	3793 (12441)
	B2	90°		3495 (11463)
	B3	40°		2430 (7970)
	B5	40°	легкое/среднее light/medium	1850(6068)
	B7	40°	легкое/light	1270 (4165)

* Руление ВС после посадки на ВПП 14Л по РД В5 и В7 выполнять с радиусом разворота не более 25м.

* ACFT taxiing after landing on RWY 14L along TWY B5 and B7 shall be carried out with turn radius of not more than 25 m.

Маршруты руления после посадки

После посадки экипаж ВС не обязан докладывать диспетчеру «ДОМОДЕДОВО-Вышка» о посадке и об освобождении ВПП (за исключением процедур LVP), если не получил от него такого указания.

После посадки экипаж ВС должен освобождать ВПП без задержек по предварительно определенной РД на безопасной скорости сруливания. Скорость освобождения ВПП по скоростным РД не должна превышать 92 км/ч в месте разворота (ось РД примыкает к оси ВПП).

Экипаж ВС должен использовать следующие маршруты руления, если нет других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка».

Taxi routes after landing.

After landing the flight crew is not obliged to report to "Domodedovo-Tower" controller about executed landing and RWY vacaton (with the exception of low visibility procedures) if the flight crew has not received such instruction from the controller.

After landing the flight crew must vacate the RWY without delays at safe speed of taxiing off the RWY along the TWY assigned earlier. The speed of runway vacaton along rapid exit taxiways shall not exceed 92 km/h at the point of turning (TWY centre line adjoins the RWY centre line).

The flight crew shall use the following taxi routes unless otherwise instructed by "Domodedovo-Tower" controller.

После посадки на ВПП 14П:

– освобождать ВПП влево по скоростной РД А7;
– освобождать ВПП влево по скоростным РД А8 или А9, далее разворот влево на РД М до МР Н2;

– освобождать ВПП влево по РД А11, далее разворот влево на РД М до МР Н2.

После посадки на ВПП 32Л:

– освобождать ВПП вправо по скоростным РД А6, А5 или А4, далее разворот вправо на РД М до МР Н1;

– освобождать ВПП вправо по РД А2, далее разворот вправо на РД М до МР Н1.

После посадки на ВПП 32П:

– освобождать ВПП влево по скоростным РД В7 (для легких ВС) или В5, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона;

– освобождать ВПП влево по скоростной РД В3;

– освобождать ВПП влево по РД В2;

– освобождать ВПП влево по РД В1.

При работе ВПП 32П в режиме «Взлет-Посадка» в целях исключения конфликтного встречного движения при рулении экипаж ВС освобождает ВПП после посадки на РД В7 или В5 только в том случае, если на предпосадочной прямой диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» рекомендовал ему данную РД для освобождения ВПП.

После посадки на ВПП 14Л:

– освобождать ВПП вправо по РД В2 (для легких ВС);

– освобождать ВПП вправо по скоростной РД В4, далее разворот вправо через РД В5 на РД Т2 в сторону перрона;

– освобождать ВПП вправо по РД В5 (с радиусом разворота не более 25 м), далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона.

– освобождать ВПП вправо по скоростной РД В6, далее разворот вправо через РД В7 на РД Т2 в сторону перрона;

– освобождать ВПП вправо по РД В7 (с радиусом разворота не более 25 м), далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона;

– освобождать ВПП вправо по РД В8, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона.

После освобождения ВПП ВС не должно останавливаться на РД с целью ожидания указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка», а продолжать движение по установленным маршрутам руления, если не поступило других указаний от диспетчера.

Смена частоты при рулении выполняется экипажем ВС только по запросу.

Если экипаж ВС не получил других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Вышка», он обязан остановиться и запросить смену частоты:

– после посадки на ВПП 14П в конце РД А7 или на РД М перед МР Н2;

– после посадки на ВПП 32Л – на РД М перед МР Н1;

– после посадки на ВПП 14Л – на РД Т2 напротив РД В5 или в конце РД В2 (для легких ВС);

– после посадки на ВПП 32П – в конце РД В5, В3, В2 или В1, а также при освобождении ВПП по РД В7 (для легких ВС) – на РД Т2 напротив РД В5.

After landing on RWY 14R:

– vacate the RWY to the left along rapid exit TWY A7;
– vacate the RWY to the left along rapid exit TWY A8 or A9, then turn left to TWY M and proceed to Taxi Route H2;

– vacate the RWY to the left along TWY A11, then turn left to TWY M and proceed to Taxi Route H2.

After landing on RWY 32L:

– vacate the RWY to the right along rapid exit TWY A6, A5 or A4, then turn right to TWY M and proceed to Taxi Route H1;

– vacate the RWY to the right along TWY A2, then turn right to TWY M and proceed to Taxi Route H1.

After landing on RWY 32R:

– vacate the RWY to the left along rapid exit TWY B7 (for light ACFT) or B5, then turn right to TWY T2 towards the apron;

– vacate the RWY to the left along the rapid exit TWY B3;

– vacate the RWY to the left along TWY B2;

– vacate the RWY to the left along TWY B1.

When RWY 32R is in use for take-off and landing, for the purposes of avoiding the conflict opposite movement during taxiing, the flight crew shall vacate RWY after landing along TWY B7 or B5 only in case when on final leg “Domodedovo-Tower” controller recommended this TWY to vacate the runway.

After landing on RWY 14L:

– vacate the RWY to the right along TWY B2 (for light ACFT);

– vacate the RWY to the right along rapid exit TWY B4, then turn right along TWY B5 to TWY T2 towards the apron;

– vacate the RWY to the right along TWY B5 (with the radius of turn not more than 25 m), then turn right to TWY T2 towards the apron;

– vacate the RWY to the right along rapid exit TWY B6, then turn right along TWY B7 to TWY T2 towards the apron;

– vacate the RWY to the right along TWY B7 (with the radius of turn not more than 25 m), then turn right to TWY T2 towards the apron;

– vacate the RWY to the right along TWY B8, then turn right to TWY T2 towards the apron.

After the runway vacation the aircraft shall not stop on TWY for the purpose of expecting the instructions of “Domodedovo-Tower” controller, but shall continue taxiing along the established taxi routes unless otherwise instructed by controller.

Change of frequency during taxiing shall be carried out by the flight crew only by request.

Unless otherwise instructed by “Domodedovo-Tower” controller, the flight crew must stop and request for a change of frequency as follows:

– after landing on RWY 14R – at the end of TWY A7 or on TWY M in front of Taxi Route H2;

– after landing on RWY 32L – on TWY M in front of Route H1;

– after landing on RWY 14L – on TWY T2 opposite TWY B5 or at the end of TWY B2 (for light ACFT);

– after landing on RWY 32R – at the end of TWY B5, B3, B2 or B1 and also during runway vacation along TWY B7 (for light ACFT) – on TWY T2 opposite TWY B5.

Смена частоты производится при подходе к рубежу приема/передачи ОВД между диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка» и диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Перрон».

Указание по изменению частоты выполняется не медленно с обязательным подтверждением.

Дальнейшее руление по перрону к назначенному МС выполнять строго по указанию диспетчера «ДОМОДЕДОВО-Перрон».

2.2.1. Одновременные зависимые параллельные заходы на посадку

О процедуре одновременных зависимых параллельных заходов на посадку экипажи ВС извещаются информацией АТIS: «*Действуют процедуры одновременных зависимых заходов на посадку по приборам*».

Зависимые параллельные заходы на посадку могут выполняться в любых метеоусловиях.

Условиями для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку являются:

- a) наличие системы наблюдения ОВД, обеспечивающей наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно для каждой ВПП;
- b) обеспечивается расстояние между ВС, заходящими на параллельные ВПП, не менее 4 км;
- c) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и траектории ухода на второй круг расходятся не менее 30°;
- d) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов).

2.2.2. Одновременные независимые параллельные заходы на посадку

О процедуре одновременных независимых параллельных заходов на посадку экипажи ВС извещаются информацией АТIS: «*Действуют процедуры одновременных независимых заходов на посадку по приборам*», в том числе с информацией о частотах работы курсовых радиомаяков систем посадки по приборам.

Независимые параллельные заходы на посадку могут выполняться в любых метеоусловиях.

Условиями для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку являются:

- a) заходы на посадку на обе ВПП выполняются с использованием оборудования ILS и обеспечиваются радиолокатором с требуемой дискретностью обновления информации (5 сек.);
- b) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков ILS соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;
- c) установлена и нанесена на индикатор воздушной обстановки промежуточная защитная зона (NTZ) не менее 610 м, границы которой находятся на одинаковом удалении от продолженных осевых линий ВПП;
- d) заходы на посадку на каждую ВПП контролируют отдельные диспетчеры «ДОМОДЕДОВО-Вышка» и обеспечивают гарантии в том, что когда интервал вертикального эшелонирования становится меньше 300 м (1000 футов):

– воздушные суда не заходят в установленную промежуточную закрытую зону;

A change of frequency shall be carried out when approaching the transfer of control limit between “Domodedovo-Tower” controller and “Domodedovo-Apron” controller.

The instruction about the change of frequency shall be carried out immediately with mandatory confirmation.

Further taxiing on the apron to the assigned stand shall be carried out strictly by the instruction of “Domodedovo-Apron” controller.

2.2.1. Simultaneous dependent parallel approaches

The flight crews shall be informed about the procedure of simultaneous dependent parallel approaches by ATIS information: “*Simultaneous dependent IFR approaches in progress*”.

Simultaneous dependent parallel approaches can be carried out under any meteorological conditions.

The conditions for carrying out simultaneous dependent parallel approaches are as follows:

- a) the availability of ATS surveillance system, providing surveillance over the approaching aircraft, separately for each runway;
- b) the distance between the aircraft approaching the parallel runways shall not be less than 4 km;
- c) the approaches for both runways shall be carried out by ILS and the missed approach paths shall diverge by not less than 30°;
- d) the minimum vertical separation of 300 m (1000 ft) shall be provided in the process of turn onto the parallel course lines of ILS LOC of neighbouring runways.

2.2.2. Simultaneous independent parallel approaches

The flight crews shall be informed about the procedure of simultaneous independent parallel approaches by ATIS information: “*Simultaneous independent IFR approaches in progress*”, including the information about ILS LOC frequencies.

Simultaneous independent parallel approaches can be carried out under any meteorological conditions.

The conditions for carrying out simultaneous independent parallel approaches are as follows:

- a) approaches on both runways shall be carried out using ILS equipment and provided by radar with the required discretisation of data update (5 sec);
- b) in the process of turning onto the parallel course lines of ILS course radio beacons of the neighboring runways the minimum of vertical separation of 300 m (1000 feet) shall be provided with angle of approximation of not more than 45°;
- c) intermediate protection zone (No Transgression Zone) of not less than 610 m shall be established and placed on the air situation indicator; the boundaries of this zone shall be at the same distances from the extended RCL;
- d) separate controllers of “Domodedovo-Tower” shall control approaches on each runway and provide the following guarantees when the vertical separation interval is less than 300 m (1000 feet):

– ACFT shall not enter the established No Transgression Zone;

– выдерживаются минимальные интервалы продольного эшелонирования при аэродромном диспетчерском обслуживании ВС, находящихся на одной линии курса КРМ системы ILS.

Экипажи ВС должны строго выдерживать опубликованные схемы независимых заходов на посадку.

После перехода заходящих на посадку ВС на частоты 118.600 МГц и 119.700 МГц диспетчеры «ДОМОДЕДОВО-Вышка» осуществляют контроль за заходом на посадку с использованием аэродромного диспетчерского радиолокатора.

Если наблюдаемое ВС «перелетает» точку разворота или находится на линии пути, выводящей его в (NTZ), экипажу ВС дается команда о возврате на правильную линию пути.

При отсутствии интервала вертикального или продольного эшелонирования, установленного для аэродромного диспетчерского обслуживания, если одно наблюдаемое ВС входит в (NTZ), то диспетчер «ДОМОДЕДОВО Вышка» дает указания экипажу ВС, находящемуся на линии курса КРМ соседней ВПП, об уходе на 2-ой круг по установленной схеме, чтобы избежать столкновения с отклонившимся ВС.

2.2.3 Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП (процедура «Посадка после»)

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП не применяются между вылетающим ВС и предшествующим ВС, выполняющим посадку.

В целях применения сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП ВС классифицируются следующим образом:

a) ВС категории 1: однодвигательное винтовое ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой 2000 кг или менее;

b) ВС категории 2: однодвигательное винтовое ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой более 2000 кг, но не менее 7000 кг; и двухдвигательное винтовое ВС с максимальной сертифицированной взлетной массой менее 7000 кг;

c) ВС категории 3: все прочие ВС.

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП определяются для каждой отдельной ВПП в зависимости от категории ВС и в любом случае составляют не менее следующих минимумов:

a) Выпьющие посадку воздушные суда:

1) последующее выполняющее посадку ВС категории 1 или 2 может пересечь порог ВПП, когда предшествующее ВС относится к категории 1 или 2 и либо:

– выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 1500 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении (without backtrack), либо

– находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии более 1500 м от порога ВПП.

2) последующее выполняющее посадку воздушное судно может пересечь порог ВПП, когда предшествующее ВС категории 3:

– выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении (without backtrack), или

– находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от порога ВПП.

– minimum intervals of longitudinal separation shall be observed when providing the aerodrome controlling service of ACFT which are on the same course line of ILS LOC.

ACFT flight crews must strictly follow the published patterns of independent approaches.

Controllers of “Domodedovo-Tower” shall monitor approaches using TAR after changeover of landing ACFT to frequencies 118.600 MHz and 119.700 MHz.

If the observed ACFT “flies over” the turn point or is on track bringing it to No Transgression Zone, the flight crew shall be given the instruction to come back to the correct track.

If the interval of vertical or longitudinal separation established for aerodrome controlling service is absent and one observing ACFT enters No Transgression Zone, “Domodedovo-Tower” controller shall give the instructions to the flight crew of the ACFT located on course line of the LOC of neighboring RWY to go around along the established pattern to avoid collision with deviated ACFT.

2.2.3. Reduced runway separation minima (procedure “Landing behind”).

Reduced runway separation minima shall not be applied between the departing ACFT and the preceding ACFT carrying out landing.

For the purpose of application of the reduced runway separation minima the aircraft shall be classified as follows:

a) Category 1 ACFT: one-engined propeller-driven aircraft with the maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;

b) Category 2 ACFT: one-engined propeller-driven aircraft with the maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg but less than 7000 kg; and two-engined propeller-driven aircraft with the maximum certificated take-off mass of less than 7000 kg;

c) Category 3 ACFT: all other aircraft.

The reduced runway separation minima shall be determined for each separate runway depending on the aircraft category and in any case shall not be less than the following minima:

a) ACFT carrying out landing:

1) the succeeding landing aircraft of category 1 or 2 can cross the runway threshold, when the preceding aircraft belongs to category 1 or 2 and either:

– has carried out a landing and passed the point located at a distance of not less than 1500 m from the runway threshold, is moving and shall vacate the runway without backtracking, or

– is airborne and has passed the point located at a distance of more than 1500 m from runway threshold.

2) the succeeding landing aircraft can cross the runway threshold, when the preceding aircraft belongs to category 3 and:

– has carried out a landing and passed the point located at a distance of not less than 2400 m from the runway threshold, is moving and shall vacate the runway without backtracking, or

– is airborne and has passed the point located at a distance of not less than 2400 m from RWY threshold.

b) Вылетающие воздушные суда:

1) воздушному судну категории 2 может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее ВС относится к категории 1 или 2, находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 1500 м от последующего ВС;

2) воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее ВС категории 3 находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от последующего ВС.

Специальные процедуры выполнения посадки (для ВС категории 3).

Когда действующая ВПП временно занята другим ВС, то разрешение на посадку будет выдаваться прибывающему ВС при условии, что в момент пересечения прибывающих ВС торца действующей ВПП будет обеспечиваться следующая дистанция между ВС:

– При выполнении посадки после посадки:

Предыдущее ВС освободит действующую ВПП или будет находиться на расстоянии не менее 2400 м от порога действующей ВПП.

– При выполнении посадки после взлета:

Вылетающее ВС будет находиться в воздухе или на земле на расстоянии не менее 2400 м от порога действующей ВПП.

Данные процедуры будут применяться только днем (через 30 минут после восхода солнца и за 30 минут до захода солнца) в следующих условиях:

- применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;
- видимость составляет не менее 5 км и высота нижней границы облаков не менее 300 м;
- составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;
- наличие на ВПП льда, слякоти, снега и воды не оказывает неблагоприятного влияния на эффективность торможения;
- диспетчер ОВД может оценить соблюдение интервалов между ВС визуально или с помощью средств наблюдения ОВД;
- информация о воздушном движении предоставляется экипажу соответствующего последующего воздушного судна.

При использовании данных процедур диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» будет выдавать экипажу второго ВС следующие указания: «...*(Позывной ВС) + После посадки/взлета ... (тип ВС) посадку разрешаю + ВПП (номер)*».

(Например: «Сибирь 267, ветер у земли 310°, 14 м/с, после взлета В737 посадку разрешаю, 32 левая»).

Соблюдение интервала между данными ВС обеспечивает экипаж последующего ВС.

2.2.4. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP).**Общие положения.**

Для полетов по категории II/III допущены ВПП 14П и ВПП 32П. Для выполнения полетов по этим категориям эксплуатанту, экипажу и ВС требуется специальное разрешение (допуск).

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

b) Departing ACFT:

1) category 2 aircraft can be given the clearance for take-off when the preceding departing aircraft belongs to category 1 or 2, is airborne and has passed the point located at a distance of not less than 1500 m from the succeeding aircraft;

2) the aircraft can be given the clearance for take-off when the preceding departing aircraft of category 3 is airborne and has passed the point located at a distance of not less than 2400 m from the succeeding aircraft.

Special procedures of landing (for category 3 ACFT).

When runway-in-use is temporarily occupied by other aircraft, landing clearance shall be issued to the arriving ACFT provided that at the moment of intersection of runway-in-use threshold by the arriving ACFT the distance between ACFT shall be provided as follows:

– When carrying out landing behind:

The preceding ACFT shall vacate runway-in-use or shall be located at a distance of not less than 2400 m from runway-in-use threshold.

– When carrying out landing after take-off:

Departing ACFT shall be airborne or on the ground at a distance of not less than 2400 m from the runway-in-use threshold.

These procedures shall be applied in the day-time only (in 30 minutes after the sunrise and 30 minutes before the sunset) under the following conditions:

- separation minima are applied in the presence of turbulence in wake;
- visibility is not less than 5 km and the ceiling is not less than 300 m;
- a tail wind component does not exceed 3m/s;
- the presence of ice, slush, snow and water on the runway does not have the unfavourable impact on the braking effectiveness;
- the ATS controller can estimate the observance of intervals between aircraft visually or under assistance of the ATS surveillance facilities;
- the information about the air traffic is provided to the flight crew of the appropriate succeeding aircraft.

When applying these procedures the controller of “Domodedovo-Tower” shall issue the following instructions to the flight crew of the second aircraft: “...*(ACFT call sign) + After landing/take-off... (ACFT type) cleared to land + RWY...(designator)*”.

(For example: “Sibir 267, surface wind 310°, 14 m/s, after take-off of Boeing-737 cleared to land, 32 left”.)

The flight crew of the succeeding ACFT shall provide the observance of interval between these ACFT.

2.2.4. Low visibility procedures (LVP).**General.**

RWY 14R and RWY 32R are approved for CAT II/III flight operations. Special permission (approval) is required for the operator, the flight crew and the aircraft for carrying out CAT II/III flight operations.

ATS unit shall include the following message into the transmitted ATIS information or advise the flight crew: “*Low visibility procedures are in progress, check your minima*”.

Руление ВС осуществляется только по РД с включенными огнями осевой линии РД.

После посадки экипаж ВС выбирает ближайшую удобную РД для освобождения ВПП или действует по указанию диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Вышка». С целью контроля освобождения ВПП, диспетчер «ДОМОДЕДОВО–Вышка» использует радиолокатор обзора летного поля.

Выходы из критической зоны ILS от ВПП 14П в направлении РД М (РД А7, А8, А9 и А11) и от ВПП 32П в направлении перрона (РД В3 и В1) оборудованы цветными кодированными (чередующиеся желтые/зеленые) огнями осевой линии РД.

ВПП считается свободной, когда ВС пересечет последний огонь желтого цвета осевой линии РД, указывающий границу критической зоны ILS.

Для обеспечения точности сигнала ILS, на конечном этапе захода на посадку между ВС используется интервал не менее 15 км.

ВС выводятся диспетчером «ДОМОДЕДОВО–Круг» в створ ВПП на расстоянии не менее 15 км от торца ВПП.

При эксплуатации одной ВПП диспетчер «ДОМОДЕДОВО–Вышка» должен разрешить взлет экипажу ВС не позднее, чем заходящее ВС приблизится на расстояние 12км до торца ВПП. В момент пролета КРМ вылетающим ВС, заходящее на посадку ВС должно находиться на удалении не менее 4 км от торца ВПП.

Разрешение на посадку экипажу ВС должно быть выдано диспетчером «ДОМОДЕДОВО–Вышка» при нахождении ВС на расстоянии не менее 4 км от торца ВПП.

При условиях, не соответствующих эксплуатационному минимуму аэродрома, посадка (взлет) производится по решению КВС.

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Вышка».

Ответственность за несанкционированный выход на ВПП и невыдерживание назначенных маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на экипаж ВС.

При значениях RVR от 2000 до 600 м (включительно) диспетчер «ДОМОДЕДОВО–Вышка» сообщает экипажу ВС значение RVR зоны приземления до точки входа в глассаду (FAP).

Значения RVR в середине ВПП и в конце ВПП передаются, если хотя бы одно из значений менее 600 м или эти значения запрошены экипажем ВС.

После пролета FAP диспетчер «ДОМОДЕДОВО–Вышка» передает изменения этих параметров.

Диспетчер «ДОМОДЕДОВО–Вышка» обязан сообщить экипажу ВС информацию о выходе из строя оборудования, относящегося к категории II/III.

При выходе из строя радиолокатора обзора летного поля решением руководителя полетов может быть приостановлено, ограничено или прекращено действие процедур LVP.

Критерии начала и прекращения действия процедур LVP.

Подготовительный этап процедур LVP:

– значение RVR менее 800 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже 80 м.

Taxiing of aircraft shall be carried out only along the taxiway with TWY centre line lights switched on.

After landing the flight crew shall choose the nearest suitable TWY for the runway vacating or act by the instruction of “Domodedovo-Tower” controller. “Domodedovo-Tower” controller shall use the airfield surveillance radar for the purpose of control over the runway vacating.

Exits from ILS critical area from RWY 14R towards TWY M (TWY A7, A8, A9 and A11) and from RWY 32R towards the apron (TWY B3 and B1) are equipped with coloured coded (alternating yellow/green) TWY centre line lights.

The runway is considered to be vacant when the aircraft passes the last yellow light of TWY centre line, indicating the limit of ILS critical area.

The interval of not less than 15 km between the aircraft on final approach shall be used for providing the accuracy of ILS signal.

The aircraft shall be vectored by “Domodedovo-Radar” controller onto the runway heading at a distance of not less than 15 km from the runway extremity.

When one runway is in operation, “Domodedovo-Tower” controller must clear the take-off to the flight crew not later than the approaching aircraft reaches the distance of 12 km from the runway extremity. Landing aircraft must be at a distance of not less than 4 km from the runway extremity at the moment of passing ILS LOC by the departing aircraft.

Landing clearance shall be given to the flight crew by “Domodedovo-Tower” controller when the aircraft is at a distance of not less than 4 km from the runway extremity.

When conditions do not conform to the appropriate aerodrome operating minimum landing (take-off) shall be carried out by a decision of the pilot-in-command.

The responsibility for assignment of taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on “Domodedovo-Tower” controller.

The responsibility for the unsanctioned incursion onto the runway and non-adherence to the assigned taxi routes on the manoeuvring area shall be placed on the flight crew.

When the values of RVR are from 2000 to 600 m (inclusive) “Domodedovo-Tower” controller shall advise the RVR value of the touchdown zone before the glide path interception point (FAP).

The RVR values in the middle of the runway and at the end of the runway shall be transmitted if at least one of the values is less than 600 m or these values have been requested by the flight crew.

After passing FAP “Domodedovo-Tower” controller shall transmit the changes of these parameters.

“Domodedovo-Tower” controller must advise the flight crew about the failure of equipment relating to CAT II/III.

Due to the airfield surveillance radar failure the operation of the low visibility procedures may be suspended, restricted or ceased by the decision of the aerodrome flight manager.

The criteria for the commencement and ceasing of LVP operation.

The preparatory phase for LVP:

– RVR value is less than 800m at least at one of three points of visibility measurement and/or ceiling (vertical visibility) is below 80m.

Введение в действие процедур LVP:

– значение RVR менее 600 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже 60 м.

Прекращение действия процедур LVP:

– значение RVR более 800 м во всех трех точках измерения видимости и высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) выше 80 м.

Прибытие ВС в условиях ограниченной видимости

Экипаж ВС докладывает диспетчеру «ДОМОДЕДОВО–Вышка» об освобождении ВПП только после того, как ВС пересечет последний огонь осевой линии РД желтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

После посадки на ВПП 32П экипаж ВС должен освободить ВПП только по РД В3 или В1:

– при освобождении ВПП 32П по РД В3 экипаж ВС после доклада диспетчеру «ДОМОДЕДОВО–Вышка» об освобождении критической зоны ILS, продолжает следовать до крайнего зеленого огня осевой линии РД, где должен остановиться и ждать, если не последовало других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Вышка». Дальнейшее руление ВС осуществляется под руководством диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Перрон», и только за машиной сопровождения;

– при освобождении ВПП 32П по РД В1 экипаж ВС после доклада диспетчеру «ДОМОДЕДОВО–Вышка» об освобождении критической зоны ILS, по его команде переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО–Перрон» и под его руководством продолжает следовать до крайнего зеленого огня осевой линии МР Т1, где должен остановиться и ждать, если не последовало других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Перрон». Дальнейшее руление ВС осуществляется только за машиной сопровождения.

После посадки на ВПП 14П экипаж ВС должен освободить ВПП по РД А7, А8, А9 или А11:

– при освобождении ВПП 14П по РД А7 экипаж ВС, после доклада диспетчеру «ДОМОДЕДОВО–Вышка» об освобождении критической зоны ILS, по его команде переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО–Перрон» и под его руководством продолжает следовать до крайнего зеленого огня осевой линии МР Н2, где должен остановиться и ждать, если не последовало других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Перрон». Дальнейшее руление ВС осуществляется только за машиной сопровождения;

– при освобождении ВПП 14П по РД А8, А9 или А11 экипаж ВС, после доклада диспетчеру «ДОМОДЕДОВО–Вышка» об освобождении критической зоны ILS продолжает следовать под его руководством по РД М до крайнего зеленого огня осевой линии МР Н2, где должен остановиться и ждать, если не последовало других указаний от диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Вышка».

По команде диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Вышка» экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «ДОМОДЕДОВО–Перрон» и докладывает о месте ВС (РД или МР) и о наличии машины сопровождения перед ВС, используя следующую фразеологию: «*Домодедово–Перрон + Позывной ВС + Bravo 3 + Машина сопровождения перед нами*». Дальнейшее руление ВС осуществляется под руководством диспетчера «ДОМОДЕДОВО–Перрон».

Putting into operation of LVP:

– RVR value is less than 600m at least at one of three points of visibility measurement and/or ceiling (vertical visibility) is below 60m.

Ceasing of LVP:

– RVR value is more than 800m at all three points of visibility measurement and ceiling (vertical visibility) is above 80m.

Arrival of aircraft under low visibility conditions.

The flight crew shall report the runway vacated to “Domodedovo-Tower” controller only after passing the last yellow light of TWY centre line that means the vacating of ILS critical area.

The aircraft must vacate the ILS critical area as fast as possible.

After landing on RWY 32R the flight crew must vacate the runway only along TWY B3 or TWY B1:

– when vacating RWY 32R along TWY B3 the flight crew after report to “Domodedovo-Tower” controller about the vacating of ILS critical area shall continue to proceed to the last green light of TWY centre line where the flight crew must stop and wait unless otherwise instructed by “Domodedovo-Tower” controller. Further taxiing of aircraft shall be carried out under control of “Domodedovo-Apron” controller and only after the “Follow-me” vehicle;

– when vacating RWY 32R along TWY B1 the flight crew after report to “Domodedovo-Tower” controller about the vacating of ILS critical area, by his instruction, shall change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller and under his control continue to proceed to the last green light of the centre line of Taxi Route T1 where the flight crew must stop and wait unless otherwise instructed by “Domodedovo-Apron” controller. Further taxiing of aircraft shall be carried out only after the “Follow-me” vehicle.

After landing on RWY 14R the flight crew must vacate the RWY along TWY A7, A8, A9 or A11:

– when vacating RWY 14R along TWY A7 the flight crew, after report to “Domodedovo-Tower” controller about the vacating of ILS critical area, shall by his instruction, change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller and under his control continue to proceed to the last green light of the centre line of Taxi Route H2, where the flight crew must stop and wait unless otherwise instructed by “Domodedovo-Apron” controller. Further taxiing of aircraft shall be carried out only after the “Follow-me” vehicle;

– when vacating RWY 14R along TWY A8, A9 or A11 the flight crew, after report to “Domodedovo-Tower” controller about the vacating of ILS critical area shall continue to proceed under his control along TWY M to the last green light of the centre line of Taxi Route H2, where the flight crew must stop and wait unless otherwise instructed by “Domodedovo-Tower” controller.

By the instruction of “Domodedovo-Tower” controller the flight crew shall change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller and report about the aircraft position (TWY or Taxi Route) and about the availability of the “Follow-me” vehicle in front of the aircraft using the following phraseology: “Domodedovo-Apron” + ACFT call sign + Bravo 3 + “Follow-me” vehicle is in front of us”. Further taxiing of aircraft shall be carried out under control of “Domodedovo-Apron” controller.

О прибытии ВС на место стоянки (МС) экипаж ВС докладывает диспетчеру «ДОМОДЕДОВО Перрон», используя следующую фразеологию: «*Позывной ВС + на МС 12*».

Вылет ВС в условиях ограниченной видимости.

Экипаж вылетающего ВС осуществляет руление только по РД, оборудованным огнями осевой линии РД. При выходе из строя огней осевой линии РД или огней линии «стоп» экипаж ВС должен выполнять руление только за машиной сопровождения.

Руление ВС по площади перрона осуществляется только за машиной сопровождения под руководством диспетчера «ДОМОДЕДОВО Перрон».

Экипажу ВС при рулении по площади перрона и по площади маневрирования следует постоянно проверять местоположение ВС, особенно в местах пересечения РД, чтобы быть уверенным в том, что руление производится в условиях полной безопасности. В случае затруднения или сомнения в определении местоположения ВС, необходимо прекратить руление и сообщить об этом диспетчеру «ДОМОДЕДОВО Перрон» или диспетчеру «ДОМОДЕДОВО Вышка».

Места ожидания перед ВПП 14П (РД А2), ВПП 32Л (РД А11), ВПП 14Л (РД В1), ВПП 32П (РД В8) обозначены огнями линии «стоп». Каждая линия состоит из восьми огней, расположенных поперек РД с равными интервалами между огнями 3.0 м, указывающих красным цветом заданное направление подхода к месту ожидания у ВПП.

Экипажу ВС следует повторять все указания диспетчера «ДОМОДЕДОВО Вышка» по ожиданию вблизи ВПП.

После получения диспетчерского разрешения на занятие исполнительного старта экипаж ВС должен начать руление только после выключенных огней линии «стоп». Пересечение ВС включенных огней линии «стоп» запрещено.

В период действия процедур LVP запрещается:

- взлеты от пересечений РД с ВПП;
- взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Визуальный заход на посадку.

Разрешение воздушному судну, выполняющему полет по ППП, на выполнение визуального захода на посадку запрашивается экипажем воздушного судна или инициируется органом ОВД. В последнем случае требуется согласование с экипажем.

При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и нижнюю границу облаков на аэродроме не ниже **600 м**.

Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при получении от него доклада о готовности к выполнению визуального захода на посадку.

Готовность экипажа ВС к выполнению визуального захода на посадку означает, что метеословия позволяют выполнить визуальный заход на посадку и экипаж ВС имеет обоснованную уверенность (высота, скорость и конфигурация ВС) в выполнении визуального захода на посадку и посадки.

Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку до получения доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторение прекращается.

Reaching the stand by the aircraft shall be reported by the flight crew to "Domodedovo-Apron" controller using the following phraseology: "ACFT callsign + on stand 12".

Departure of aircraft under low visibility conditions.

The flight crew of departing aircraft shall carry out taxiing only along the taxiways equipped with the lights of TWY centre line. In case of a failure of the lights of TWY centre line or the stop bars the flight crew must carry out taxiing after the "Follow-me" vehicle only.

Taxiing of aircraft on the apron area shall be carried out only after the "Follow-me" vehicle under control of "Domodedovo-Apron" controller.

During taxiing on the apron and on the manoeuvring area the flight crew should constantly check the aircraft position, especially at TWY intersections, to be sure that taxiing is carried out under the conditions of complete safety. In case of difficulty or doubt in determining the aircraft position, it is necessary to stop taxiing and report this to "Domodedovo-Apron" controller or to "Domodedovo-Tower" controller.

The runway-holding positions at RWY 14R (TWY A2), RWY 32L (TWY A11), RWY 14L (TWY B1), RWY 32R (TWY B8) are designated by stop bars. Each stop bar consists of eight lights located across the taxiway with equal intervals between the lights of 3.0 m, showing in the intended direction of approach to the runway-holding position by the red colour.

The flight crew should repeat all instructions of "Domodedovo-Tower" controller concerning holding at the runway.

After receiving the line-up clearance the flight crew must start taxiing only after the stop bar switching off. Crossing the switched on stop bar by the aircraft is prohibited.

During the operation of LVP the following is prohibited:

- take-off from intersections of TWY and RWY;
- take-off without stopping at the line-up position after taxiing to the runway.

Visual approach.

The permission to carry out visual approach for the ACFT performing IFR flight shall be requested by the flight crew or shall be initiated by ATS unit. In the latter case coordination with the flight crew is required.

During initiation of visual approaches ATS unit must consider air traffic situation and ceiling at the aerodrome not lower than **600 m**.

ATS unit shall issue the permission to carry out visual approach to the flight crew of the ACFT carrying out IFR flight upon receiving its report about readiness to carry out visual approach.

Readiness of the flight crew to carry out visual approach means that meteorological conditions allow to carry out visual approach and the flight crew has a reasonable certainty (height, speed and ACFT configuration) in carrying out visual approach and landing.

ATS unit can start vectoring of the ACFT for carrying out visual approach before receiving the report of the flight crew about establishing visual contact with the RWY and/or its references and after that vectoring shall be terminated.

Органу ОВД **запрещается** принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

Орган ОВД должен обеспечивать эшелонирование между воздушными судами, получившими разрешение на выполнение визуального захода на посадку, и другими прибывающими и вылетающими воздушными судами.

При выполнении визуального захода на посадку экипаж ВС поддерживает постоянный визуальный контакт с ВПП и (или) ее ориентирами.

При потере визуального контакта с ВПП и (или) ее ориентирами экипаж ВС выполняет процедуру ухода на второй круг по ППП и немедленно информирует об этом орган ОВД.

При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полета, за безопасный пролет препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

УУД АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

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

ЧАСТЬ I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

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

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

2. Ограничения.

2.1 При взлете с ВПП 32Л/П строго выдерживать установленные схемы выхода, в целях исключения полетов над жилым поселком аэропорта и г. Домодедово.

2.2 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 150м относительно уровня аэродрома.

2.3 При неполной загрузке ВС рекомендуется выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.

3. Процедуры ограничения шума.

Применяются два варианта процедур взлёта и набора высоты: NADP 1 или NADP 2 (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

A. Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м (800фт) над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V_2+20 км/ч (10 узлов).

It is **prohibited** to ATS unit to force the flight crew to carry out visual approach.

ATS unit must provide separation between ACFT which obtained the permission to carry out visual approach and other arriving and departing ACFT.

During carrying out visual approach the flight crew shall maintain a constant visual contact with the RWY and (or) its references.

In case of loss of the visual contact with the RWY and (or) its references the flight crew shall carry out IFR missed approach procedure and shall immediately inform ATS unit about it.

During carrying out visual approach the responsibility for maintaining safe heights of flight, for safe flying over obstacles is completely rested on the flight crew.

УУД АД 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement take-off procedures and noise abatement climb procedures.
2. Noise abatement approach procedures.

PART I

NOISE ABATEMENT TAKE-OFF PROCEDURES AND NOISE ABATEMENT CLIMB PROCEDURES

1. General.

1.1. Noise abatement take-off procedures and noise abatement climb procedures shall be executed by crews of all aircraft.

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

2. Operational restrictions.

2.1 During take-off from RWY 32L/R the crews shall strictly comply with the established departure procedures to avoid overflying the residential area of the airport and Domodedovo town.

2.2 The change of flight direction (course) of the aircraft after take-off shall be permitted only after reaching a flight height of 150 m above aerodrome level.

2.3 When the payload of ACFT is partial, it is recommended to carry out take-off at rated engines power.

3. Noise abatement procedures.

The following two variants of take-off and climb procedures are applied: NADP 1 or NADP 2 (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

A. Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1).

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) above aerodrome level.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2+ 20$ km/h (10 kt).

По достижении высоты 240м (800фт) или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_{2+}(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации.

На высоте 900м (3000фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику.

На высоте 900м (3000фт) и более над уровнем аэродрома осуществить ускорение до скорости набора высоты при полете по маршруту.

B. Процедура уменьшения воздействия шума на удалении от аэродрома (NADP 2).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м (800фт) над уровнем аэродрома.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее $V_{2+}(20-40)$ км/ч (10-20 узлов).

По достижении высоты 240м (800фт) над уровнем аэродрома уменьшить угол тангажа, выдерживая при этом положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до скорости V_{ZF} (минимально-безопасной скорости с убранными закрылками) и:

а) уменьшить мощность одновременно с началом уборки закрылков/предкрылков; или

б) уменьшить мощность после уборки закрылков/предкрылков.

Выдерживать положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до достижения скорости набора высоты $V_{ZF+}(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) и выдерживать ее до высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома.

По достижении высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома перейти на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

Примечание 1. В обеих процедурах промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты (240м), однако уменьшение тяги не может быть начато до достижения предписанной минимальной высоты.

Примечание 2. Приборная скорость на начальном участке набора высоты при вылете до участка ускорения должна соответствовать скорости набора высоты $V_{2+}(20-40)$ км/ч (10-20 уз).

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

1.1 ВПП 32Л/П являются предпочтительными и используются в максимальной степени.

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

1.3 При наличии в секторах подхода и захода на посадку опасных для полета ВС метеорологических явлений, экипаж ВС может отклониться от маршрута подхода (STAR), с обязательным докладом органу ОБД.

On reaching a height 240 m (800 ft) AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of V_{2+} (20-40) km/h (10-20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration.

At height 900 m (3000 ft) above aerodrome level while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule.

At height 900 m (3000 ft) AAL or above accelerate to en-route climb speed.

B. Noise abatement procedure more distant from the aerodrome (NADP 2).

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) above aerodrome level.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V_{2+} (20-40) km/h (10-20 kt).

On reaching a height 240 m (800 ft) above aerodrome level reduce angle of pitch while maintaining a positive rate of climb, accelerate towards V_{ZF} (minimum safe speed with flaps retracted) and either:

a) reduce power simultaneously with the initiation of the first flap/slat retraction; or

b) reduce power after flap/slat retraction.

Maintain a positive rate of climb, accelerate to and maintain a climb speed of V_{ZF+} (20-40) km/h (10-20 kt) to 900 m (3000 ft) above aerodrome level.

On reaching 900 m (3000 ft) above aerodrome level complete the transition to normal en-route climb speed.

Note 1. For both procedures, intermediate flap transitions required for specific performance-related issues may be initiated prior to the prescribed minimum height (240 m); however, no power reduction can be initiated prior to attaining the prescribed minimum altitude.

Note 2. The indicated airspeed for the initial climb portion of the departure prior to the acceleration segment is to be flown at a climb speed of V_{2+} (20-40) km/h (10-20 kt).

PART II

NOISE ABATEMENT APPROACH PROCEDURES.

1. General.

1.1 RWY 32L/R are noise preferential runways which shall be used to the maximum degree.

1.2 Noise abatement approach procedures shall be executed by crews of all aircraft.

1.3 When meteorological phenomena dangerous for a flight of ACFT are present in arrival and approach sectors, the flight crew can deviate from STAR route with mandatory report about it to ATS unit.

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

2. Ограничения.

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

2.2 Изменение конфигурации и скорости полёта ВС, связанное с приёмами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

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

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

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

2.6 Во время выполнения схем снижения шума, связь «Воздух-Земля» должна быть сведена к минимуму.

УУДД АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

1. Потеря (отказ) радиосвязи.

Предупреждение: процедуры, выполняемые при потере (отказе) радиосвязи, имеют различия со стандартами, рекомендуемой практикой и правилами ICAO (Приложении 2 ICAO).

1.1 При потере радиосвязи после входа в МВЗ КВС (пилот) передает (включает) сигнал бедствия и при наличии ответчика вторичной локации устанавливает код 7600 и продолжает полет на последнем заданном органе ОВД эшелоне в зону ожидания над ОПРС Аксиньино по маршрутам:

- BD 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

- NAMIN 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

- FK 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

- IN 1D – ОПРС Климовск – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

- FE 1D – ОПРС Аксиньино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

- MF 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино.

Далее экипаж ВС должен выполнить процедуру входа в левую зону ожидания над ОПРС Аксиньино. Снижение до эшелона FL060 начинается после выполнения стандартной схемы в зоне ожидания. Далее ВС продолжает полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32П - АО 32А;

- для ВПП 32Л – АО 32F;

- для ВПП 14П/Л - АО 14А

и производит посадку на аэродроме Домодедово.

При невозможности посадки на аэродроме Домодедово, после ухода на второй круг, КВС имеет право следовать на запасной аэродром на FL070.

1.2. При потере радиосвязи после взлета, если на высоте (200)м связь с ДОМОДЕДОВО-Круг на частоте 127.700 не установлена, КВС (пилот) продолжает:

1.4 The crews shall maintain the prescribed STAR routes and in case of deviation from them – join the assigned track immediately.

2. Operational limitations.

2.1 Immediately prior to the final approach the crews should avoid (as far as possible) excessive rates of descent.

2.2 The change of flight configuration and aircraft speed connected with noise abatement procedures shall be carried out according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specific aircraft type.

2.3 In case of instrument approach and also in case of visual approach flying below the ILS glide path is prohibited.

2.4 No noise abatement procedures shall envisage the exceeding of the indicated rate of descent.

2.5 A displaced runway threshold shall not be used as a noise abatement measure.

2.6 During the execution of noise abatement procedures air-ground communication should be kept to a minimum.

УУДД АД 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

1. Radio communication failure.

Warning: the procedures carried out in case of radio communication failure have the differences from the ICAO standards, recommended practices and regulations (ICAO Annex 2).

1.1 In case of radio communication failure after the entry into Moscow Area a pilot-in-command (a pilot) shall transmit (switch on) a distress signal and, when SSR transponder is available, squawk 7600 and continue a flight at the last flight level, assigned by ATS unit, to the holding area over Aksinyino NDB along the following STAR routes:

- BD 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB;

- NAMIN 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB;

- FK 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB;

- IN 1D – Klimovsk NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB;

- FE 1D – Aksinyino NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB;

- MF 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayev NDB – Aksinyino NDB.

Then an ACFT crew shall join the left holding area over Aksinyino NDB. Descending to flight level FL060 shall be commenced after the execution of the standard holding pattern. Then an ACFT shall continue a flight along the following STAR routes:

- for RWY 32R - AO 32A;

- for RWY 32L – AO 32F;

- for RWY 14R/L - AO 14A

and carry out landing at Domodedovo AD.

If unable to land at Domodedovo AD after the missed approach a pilot-in-command has the right to proceed to the alternate aerodrome at FL070.

1.2. In case of radio communication failure after take-off, if at (200) m communication with «Domodedovo-Radar» on frequency 127.700 is not established, a pilot-in-command (a pilot) shall continue:

– выполнять схему выхода (SID) с набором высоты (900)м;

– восстанавливать связь с органом ОВД, используя все имеющиеся средства.

Если связь после пролета конечного пункта схем выхода (SID) ОПРС Картино WT, ОПРС Глогаево DK, ОПРС Климовск LO, ОКРЕМ (при выполнении схем выхода (SID) ОКРЕМ 14W, SF 14W, ОКРЕМ 32E, SF 32E, ОКРЕМ 32G, SF 32G до ПОД RAMEK; WZ 14D, WZ 14W, до Д 29.0км DMD, RUGEL 14E до Д 25.4 км DMD) установить не удалось:

– передать (включить) сигнал бедствия аппаратуры опознавания и при наличии ответчика вторичной локации установить на нем код 7600;

– следовать на VORDME 113.3 DMD или ОПРМ 659 DO на (900)м по кратчайшему расстоянию;

– выполнить не менее одного полета по кругу в зоне ожидания VORDME 113.3 DMD или ОПРМ 659 DO.

При принятии решения о посадке на АД Домодедово выполнить полет по схеме подхода при потере радиосвязи после взлета (DMD 14, DMD 32) и, в зависимости от метеоусловий и посадочного веса, произвести посадку на аэродроме Домодедово.

При принятии решения следовать в зону ожидания над ОПРС Аксиньино 732 АО для выработки (слива) топлива выполнить схему при потере радиосвязи АО 14D (АО 32D) с набором FL070 от VORDME 113.3 DMD на ОПРС Аксиньино 732 АО. После пролета ОПРС Аксиньино 732 АО выполнить вход в левую зону ожидания, продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки (слива) топлива, затем снижение до FL060 после ОПРС Аксиньино 732 АО и продолжать полет по маршруту подхода:

– для ВПП 32П – АО 32А;

– для ВПП 32Л – АО 32F;

– для ВПП 14 П/Л – АО 14А

и произвести посадку на аэродроме Домодедово.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Домодедово не представляется возможным, то после ухода на второй круг КВС имеет право следовать на запасные АД Внуково, Шереметьево, АД вне Московской зоны ЕС ОрВД, а также на АД назначения с набором FL (высоты), указанных в плане полета, по маршруту выхода в соответствии с планом полета и произвести посадку на АД назначения с наименьшими отклонениями от указанного времени.

1.3 При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) КВС (пилот) обязан передать (включить) сигнал бедствия аппаратуры опознавания и при наличии ответчика вторичной локации установить на нем код 7600 и выдерживать последний заданный диспетчером FL (высоту) до пролета ОПРС выхода из Московского узлового диспетчерского района (МУДР) и далее КВС имеет право:

a) следовать на аэродром назначения с набором FL (высоты) указанных в ФПЛ по маршруту в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от указанного времени;

b) не изменяя последний заданный диспетчером FL (высоту) вернуться на аэродром вылета Домодедово через зону ожидания над ОПРС Аксиньино по маршрутам:

– to carry out SID climbing to (900) m;

– to restore radio communication with ATS unit using all available facilities.

If radio communication failed to be established after crossing the final SID point – Kartino NDB WT, Glo-tayevo NDB DK, Klimovsk NDB LO, ОКРЕМ (when carrying out SID ОКРЕМ 14W, SF 14W, ОКРЕМ 32E, SF 32E, ОКРЕМ 32G, SF 32G to CRP RAMEK; WZ 14D, WZ 14W, to D 29.0 km DMD, RUGEL 14E to D25.4 km DMD), then:

– to transmit (switch on) a distress signal of the identification equipment and, when SSR transponder is available, squawk 7600;

– proceed to VORDME 113.3 DMD or NDB/MKR 659 DO at (900) m along the shortest distance;

– carry out at least one circuit flight in the holding area over VORDME 113.3 DMD or NDB/MKR 659 DO.

When making a decision to land at Domodedovo aerodrome, the flight crew shall carry out a flight along STAR route in case of radio communication failure after take-off (DMD 14, DMD 32) and depending on the meteorological conditions and landing weight, shall carry out landing at Domodedovo aerodrome.

When making a decision to proceed to the holding area over Aksinyino NDB 732 AO for fuel dumping, the flight crew shall carry out STAR in case of radio communication failure AO 14D (AO 32D) climbing to FL070 from VORDME 113.3 DMD to Aksinyino NDB 732 AO. After passing Aksinyino NDB 732 AO join the left holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel dumping, then descend to FL060 after Aksinyino NDB 732 AO and continue the flight along the STAR routes:

– for RWY 32R – АО 32А;

– for RWY 32L – АО 32F;

– for RWY 14R/L – АО 14А

and carry out landing at Domodedovo aerodrome.

If due to meteorological conditions or other reasons landing at Domodedovo AD is not possible, then after executing the missed approach a pilot-in-command has the right to proceed to the alternate aerodromes of Vnukovo, Sheremetyevo and AD located outside Moscow TMA and to the destination AD climbing to FL (HGT), indicated in FPL, along SID route in accordance with FPL.

1.3 In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) a pilot-in-command (a pilot) must transmit (switch on) a distress signal of the identification equipment and, when SSR transponder is available, squawk 7600 and maintain the last flight level (altitude) assigned by the controller till passing NDB of the Moscow TMA exit corridor and then a pilot-in-command has the right:

a) to proceed to the destination aerodrome climbing to flight level (altitude), indicated in the flight plan, along the route in accordance with the flight plan and land at the destination aerodrome with minimum deviations from the indicated time;

b) to return to the departure aerodrome of Domodedovo without changing the last flight level (altitude) assigned by the controller via the holding area over Aksinyino NDB along the following routes:

– ОПРС Нерль – ОПРС Богданово – BD 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ПОД OBELU – ОПРС Старица – ОПРС Карманово – ОПРС Гагарин – FK 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ПОД BELAG – ПДЗ OLIDI – ОПРС Карманово – ОПРС Гагарин – FK 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Карманово – ОПРС Гагарин – FK 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ПОД SUGIR – ОПРС Сухотино – IN 1D – ОПРС Климовск – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Венев – ОПРС Октябрьский – FE 1D – ОПРС Аксиньино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Черусти – ОПРС Красная Горбатка – ОПРС Ларионово – MF 1D – ПДЗ GEKLA – ОПРС Картино – VORDME DMD – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино.

После пролета ОПРС Аксиньино выполнить процедуру входа в левую зону ожидания, продолжить полет в ней в течение времени, необходимого для выработки (слива) топлива, затем снижение до эшелона FL060 и продолжить полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32П – АО 32А;

- для ВПП 32Л – АО 32F;

- для ВПП 14П/Л – АО 14А

и произвести посадку на аэродроме Домодедово.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на аэродроме Домодедово не представляется возможным, то после ухода на второй круг КВС имеет право следовать на:

– запасные аэродромы Внуково, Шереметьево на FL070;

– аэродромы вне Московской зоны ЕС ОрВД на специально установленном FL для полета без связи в зависимости от направления полета FL140, FL150 или FL240, FL250;

– на аэродром назначения с набором FL (высоты), указанного в плане полета, по маршруту выхода в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от указанного времени.

1.4 При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона воздушное судно следует по плану до аэродрома первой посадки на установленной ранее органом ОВД высоте.

УУД АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Аэродром Домодедово окружен с трех сторон лесными массивами, а на подходе на ВПП 32Л - полями.

Интенсивные перелеты птиц наблюдаются в период пахотных работ и созревания злаковых и бобовых культур. Все лето грачи, голуби, скворцы прилетают на кормежку одиночными или небольшими стаями. В осенний период сентябрь-октябрь, грачи и скворцы собираются стаями, в которых насчитывается до 100 птиц, это самый вероятный период столкновения ВС с птицами в зоне взлета и посадки на высоте 50-100м.

– Nerl NDB – Bogdanovo NDB – BD 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– CRP OBELU – Staritsa NDB – Karmanovo NDB – Gagarin NDB – FK 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– CRP BELAG – NCRP OLIDI – Karmanovo NDB – Gagarin NDB – FK 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Karmanovo NDB – Gagarin NDB – FK 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– CRP SUGIR – Sukhotino NDB – IN 1D – Klimovsk NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Venev NDB – Oktyabrskiy NDB – FE 1D – Aksinyino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Cherusti NDB – Krasnaya Gorbatka NDB – Larionovo NDB – MF 1D – NCRP GEKLA – Kartino NDB – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB.

After passing Aksinyino NDB join the left holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel use (dumping), then descend to flight level FL060 and continue the flight along the STAR routes:

- for RWY 32R – АО 32А;

- for RWY 32L – АО 32F;

- for RWY 14R/L – АО 14А

and carry out landing at Domodedovo AD.

If due to meteorological conditions or other reasons landing at Domodedovo AD is not possible, then after executing the missed approach a pilot-in-command has the right to proceed:

– to the alternate aerodromes of Vnukovo, Shermetyevo at FL070;

– to the AD located outside Moscow TMA at FL140, FL150 or FL240, FL250 specially established for a flight without radio communication depending on flight direction;

– to the destination AD climbing to FL (HGT), indicated in FPL, along SID route in accordance with FPL and carry out landing at the destination AD with the minimum deviations from the indicated time.

1.4 In case of radio communication failure during VFR flight at altitude below the lower (safe) flight level the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing at height established earlier by ATS unit.

УУД АД 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. Domodedovo aerodrome is surrounded on three sides by large forest and on RWY 32L approach segment – by fields.

Intensive migrations of birds are observed during ploughing works and ripening of grass-and-legume cultures. During the whole summer rooks, pigeons, starlings fly in for feeding in separate or small flocks. In autumn period (September-October) rooks and starlings gather in flocks numbering up to 100 birds. It is the most probable period of aircraft collision with the birds in take-off and landing areas at 50-100 m.

В этот период проводятся мероприятия по наблюдению за птицами и отпугиванию их в период взлета и посадки ВС, а также повышение осмотрительности экипажей на взлете и посадке.

В случаях сложной орнитологической обстановки РП может принять решение о временном прекращении полетов на аэродроме.

During this period measures on observation of birds and their frightening away and also increasing crew's caution during aircraft take-off and landing are taken.

When the ornithological situation is complicated, a Flight Control Officer can take a decision on temporary stopping of flights at the aerodrome.