AERODROME CHART - ICAO

ARP
55°24'31"N
037°54'23"E

ELEV
181m

DOMODEDOVO			De-Icing		130.600
CLEARANCE DELIVERY		129.150	TOWER 1	RWY 14R/32L	118.600
APRON 1	By ATC	119.000	TOWER 2	RWY 14L/32R, RWY 14/32	119.700
APRON 2	By ATC	123.750			

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

PZ - 90.02 coordinates

NOTE
The overall width of RWY 14L/32R with two strengthened shoulders is 60m.
RWY 14R/32L width with two strengthened shoulders is 75m.

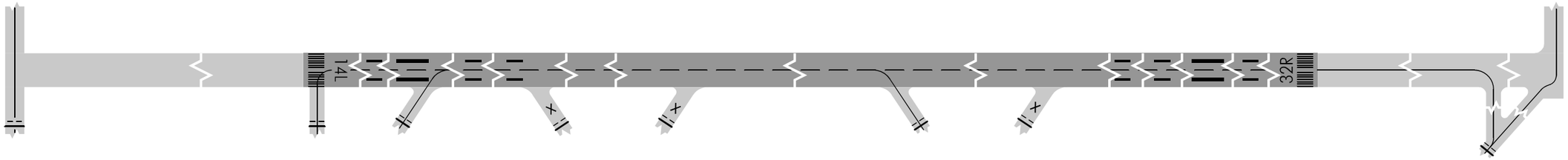
RWY	DIRECTION (TRUE)	THR	BEARING STRENGTH
14L	145.63°	55°25'01"N 037°54'55"E	PCN 74 /R/C/X/T
32R	325.66°	55°23'58"N 037°56'11"E	
14R	145.60°	55°25'16"N 037°52'20"E	PCN 57 /R/A/W/T
32L	325.62°	55°23'42"N 037°54'12"E	
14	145.63°	55°25'29"N 037°54'43"E	PCN 94 /R/A/W/T
32	325.65°	55°23'47"N 037°56'45"E	

CHANGE: Construction site, ❶

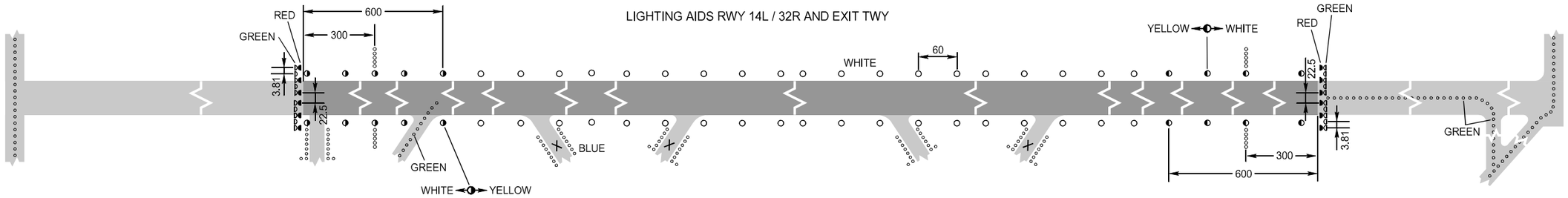
MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

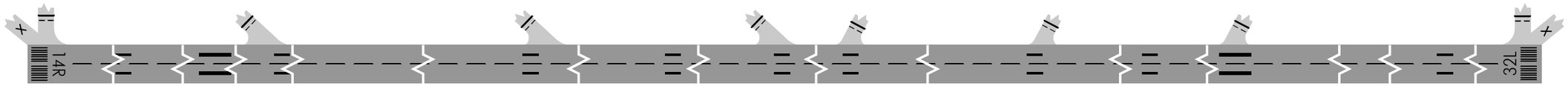
MARKING AIDS RWY 14L / 32R AND EXIT TWY



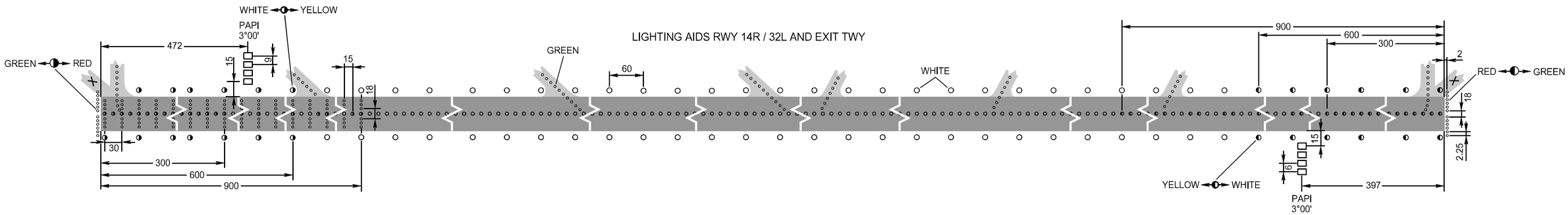
LIGHTING AIDS RWY 14L / 32R AND EXIT TWY



MARKING AIDS RWY 14R / 32L AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 14R / 32L AND EXIT TWY



SCALE 1 : 7 500

m75 0 75 150 200m

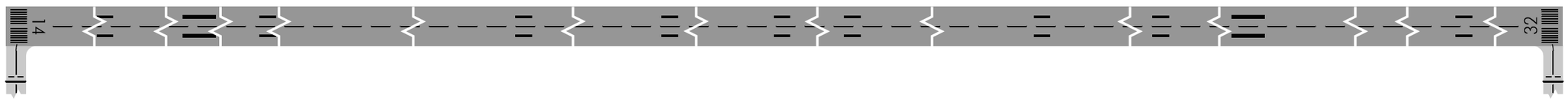
DIMENSIONS IN METRES

CHANGE: NIL

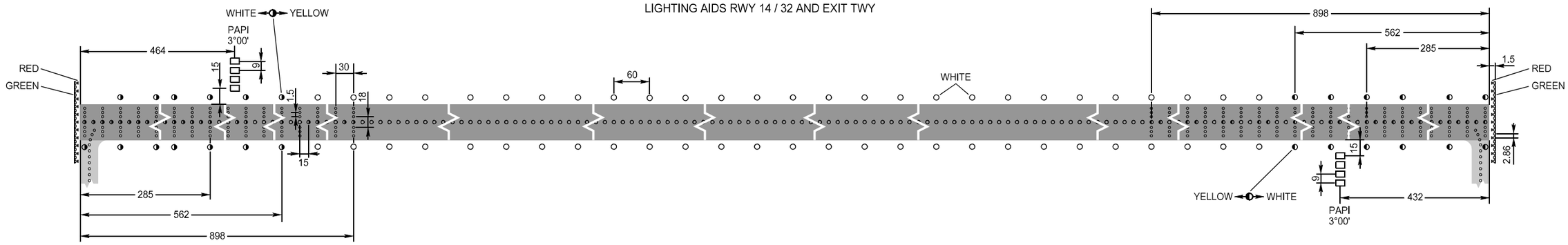
MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

MARKING AIDS RWY 14 / 32 AND EXIT TWY



LIGHTING AIDS RWY 14 / 32 AND EXIT TWY



SCALE 1 : 7 500

m75 0 75 150 200m

DIMENSIONS IN METRES

CHANGE: New chart

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

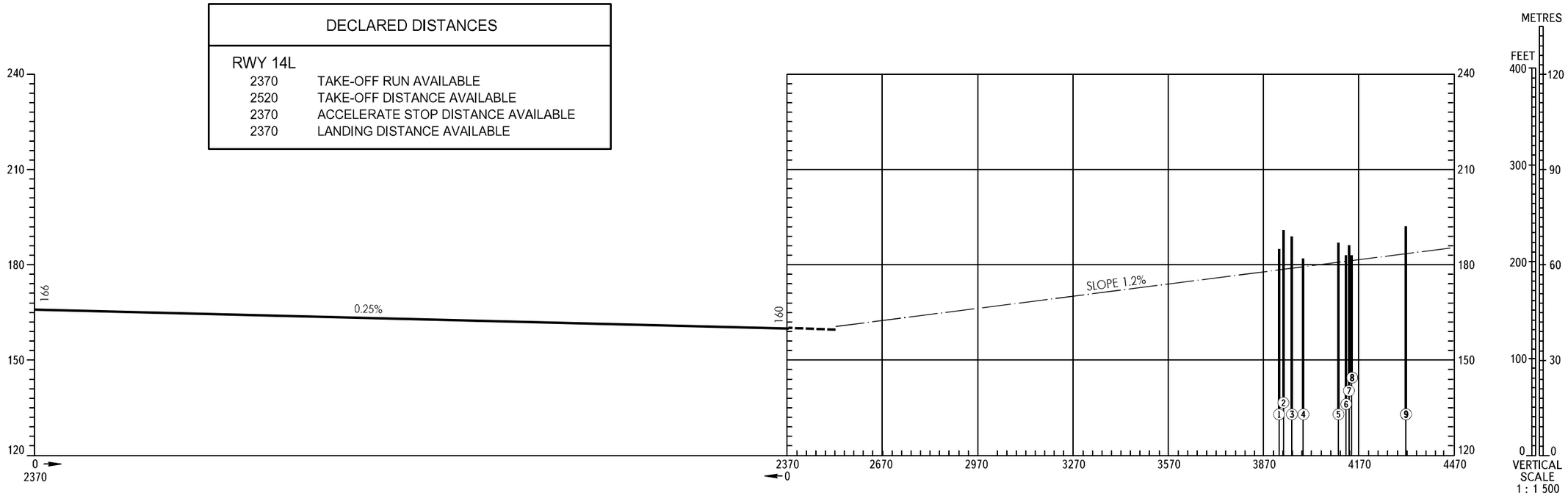
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

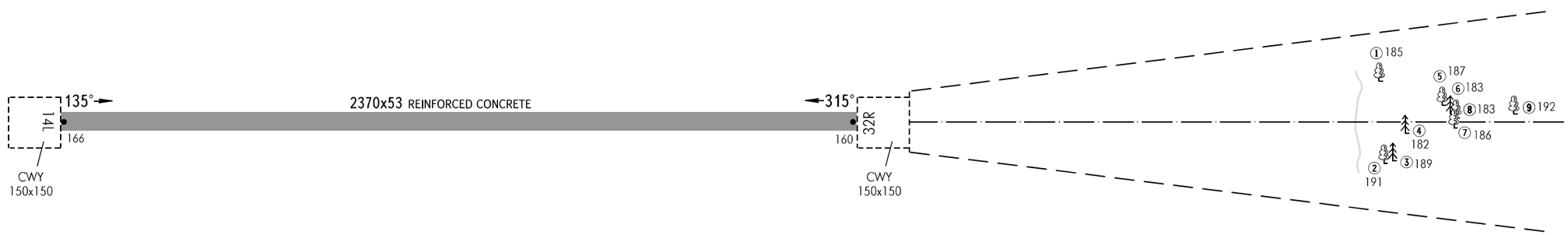
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14L

MAGNETIC VARIATION **11°E** 2016

DECLARED DISTANCES	
RWY 14L	
2370	TAKE-OFF RUN AVAILABLE
2520	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE
2370	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE
2370	LANDING DISTANCE AVAILABLE





LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREES	
RIVER	

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000
METRES
200 100 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000 4000
FEET

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

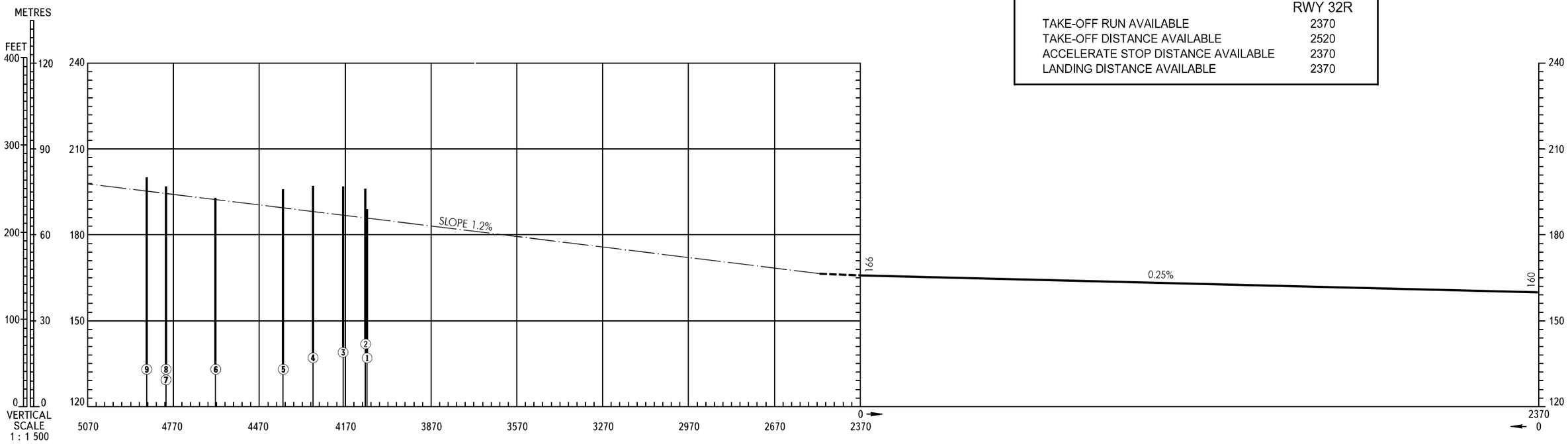
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

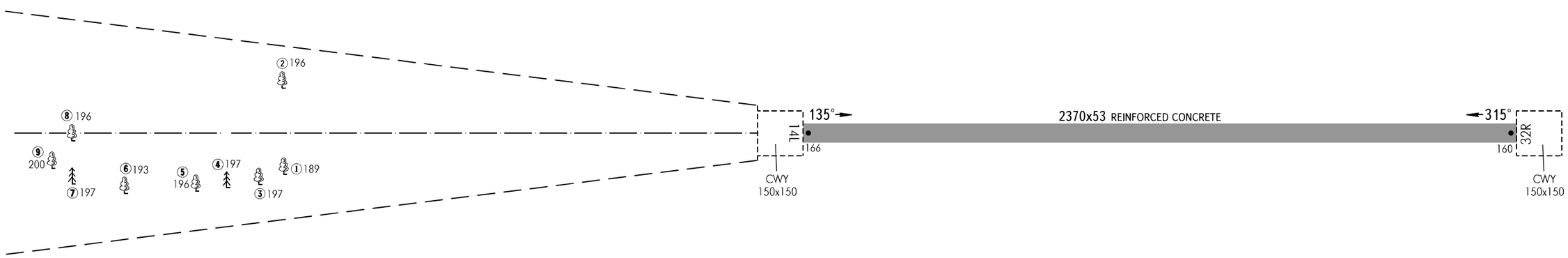
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32R

MAGNETIC VARIATION **11°E** 2016

DECLARED DISTANCES	
	RWY 32R
TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2370
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2520
ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2370
LANDING DISTANCE AVAILABLE	2370





LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREES	

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000
METRES
200 100 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000 4000
FEET

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

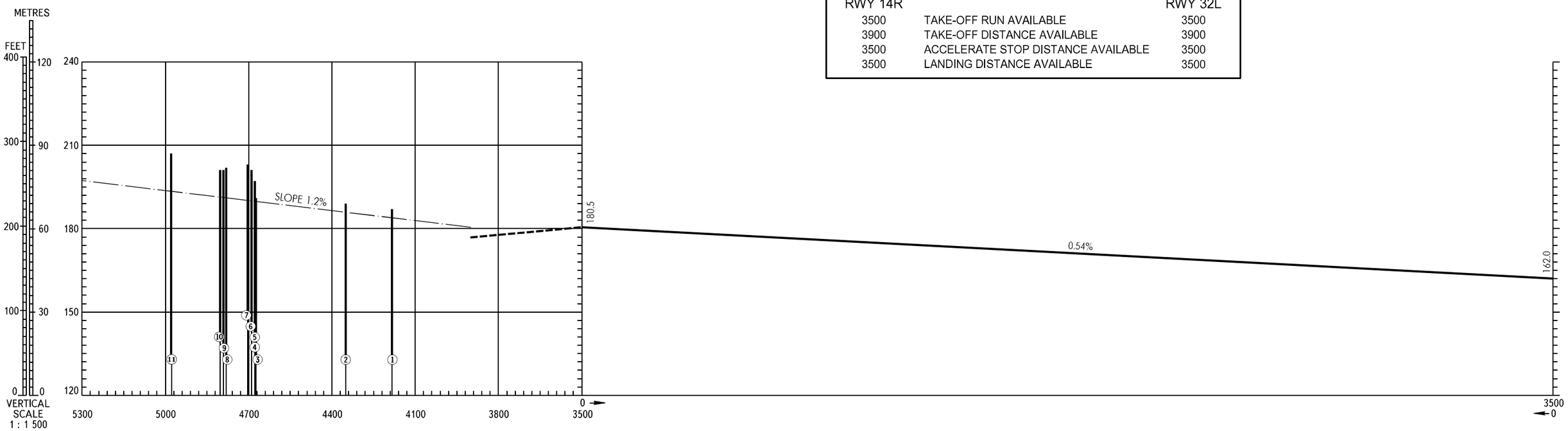
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

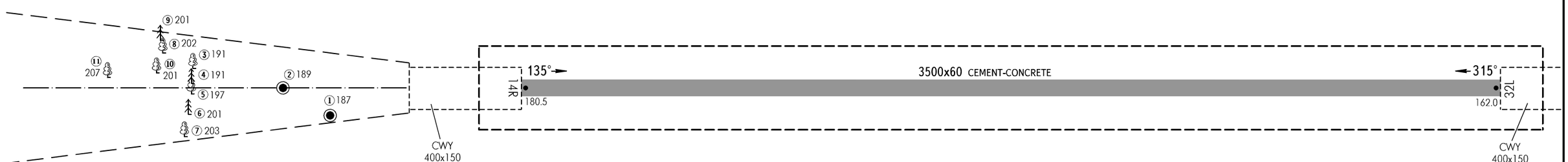
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/32L

MAGNETIC VARIATION **11°E** 2016

DECLARED DISTANCES		
RWY 14R		RWY 32L
3500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3500
3900	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3900
3500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3500
3500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3500





LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREES	
ANTENNA, MAST	

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000
METRES
200 100 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000 4000
FEET

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

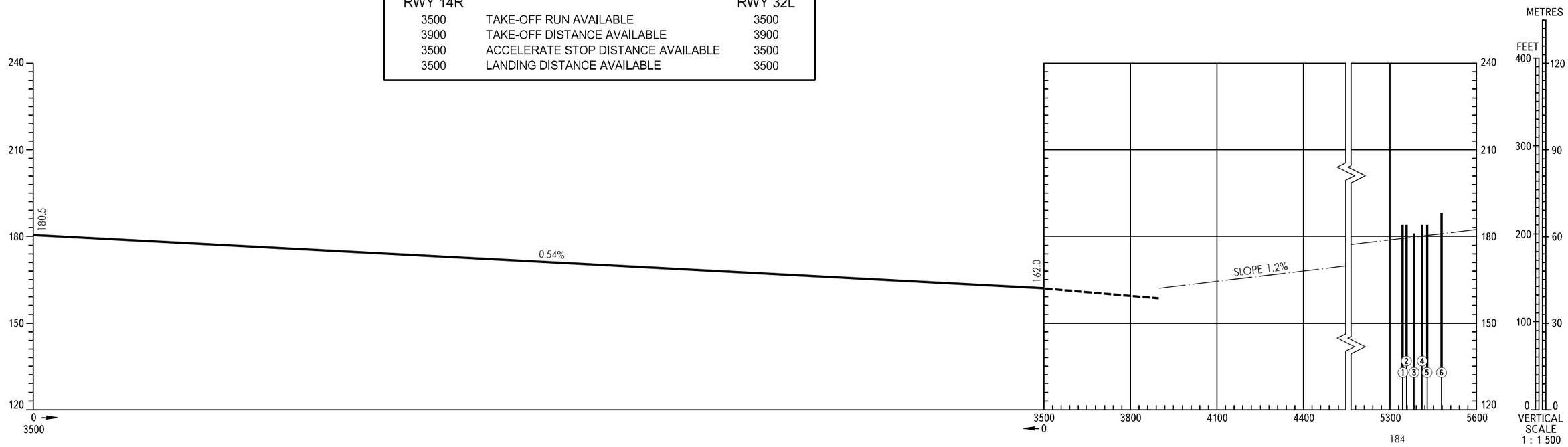
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

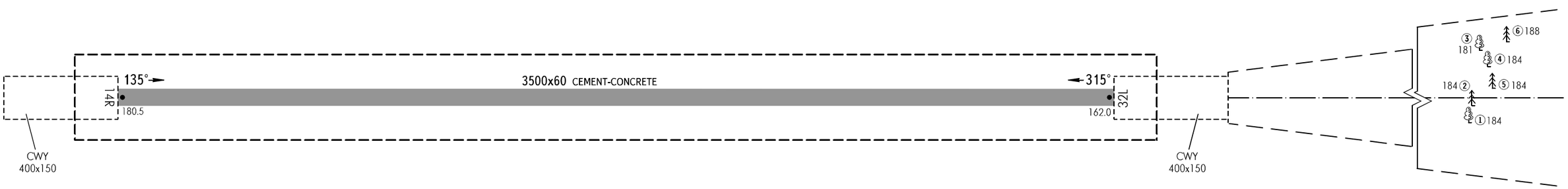
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/32L

MAGNETIC VARIATION **11°E** 2016

DECLARED DISTANCES		
RWY 14R		RWY 32L
3500	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3500
3900	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3900
3500	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3500
3500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3500





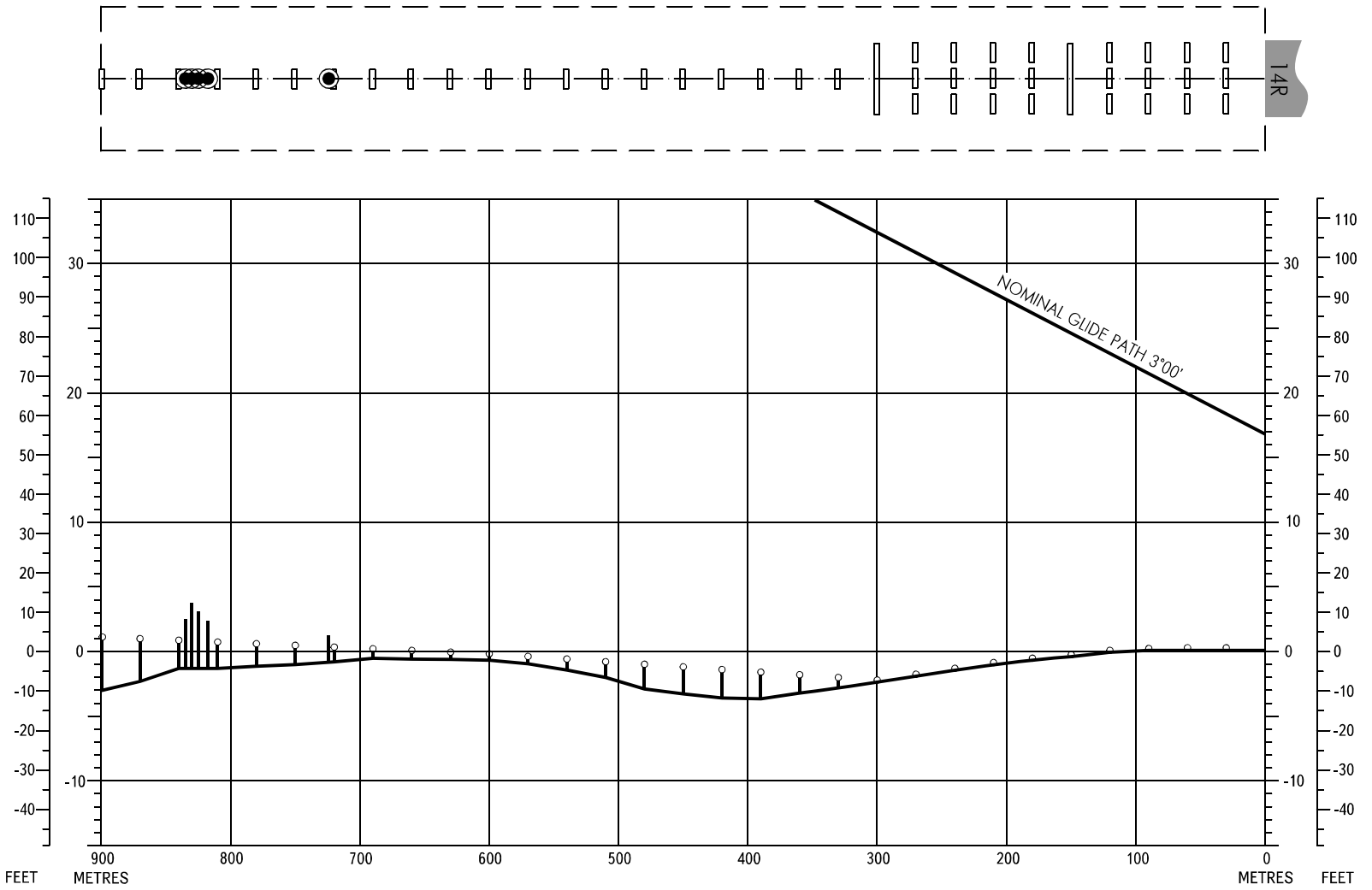
LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREES	

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000
METRES
200 100 0 500 1000
500 0 1000 2000 3000 4000
FEET

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R



LEGEND	
ANTENNA	
CONTOUR	
CENTRE-LINE PROFILE	
APPROACH LIGHTS	

HORIZONTAL SCALE 1 : 5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500

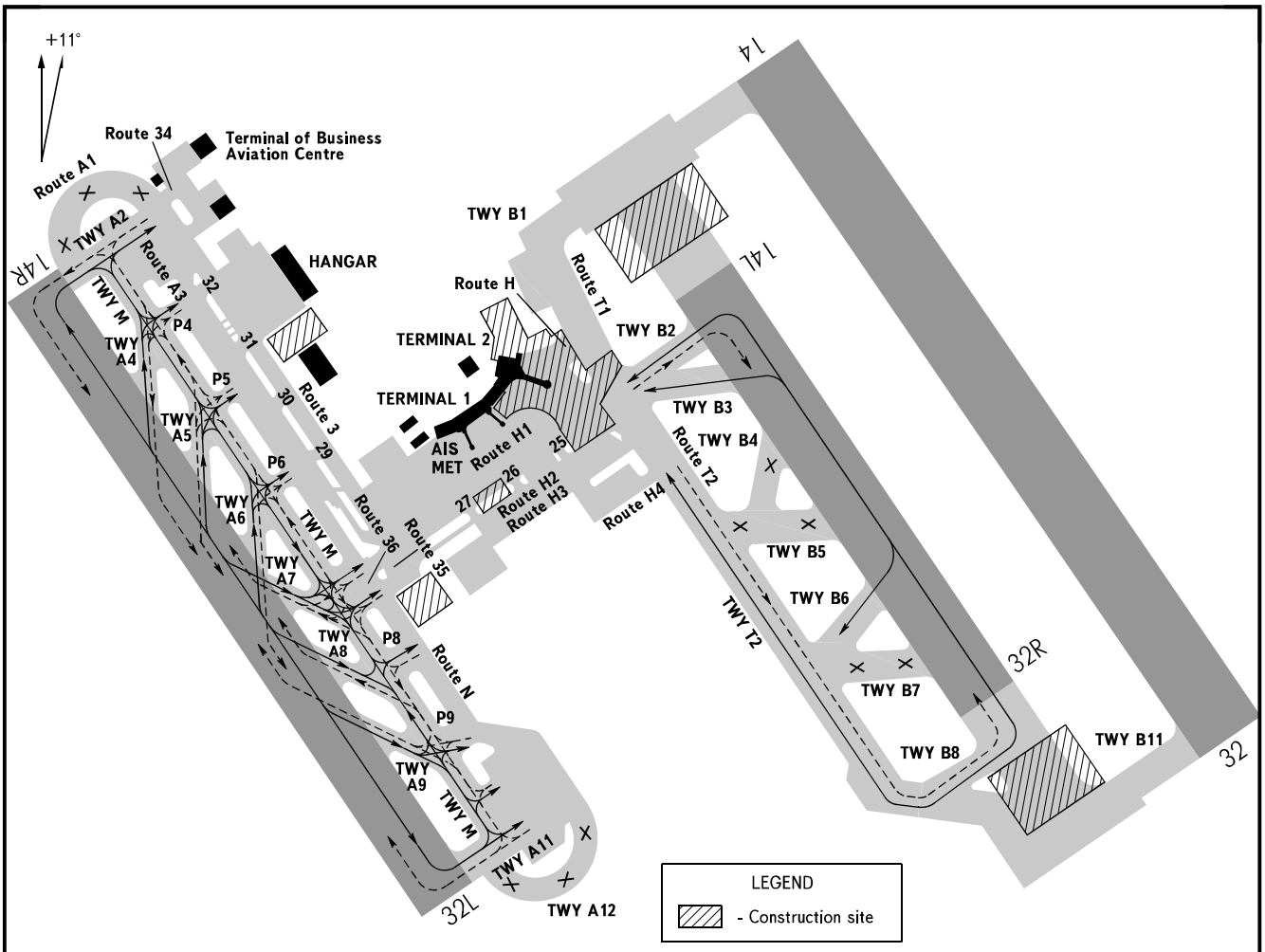
CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

DOMODEDOVO CLEARANCE DELIVERY		129.150
APRON 1		By ATC 119.000
APRON 2		By ATC 123.750
TOWER 1	RWY 14R/32L	118.600
TOWER 2	RWY 14L/32R, RWY 14/32	119.700

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO



Not to scale

TAXIWAYS and taxi routes:

Width:	A1, A2, A4, A9, A11, A12, M, N, 36	- 25m
	P4, P9	- 42m
	P5, P6, P8	- 36m
	B1, B11	- 30m
	Route A3	- 40m
	Route H1	- 21m
	A5-A8, B2-B8, T1, T2	- 23m
	Routes H, H2, H3, H4, 3, 25-27, 35	- 22.5m
	Route 34	- 18m
Surface:	B2-B8, Routes H1-H3, T1, T2, 3, 25-27, 35 - mixed	
	34, A1, A2, A4-A9, A11, A12, M, Route A3, H, H4, N, 36, P4-P6, P8, P9 - Concrete	
	B1, B11 - Cement-Concrete	
Strength:	A1, A2, A4-A9, A11, A12, M, N, 36, P4-P6, P8, P9, Route A3	- PCN 57/R/A/W/T
	B2-B7	- PCN 76/R/C/X/T
	B1, B11	- PCN 94/R/A/W/T
	25-27, 35, Route H1	- PCN 64/R/C/X/T
	B8, Route T1, Route T2, Route H, Route H2	- PCN 62/R/C/X/T
	Route 3	- PCN 65/R/C/X/T
	Route H3	- PCN 64/F/D/X/T
	Route H4	- PCN 70/R/C/X/T
	Route 34	- PCN 16/R/B/X/T

WARNING:

1. Taxiing of An-124, Il-96, Il-86, Il-76, B747, A-340 ACFT along Route T1 shall be carried out strictly along the taxi guide line under inboard engines power.
2. Only RWY 14R/32L is available for take-off and landing of A-380, B747-8, B747-8F ACFT. Taxiing of A-380 ACFT along TWY A5, A6, A7, A8 shall be carried out strictly along the taxi guide line under inboard engines power.

CHANGE: Construction site, WARNING

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

RESTRICTIONS:

1. During taxiing the flight crews of An-124, B747 ACFT shall exercise increased caution in loop area of Route T1.
2. Parking of helicopters onto the stands and helipads shall be carried out by towing. Taxiing of helicopters under own engines power shall be carried out only by the APN controller's permission.
3. Take-off and landing of helicopters with ski-equipped landing gear shall be carried out from/on helipads 1, 2, 3, in accordance with the requirements of the Helicopter Flight Manual.
4. When taxiing into stands 1-19 within the coverage of the SAFEDOCK system, the aircraft speed shall not exceed 4 m/s.
5. For safety reasons ACFT shall taxi along the apron under power, not exceeding the idle power.
6. During taxiing along the apron and taxiing onto/out of the stands ACFT shall not stop at turning. In case of the aircraft stop at turning the flight crew must request for permission to continue taxiing from the APN controller.
7. Engines start-up of Il-62 ACFT shall be carried out only at start-up points. Engines start-up of Il-62 ACFT is prohibited at start-up point 7.
8. Taxiing of A-380 aircraft to stand 18C shall be carried out via Route H2 to Route 25, then via Route 25 strictly along the taxi guide line, under outboard engines power, at reduced speed.

During aircraft taxiing via Route H2, Route H1 is not available for taxiing, towing, parking at start-up points 1, 2, 5, 5A of aircraft with a wingspan exceeding 65 m.

Towing of A-380 aircraft out of stand 18C shall be carried out via Route 25, Route H2 to start-up points 3, 30.

Taxiing of A-380 aircraft via TWY A5, TWY A6, TWY A7, TWY A8 shall be carried out under inboard engines power.

9. Taxiing of B757-200, Tu-154, Tu-204, Tu-214 and smaller aircraft via Route 24 to Route H4 and vice versa shall be carried out when stands 87, 88, 87R, 88R are vacant.
10. Taxiing of wide-body aircraft via TWY P5, P6 shall be carried out only under inboard engines power, the outboard engines power shall not be above the idle power.
11. Stands 119, 120, 120A are available only during daylight hours.
12. TWY P4 is available for taxiing of aircraft with a wingspan up to 80 m.
13. During taxiing of An-124, B747-8, A-380 ACFT via TWY M, TWYs P4, P5, P6, P9 must be vacant.

AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

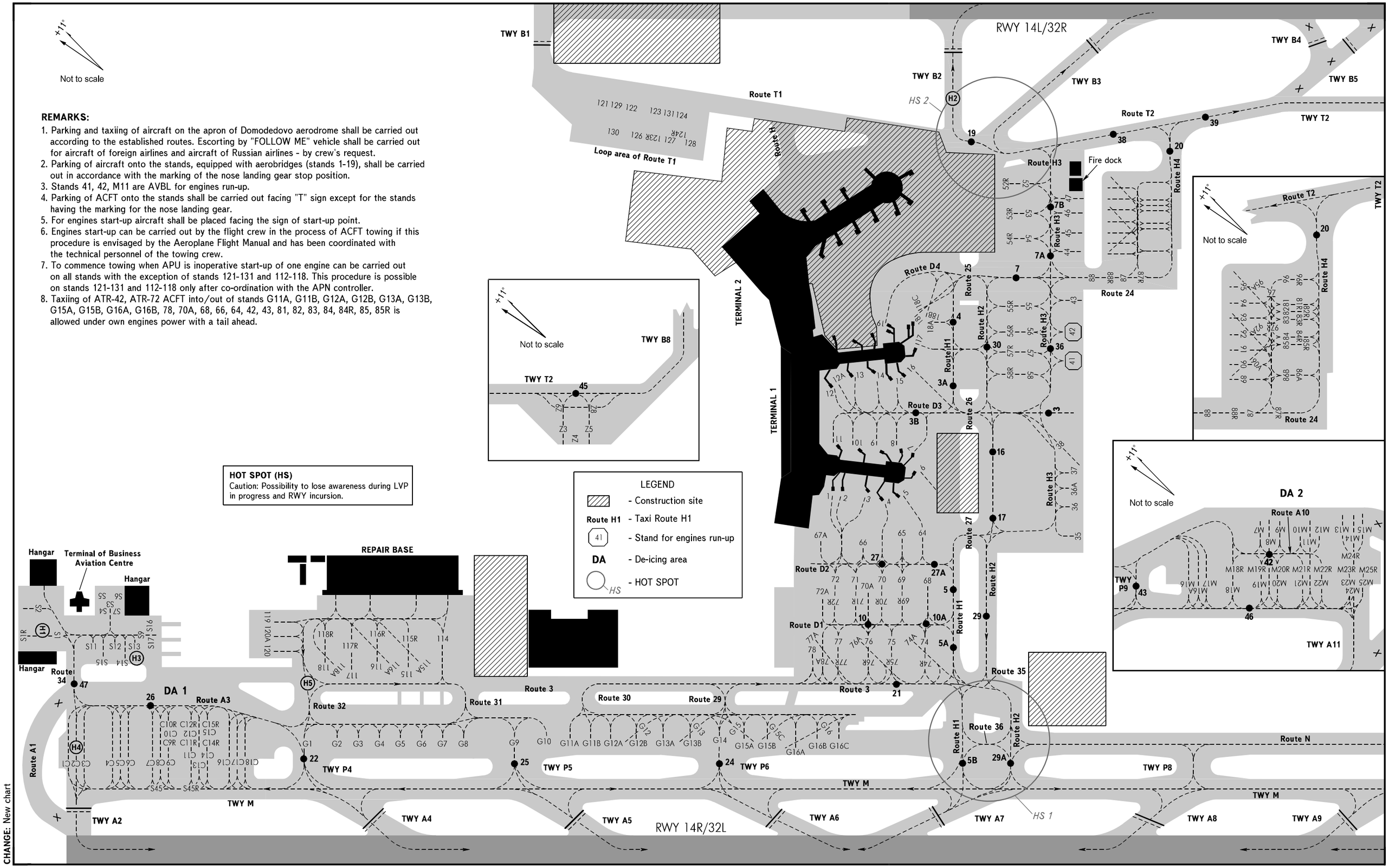
DOMODEDOVO			TOWER 1	RWY 14R/32L	118.600
CLEARANCE DELIVERY		129.150	TOWER 2	RWY 14L/32R, RWY 14/32	119.700
APRON 1	By ATC	119.000			
APRON 2	By ATC	123.750			

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

REMARKS:

1. Parking and taxiing of aircraft on the apron of Domodedovo aerodrome shall be carried out according to the established routes. Escorting by "FOLLOW ME" vehicle shall be carried out for aircraft of foreign airlines and aircraft of Russian airlines - by crew's request.
2. Parking of aircraft onto the stands, equipped with aerobridges (stands 1-19), shall be carried out in accordance with the marking of the nose landing gear stop position.
3. Stands 41, 42, M11 are AVBL for engines run-up.
4. Parking of ACFT onto the stands shall be carried out facing "T" sign except for the stands having the marking for the nose landing gear.
5. For engines start-up aircraft shall be placed facing the sign of start-up point.
6. Engines start-up can be carried out by the flight crew in the process of ACFT towing if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and has been coordinated with the technical personnel of the towing crew.
7. To commence towing when APU is inoperative start-up of one engine can be carried out on all stands with the exception of stands 121-131 and 112-118. This procedure is possible on stands 121-131 and 112-118 only after co-ordination with the APN controller.
8. Taxiing of ATR-42, ATR-72 ACFT into/out of stands G11A, G11B, G12A, G12B, G13A, G13B, G15A, G15B, G16A, G16B, 78, 70A, 68, 66, 64, 42, 43, 81, 82, 83, 84, 84R, 85, 85R is allowed under own engines power with a tail ahead.



CHANGE: New chart

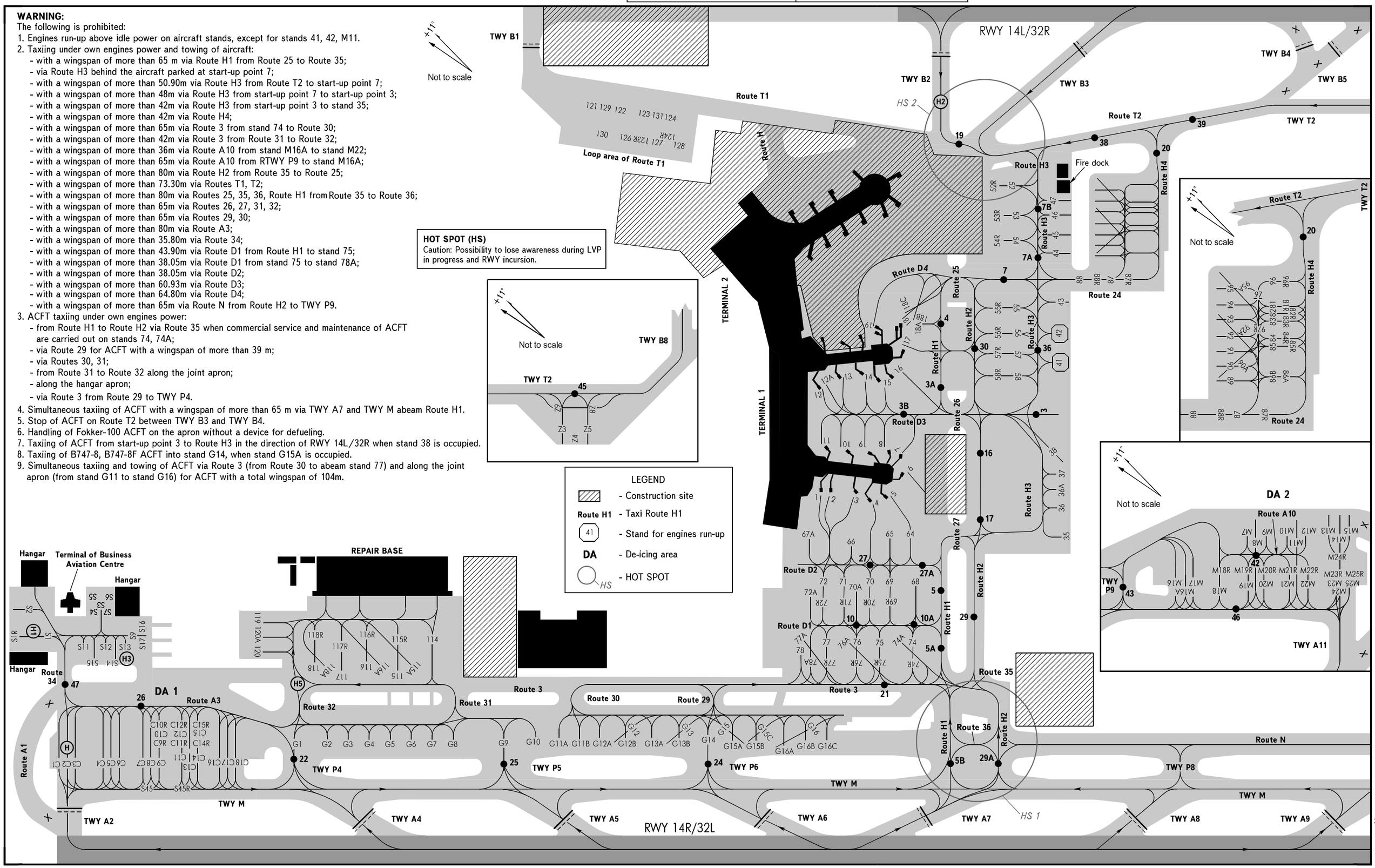
AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

DOMODEDOVO			TOWER 1	RWY 14R/32L	118.600
CLEARANCE DELIVERY		129.150	TOWER 2	RWY 14L/32R, RWY 14/32	119.700
APRON 1	By ATC	119.000			
APRON 2	By ATC	123.750			

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

WARNING:
The following is prohibited:
1. Engines run-up above idle power on aircraft stands, except for stands 41, 42, M11.
2. Taxiing under own engines power and towing of aircraft:
   - with a wingspan of more than 65 m via Route H1 from Route 25 to Route 35;
   - via Route H3 behind the aircraft parked at start-up point 7;
   - with a wingspan of more than 50.90m via Route H3 from Route T2 to start-up point 7;
   - with a wingspan of more than 48m via Route H3 from start-up point 7 to start-up point 3;
   - with a wingspan of more than 42m via Route H3 from start-up point 3 to stand 35;
   - with a wingspan of more than 42m via Route H4;
   - with a wingspan of more than 65m via Route 3 from stand 74 to Route 30;
   - with a wingspan of more than 42m via Route 3 from Route 31 to Route 32;
   - with a wingspan of more than 36m via Route A10 from stand M16A to stand M22;
   - with a wingspan of more than 65m via Route A10 from RTWY P9 to stand M16A;
   - with a wingspan of more than 80m via Route H2 from Route 35 to Route 25;
   - with a wingspan of more than 73.30m via Routes T1, T2;
   - with a wingspan of more than 80m via Routes 25, 35, 36, Route H1 from Route 35 to Route 36;
   - with a wingspan of more than 65m via Routes 26, 27, 31, 32;
   - with a wingspan of more than 65m via Routes 29, 30;
   - with a wingspan of more than 80m via Route A3;
   - with a wingspan of more than 35.80m via Route 34;
   - with a wingspan of more than 43.90m via Route D1 from Route H1 to stand 75;
   - with a wingspan of more than 38.05m via Route D1 from stand 75 to stand 78A;
   - with a wingspan of more than 38.05m via Route D2;
   - with a wingspan of more than 60.93m via Route D3;
   - with a wingspan of more than 64.80m via Route D4;
   - with a wingspan of more than 65m via Route N from Route H2 to TWY P9.
3. ACFT taxiing under own engines power:
   - from Route H1 to Route H2 via Route 35 when commercial service and maintenance of ACFT are carried out on stands 74, 74A;
   - via Route 29 for ACFT with a wingspan of more than 39 m;
   - via Routes 30, 31;
   - from Route 31 to Route 32 along the joint apron;
   - along the hangar apron;
   - via Route 3 from Route 29 to TWY P4.
4. Simultaneous taxiing of ACFT with a wingspan of more than 65 m via TWY A7 and TWY M abeam Route H1.
5. Stop of ACFT on Route T2 between TWY B3 and TWY B4.
6. Handling of Fokker-100 ACFT on the apron without a device for defueling.
7. Taxiing of ACFT from start-up point 3 to Route H3 in the direction of RWY 14L/32R when stand 38 is occupied.
8. Taxiing of B747-8, B747-8F ACFT into stand G14, when stand G15A is occupied.
9. Simultaneous taxiing and towing of ACFT via Route 3 (from Route 30 to abeam stand 77) and along the joint apron (from stand G11 to stand G16) for ACFT with a total wingspan of 104m.



MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

PZ-90.02 coordinates

COORDINATES OF STANDS

STAND NR	LATITUDE	LONGITUDE	STAND NR	LATITUDE	LONGITUDE
1	552446.70N	0375353.90E	70R	552438.70N	0375347.20E
2	552445.27N	0375355.86E	70A	552439.80N	0375346.60E
3	552443.71N	0375357.42E	71	552441.21N	0375347.64E
4	552442.72N	0375357.62E	71R	552440.30N	0375345.20E
5	552442.13N	0375359.63E	72	552442.42N	0375346.11E
6	552442.30N	0375403.52E	72R	552441.60N	0375343.70E
7	552443.09N	0375404.00E	72A	552442.50N	0375343.30E
8	552443.23N	0375403.62E	74	552434.59N	0375345.88E
9	552444.69N	0375401.61E	74A	552435.43N	0375344.75E
10	552446.51N	0375400.54E	74R	552433.40N	0375342.80E
11	552447.82N	0375359.74E	75	552436.40N	0375343.30E
12	552450.79N	0375406.73E	←		
12A	552451.30N	0375406.90E	75R	552435.30N	0375340.40E
13	552449.88N	0375409.55E	76	552437.90N	0375341.50E
14	552448.71N	0375411.19E	76A	552438.24N	0375341.91E
15	552447.20N	0375412.01E	76R	552436.80N	0375338.70E
16	552446.86N	0375413.30E	77	552439.63N	0375340.73E
17	552447.43N	0375416.41E	77A	552441.30N	0375338.20E
18	552448.90N	0375417.00E	77R	552438.80N	0375336.40E
18A	552447.76N	0375418.91E	78	552441.19N	0375337.88E
18B	552448.57N	0375418.10E	78A	552440.00N	0375337.00E
18C	552448.70N	0375417.50E	81	552439.60N	0375448.40E
19	552449.58N	0375415.04E	81R	552438.50N	0375449.70E
35	552430.70N	0375407.10E	82	552439.30N	0375447.70E
36	552431.41N	0375409.66E	82R	552438.30N	0375449.20E
36A	552432.20N	0375411.60E	83	552439.10N	0375447.20E
37	552433.06N	0375413.05E	83R	552438.10N	0375448.60E
38	552434.72N	0375417.25E	84	552438.60N	0375445.90E
←			84R	552437.60N	0375447.50E
41	552437.82N	0375425.12E	85	552438.50N	0375445.20E
42	552439.99N	0375428.25E	85R	552437.40N	0375446.80E
43	552439.62N	0375429.79E	86A	552436.20N	0375443.70E
44	552442.51N	0375437.71E	86B	552437.20N	0375442.40E
45	552442.77N	0375438.36E	87	552437.90N	0375438.00E
46	552443.32N	0375439.84E	88	552439.70N	0375435.80E
47	552443.83N	0375441.07E	89	552438.60N	0375440.20E
52	552446.81N	0375442.02E	90	552439.00N	0375441.30E
53	552445.55N	0375438.83E	90A	552439.20N	0375442.20E
54	552444.53N	0375436.24E	91	552439.60N	0375442.70E
55	552441.92N	0375428.40E	92	552440.10N	0375444.00E
55R	552443.03N	0375427.17E	92A	552440.20N	0375444.40E
56	552440.95N	0375426.25E	93	552440.60N	0375445.00E
56R	552442.07N	0375424.83E	94	552441.00N	0375446.50E
57	552440.17N	0375423.94E	95	552441.50N	0375447.70E
57R	552441.29N	0375422.70E	95A	552441.40N	0375447.70E
58	552439.21N	0375421.73E	96	552440.30N	0375449.90E
58R	552441.29N	0375420.19E	96R	552439.10N	0375451.30E
←			112	552502.60N	0375307.90E
64	552439.16N	0375357.50E	113	552502.80N	0375307.60E
65	552440.19N	0375352.49E	114	552504.20N	0375311.10E
66	552442.42N	0375352.58E	115	552504.50N	0375305.80E
67A	552445.01N	0375350.10E	115A	552504.50N	0375305.80E
68	552436.97N	0375351.97E	116	552506.10N	0375303.80E
69	552438.41N	0375350.93E	116A	552506.10N	0375304.30E
69R	552437.50N	0375348.30E	117	552507.10N	0375302.60E
70	552439.63N	0375349.49E	118	552507.80N	0375301.80E

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

STAND NR	LATITUDE	LONGITUDE	STAND NR	LATITUDE	LONGITUDE
118A	552507.80N	0375301.80E	G15	552442.60N	0375322.00E
119	552512.70N	0375300.80E	G15A	552442.30N	0375322.00E
120	552512.00N	0375258.60E	G15B	552441.10N	0375323.30E
120A	552512.50N	0375259.90E	G15C	552440.80N	0375323.70E
121	552515.65N	0375418.80E	G16	552440.10N	0375324.80E
122	552513.95N	0375420.25E	G16A	552439.80N	0375325.00E
123	552512.28N	0375421.71E	G16B	552438.50N	0375326.40E
124	552510.98N	0375422.82E	G16C	552437.40N	0375327.70E
125	552509.63N	0375423.69E	M1	552329.30N	0375415.50E
126	552512.46N	0375418.78E	M2	552358.50N	0375416.20E
127	552510.87N	0375420.45E	M3	552358.20N	0375416.80E
128	552508.98N	0375421.52E	M4	552357.10N	0375418.10E
129	552514.82N	0375419.52E	M5	552356.70N	0375419.60E
130	552514.52N	0375419.37E	M6	552355.90N	0375419.40E
131	552511.43N	0375422.45E	M7	552354.80N	0375420.80E
C1	552521.00N	0375231.90E	M8	552354.20N	0375421.50E
C2	552520.20N	0375232.90E	M9	552353.70N	0375422.30E
C3	552519.70N	0375233.50E	M10	552352.40N	0375423.70E
C4	552518.00N	0375235.00E	M11	552351.70N	0375424.40E
C5	552517.40N	0375235.90E	M12	552351.20N	0375425.10E
C6	552516.90N	0375236.60E	M13	552349.90N	0375426.80E
C7	552515.30N	0375238.40E	M14	552349.20N	0375427.40E
C8	552515.00N	0375238.80E	M15	552348.60N	0375428.30E
C9	552514.40N	0375239.60E	M16	552357.40N	0375411.10E
C9R	552514.90N	0375241.00E	M16A	552356.80N	0375411.60E
C10	552515.20N	0375241.70E	M17	552356.40N	0375412.40E
C10R	552515.70N	0375242.90E	M18	552354.80N	0375414.40E
C11	552513.40N	0375240.80E	M18R	552355.40N	0375416.00E
C11R	552513.80N	0375242.10E	M19	552353.10N	0375416.50E
C12	552514.20N	0375242.80E	M19R	552353.80N	0375418.00E
C12R	552514.70N	0375244.30E	M20	552352.10N	0375417.70E
C13	552513.00N	0375241.30E	M20R	552352.80N	0375419.20E
C14	552512.60N	0375241.80E	M21	552350.60N	0375419.50E
C14R	552514.10N	0375243.30E	M21R	552351.20N	0375421.10E
C15	552513.30N	0375243.80E	M22	552349.50N	0375420.80E
C15R	552513.80N	0375245.30E	M22R	552350.10N	0375422.40E
C16	552511.30N	0375243.30E	M23	552347.50N	0375423.30E
C17	552510.90N	0375243.80E	M23R	552348.20N	0375424.60E
C18	552510.20N	0375244.70E	M24	552347.20N	0375423.40E
G2	552505.84N	0375253.15E	M24R	552348.00N	0375425.40E
G3	552504.62N	0375254.62E	M25	552346.90N	0375424.20E
G4	552503.28N	0375256.26E	M25R	552347.40N	0375425.50E
G5	552501.96N	0375257.82E	S1	552526.00N	0375243.40E
G6	552500.63N	0375259.42E	S1R	552527.00N	0375242.20E
G7	552459.32N	0375300.99E	S2	552527.40N	0375244.30E
G8	552457.99N	0375302.57E	S3	552524.30N	0375247.70E
G9	552455.50N	0375306.20E	S4	552524.70N	0375247.50E
G10	552453.80N	0375309.00E	S5	552525.00N	0375248.40E
G11	552451.10N	0375312.30E	S6	552524.40N	0375249.10E
G11A	552451.30N	0375310.80E	S7	552524.10N	0375248.20E
G11B	552450.20N	0375312.80E	S9	552522.00N	0375248.30E
G12	552448.00N	0375315.20E	S11	552523.70N	0375244.70E
G12A	552449.00N	0375313.50E	S12	552522.90N	0375245.70E
G12B	552447.70N	0375315.50E	S13	552522.10N	0375246.70E
G13	552445.20N	0375318.40E	S14	552522.10N	0375245.30E
G13A	552446.70N	0375316.70E	S15	552523.00N	0375244.20E
G13B	552445.60N	0375318.00E	S16	552521.90N	0375249.10E
G14	552443.70N	0375319.70E	S17	552521.50N	0375248.20E

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

NR of stands equipped with aerobridges	Mark of nose landing gear	Types of used ACFT. Parking restrictions of some ACFT types
1	2	3
1	A	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets)
	B	A-319, A-320 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
2	A	Tu-134, B737-400, B737-800 (with sharklets)
	B	B737-300, B737-500, B737-600, B737-700 (with winglets), A-319, A-320 (with sharklets)
	C	Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
3	C	Yak-42, Tu-154, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets); Tu-134, B757-200 (first door), A-319, A-320, A-321 (with sharklets) (first door), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
4	A	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), Tu-134, Yak-42, A-319, A-320 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, SSJ-100; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
5	A	Il-62 (second door); B767-300 (second door)
	B	Il-86; B777-200 (second door)
	C	B747-400 (second door)
	D	Tu-134, B767-200
	E	A-310-300, Tu-204, Tu-214, Tu-154, B757-200 (with winglets) (first door), Yak-42, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), A-319, A-320, A-321 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
6	A	Il-62
	B	B767-200
	C	B757-200 (with winglets), Tu-154, A-310 A-319, A-320, A-321 (with sharklets), Tu-214, Tu-204
	D	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), Tu-134, Yak-42
7	A	B777-300, B777-300ER (second door)
	B	Il-62, B747-400
	C	Il-86, B747-200, B747-300 (second door), B777-200 (second door), B767-300ER (second door), B757-200 (with winglets) (second door)
	D	Tu-134, Il-96 (second door)
	E	B727-200, A-321, A-320, A-319 (with sharklets), B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), Yak-42, A-310-300, Tu-154, B767-300 (with one door), B757-200 (with winglets) (first door), Tu-204, Tu-214, B767-200, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
8	A	Tu-134, B727-200
	B	B757-200, Yak-42, A-321, A-320, A-319 (with sharklets), B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
	C	Tu-154
9	A	Tu-134, B727-200
	B	B757-200 (first door), Yak-42, A-321, A-320, A-319 (with sharklets), B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets)
	C	Tu-154, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

1	2	3
10	A	Tu-134, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), Yak-42
	B	Tu-214, A-310, Tu-154, B757-200, Tu-204, B727-200 (first door), A-319, A-320, A-321 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195 (first door); Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175 (During parking of Tu-214, A-310, Tu-204 ACFT on stand 11 parking of B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, Tu-134 and smallesr ACFT is permitted)
11	A	Tu-134, A-321
	B	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800 (with winglets), A-319, A-320 (with sharklets), Yak-42, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195 (first door); Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
12	A	Tu-134
	B	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), B727-200, A-321, A-320, A-319 (with sharklets), Bombardier CS100, Bombardier CS300
	C	F100, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195; Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
12A	A	B787-8 (first, second door)
	B	B777-200 (first door)
	«Main «T» sign»	A-330-200 (first door) Parking is permitted when stands 12, 13 are closed
13	A	B767-300, B767-300ER (second door)
	B	B757-200 (with winglets) (second door)
	C	Il-86
	D	Tu-134, A-300-600
	E	B767-300, B767-300ER (first door)
	F	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), B767-200, B727-200, Yak-42, A-310, A-321, A-319, A-320 (with sharklets), Tu-204, Tu-214, Tu-154, F100, MD-82, Bombardier CS100, Bombardier CS300 Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
14	B	Tu-134, B777-200 (first door), A-330-200 (second door)
	C	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), A-321, A-320, A-319 (with sharklets), MD-83, MD-82, B727-200, Bombardier CS100, Bombardier CS300
	D	F100, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175 Parking of B777-200, A-330-200 ACFT is permitted when stands 13, 15 are closed
15	A	B757-200, Tu-134, A-321, MD-82
	B	Yak-42, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), B727-200, F-100, Bombardier CS100, Bombardier CS300
	C	Tu-154, A-319, A-320 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
16	A	B777-300, B777-300ER, B777-200 (second door), Il-62 (second door), A-340-300; A-340-500, A-340-600 (second door), A-350-900 (second door)
	B	B747-200, B747-300, B747-400 (second door), Il-86 (second door), A-330-200, A-330-300 (second door), B767-300 (second door), B787-8 (second door)
	C	B767-200, B757-200 (first and second door), Il-96 (second door), B767-300 (first door), MD-11; A-300-600; F100, Tu-204, Tu-214 (first door)
	D	A-310, A-321, A-319, A-320 (with sharklets), Tu-154, B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), Tu-134, Yak-42; Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175, Bombardier CS100, Bombardier CS300

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

1	2	3
17	A	A-310, A-321,Tu-154,Tu-204,Tu-214, A-300-600
	B	A-319, A-320 (with sharklets)
	D	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets)
	E	B757-200, B757-300 (second door), B767-200, B767-300, B767-300ER (second door), B777-200, B747-200, B747-300, Il-86; A-330-200, A-330-300, A-340-200, A-340-300 (second door), A-340-500 (second door), B787-8 (second door)
18	A	A-340-600, A-340-500
	B	Il-86, B767-300, B767-300ER (first door), B777-300, B777-300ER
	C	Il-62, B777-200, A-330-200, A-330-300, Il-96, A-340-300, B747-200, B747-300, B747-400, B757-200, A-300-600, B787-8 (second door)
	D	B767-200, A-310, Tu-154, Tu-204, Tu-214
18A		B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), A-319, A-320, A-321 (with sharklets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175
18B	A	B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), A-319, A-320, A-321 (with sharklets), Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175, Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195 Bombardier CS100, Bombardier CS300
18C	A	A-380-800. Parking is permitted when stands 18B, 18 are closed.
19	A	A-340-600, A-350-900, B777-300, B777-300ER
	B	B747-200, B747-300, B747-400, A-330-300, A-340-300, A-340-500, Il-62
	C	A-330-200, B777-200, Il-86, MD-11
	D	B767-200, B767-300 (first door), B757-200 (with winglets), Il-96, A-300-600
	E	A-310, Yak-42, Tu-154, B727-200, Tu-204, Tu-214
	F	A-321, A-320, A-319 (with sharklets), B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600, B737-700, B737-800, B737-900 (with winglets), Embraer ERJ-190, Embraer ERJ-195, Embraer ERJ-170, Embraer ERJ-175, Bombardier CS100, Bombardier CS300

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

ACFT types:	STANDS:
A-300-600	13, 16-19, 38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C3, C5, C8, C13, C17, G9, G10, G11, G13,G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 120A, 129, 131
A-310	6, 10, 13, 16-19
A-310-300	5-7, 10, 13, 16-19, 38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 68, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9, G10, G11, G12-G15, G15C, G16, 113, 115, 115R, 115A, 116A, 118A, 120A, 129, 131
A-321	3, 5-17, 18B, 19, 35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1—C8, C13, C16, C17, G2-G11, G11A, G11B, G12, G12A, G12B, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 116A, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 129, 131
A-319, A-320	1-17, 18B, 19, 35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G11, G11A, G11B, G12, G12A, G12B, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 114, 115-119, 115R-118R, 115A-116A, 119, 120, 120A, S3, 121, 122, 129, 131
A-330-200, A-330-300	16, 17, 19, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G12, G13-G15, G15C, G16
A-330-200	12A, 16, 17, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
A-340-200	17, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
A-340-300	17, 19, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
A-340-500	19, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
A-340-600	19, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
A-350-900	16, 41, 76A, 77, 77A, 120A, 129, 131, C2, C5, C8, M11, M14, G11-G15, G15C, G16
A-380	18C, M11, C2
An-12	44, 46, 48, 50, 123-128, 123R, 124R, 125R, 131B, 132B, 144B
An-22	41, 42, 43, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G12, G13-G15, G15C, G16
An-24, An-26	35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G11, G11A, G11B, G12, G12A, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, GB, BA, 13B, 15, 15A, 15B, G16A, G16B, G16C, 113, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 123-129, 123R, 124R, 125R, 130, 131
An-74	35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, G16A, G16B, G16C, 113, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 123-129, 123R, 124R, 125R, 131
An-124	33B, 33BR, 129, 131
B737-200, B737-300, B737-400, B737-500, B737-600	1-16, 18B, 17, 19, 35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 64-66, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M16, M16R, M17, M17R, M18, M18R, M19, M19R, M20, M20R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, C18, G2-G11, G11A, G11B, G12, G12A, G12B, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 116A, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 129, 131

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

ACFT types:	**STANDS:**
B737-800 and smaller ACFT	1-17, 19, 35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G11, G11A, G11B, G12, G12A, G12B, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 114, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 116A, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 129, 131
B737-900	12-19, 35, 36, 41, 42, 43, A52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 75A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 87, 87R, 88, 88R, M1-M3, M5-M15, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G11 G11A, G11B, G12, G12A, G12B, G13, G13A, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, 113-115, 115R, 115A, 116, 116R, 116A, 117, 117R, 117A, 118, 118R, 118A, 120A, 121, 122, 129, 131
B747-200, B747-300	7, 16, 17, 19, 41, 74A, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
B747-400	5, 7, 16, 19, 21A, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
B747-8	G11–G16, G15C, M11, M14, C5, C2
B757-200	3, 5-10, 13, 15-17, 19, 38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 77, 77R, 77A, 87, 87R, 88, 88R, M2, M5, M8, M11, M14, M15, M24, M24R, C2, C5, C8, C13, C17, G2–G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115, 115R, 115A, 116A, 118A, 129, 131
B767-200	5-7, 13, 16, 17, 19, 38, 41, 42, 43, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 115R, 116A, 118A, 129, 131
B767-300	5, 7, 13, 16, 17, 19, 38, 41, 42, 43, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 129, 131
B767-300ER and smaller ACFT	7, 13, 17, 52-54, 52R-54R, 76, 76R, 115A, 116A, 118A, M5, M15
B777-200	7, 12A, 14, 16, 17, 19, 38, 41, 76A, 77A, 120A, 129, 131, G9-G16, G15C, G16, C2, C5, C8, M11, M14
B777-300, B777-300ER	7, 16, 19, 41, 76A, 77A, 120A, 129, 131, G11-G15, G15C, G16, C2, C5, C8, M11, M14
B787-8	12A, 16, 17, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
F100	12- 16
MD-11	16, 19, 41, 76A, 77, 77A, 77R, 120A, 129, 131, M2, M8, M11, M14, G9-G15, G15C, G16
MD-82	14-16, 38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 77, 77R, , 77A, 87, 87R, 88, 88R, M2, M5, M8, M11, M14, M15, M24, M24R, C2, C5, C8, C13, C17, G2-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115, 115R, 115A, 116A, 118A, 129, 131
MD-83	14, 38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 77, 77R, , 77A, 87, 87R, 88, 88R, M2, M5, M8, M11, M14, M15, M24, M24R, C2, C5, C8, C13, C17, G2-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115, 115R, 115A, 116A, 118A, 129, 131
SAAB-340, SAAB-2000	35-38, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 71R, 72, 72R, 72A, 74, 74R, 74A, 75, 75R, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M4, M4A, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21-M25, M21R-M25R, C1-C8, C13, C16, G2-G13, G11A-G13A, G11B-G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16C, 113, 115, 115R, 115A, 116, 116R, 116A, 117, 117R, 118, 118R, 118A, 119, 120, 120A, 121, 122, 129, 131
Il-62	6, 7, 19, 41, 42, 43, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 129, 131
Il-76	38, 41, 52, 52R, 53, 53R, 54, 54R, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 129, 131
Il-86	5, 7, 13, 16, 17, 19, 38, 41, 74, 74R, 76A, 77A, 86, 86A, 120A, 129, 131, G11-G15, G15C, G16, C2, C5, C8, M11, M14
Il-96	7, 16, 19, 41, 113
Tu-134	2-16, 35-38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 67A, 69-72, 70R-72R, 70A, 72A, 74-78, 74R-77R, 74A, 76A, 77A, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G11, G11A-G13A, G11B-G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113-122, 115R-118R, 115A-116A, 118A, 120A, 129, 131, S3,

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

ACFT types:	**STANDS:**
Tu-154	3, 6-10, 13, 15, 16, 19, 38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 129, 131
Tu-204, Tu-214	5, 7, 10, 13, 16, 17, 19, 38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 74, 74R, 74A, 76, 76R, 76A, 77, 77R, 77A, M2, M5, M8, M11, M14, M15, C2, C5, C8, C13, C17, G9-G11, G13, G15, G15C, G16, 113, 115A, 116A, 118A, 129, 131
Yak-40	35-38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 67-72, 67A-72A, 69R-72R, 74-78, 74R-77R, 74A, 76A, 77A, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C17, G2-G13, G11A-G13A, G11B-13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 115-122, 115R-118R, 115A, 116A, 118A, 120A, 129, 131
Yak-42	3-11, 13, 15, 16, 19, 35, 37, 38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 65, 66, 67A, 69-72, 69R-72R, 72A, 74-78, 74R-77R, 74A76A, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C10C8, C13, C16, C17, G2-G13, G11A-G13A, G11B, G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113-122, 115R-118R, 115A, 116A, 118A, 120A, 127, 129, 131, S3
EMJ-190, EMJ-195	1, 4, 5, 7-16, 18B, 19, 35-38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 67A, 69-72, 69R-72R, 70A, 72A, 74-78, 74R-77R, 74A, 76A, , 77A, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96A, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C8, C13, C16, C17, G2-G13, G11A-G13A, G11B-G13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113-122, 115R-118R, 115A, 116A, 118A, 120A, 127, 129, 131, S3
CRJ-100, CRJ-200 and smaller ACFT	35-38, 36A, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 67A, 69-72, 70A, 69R-72R, 72A, 74-78, 74R-77R, 74A, 76A, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C17, G2-G13, G11A-G13A, G11B-13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 115-122, 115R-118R, 115A, 116A, 118A, 119, 120A, 129, 131
BAe	35-38, 41, 42, 43, 52-54, 52R-54R, 67A, 69-72, 70A, 69R-72R, 72A, 74-78, 74R-77R, 74A, 76A, 77A, 78, 82, 82R, 85, 85R, 87, 87R, 88, 88R, 90A, 92A, 95A, 96, 96R, M1-M3, M5-M15, M17, M17R, M18, M18R, M21, M21R, M22, M22R, M24, M24R, C1-C17, G2-G13, G11A-G13A, G11B-13B, G15, G15A, G15B, G15C, G16, G16A, G16B, G16C, 113, 115-122, 115R-118R, 115A, 116A, 118A, 120A, 129, 131, S16, S17

AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

DOCKING GUIDANCE SYSTEM (SAFEDOCK) (STANDS 1-21)

GENERAL

The system is formed by centre line indicators (Azimuth Guidance Unit), approach index and stop position indicator, so as alphanumeric indication, composed of a display unit, control and laser scanner at the top of a pole located at the parking axis extension in the surface of the apron, in front of the cockpit.

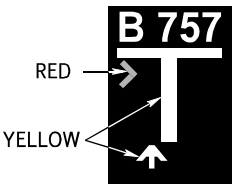
The display unit shows the following information types:

a) Alphanumeric information: aircraft type, "OK", "STOP", "TOO FAR", "ID FAIL" and "DOWN GRAD".
b) Indication of activated system: It is shown by mobile yellow arrows.
c) Indication of aircraft capture: It is shown by a yellow "T", which vertical arm is the docking direction and the horizontal arm is the stop position.
d) Indication of azimuth: The off-centre respect to the docking direction is shown by a yellow arrow. A flashing red arrow shows the direction to correct.
e) Indication of distance: The "T" vertical arm is going to be reduced from 12m before the stop position. Each line of leds (light-emitting diode) represents 0.5m approximately.
f) Indication of stop: The "T" horizontal arm remains at 0.5m to the stop position. When it is just reached, the display unit shows "STOP" and two rectangular groups of red leds will be on.

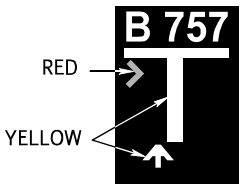
PILOT INSTRUCTIONS

1. Check that the correct aircraft type is displayed.
   The mobile arrows indicate that the system is activated.

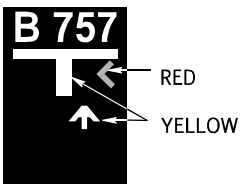
2. DOCKING
   Follow the leds line. When the "T" centre line indication becomes yellow, the aircraft is caught by the laser and being identified.



3. IDENTIFICATION
   When the aircraft is at less than 12m from the stop position, the display will show closing rate indicated by turning off one row of centre line indicator leds in front of the arrow for each 0.5m advances into the gate. The images represented as follows show the configuration at different distances from the stop position and at different states of centre in respect to the docking axis.



The ACFT is approximately at 10m from the stop-position. The yellow ACFT symbol indicates ACFT left of centre line and the flashing red arrow shows the turning direction.



The ACFT is approximately at 5m from the stop-position. The yellow ACFT symbol indicates ACFT right of centre line and the flashing red arrow shows the turning direction.

CHANGE: Stands in title, page number

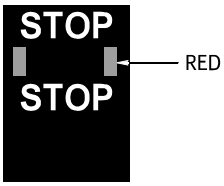
AERODROME GROUND MOVEMENT
AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

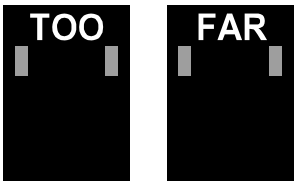
DOCKING GUIDANCE SYSTEM (SAFEDOCK)

4. STOP. When the correct stop position is reached, the display shows "STOP" and the red leds will be on.

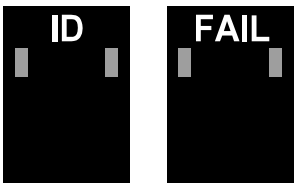


5. DOCKING ON. When the aircraft is correctly parked, the display unit will show "OK" some seconds later.

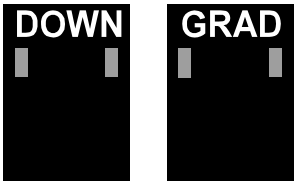
6. If the aircraft has overshot the stop position, "TOO FAR" will be displayed.



7. IDENTIFICATION FAILURE. The aircraft is identified during the entry into the parking position. If for any reason the identification is not achieved "ID FAIL", the display will show "STOP" and "WAIT". If the aircraft is identified, docking can proceed. If not, the display will show "STOP".



8. SLOW DOWN. When the aircraft exceeds the pre-programmed approach speed, the display unit will show "DOWN GRAD".

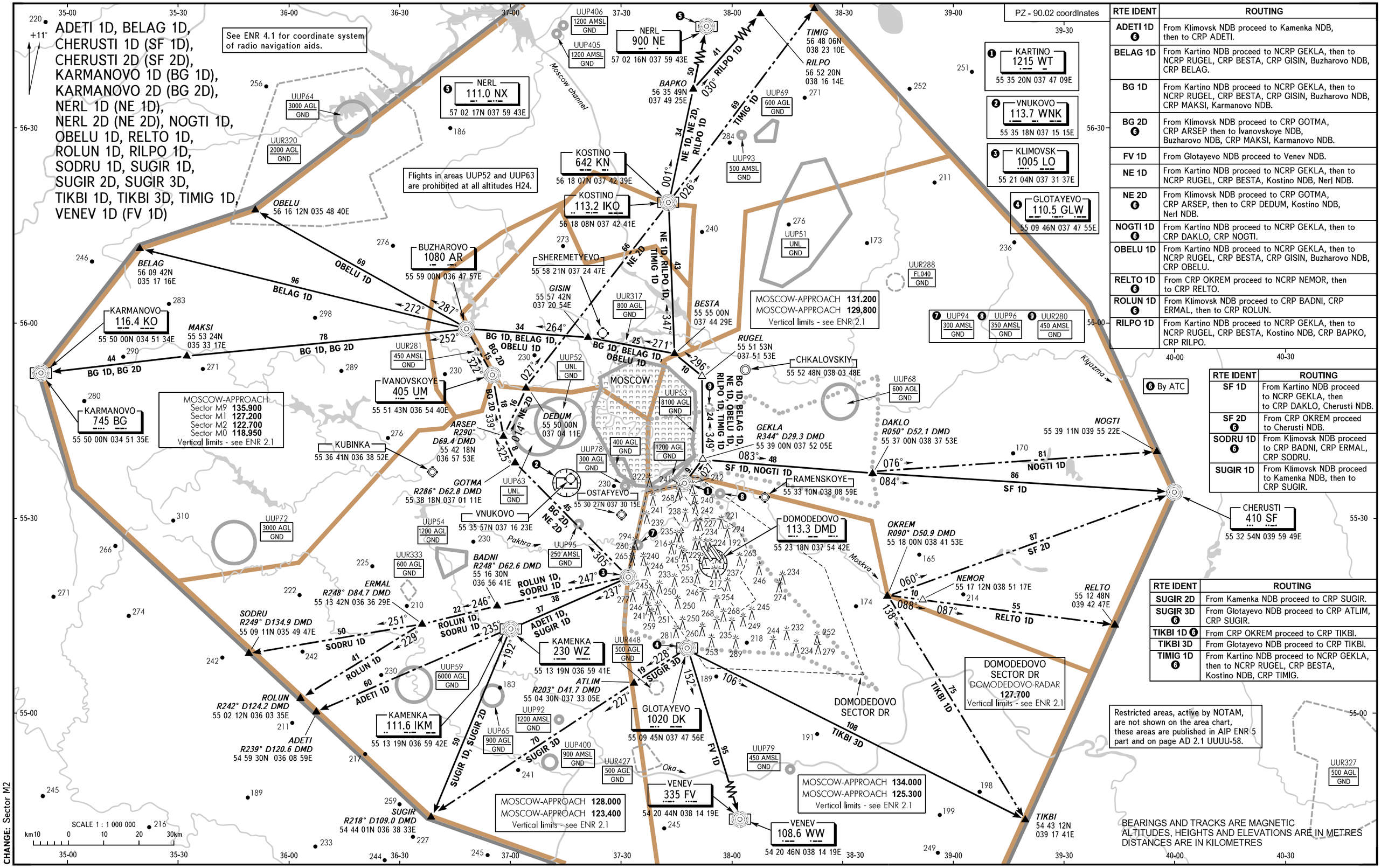


CHANGE: Page number

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
DEPARTURE

AREA CHART - ICAO

DEPARTURE ROUTES



RTE IDENT	ROUTING
ADETI 1D ❻	From Klimovsk NDB proceed to Kamenka NDB, then to CRP ADETI.
BELAG 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, CRP GISIN, Buzharovo NDB, CRP BELAG.
BG 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, CRP GISIN, Buzharovo NDB, CRP MAKSI, Karmanovo NDB.
BG 2D ❻	From Klimovsk NDB proceed to CRP GOTMA, CRP ARSEP then to Ivanovskoye NDB, Buzharovo NDB, CRP MAKSI, Karmanovo NDB.
FV 1D	From Glotayevo NDB proceed to Venev NDB.
NE 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, Kostino NDB, Nerl NDB.
NE 2D ❻	From Klimovsk NDB proceed to CRP GOTMA, CRP ARSEP, then to CRP DEDUM, Kostino NDB, Nerl NDB.
NOGTI 1D ❻	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to CRP DAKLO, CRP NOGTI.
OBELU 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, CRP GISIN, Buzharovo NDB, CRP OBELU.
RELTO 1D ❻	From CRP OKREM proceed to NCRP NEMOR, then to CRP RELTO.
ROLUN 1D ❻	From Klimovsk NDB proceed to CRP BADNI, CRP ERMAL, then to CRP ROLUN.
RILPO 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, Kostino NDB, CRP BAPKO, CRP RILPO.

❻ By ATC

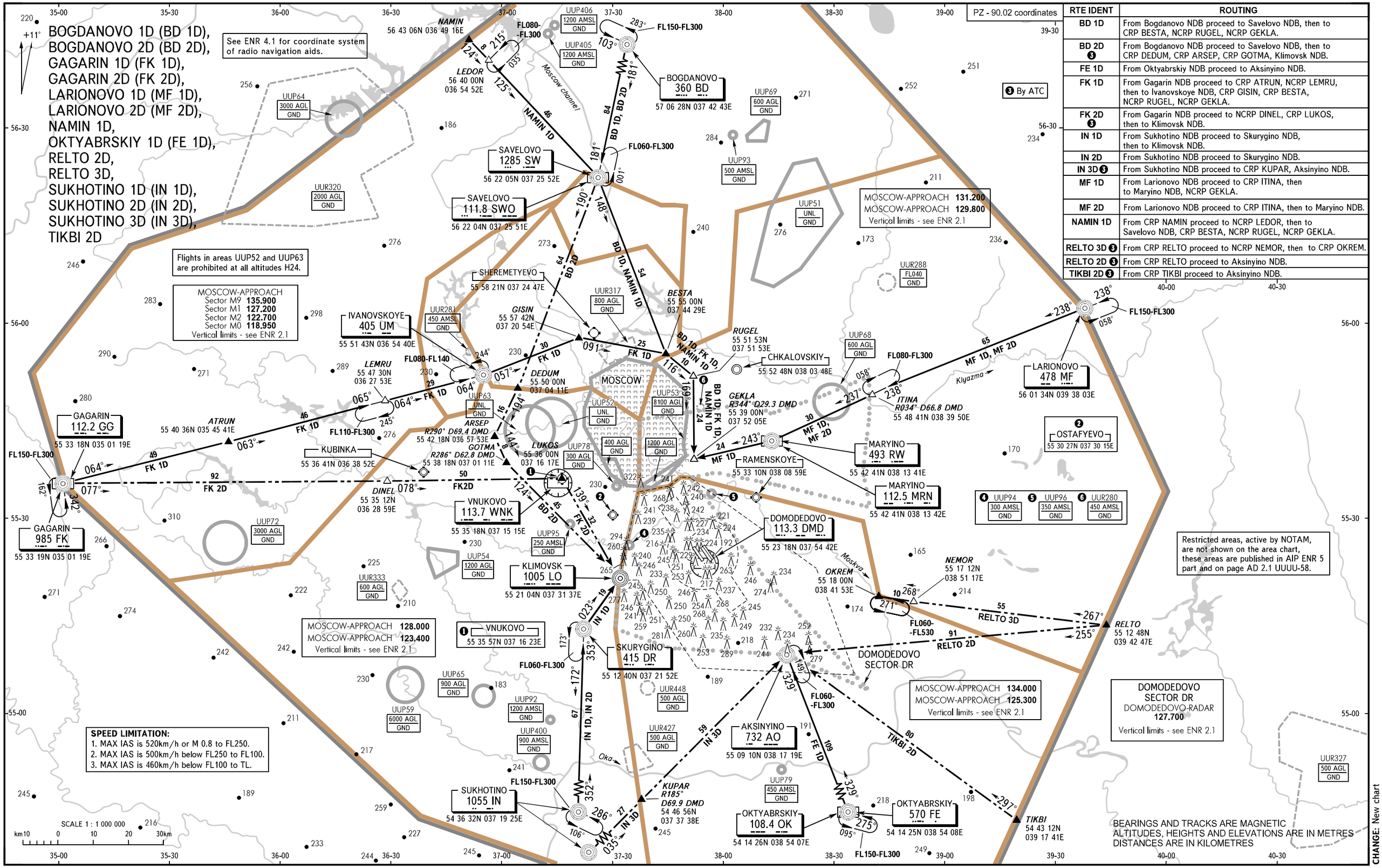
RTE IDENT	ROUTING
SF 1D	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to CRP DAKLO, Cherusti NDB.
SF 2D ❻	From CRP OKREM proceed to Cherusti NDB.
SODRU 1D ❻	From Klimovsk NDB proceed to CRP BADNI, CRP ERMAL, CRP SODRU.
SUGIR 1D	From Klimovsk NDB proceed to Kamenka NDB, then to CRP SUGIR.

RTE IDENT	ROUTING
SUGIR 2D	From Kamenka NDB proceed to CRP SUGIR.
SUGIR 3D ❻	From Glotayevo NDB proceed to CRP ATLIM, CRP SUGIR.
TIKBI 1D ❻	From CRP OKREM proceed to CRP TIKBI.
TIKBI 3D	From Glotayevo NDB proceed to CRP TIKBI.
TIMIG 1D ❻	From Kartino NDB proceed to NCRP GEKLA, then to NCRP RUGEL, CRP BESTA, Kostino NDB, CRP TIMIG.

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ARRIVAL

AREA CHART - ICAO

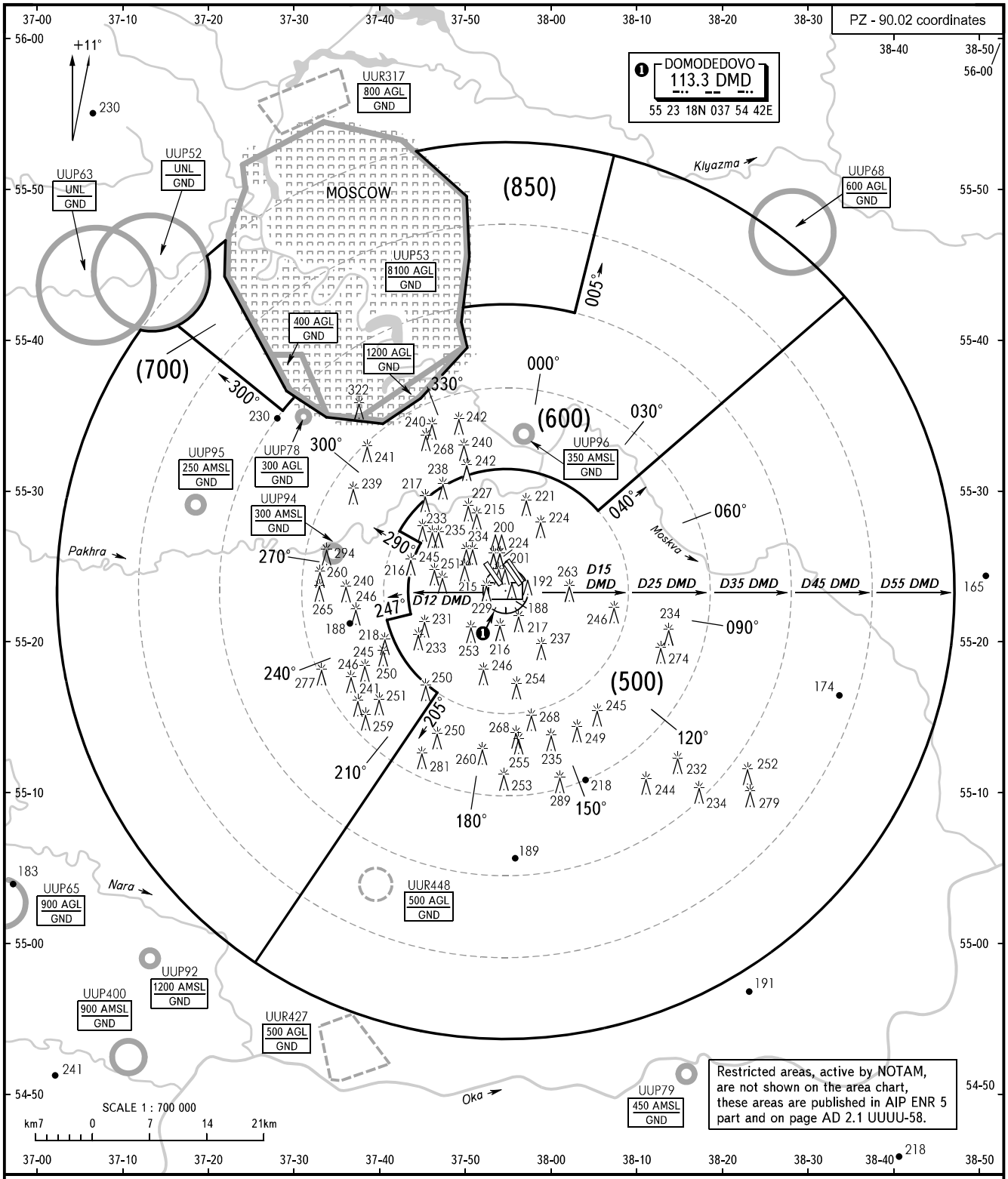
ARRIVAL ROUTES



RTE IDENT	ROUTING
BD 1D	From Bogdanovo NDB proceed to Savelovo NDB, then to CRP BESTA, NCRP RUGEL, NCRP GEKLA.
BD 2D ❸	From Bogdanovo NDB proceed to Savelovo NDB, then to CRP DEDUM, CRP ARSEP, CRP GOTMA, Klimovsk NDB.
FE 1D	From Oktyabrskiy NDB proceed to Aksinyino NDB.
FK 1D	From Gagarin NDB proceed to CRP ATRUN, NCRP LEMRU, then to Ivanovskoye NDB, CRP GISIN, CRP BESTA, NCRP RUGEL, NCRP GEKLA.
FK 2D ❸	From Gagarin NDB proceed to NCRP DINEL, CRP LUKOS, then to Klimovsk NDB.
IN 1D	From Sukhotino NDB proceed to Skurygino NDB, then to Klimovsk NDB.
IN 2D	From Sukhotino NDB proceed to Skurygino NDB.
IN 3D ❸	From Sukhotino NDB proceed to CRP KUPAR, Aksinyino NDB.
MF 1D	From Larionovo NDB proceed to CRP ITINA, then to Maryino NDB, NCRP GEKLA.
MF 2D	From Larionovo NDB proceed to CRP ITINA, then to Maryino NDB.
NAMIN 1D	From CRP NAMIN proceed to NCRP LEDOR, then to Savelovo NDB, CRP BESTA, NCRP RUGEL, NCRP GEKLA.
RELTO 3D ❸	From CRP RELTO proceed to NCRP NEMOR, then to CRP OKREM.
RELTO 2D ❸	From CRP RELTO proceed to Aksinyino NDB.
TIKBI 2D ❸	From CRP TIKBI proceed to Aksinyino NDB.

ATC SURVEILLANCE MINIMUM HEIGHT CHART

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO



MOSCOW DOMODEDOVO	APPROACH	**See AD 2.1 UUDD-55**
	RADAR	**127.700**
	TOWER 1	**118.600**
	TOWER 2	**119.700**

WARNING:

1. MAX IAS is 460km/h below FL100.
2. Safe heights are given taking into account the temperature corrections.
3. Flights in prohibited areas UUP52 and UUP63 are prohibited at all altitudes H24.
4. Restricted areas, active by NOTAM, are published in AIP ENR 5 part.

CHANGE: New chart

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE ROUTES INSTRUMENT – (SID)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32R/32

Первоначально разрешенная высота набора (900), WT 32D (600). Дальнейший набор по указанию органа ОВД.

ГЛОТАЕВО 32 ЭКО (DK 32E)

С МПУ 315º набор (150) м, ПРАВЫЙ разворот на VORDME DMD с набором (900) м, ЛЕВЫЙ разворот, захватить R185º DMD на ОПРС DK.

OKREM 32 ЭКО (OKR 32E) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 315º набор (150) м, ПРАВЫЙ разворот на ПОД RAMEK МПУ 095º, ПРАВЫЙ разворот на ПОД OKREM МПУ 112º.

ЧЕРУСТИ 32 ЭКО (SF 32E) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 315º набор (150) м, ПРАВЫЙ разворот на ПОД RAMEK МПУ 095º, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС SF МПУ 072º с набором FL060-FL410.

КАРТИНО 32 ДЕЛЬТА (WT 32D)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) м или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС WT МПУ 335º для ВПП 32, МПУ 336° для ВПП 32R.

КЛИМОВСК 32 ДЕЛЬТА (LO 32D)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) м или выше, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС LO МПУ 206º.

ГЛОТАЕВО 32 ДЕЛЬТА (DK 32D)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) м или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 135º в точку R216º D8.1 DMD, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС DK МПУ 176º.

The initially cleared height of climb is (900), WT 32D (600). Further climb is by ATC unit instruction.

GLOTAYEVO 32 ECHO (DK 32E)

Climb on track 315° MAG to (150) m, turn RIGHT to VORDME DMD climbing to (900) m, then turn LEFT to intercept R185° DMD and proceed to NDB DK.

OKREM 32 ECHO (OKR 32E) /by ATC/

Climb on track 315° MAG to (150) m, turn RIGHT onto track 095° MAG and proceed to CRP RAMEK, turn RIGHT onto track 112° MAG and proceed to CRP OKREM.

CHERUSTI 32 ECHO (SF 32E) /by ATC/

Climb on track 315° MAG to (150) m, turn RIGHT onto track 095° MAG and proceed to CRP RAMEK, turn LEFT onto track 072° MAG and proceed to NDB SF climbing to FL060-FL410.

KARTINO 32 DELTA (WT 32D)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) m or above, turn RIGHT onto track 335° MAG and proceed to NDB WT for RWY 32, onto track 336° for RWY 32R.

KLIMOVSK 32 DELTA (LO 32D)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) m or above, turn LEFT onto track 206° MAG and proceed to NDB LO.

GLOTAYEVO 32 DELTA (DK 32D)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) m or above, turn LEFT onto track 135° MAG and proceed to point R216° D8.1 DMD, turn RIGHT onto track 176° MAG and proceed to NDB DK.

STANDARD DEPARTURE ROUTES INSTRUMENT – (SID)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14L/14

Первоначально разрешенная высота набора (900). Дальнейший набор по указанию органа ОВД.

ГЛОТАЕВО 14 ДЕЛЬТА (DK 14D)

С МПУ 135º следовать до D19.0 DMD с набором (900) м или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС DK МПУ 245º.

КАМЕНКА 14 ДЕЛЬТА (WZ 14D)

С МПУ 135º следовать до D19.0 DMD с набором (900) м или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС WZ МПУ 262º.

КАРТИНО 14 ЭКО (WT 14E)

С МПУ 135º набор (150) м, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС WT МПУ 306°.

КАРТИНО 14 ДЕЛЬТА (WT 14D)

С МПУ 135º следовать до D19.0 DMD с набором (900) м или выше, ПРАВЫЙ разворот до захвата R153° DMD на VORDME DMD, ЛЕВЫЙ разворот до захвата R330° DMD на ОПРС WT.

КЛИМОВСК 14 ДЕЛЬТА (LO 14D) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º следовать до D19.0 DMD с набором (900) м или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС LO МПУ 287º.

RUGEL 14 ЭКО (RGL 14E) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор (150) м, ЛЕВЫЙ разворот на ПДЗ RUGEL МПУ 335°.

OKREM 14 ЭКО (OKR 14E) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор (150) м, ЛЕВЫЙ разворот, захватить R090º DMD на ПОД OKREM.

The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATC unit instruction.

GLOTAYEVO 14 DELTA (DK 14D)

Proceed on track 135° MAG to D19.0 DMD climbing to (900) m or above, turn RIGHT onto track 245° MAG and proceed to NDB DK.

KAMENKA 14 DELTA (WZ 14D)

Proceed on track 135° MAG to D19.0 DMD climbing to (900) m or above, turn RIGHT onto track 262° MAG and proceed to NDB WZ.

KARTINO 14 ECHO (WT 14E)

Climb straight ahead on track 135° MAG to (150) m, turn LEFT onto track 306° MAG and proceed to NDB WT.

KARTINO 14 DELTA (WT 14D)

Proceed on track 135° MAG to D19.0 DMD climbing to (900) m or above, turn RIGHT to intercept R153° DMD and proceed to VORDME DMD, turn LEFT to intercept R330° DMD and proceed to NDB WT.

KLIMOVSK 14 DELTA (LO 14D) /by ATC/

Proceed on track 135° MAG to D19.0 DMD climbing to (900) m or above, turn RIGHT onto track 287° MAG and proceed to NDB LO.

RUGEL 14 ECHO (RGL 14E) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG to (150) m, turn LEFT onto track 335° MAG and proceed to NCRP RUGEL.

OKREM 14 ECHO (OKR 14E) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG to (150) m, turn LEFT to intercept R090º DMD and proceed to CRP OKREM.

STANDARD DEPARTURE ROUTES INSTRUMENT – (SID)

MOSCOW, RUSSIA
Domodedovo
RWY 32L

Первоначально разрешенная высота набора (900). Дальнейший набор по указанию органа ОВД.

ГЛОТАЕВО 32 ВИСКИ (DK 32W)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) или выше, ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 135º в точку R216º D8.1 DMD, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Глотаево МПУ 176º.

КАРТИНО 32 ВИСКИ (WT 32W)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Картино МПУ 347º.

КЛИМОВСК 32 ВИСКИ (LO 32W)

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) или выше, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС Климовск МПУ 207º.

OKREM 32 ГОЛЬФ (OKR 32G) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ПОД RAMEK МПУ 100º, ПРАВЫЙ разворот на ПОД OKREM МПУ 112º.

ЧЕРУСТИ 32 ГОЛЬФ (SF 32G) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 315º следовать до D12.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ПОД RAMEK МПУ 100º, ЛЕВЫЙ разворот на ОПРС Черусти МПУ 072º с набором FL060-FL410.

The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.

GLOTAYEVO 32 WHISKEY (DK 32W)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 135° MAG to point R216° D8.1 DMD, turn RIGHT onto track 176° MAG and proceed to Glotayevo NDB.

KARTINO 32 WHISKEY (WT 32W)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 347° MAG and proceed to Kartino NDB.

KLIMOVSK 32 WHISKEY (LO 32W)

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 207° MAG and proceed to Klimovsk NDB.

OKREM 32 GOLF (OKR 32G) /by ATC/

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 100° MAG and proceed to CRP RAMEK, turn RIGHT onto track 112° MAG and proceed to CRP OKREM.

CHERUSTI 32 GOLF (SF 32G) /by ATC/

Proceed on track 315° MAG to D12.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 100° MAG and proceed to CRP RAMEK, turn LEFT onto track 072° MAG and proceed to Cherusti NDB climbing to FL060-FL410.

STANDARD DEPARTURE ROUTES INSTRUMENT – (SID)

MOSCOW, RUSSIA
Domodedovo
RWY 14R

Первоначально разрешенная высота набора (900). Дальнейший набор по указанию органа ОВД.

ГЛОТАЕВО 14 ВИСКИ (DK 14W)

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Глотаево МПУ 203º.

КАРТИНО 14 ВИСКИ (WT 14W)

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Картино МПУ 344º.

КАМЕНКА 14 ВИСКИ (WZ 14W)

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Каменка МПУ 254º.

КЛИМОВСК 14 ВИСКИ (LO 14W) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот на ОПРС Климовск МПУ 281º.

OKREM 14 ВИСКИ (OKR 14W) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот в направлении ОПРС Картино МПУ 344º на пересечение с R218º DMD, после пересечения R218º DMD ПРАВЫЙ разворот на VORDME DMD МПУ 068º, захватить R068º DMD на ПОД RAMEK, далее ПРАВЫЙ разворот на ПОД OKREM МПУ 112º.

ЧЕРУСТИ 14 ВИСКИ (SF 14W) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ПРАВЫЙ разворот в направлении ОПРС Картино МПУ 344º на пересечение с R218º DMD, после пересечения R218º DMD ПРАВЫЙ разворот на VORDME DMD МПУ 068º, захватить R068º DMD на ПОД RAMEK, далее МПУ 072º на ОПРС Черусти с набором FL060-FL410.

OKREM 14 ГОЛЬФ (OKR 14G) /по указ. органа ОВД/

С МПУ 135º набор по прямой, после пролета VORDME DMD или набора (120), что наступит позже, ПРАВЫЙ разворот, захватить R150º DMD, следовать до D8.0 DMD с набором (300) или выше, ЛЕВЫЙ разворот на ПОД OKREM МПУ 079º.

The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.

GLOTAYEVO 14 WHISKEY (DK 14W)

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 203° MAG and proceed to Glotayevo NDB.

KARTINO 14 WHISKEY ((WT 14W)

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 344° MAG and proceed to Kartino NDB.

KAMENKA 14 WHISKEY (WZ 14W)

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 254° MAG and proceed to Kamenka NDB.

KLIMOVSK 14 WHISKEY (LO 14W) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 281° MAG and proceed to Klimovsk NDB.

OKREM 14 WHISKEY (OKR 14W) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 344° MAG and proceed to Kartino NDB to intersection with R218° DMD, after crossing R218° DMD turn RIGHT onto track 068° MAG to VORDME DMD, intercept R068° DMD and proceed to CRP RAMEK, then turn RIGHT onto track 112° MAG and proceed to CRP OKREM

CHERUSTI 14 WHISKEY (SF 14W) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 344° MAG and proceed to Kartino NDB to intersection with R218° DMD, after crossing R218° DMD turn RIGHT onto track 068° MAG to VORDME DMD, intercept R068° DMD and proceed to CRP RAMEK, then proceed on track 072° MAG to Cherusti NDB climbing to FL060-FL410.

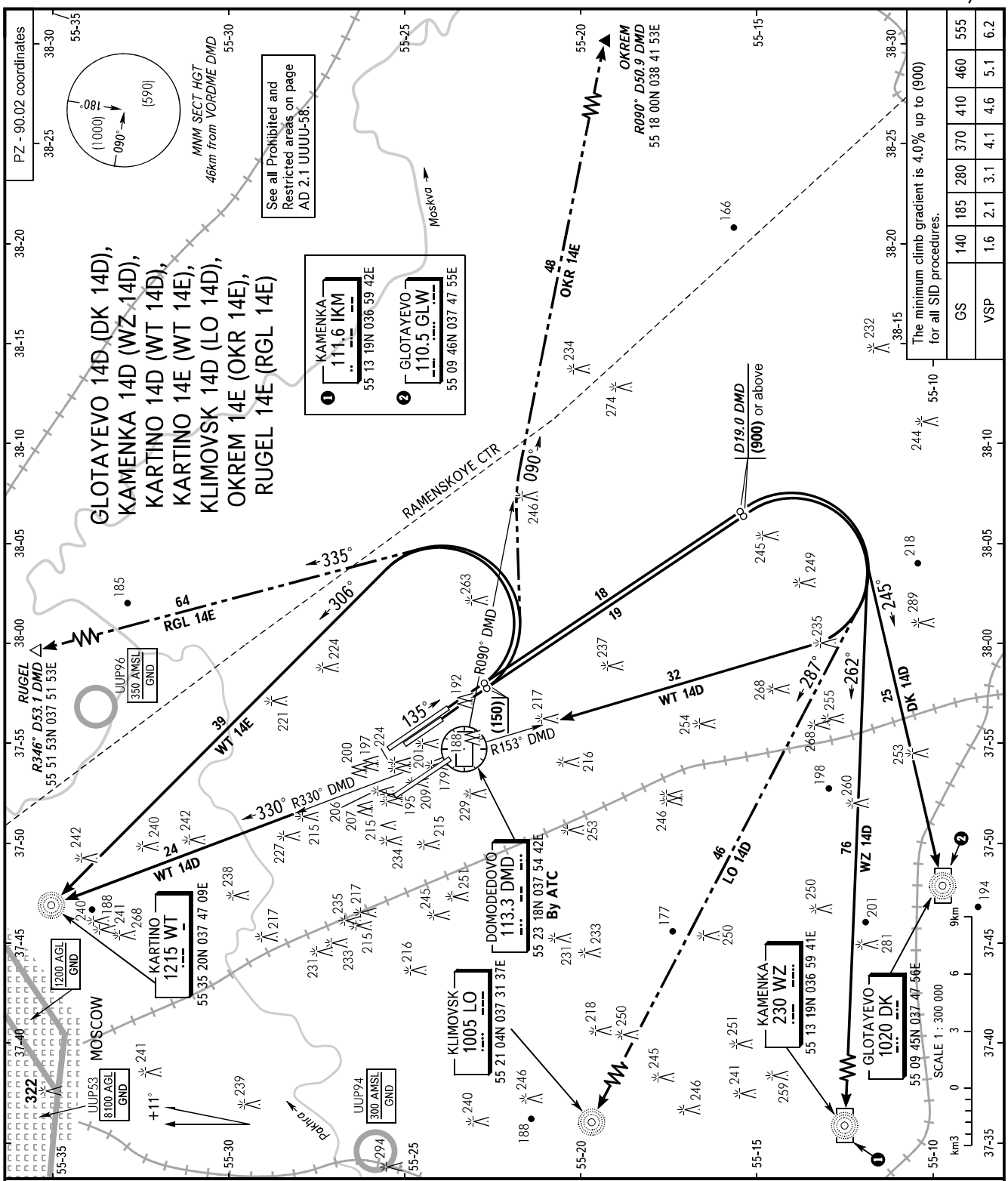
OKREM 14 GOLF (OKR 14G) /by ATC/

Climb straight ahead on track 135° MAG, after passing VORDME DMD or climbing to (120), whichever is later, turn RIGHT to intercept R150° DMD, proceed to D8.0 DMD climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 079° MAG and proceed to CRP OKREM.

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1200)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14L, 14



The minimum climb gradient is 4.0% up to (900) for all SID procedures.

GS	140	185	280	370	410	460	555
VSP	1.6	2.1	3.1	4.1	4.6	5.1	6.2

DOMODEDOVO TOWER 2	RWY 14L, 14	**119.700**
	RADAR	**127.700**
MOSCOW	APPROACH	**See AD 2.1 UUDD-55**

WARNING:

1. After take-off and climbing to (600) immediately contact Domodedovo-Radar on 127.700.
2. The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.
4. A procedure of simultaneous departures is AVBL.

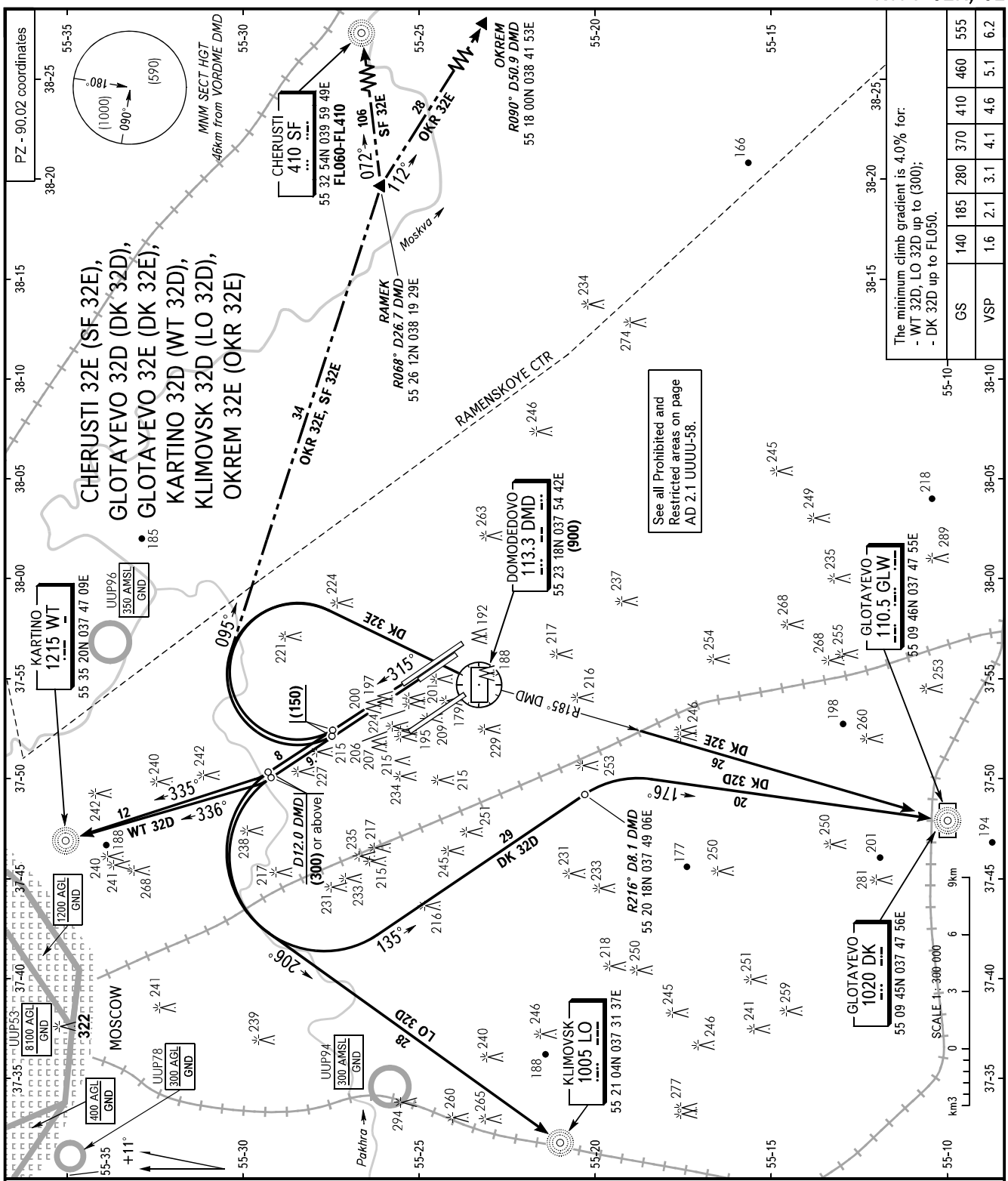
CHANGE: New chart

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1200)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32R, 32



DOMODEDOVO	TOWER 2	RWY 32R, 32	**119.700**
	RADAR		**127.700**
MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-55**

WARNING:

1. After take-off and climbing to (600) immediately contact Domodedovo-Radar on 127.700.
2. The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.
4. A procedure of simultaneous departures is AVBL.

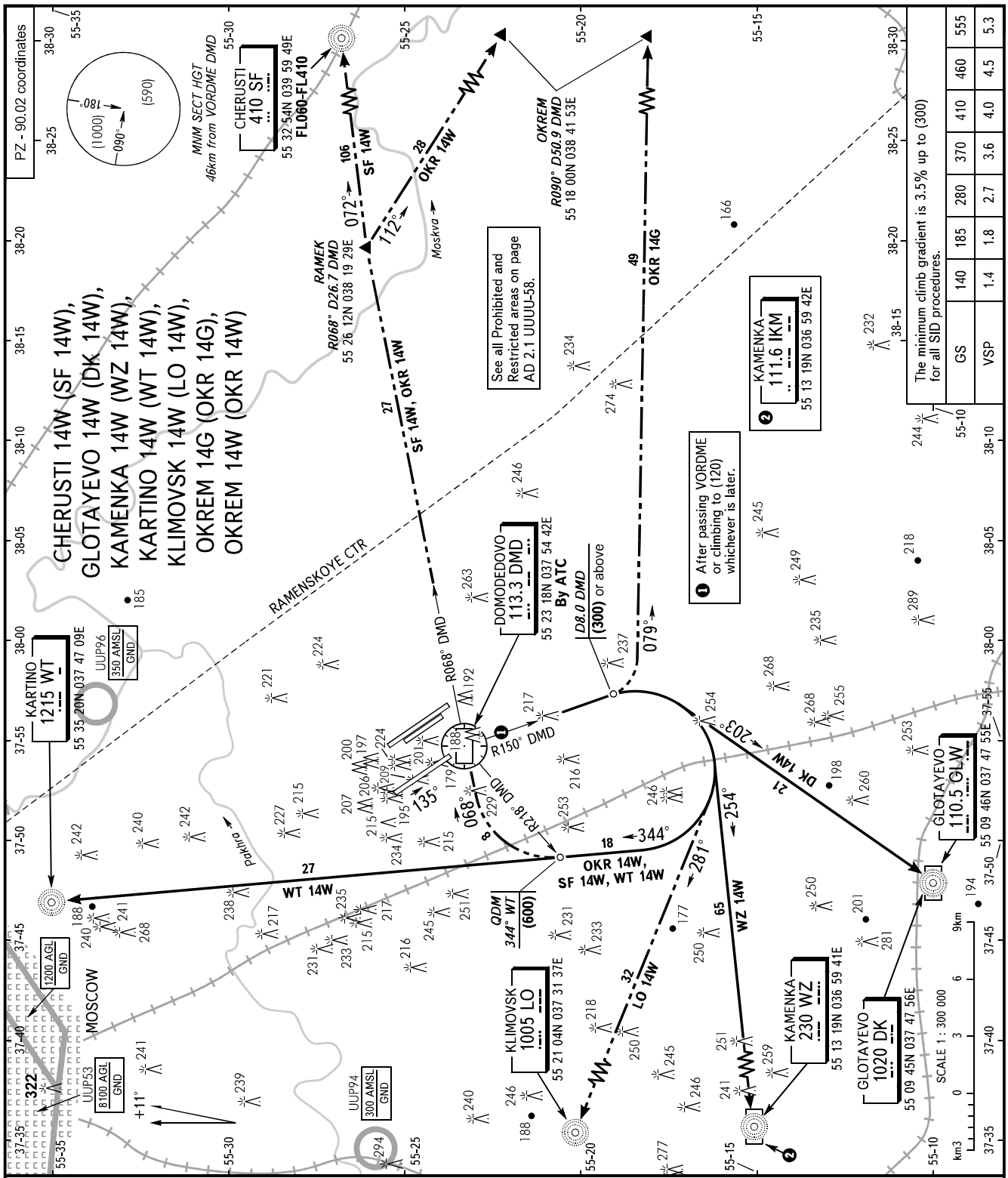
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: New chart

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1200)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R



DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R	**118.600**
	RADAR		**127.700**
MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-55**

WARNING:

1. After take-off and climbing to (600) immediately contact Domodedovo-Radar on 127.700.
2. The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.
4. A procedure of simultaneous departures is AVBL.

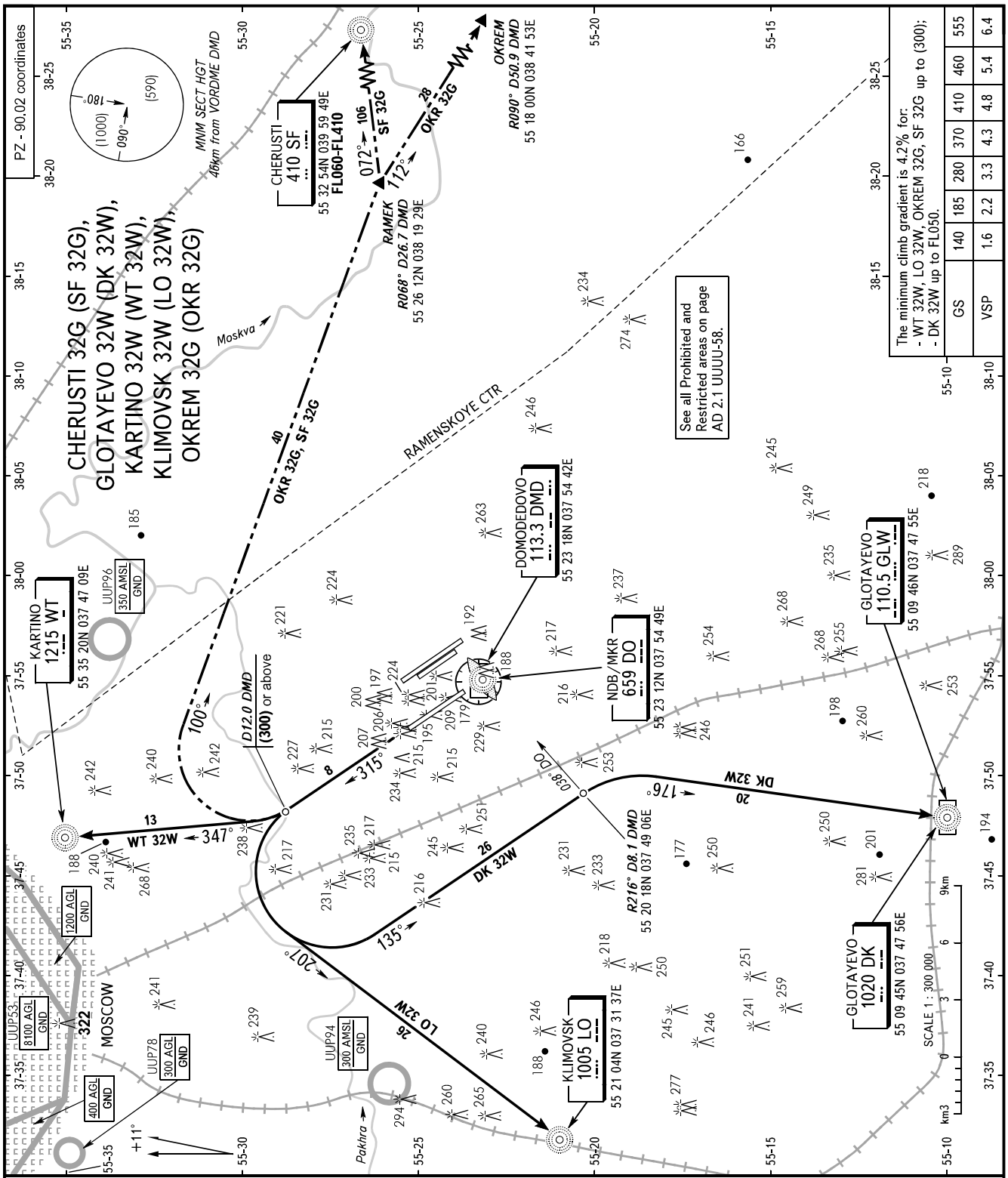
CHANGE: New chart

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1200)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L



DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 32L	**118.600**
	RADAR		**127.700**
MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-55**

WARNING:

1. After take-off and climbing to (600) immediately contact Domodedovo-Radar on 127.700.
2. The initially cleared height of climb is (900). Further climb is by ATS unit instruction.
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.
4. A procedure of simultaneous departures is AVBL.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: New chart

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/14

АКСИНЬИНО 14 АЛЬФА (AO 14A)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 297° к точке R254° D9.1 DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД, далее выдерживать МПУ 315° в точку начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

АКСИНЬИНО 14 БРАВО (AO 14B)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 307° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. От VORDME DMD с МПУ 296° к точке начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

АКСИНЬИНО 14 КИЛО (AO 14K)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 323° к точке R021° D10.9 DMD. Выдерживать МПУ 315° на ПДЗ ABMAS со снижением к ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

АКСИНЬИНО 14 МАЙК (AO 14M)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 307° на VORDME DMD. От VORDME DMD следовать с МПУ 340° на ПДЗ ABMAS со снижением к ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

СКУРЫГИНО 14 АЛЬФА (DR 14A)

Подход от ОПРС DR выполнять с МПУ 050° в направлении на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД, в точку начала разворота (R230° D12.4 DMD). Над указанной точкой выполнить ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 315° к точке начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

СКУРЫГИНО 14 БРАВО (DR 14B)

От ОПРС DR следовать с МПУ 050° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. При пролете VORDME DMD выполнить ПРАВЫЙ разворот на МПУ 315° к точке начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

СКУРЫГИНО 14 МАЙК (DR 14M)

Подход от ОПРС DR выполнять с МПУ 050° на VORDME DMD, после пролета VORDME DMD ЛЕВЫЙ разворот МПУ 332° на ПДЗ ABMAS со снижением к ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

AKSINYINO 14 ALPHA (AO 14A)

Proceed from NDB AO on track 297° MAG to point R254° D9.1 DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit, then maintain track 315° MAG to base turn intial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

AKSINYINO 14 BRAVO (AO 14B)

Proceed from NDB AO on track 307° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. Proceed from VORDME DMD on track 296° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

AKSINYINO 14 KILO (AO 14K)

Proceed from NDB AO on track 323° MAG to point R021° D10.9 DMD. Maintain track 315° MAG to NCRP ABMAS descending to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

AKSINYINO 14 MIKE (AO 14M)

Proceed from NDB AO on track 307° MAG to VORDME DMD. Proceed from VORDME DMD on track 340° MAG to NCRP ABMAS descending to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

SKURYGINO 14 ALPHA (DR 14A)

Proceed from NDB DR on track 050° MAG towards VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit to the initial point of turn (R230° D12.4 DMD). Over the indicated point turn LEFT onto track 315° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

SKURYGINO 14 BRAVO (DR 14B)

Proceed from NDB DR on track 050° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. Passing VORDME DMD turn RIGHT onto track 315° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

SKURYGINO 14 MIKE (DR 14M)

Proceed from NDB DR on track 050° MAG to VORDME DMD, after passing VORDME DMD turn LEFT onto track 332° MAG to NCRP ABMAS descending to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/14

КЛИМОВСК 14 АЛЬФА (LO 14A)

Подход от ОПРС LO выполнять с МПУ 001° со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

КЛИМОВСК 14 БРАВО (LO 14B)

От ОПРС LO следовать с МПУ 070° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. При пролете VORDME DMD выполнить ПРАВЫЙ разворот на МПУ 315° к точке начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

КЛИМОВСК 14 МАЙК (LO 14M)

Подход от ОПРС LO выполнять с МПУ 070° на VORDME DMD, после пролета VORDME DMD ЛЕВЫЙ разворот МПУ 328° на ПДЗ ABMAS со снижением к ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

GEKLA 14 АЛЬФА (GKL 14A)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 219° со снижением на ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

GEKLA 14 БРАВО (GKL 14B)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. Далее МПУ 150° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. При пролете VORDME DMD выполнить ПРАВЫЙ разворот на МПУ 315° к точке начала 3-го разворота (R296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

GEKLA 14 МАЙК (GKL 14M)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. Далее МПУ 150° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD выполнить ЛЕВЫЙ спаренный разворот на МПУ 315° на ПДЗ ABMAS со снижением к ПДЗ AMTAM до высоты (800) м или выше для ВПП 14R или до высоты (500) м для ВПП 14.

МАРЬИНО 14 БРАВО (RW 14B)/по указ.органа ОВД/

От ОПРС RW следовать с МПУ 198° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD выполнить ПРАВЫЙ разворот на МПУ 315° в точку начала 3-го разворота (R 296° D24.5 DMD) со снижением до высоты (900) м на ПДЗ BAKUS.

KLIMOVSK 14 ALPHA (LO 14A)

Proceed from NDB LO on track 001° MAG descending to (900) m to NCRP BAKUS.

KLIMOVSK 14 BRAVO (LO 14B)

Proceed from NDB LO on track 070° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. Passing VORDME DMD turn RIGHT onto track 315° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

KLIMOVSK 14 MIKE (LO 14M)

Proceed from NDB LO on track 070° MAG to VORDME DMD, after passing VORDME DMD turn LEFT onto track 328° MAG to NCRP ABMAS desceding to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

GEKLA 14 ALPHA (GKL 14A)

Proceed from NCRP GEKLA on track 219° MAG descending to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

GEKLA 14 BRAVO (GKL 14B)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Then proceed on track 150° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. Passing VORDME DMD turn RIGHT onto track 315° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

GEKLA 14 MIKE (GKL 14M)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Then proceed on track 150° MAG to VORDME DMD descending to a height assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD make LEFT 180-degree turn onto track 315° MAG to NCRP ABMAS descending to NCRP AMTAM to (800) m or above for RWY 14R or to (500) m for RWY 14.

MARYINO 14 BRAVO (RW 14B) /by ATC/

Proceed from NDB RW on track 198° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD turn RIGHT onto track 315° MAG to base turn initial point (R296° D24.5 DMD) descending to (900) m to NCRP BAKUS.

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/32

GEKLA 32 АЛЬФА (GKL 32A)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. От ОПРС WT МПУ 165° со снижением до высоты, заданной ОВД, в точку R215° D8.1 DMD. После пролета точки следовать с МПУ 136° в точку начала 3-го разворота (R156° D22.6 DMD) со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ NIMON.

GEKLA 32 БРАВО (GKL 32B)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. От ОПРС WT МПУ 150° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD следовать с МПУ 156° в точку начала 3-го разворота (R156° D22.6 DMD) со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ NIMON.

GEKLA 32 КИЛО (GKL 32K)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. От ОПРС WT МПУ 125° в точку R052° D10.3 DMD. ПРАВЫЙ разворот МПУ 135° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

GEKLA 32 МАЙК (GKL 32M)

Подход от ПДЗ GEKLA выполнять с МПУ 207° на ОПРС WT. От ОПРС WT МПУ 150° на VORDME DMD. После пролета VORDME DMD следовать с МПУ 109° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

КЛИМОВСК 32 АЛЬФА (LO 32A)

Подход от ОПРС LO выполнять с МПУ 110° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ NIMON.

КЛИМОВСК 32 МАЙК (LO 32M)

Подход от ОПРС LO выполнять с МПУ 070° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD следовать с МПУ 109° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

RUGEL 32 КИЛО (RGL 32K) /по указ.органа ОВД/

Подход от ПДЗ RUGEL выполнять с МПУ 151° на ПДЗ MADUR, далее МПУ 147° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

АКСИНЬИНО 32 АЛЬФА (AO 32A)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 301° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ OKMEL.

АКСИНЬИНО 32 БРАВО (AO 32B)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 307° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD выполнить левый разворот на МПУ 136° к точке начала 3-го разворота (R156° D22.6 DMD) со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ NIMON.

GEKLA 32 ALPHA (GKL 32A)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Proceed from NDB WT on track 165° MAG descending to FL (height) assigned by ATC unit to point R215° D8.1 DMD. After passing this point proceed on track 136° MAG to base turn initial point (R156° D22.6 DMD) descending to height assigned by ATC unit to NCRP NIMON.

GEKLA 32 BRAVO (GKL 32B)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Proceed from NDB WT on track 150° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD proceed on track 156° MAG to base turn initial point (R156° D22.6 DMD) descending to height assigned by ATC unit to NCRP NIMON.

GEKLA 32 KILO (GKL 32K)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Proceed from NDB WT on track 125° MAG to point R052° D10.3 DMD. Turn RIGHT onto track 135° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

GEKLA 32 MIKE (GKL 32M)

Proceed from NCRP GEKLA on track 207° MAG to NDB WT. Proceed from NDB WT on track 150° MAG to VORDME DMD. After passing VORDME DMD proceed on track 109° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

KLIMOVSK 32 ALPHA (LO 32A)

Proceed from NDB LO on track 110° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP NIMON.

KLIMOVSK 32 MIKE (LO 32M)

Proceed from NDB LO on track 070° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD proceed on track 109° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

RUGEL 32 KILO (RGL 32K) /by ATC/

Proceed from NCRP RUGEL on track 151° MAG to NCRP MADUR, then proceed on track 147° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

AKSINYINO 32 ALPHA (AO 32A)

Proceed from NDB AO on track 301° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP OKMEL.

AKSINYINO 32 BRAVO (AO 32B)

Proceed from NDB AO on track 307° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD turn LEFT onto track 136° MAG to base turn initial point (R156° D22.6 DMD) descending to height assigned by ATC unit to NCRP NIMON.

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/32

АКСИНЬИНО 32 ФОКСТРОТ (AO 32F)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 290° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ TISUM.

АКСИНЬИНО 32 МАЙК (AO 32M)

Подход от ОПРС AO выполнять с МПУ 307° на VORDME DMD. После пролета VORDME DMD выполнить ПРАВЫЙ разворот на МПУ 135° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

СКУРЫГИНО 32 АЛЬФА (DR 32A)

Подход от ОПРС DR выполнять с МПУ 084° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ NIMON.

СКУРЫГИНО 32 МАЙК (DR 32M)

Подход от ОПРС DR выполнять с МПУ 050° на VORDME DMD со снижением до высоты, заданной органом ОВД. После пролета VORDME DMD следовать с МПУ 109° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ RAPAG.

МАРЬИНО 32 КИЛО (RW 32K) /по указ. органа ОВД/

Подход от ОПРС RW выполнять с МПУ 168° со снижением до высоты, заданной органом ОВД, на ПДЗ DIGEM.

AKSINYINO 32 FOXTROT (AO 32F)

Proceed from NDB AO on track 290° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP TISUM.

AKSINYINO 32 MIKE (AO 32M)

Proceed from NDB AO on track 307° MAG to VORDME DMD. After passing VORDME DMD turn RIGHT onto track 135° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

SKURYGINO 32 ALPHA (DR 32A)

Proceed from NDB DR on track 084° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP NIMON.

SKURYGINO 32 MIKE (DR 32M)

Proceed from NDB DR on track 050° MAG to VORDME DMD descending to FL (height) assigned by ATC unit. After passing VORDME DMD proceed on track 109° MAG descending to height assigned by ATC unit to NCRP RAPAG.

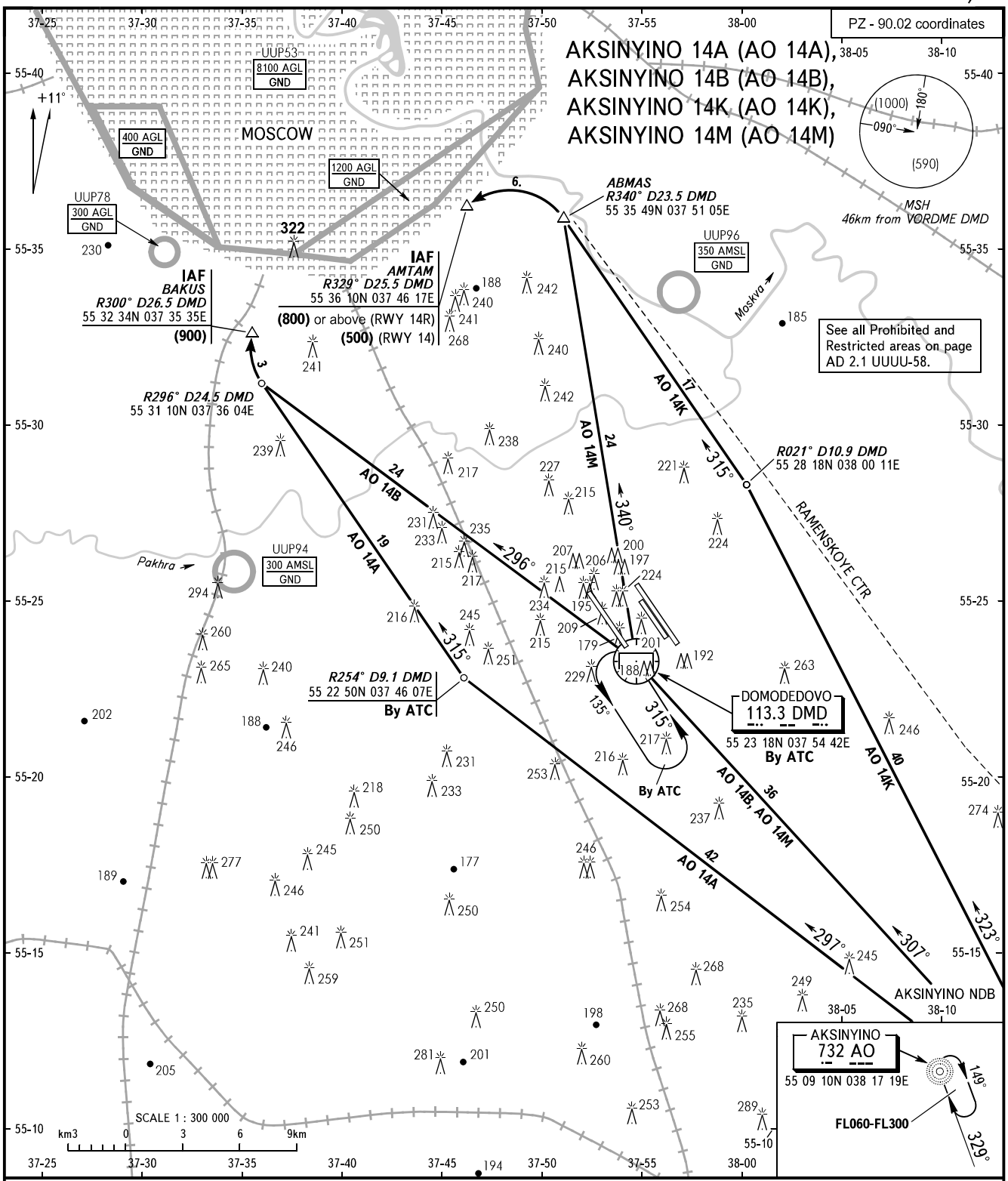
MARYINO 32 KILO (RW 32K) /by ATC/

Proceed from NDB RW on track 168° MAG descending to FL (height) assigned by ATC unit to NCRP DIGEM.

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R, 14



MOSCOW	APPROACH		See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR		127.700
	TOWER 1	RWY 14R	118.600
	TOWER 2	RWY 14	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

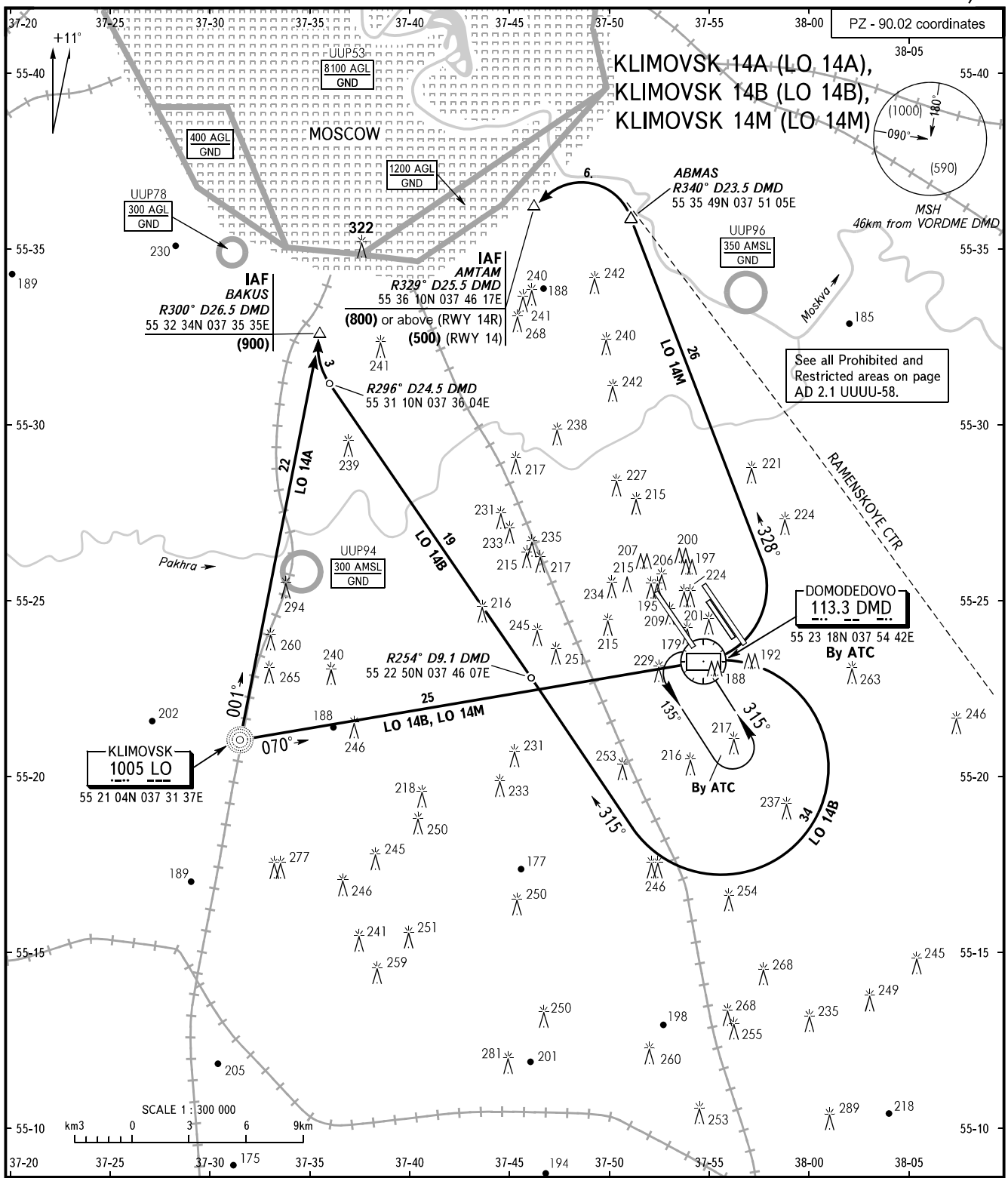
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R, 14



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.600**
	TOWER 2	RWY 14	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

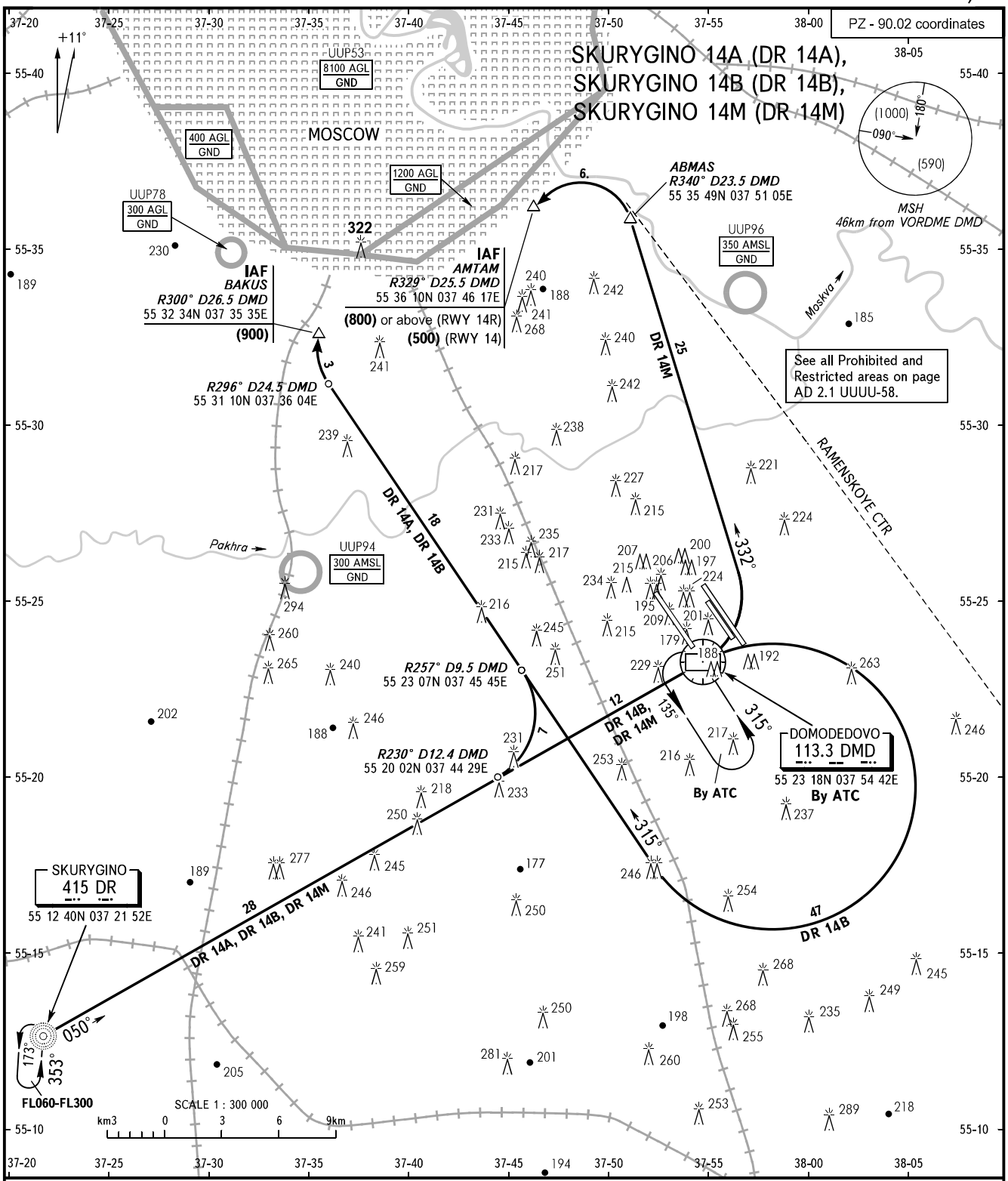
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R, 14



MOSCOW	APPROACH		See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR		127.700
	TOWER 1	RWY 14R	118.600
	TOWER 2	RWY 14	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

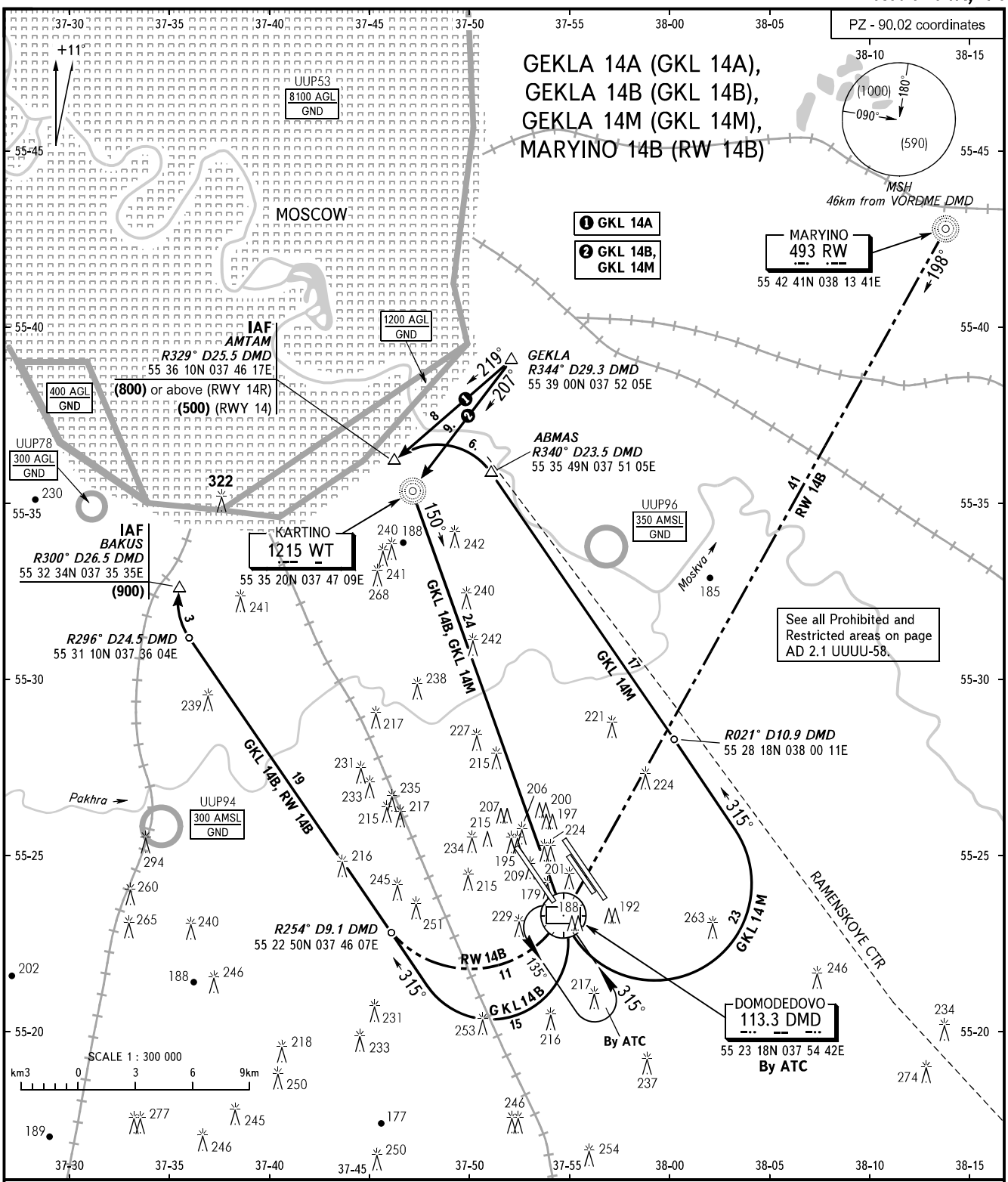
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R, 14



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.600**
	TOWER 2	RWY 14	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

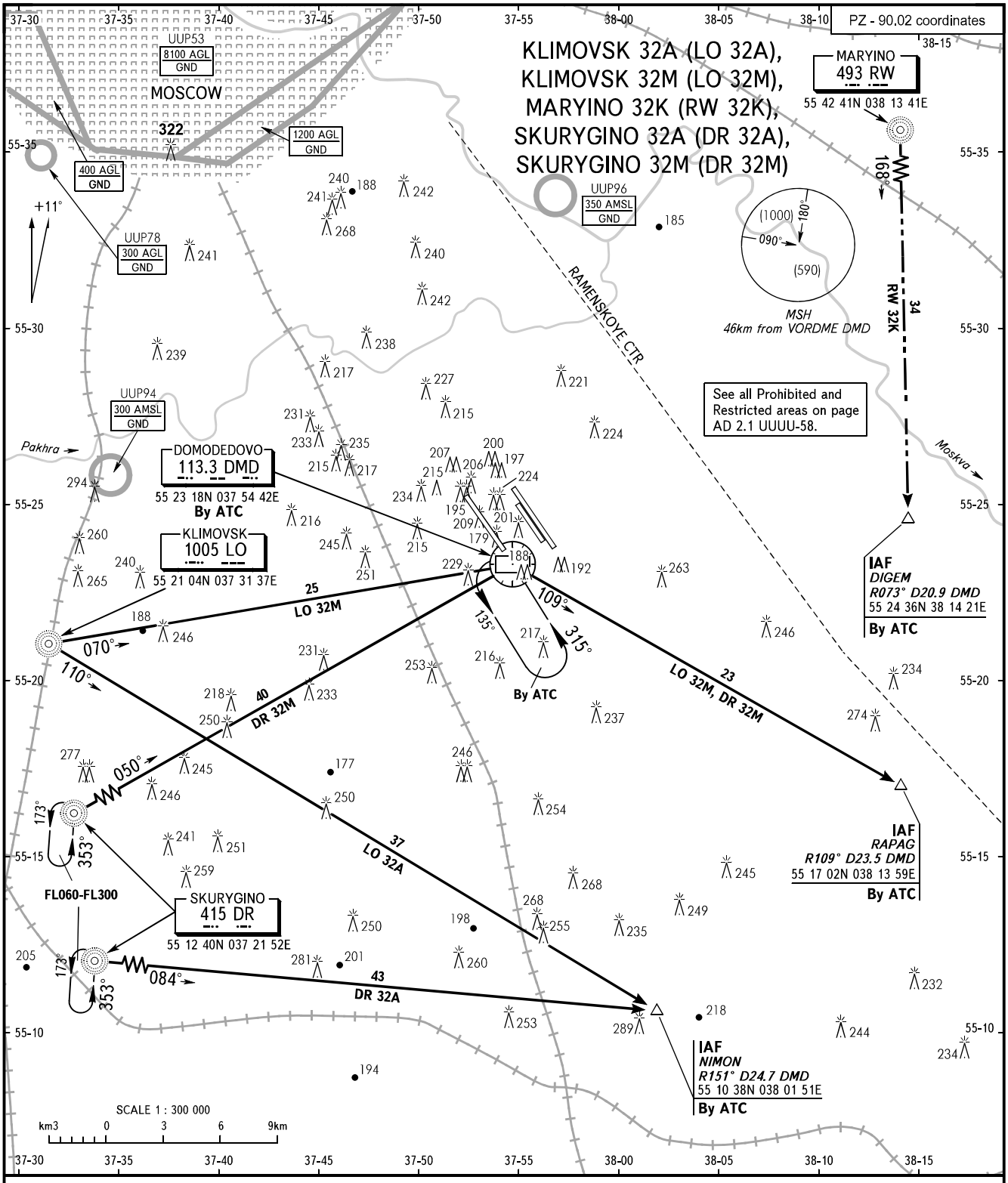
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L, 32



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.600**
	TOWER 2	RWY 32	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

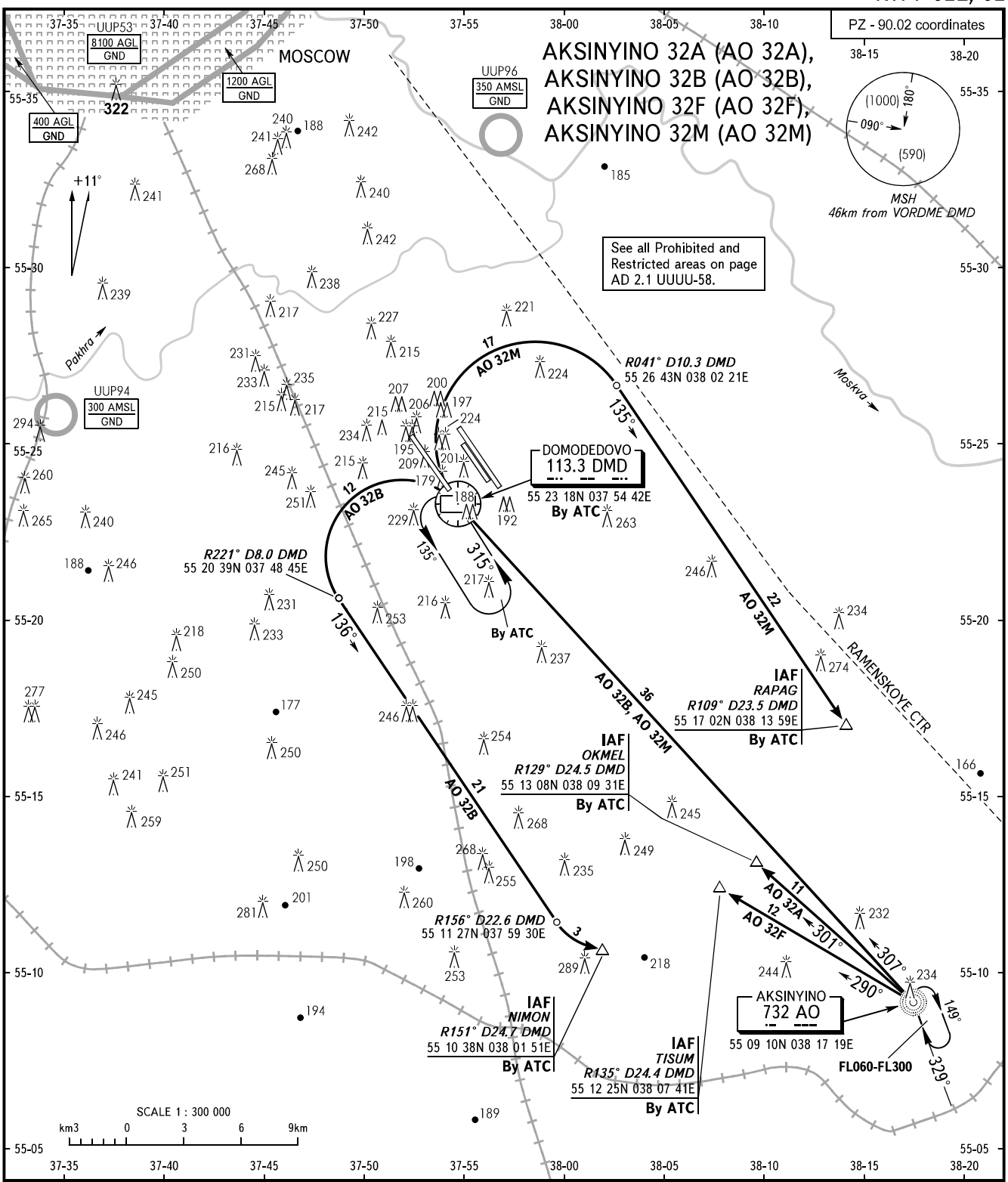
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L, 32



MOSCOW	APPROACH		See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR		127.700
	TOWER 1	RWY 32L	118.600
	TOWER 2	RWY 32	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

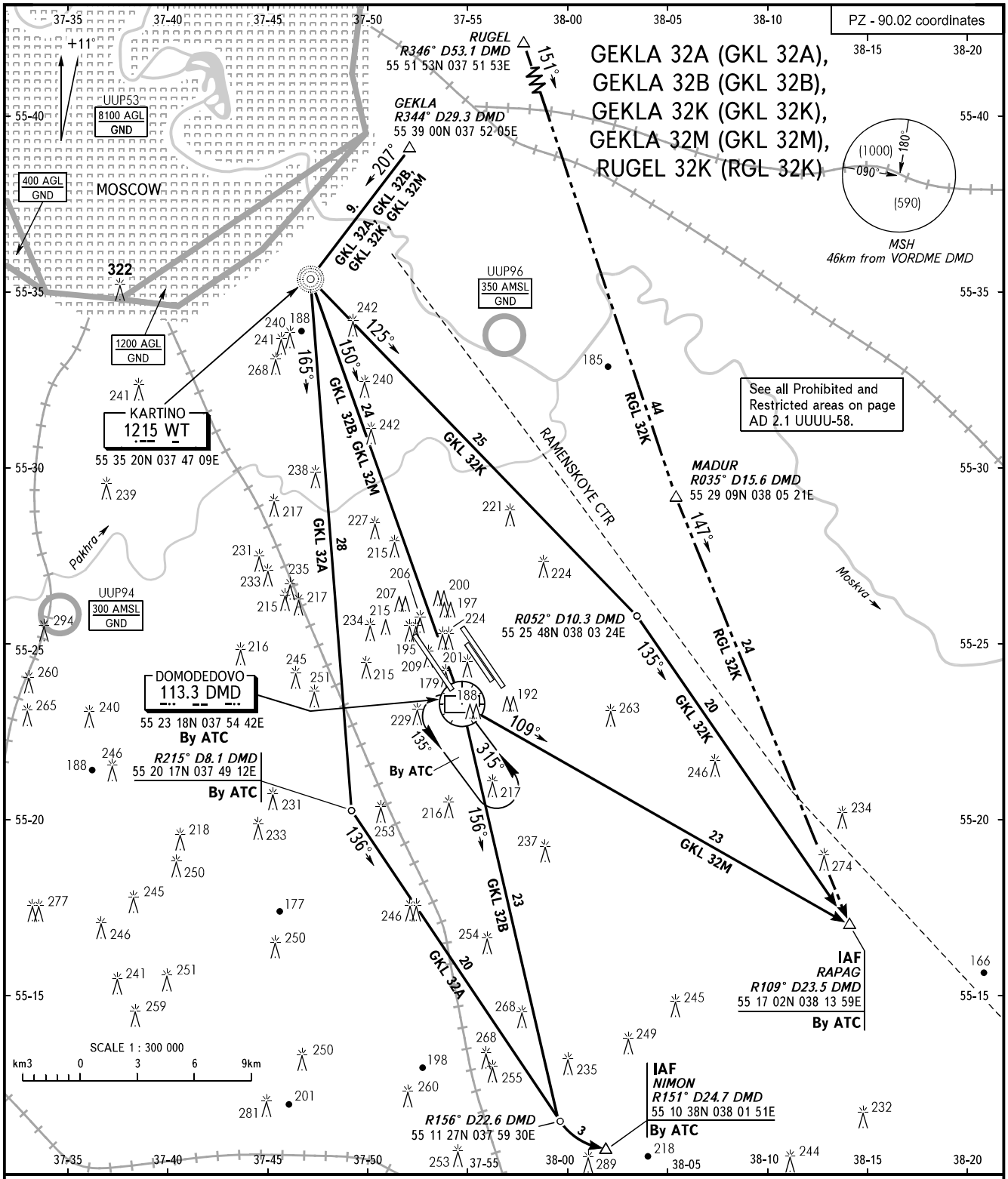
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L, 32



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.600**
	TOWER 2	RWY 32	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

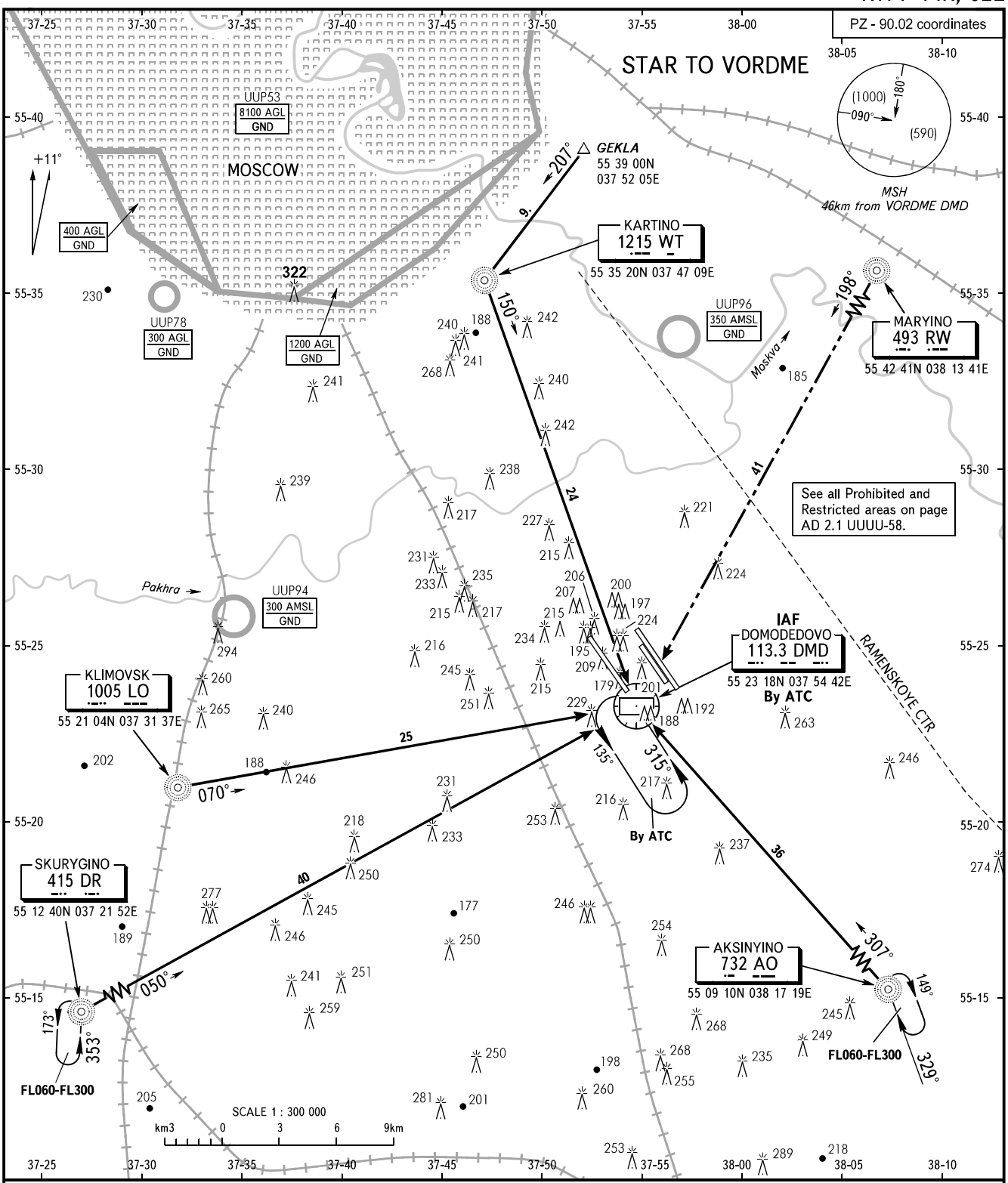
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R, 32L



MOSCOW DOMODEDOVO	APPROACH	**See AD 2.1 UUDD-56**
	RADAR	**127.700**
	TOWER 1 RWY 14R/32L	**118.600**

WARNING:
1. The routes shall be assigned by ATS unit.
2. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

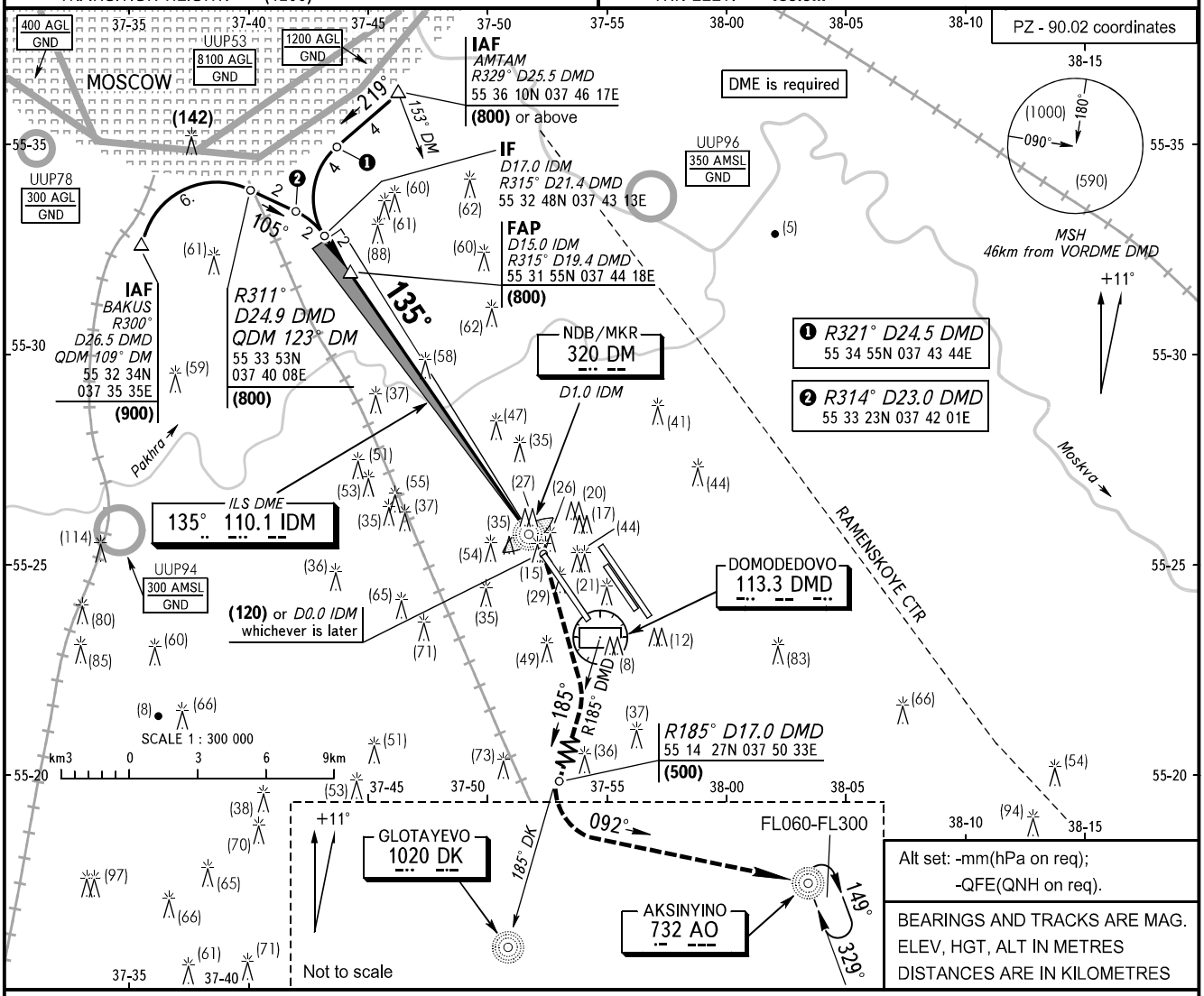
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

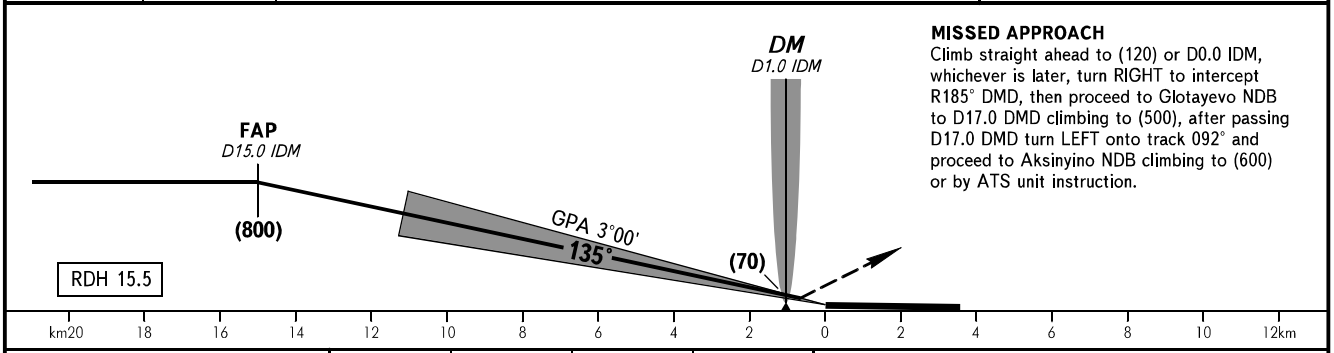
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS RWY 14R CAT I/II/IIIA

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**180.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or D0.0 IDM, whichever is later, turn RIGHT to intercept R185° DMD, then proceed to Glotayevo NDB to D17.0 DMD climbing to (500), after passing D17.0 DMD turn LEFT onto track 092° and proceed to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.

OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*223(42)*	*226(45)*	*229(48)*	*233(52)*
	CAT II	*197(16)*	*200(19)*	*204(23)*	*207(26)*
	CAT IIIA	*DA(H) 196(15) RVR 200m*			

WARNING
The length of the intermediate approach for RWY 14R is 2km, that is less than standard.

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.0*	*6.5*

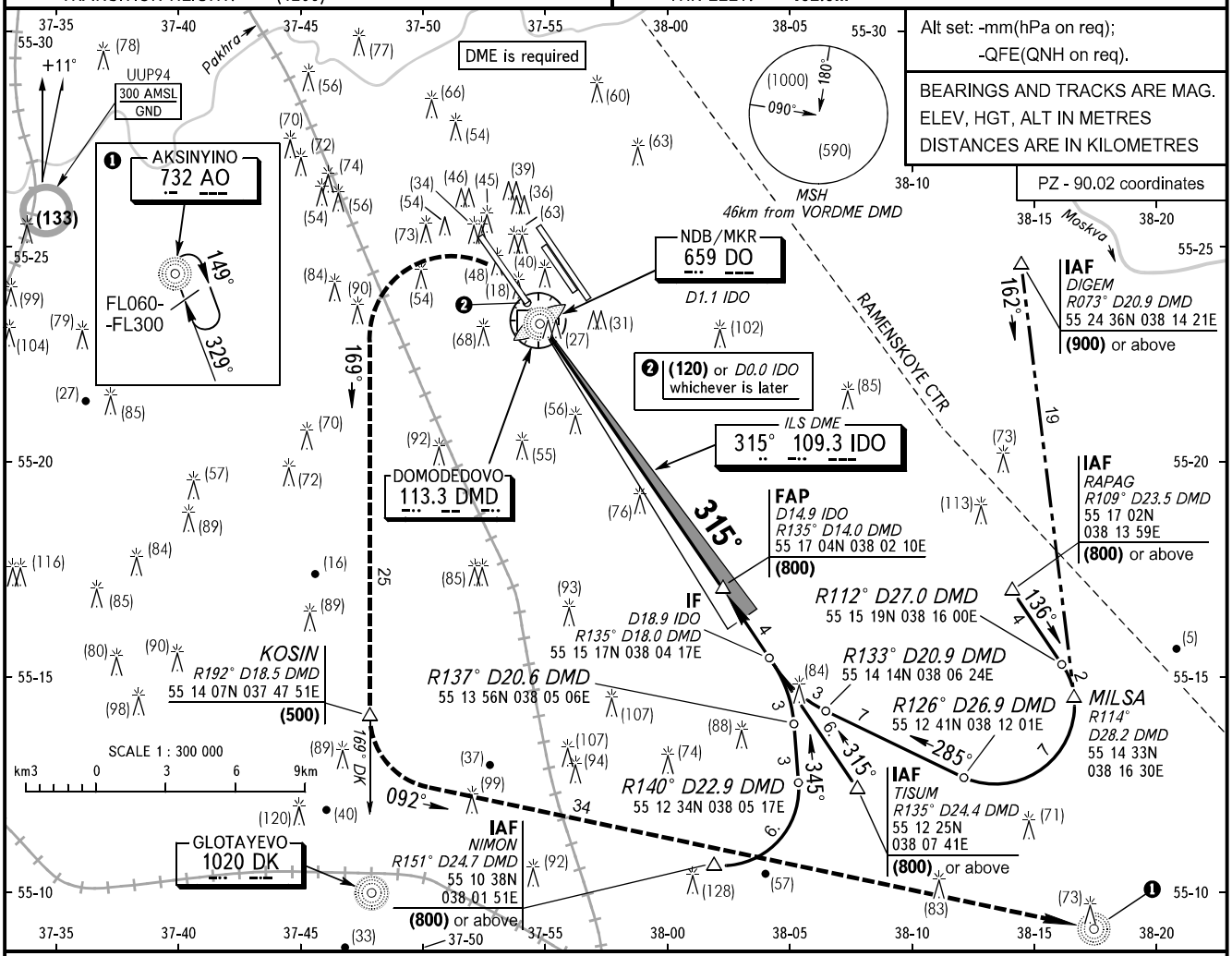
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

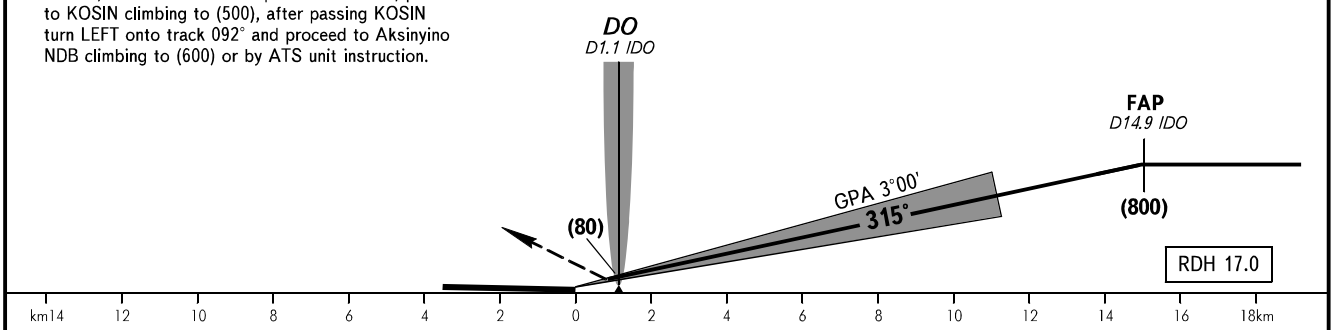
DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS RWY 32L CAT I

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**162.0m**



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or D0.0 IDO, whichever is later, turn LEFT to intercept QDM 169° DK, proceed to KOSIN climbing to (500), after passing KOSIN turn LEFT onto track 092° and proceed to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*207(45)*	*210(48)*	*214(52)*	*218(56)*

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.0*	*6.5*

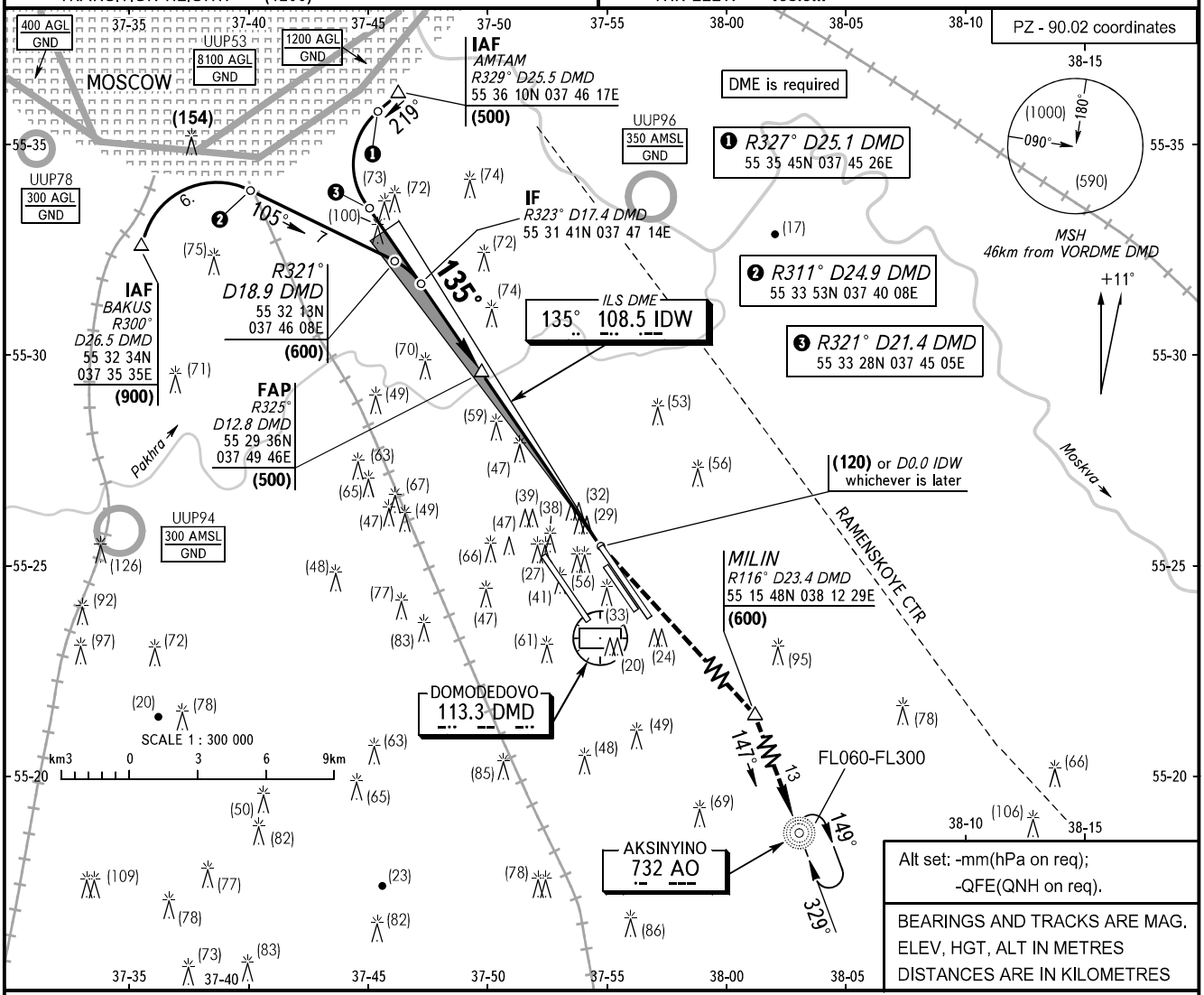
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

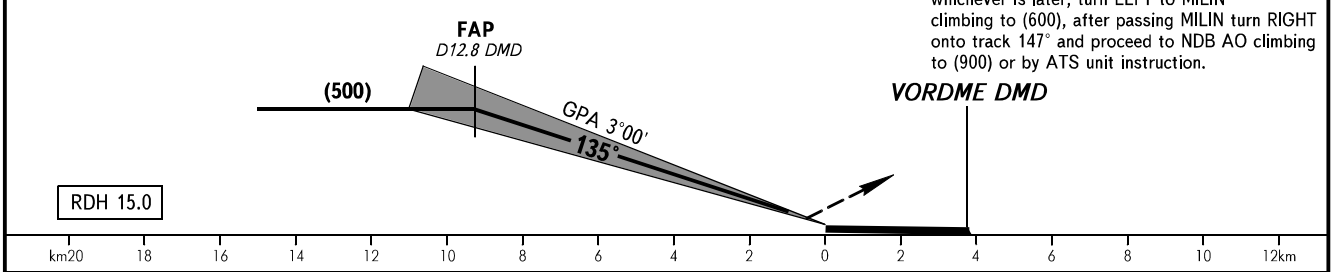
DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS RWY 14 CAT I

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**168.5m**



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or D0.0 IDW, whichever is later, turn LEFT to MILIN climbing to (600), after passing MILIN turn RIGHT onto track 147° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*214(46)*	*218(50)*	*222(54)*	*226(58)*

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.0*	*6.5*

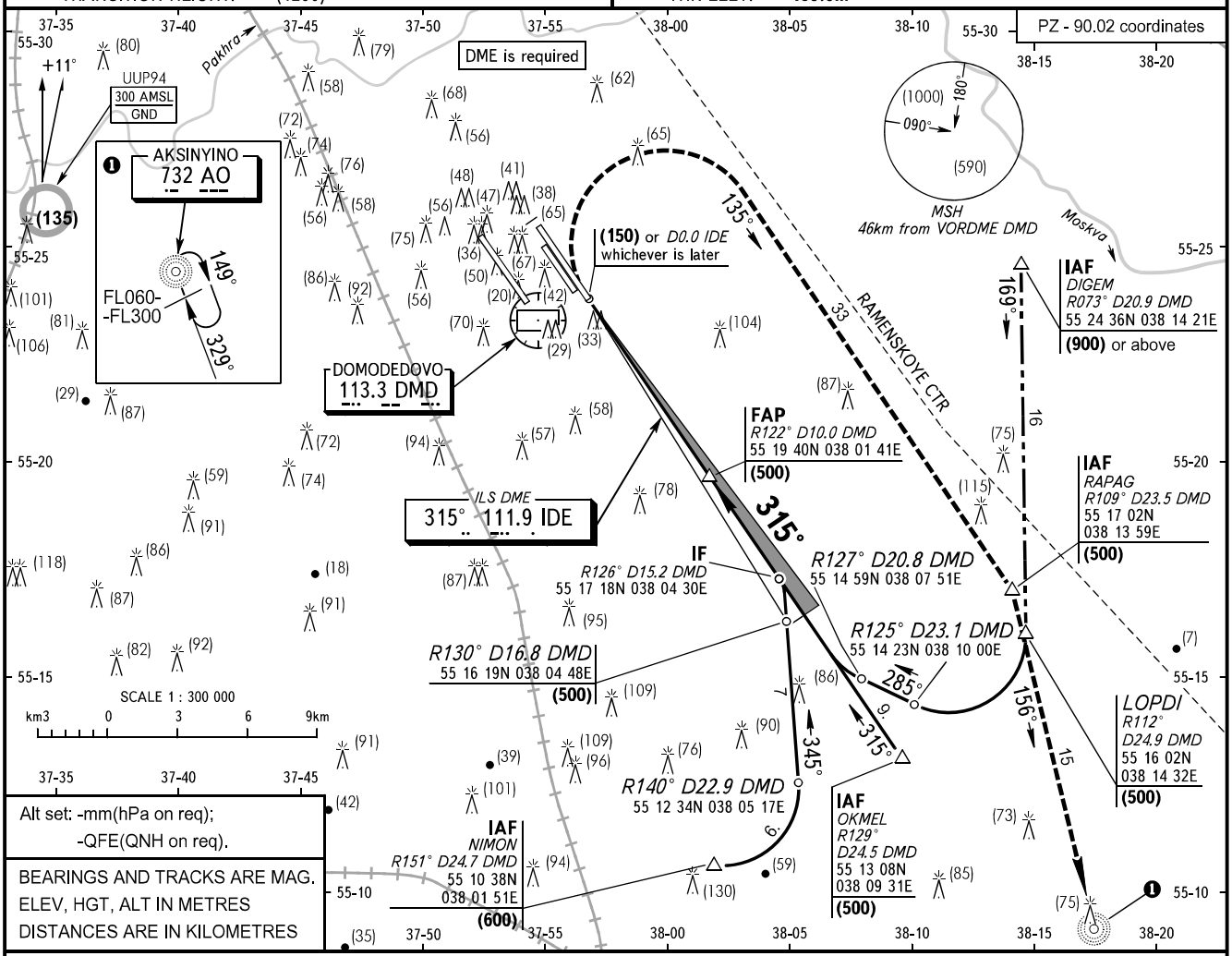
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS RWY 32 CAT I

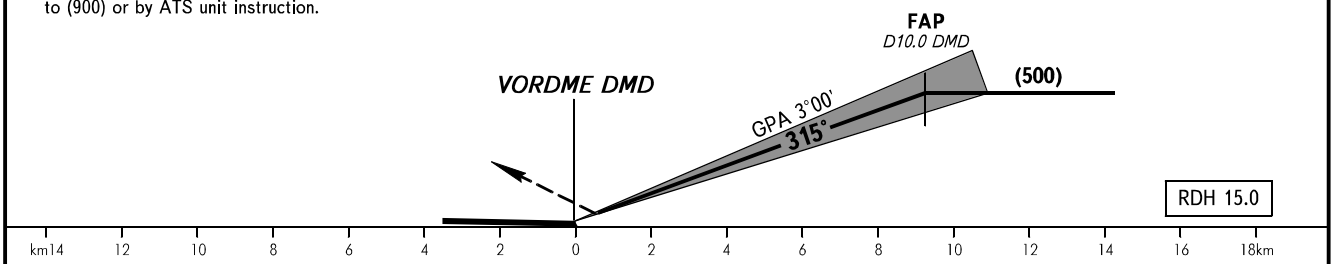
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**159.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or D0.0 IDE, whichever is later, turn RIGHT onto track 135° and proceed to RAPAG climbing to (500), after passing RAPAG turn RIGHT onto track 156° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*201(42)*	*203(44)*	*206(47)*	*209(50)*

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.0*	*6.5*

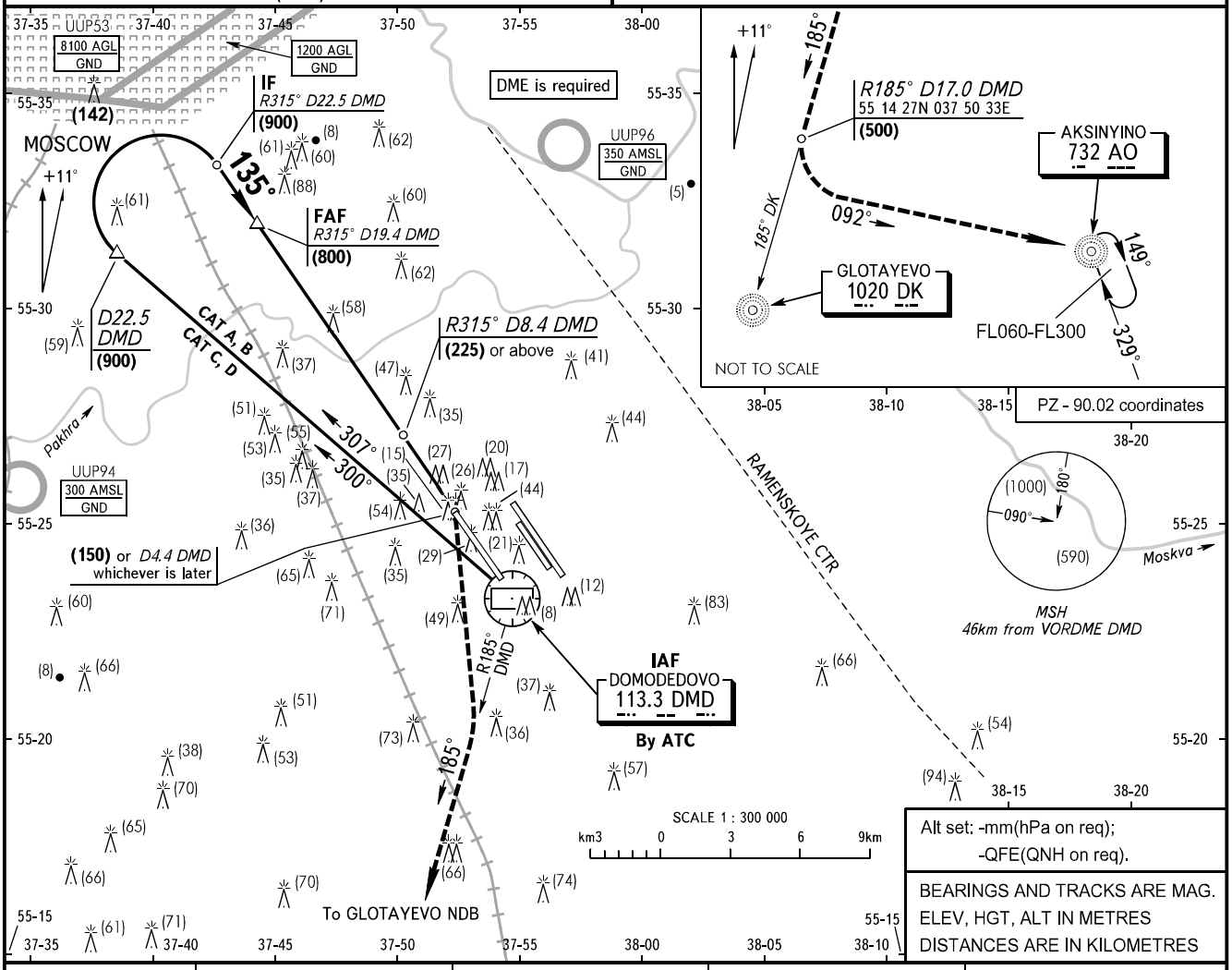
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VOR RWY 14R

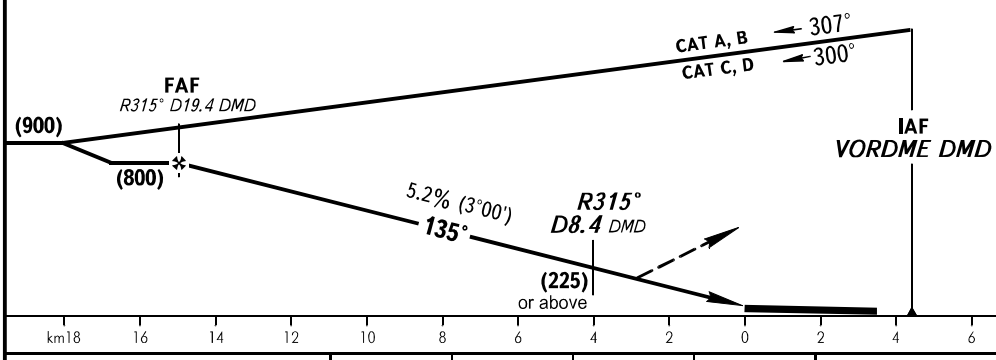
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**180.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

DME DMD	13.0	11.0	9.0	7.0
HGT	(465)	(360)	(255)	(150)



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or D4.4 DMD, whichever is later, turn RIGHT to intercept R185° DMD and proceed to Glotayevo NDB to D17.0 DMD climbing to (500), after passing D17.0 DMD turn LEFT onto track 092° and proceed to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.

OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		282(101)	282(101)	282(101)	282(101)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

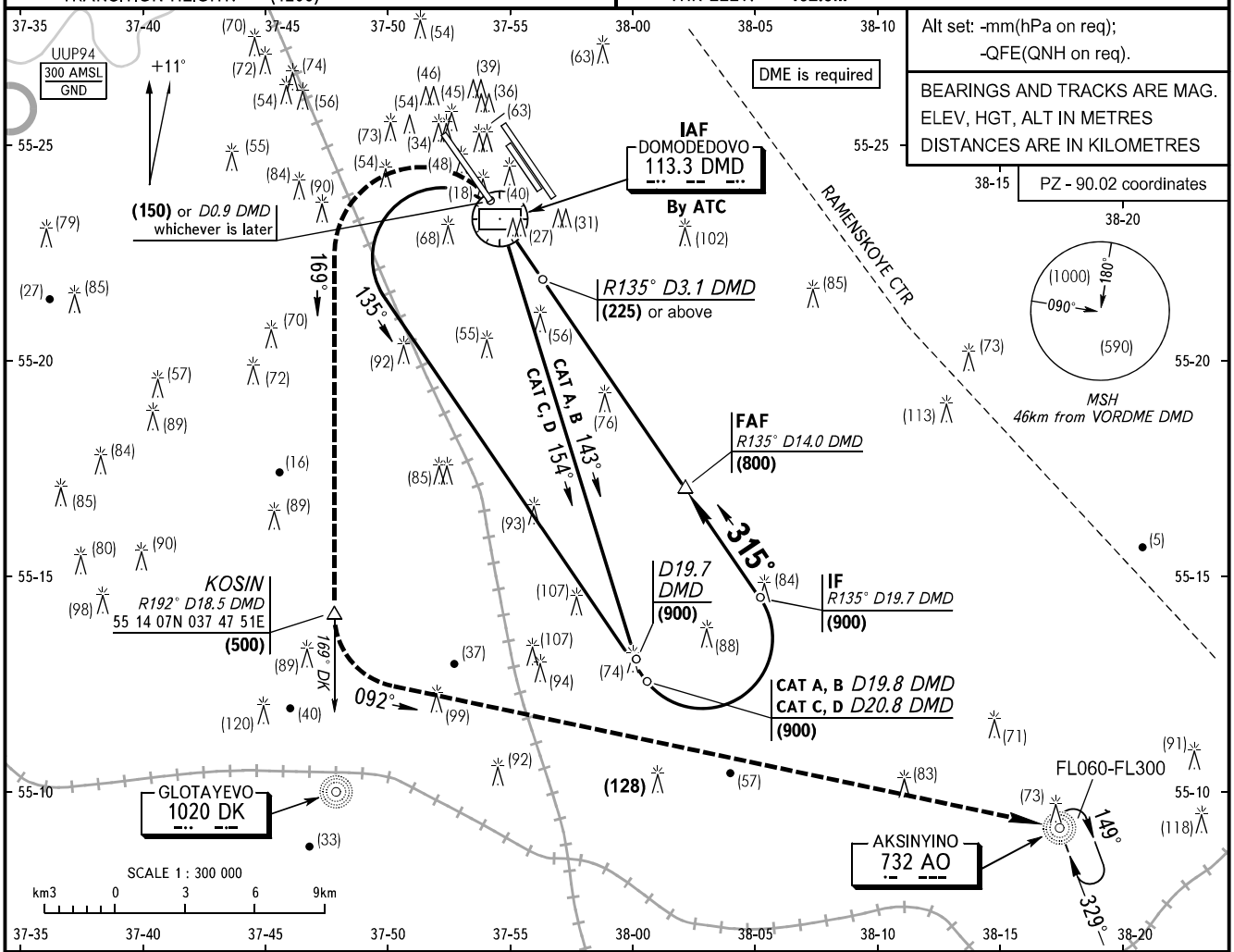
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VOR RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**162.0m**

Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

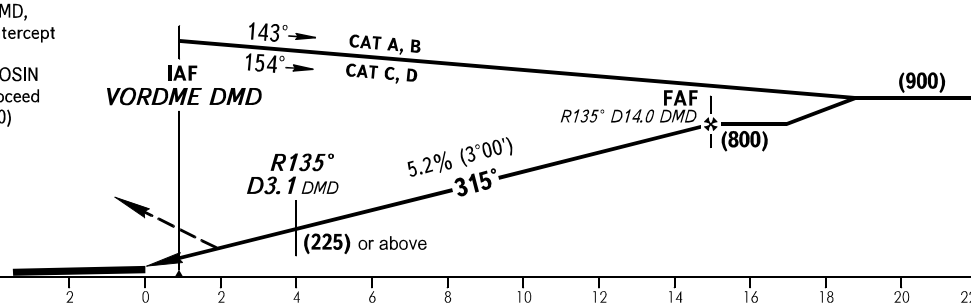
BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

PZ - 90.02 coordinates



DME DMD	1.0	3.0	5.0	7.0
HGT	(115)	(220)	(325)	(430)

MISSED APPROACH
After passing VORDME DMD, climb straight ahead to (150) or D0.9 DMD, whichever is later, turn LEFT to intercept QDM 169° DK, proceed to KOSIN climbing to (500), after passing KOSIN turn LEFT onto track 092° and proceed to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in		263(101)	263(101)	263(101)	263(101)
Approach					

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

CHANGE: HLDG FL

КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ПУТИ ПО RNAV (GNSS) (ПЗ-90.02) COORDINATES OF WAYPOINTS FOR RNAV (GNSS) (PZ-90.02 coordinates)			
Наименование точки WPT IDENT	Type point	Широта Latitude	Долгота Longitude
1	2	3	4
DD141	FAF 14L	552906.74N	0374959.17E
DD142	FAP/FAF 14R	553154.98N	0374417.54E
DD143	IF 14L	553448N	0374306E
DD144	IF 14R	553412N	0374133E
DD145	IAF 14R/L IAF 14	553813N	0375156E
DD146	IAF 14R/L IAF 14	553109N	0373342E
DD147		553135N	0375955E
DD148		552430N	0374146E
DD149		552707N	0380516E
DD150	FAP/FAF 14	552935.61N	0374945.56E
DD151		552240N	0381035E
DD152		552004N	0374707E
DD153		551812N	0381554E
DD154		551537N	0375228E
DD156		551110N	0375747E
DD157		5523 41.73N	0375630.50E
DD158		550643N	0380305E
DD159		551233.63N	0374920.17E
DD160	IF 14	553453.87N	0374320.33E
DD166		551234N	0374441E
DD321	FAF 32R	551951.13N	0380106.83E
DD322	FAP/FAF 32L	551703.52N	0380209.79E
DD323	IF 32R	551448N	0380706E
DD324	IF 32L	551412N	0380536E
DD325		550948N	0381054E
DD326		550518N	0381612E
DD327		550048N	0382130E
DD328		545748N	0381338E
DD329		550448N	0383141E
DD331		550916N	0382626E
DD332		550216N	0380822E
DD334		552522.99N	0375428.83E
DD335		550126N	0382302E

1	2	3	4
DD336		550556N	0381742E
DD337		551024N	0381224E
DD338		550128.92N	0382312.16E
DD339		550557.03N	0381757.07E
DD340		551024.92N	0381240.82E
DD341	IF 32	551452.58N	0380723.36E
DD342	FAP/FAF 32	551939.95N	0380140.87E
DMD		552317.86N	0375441.55E
KOSIN		551407N	0374751E
MILIN		551548N	0381229E
RAPAG		551702N	0381359E
RW14R		552515.82N	0375219.70E
RW14L		552501.02N	0375455.24E
RW32R		552357.75N	0375611.27E
RW32L		552342.42N	0375412.04E
RW14		552528.68N	0375442.60E
RW32		552347.17N	0375644.89E

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14, 14L, 14R

RWY 14	
RNAV (GNSS) STAR	**ROUTING**
AKSINYINO 3A (AO 3A)	AO[FL090]-DD154[FL070]-DD152[FL060, 410km/h]-DD148[(900)]-DD146[(600), 410km/h]-DD160[(600), 340km/h]
SKURYGINO 3A (DR 3A)	DR[FL090]-DD166[FL080, 410km/h]-DD154[FL070]-DD152[FL060, 410km/h]-DD148[(900)]-DD146[(600), 410km/h]-DD160[(600), 340km/h]
AKSINYINO 6B (AO 6B)	AO[FL090]-DD153[FL080, 410km/h]-DD151[FL070, 410km/h]-DD149[FL060, 410km/h]-DD147[(900), 410km/h]-DD145[(600), 410km/h]-DD160[(600), 340km/h]
OKREM 6B (OKR 6B)	OKREM[FL090]-DD153[FL080, 410km/h]-DD151[FL070, 410km/h]-DD149[FL060, 410km/h]-DD147[(900), 410km/h]-DD145[(600), 410km/h]-DD160[(600), 340km/h]
RWY 14L	
AKSINYINO 2A (AO 2A)	AO[FL090]-DD154[FL070]-DD152[FL060, 410km/h]-DD148[(900)]-DD146[(600), 410km/h]-DD143[(600), 340km/h]
AKSINYINO 2B (AO 2B)	AO[FL090]-DD153[FL080, 410km/h]-DD151[FL070, 410km/h]-DD149[FL060, 410km/h]-DD147[(900), 410km/h]-DD145[(600), 410km/h]-DD143[(600), 340km/h]
SKURYGINO 2A (DR 2A)	DR[FL090]-DD166[FL080, 410km/h]-DD154[FL070]-DD152[FL060, 410km/h]-DD148[(900)]-DD146[(600), 410km/h]-DD143[(600), 340km/h]
OKREM 2B (OKR 2B)	OKREM[FL090]-DD153[FL080, 410km/h]-DD151[FL070, 410km/h]-DD149[FL060, 410km/h]-DD147[(900), 410km/h]-DD145[(600), 410km/h]-DD143[(600), 340km/h]
RWY 14R	
AKSINYINO 1A (AO 1A)	AO[FL100]-DD154[FL080]-DD152[FL070, 410km/h]-DD148[FL060]-DD146[(900), 410km/h]-DD144[(900), 340km/h]
AKSINYINO 1B (AO 1B)	AO[FL100]-DD153[FL090, 410km/h]-DD151[FL080, 410km/h]-DD149[FL070, 410km/h]-DD147[FL060, 410km/h]-DD145[(900), 410km/h]-DD144[(900), 340km/h]
SKURYGINO 1A (DR 1A)	DR[FL100]-DD166[FL090, 410km/h]-DD154[FL080]-DD152[FL070, 410km/h]-DD148[FL060]-DD146[(900), 410km/h]-DD144[(900), 340km/h]
OKREM 1B (OKR 1B)	OKREM[FL100]-DD153[FL090, 410km/h]-DD151[FL080, 410km/h]-DD149[FL070, 410km/h]-DD147[FL060, 410km/h]-DD145[(900), 410km/h]-DD144[(900), 340km/h]

STANDARD ARRIVAL ROUTES INSTRUMENT – (STAR)

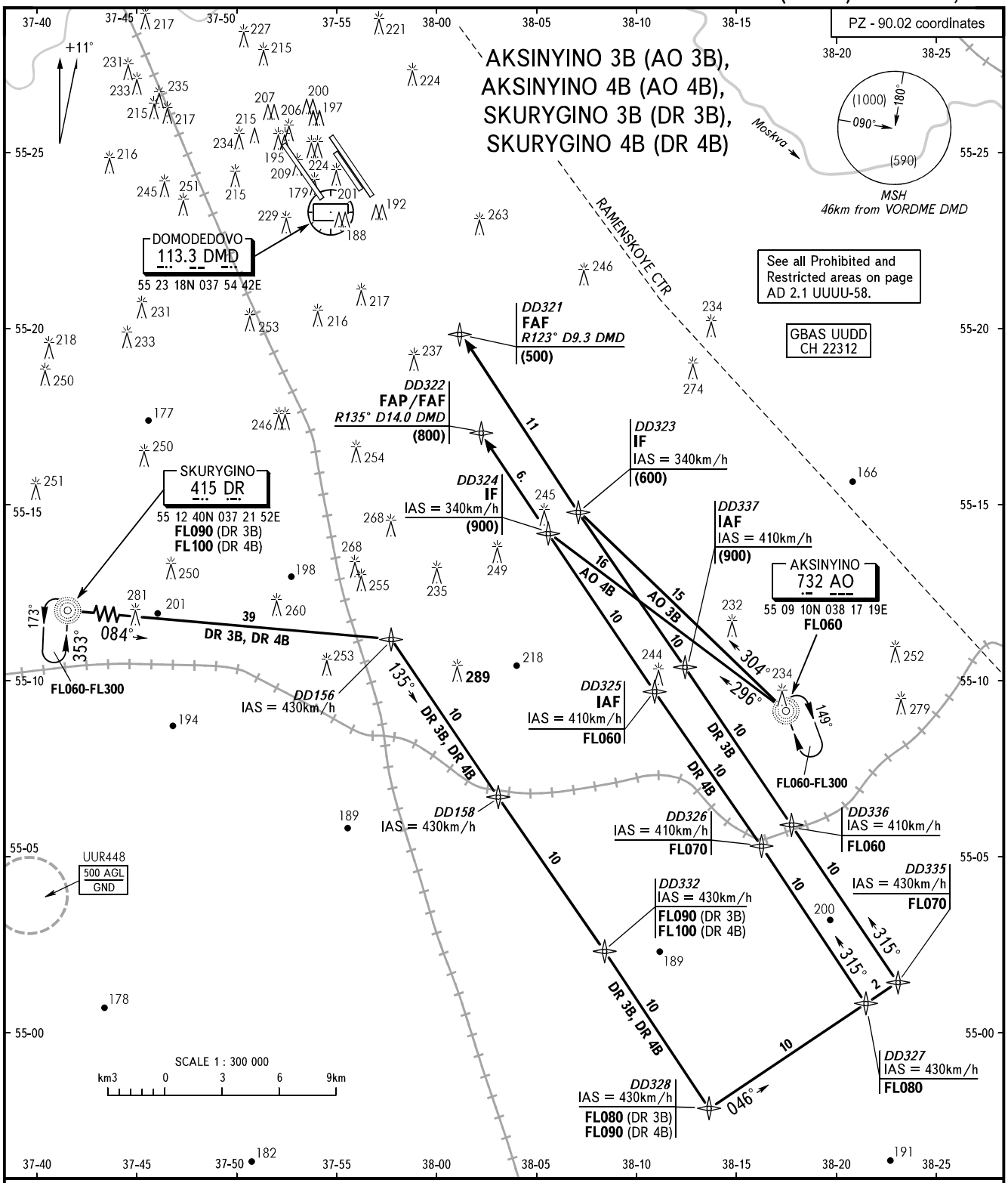
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32, 32R, 32L

RWY 32	
RNAV (GNSS) STAR	**ROUTING**
AKSINYINO 5B (AO 5B)	AO[FL060]-DD341[(600), 340km/h]
SKURYGINO 5B (DR 5B)	DR[FL090]-DD156[FL090, 430km/h]-DD158[FL090, 430km/h]-DD332[FL090, 430km/h]-DD328[FL080, 430km/h]-DD338[FL070, 430km/h]-DD339[FL060, 410km/h]-DD340[(900), 410km/h]-DD341[(600), 340km/h]
OKREM 5B (OKR 5B)	OKREM[FL090]-DD331[FL080, 430km/h]-DD329[FL080, 430km/h]-DD338[FL070, 430km/h]-DD339[FL060, 410km/h]-DD340[(900), 410km/h]-DD341[(600), 340km/h]
RWY 32R	
AKSINYINO 3B (AO 3B)	AO[FL060]-DD323[(600), 340km/h]
SKURYGINO 3B (DR 3B)	DR[FL090]-DD156[FL090, 430km/h]-DD158[FL090, 430km/h]-DD332[FL090, 430km/h]-DD328[FL080, 430km/h]-DD335[FL070, 430km/h]-DD336[FL060, 410km/h]-DD337[(900), 410km/h]-DD323[(600), 340km/h]
OKREM 3B (OKR 3B)	OKREM[FL090]-DD331[FL080, 430km/h]-DD329[FL080, 430km/h]-DD335[FL070, 430km/h]-DD336[FL060, 410km/h]-DD337[(900), 410km/h]-DD323[(600), 340km/h]
RWY 32L	
AKSINYINO 4B (AO 4B)	AO[FL060]-DD324[(900), 340km/h]
SKURYGINO 4B (DR 4B)	DR[FL100]-DD156[FL100, 430km/h]-DD158[FL100, 430km/h]-DD332[FL100, 430km/h]-DD328[FL090, 430km/h]-DD327[FL080, 430km/h]-DD326[FL070, 410km/h]-DD325[FL060, 410km/h]-DD324[(900), 340km/h]
OKREM 4B (OKR 4B)	OKREM[FL100]-DD331[FL090, 430km/h]-DD329[FL090, 430km/h]-DD327[FL080, 430km/h]-DD326[FL070, 410km/h]-DD325[FL060, 410km/h]-DD324[(900), 340km/h]

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32L, 32R



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.600**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

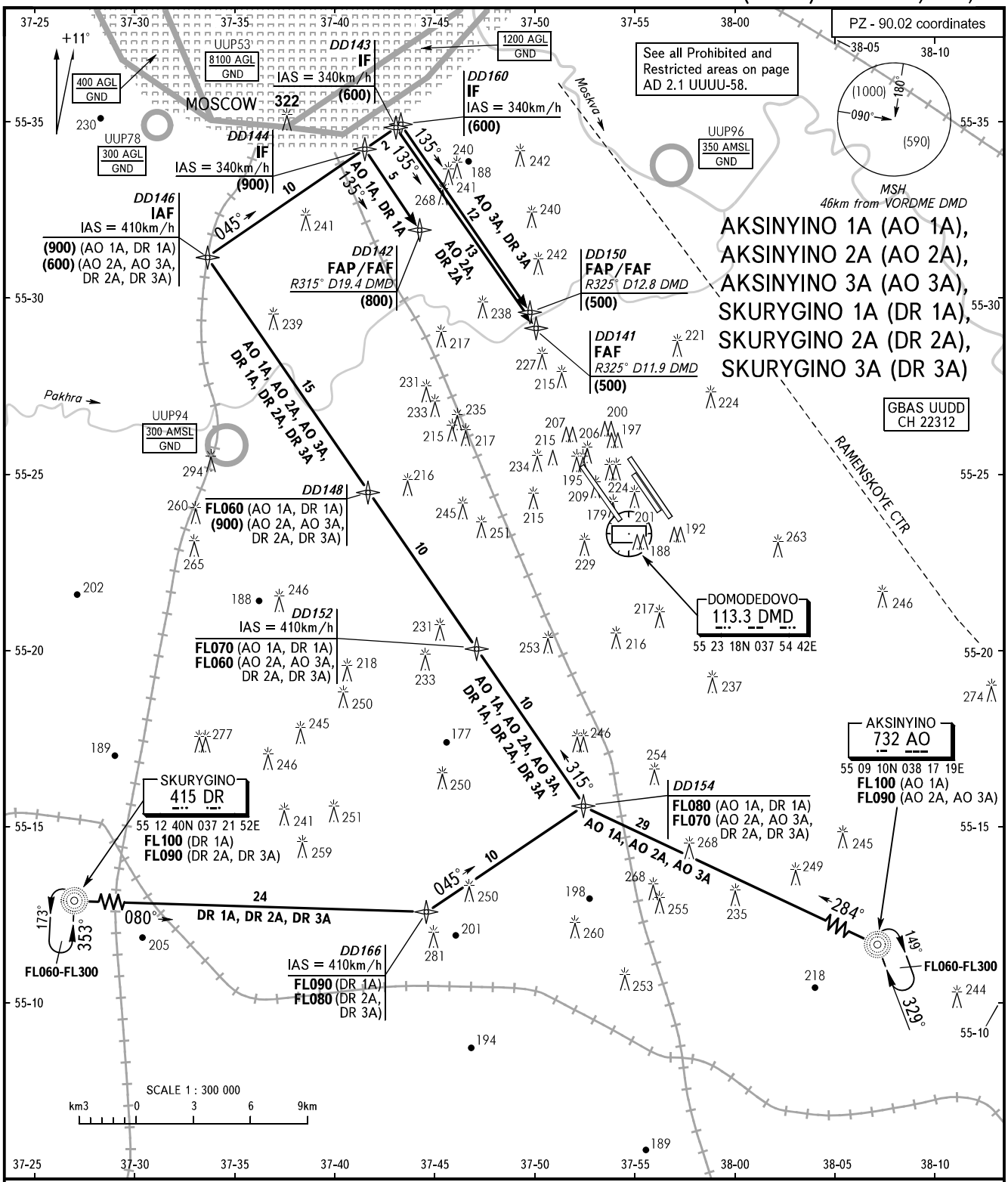
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14R, 14L, 14



MOSCOW	APPROACH		See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR		127.700
	TOWER 1	RWY 14R	118.600
	TOWER 2	RWY 14L, 14	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

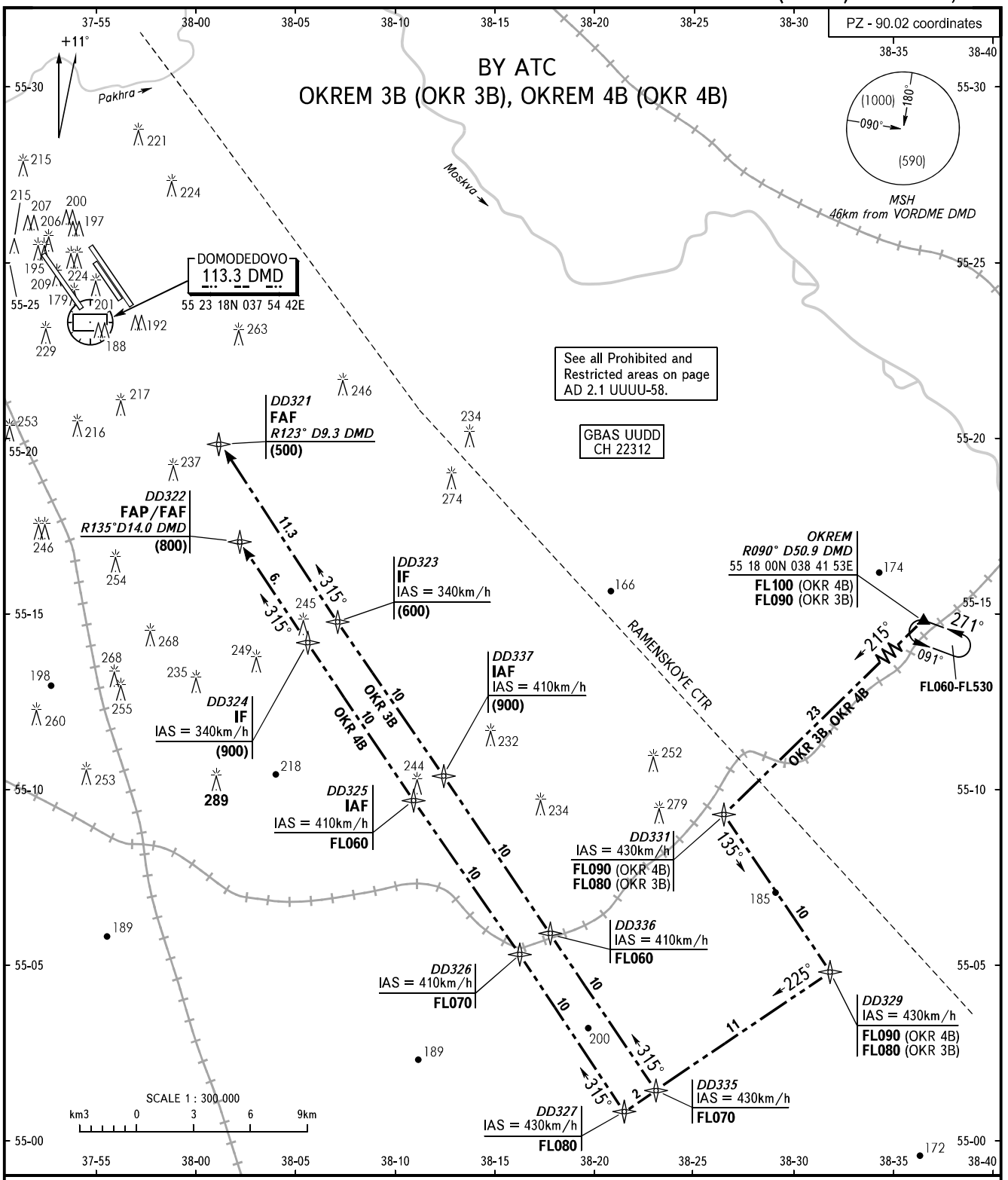
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32L, 32R



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.600**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

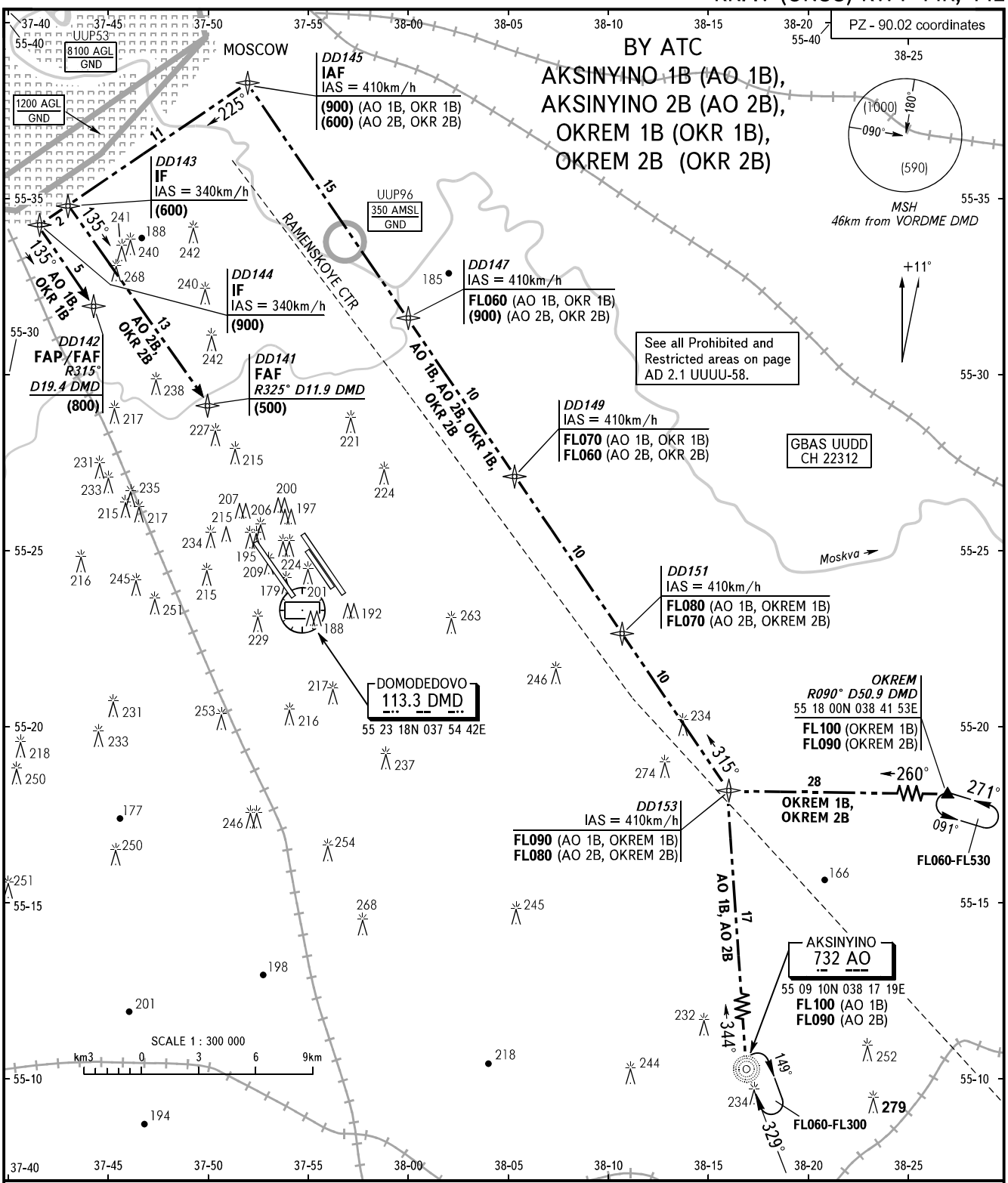
CHANGE: OKREM HLDG

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14R, 14L



MOSCOW	APPROACH		**See AD 2.1 UUDD-56**
DOMODEDOVO	RADAR		**127.700**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.600**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.700**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

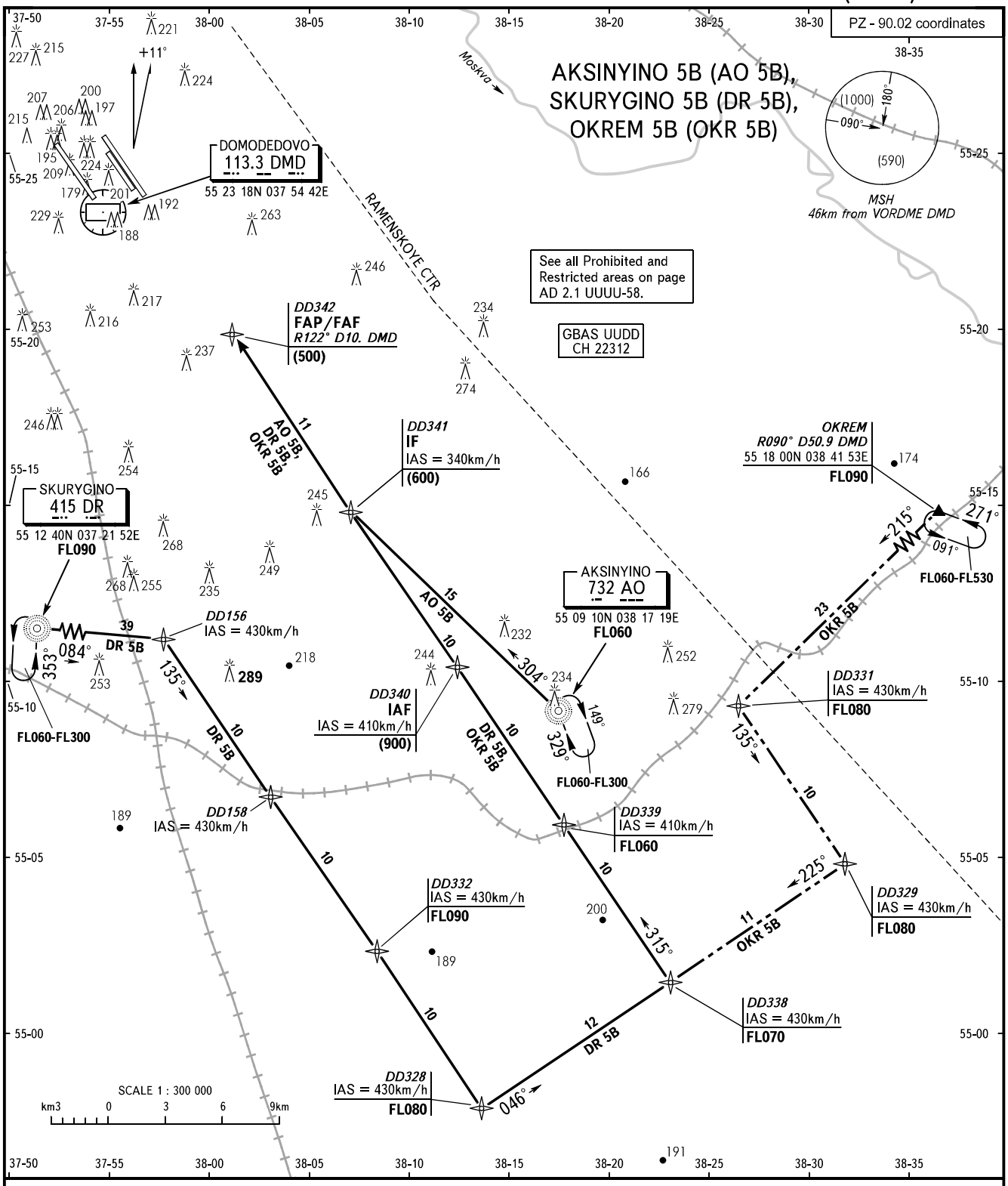
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: OKREM HLDG

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32



MOSCOW	APPROACH		See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR		127.700
	TOWER 2	RWY 32	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

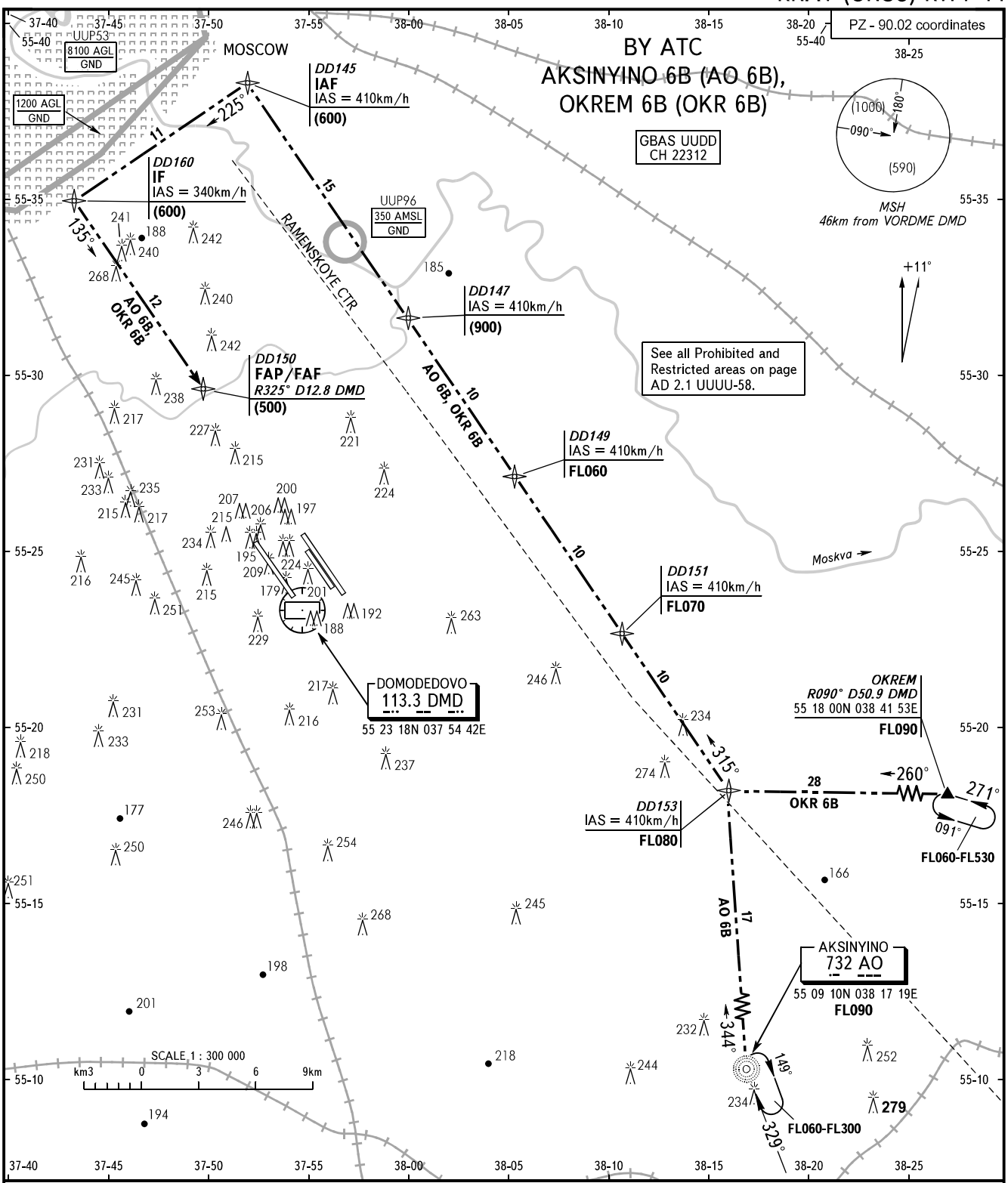
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: OKREM, HLDG FL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14



MOSCOW	APPROACH	See AD 2.1 UUDD-56
DOMODEDOVO	RADAR	127.700
	TOWER 2 RWY 14	119.700

WARNING:
1. MAX IAS shall be 460km/h at altitudes below FL100.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

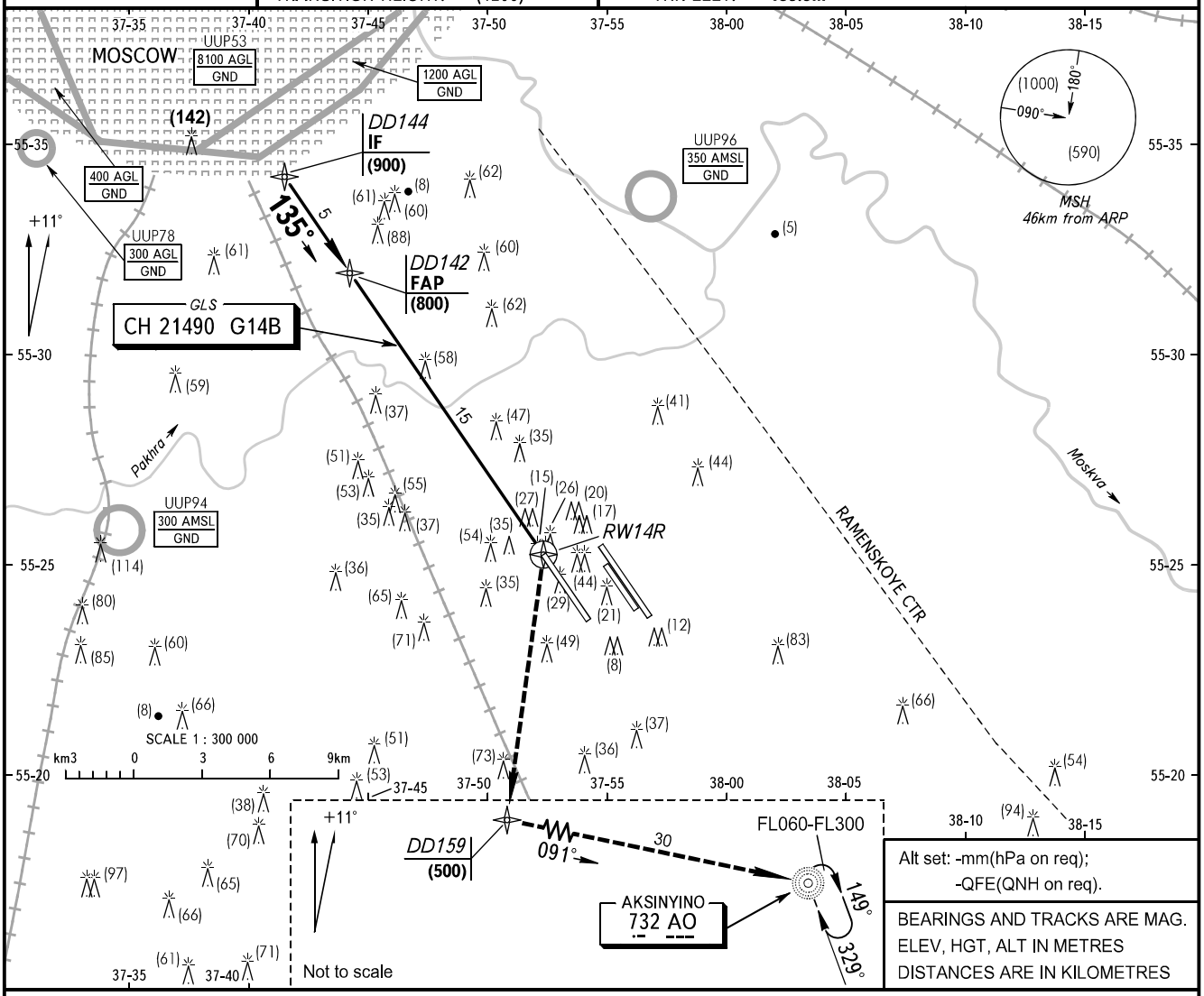
CHANGE: OKREM, HLDG FL

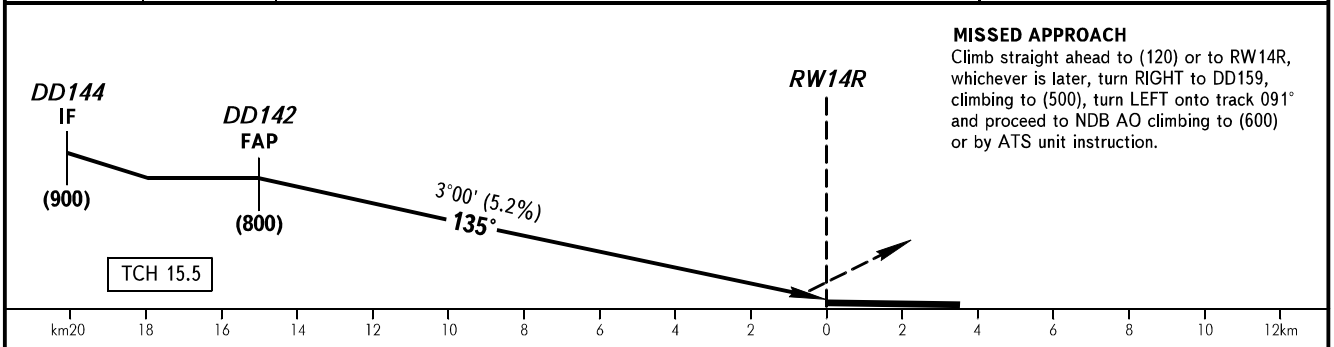
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 14R

GBAS	TRANSITION LEVEL: By ATC	AD ELEV:	**181m**
CH 21490 G14B	TRANSITION HEIGHT: (1200)	THR ELEV:	**180.5m**





MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or to RW14R, whichever is later, turn RIGHT to DD159, climbing to (500), turn LEFT onto track 091° and proceed to NDB AO climbing to (600) or by ATS unit instruction.

OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		223(42)	226(45)	229(48)	233(52)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

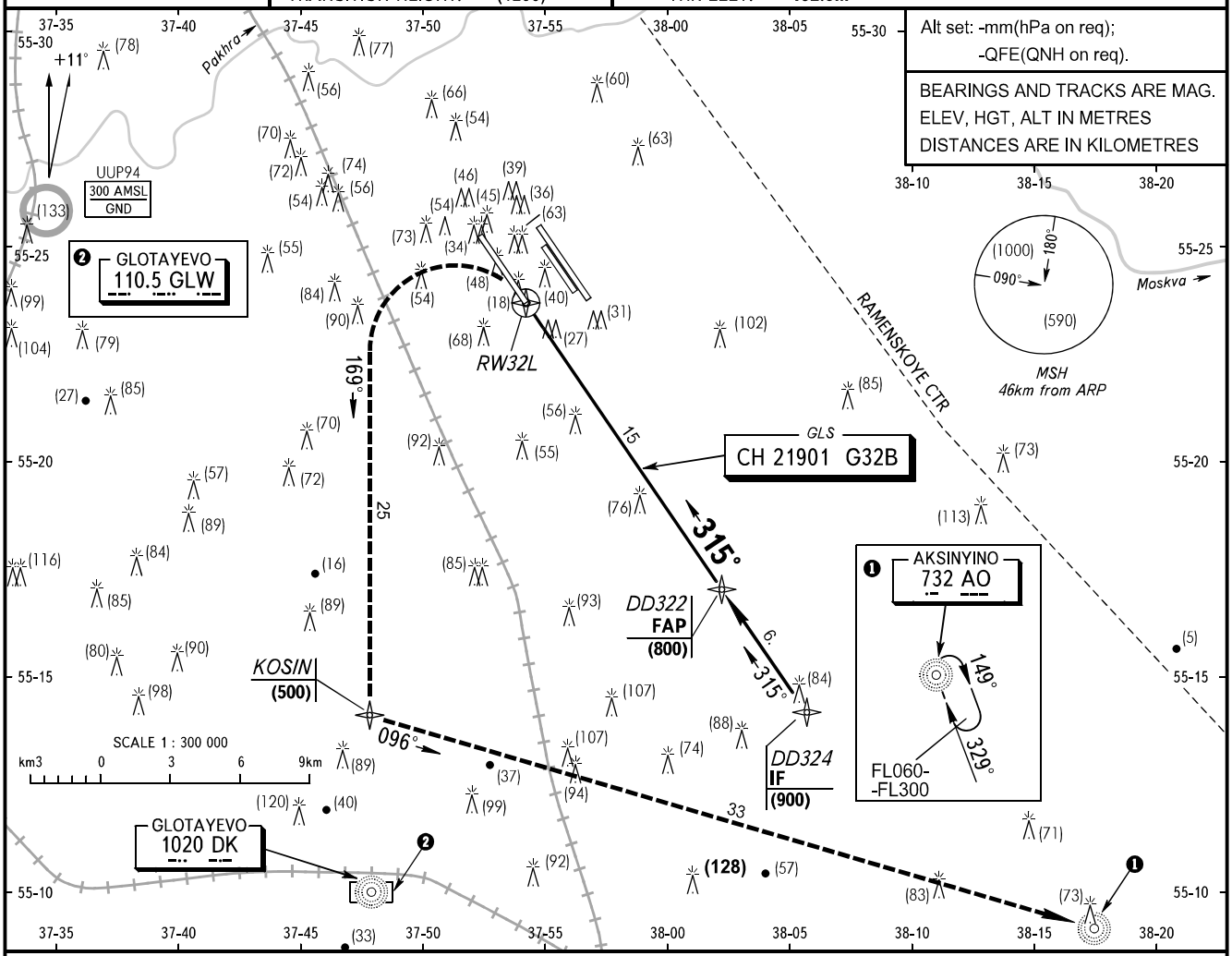
CHANGE: RW14R

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

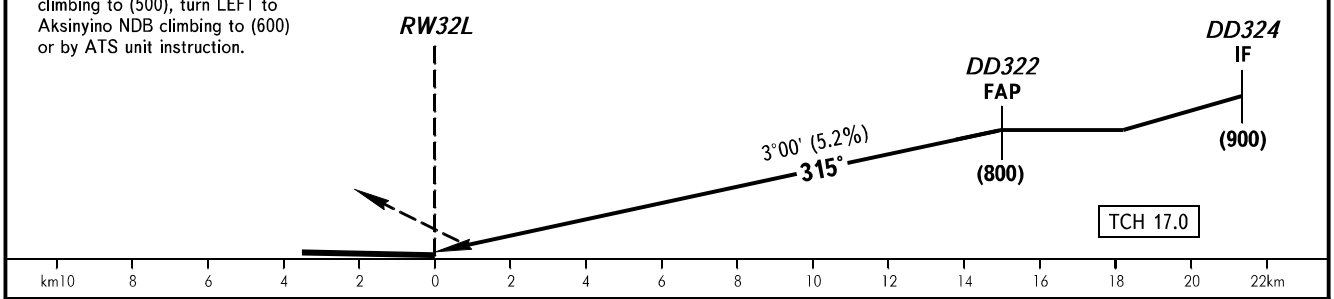
DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 32L

GBAS CH 21901 G32B	TRANSITION LEVEL: By ATC TRANSITION HEIGHT: (1200)	AD ELEV: **181m** THR ELEV: **162.0m**



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or to RW32L, whichever is later, turn LEFT and proceed to KOSIN climbing to (500), turn LEFT to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		207(45)	210(48)	214(52)	218(56)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

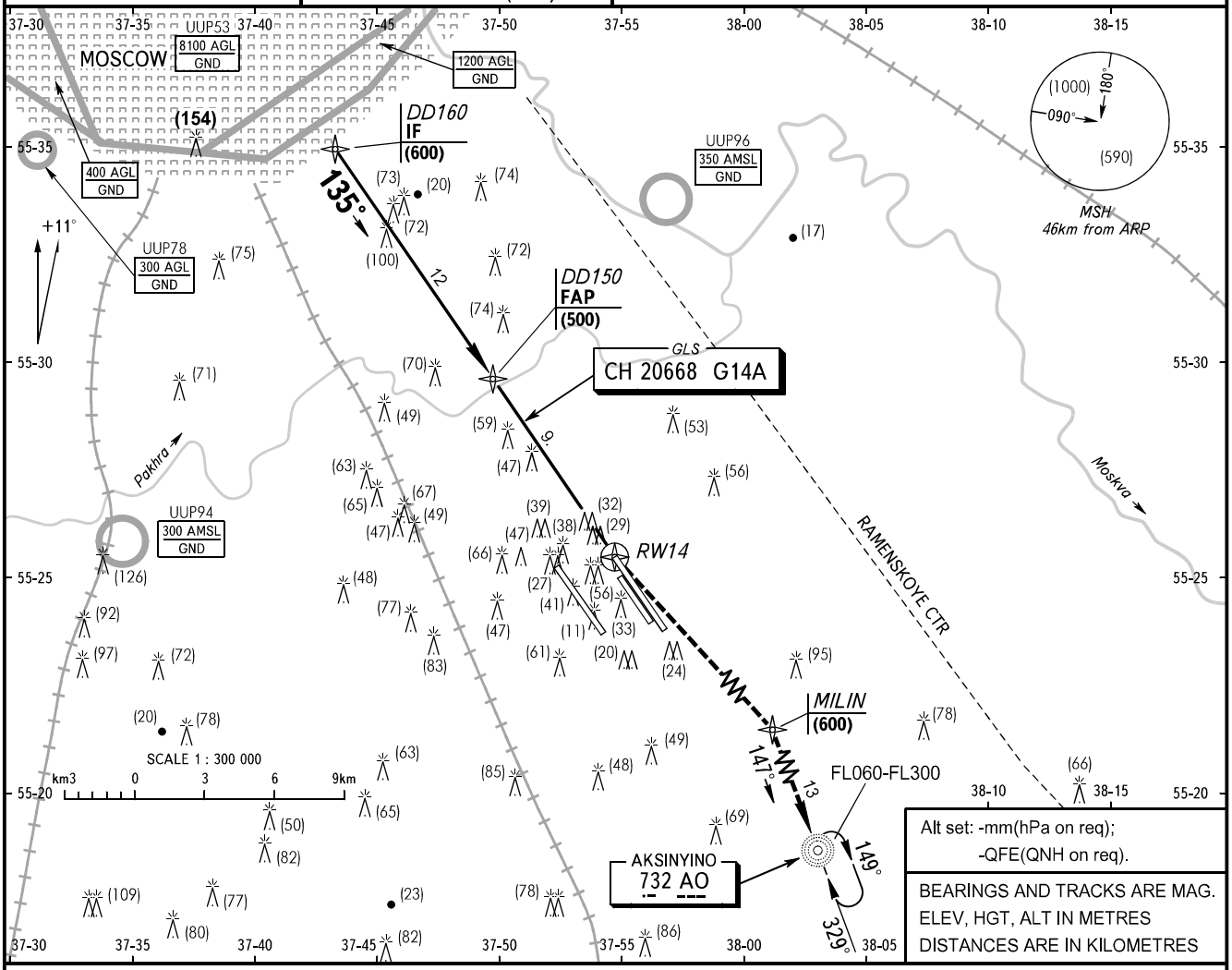
CHANGE: RW32L

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 14

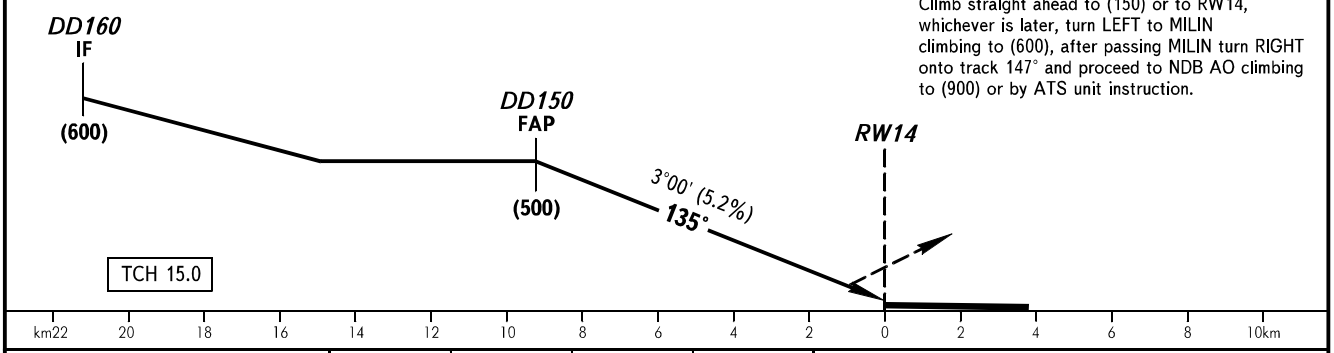
GBAS CH 20668 G14A	TRANSITION LEVEL: By ATC TRANSITION HEIGHT: (1200)	AD ELEV: **181m** THR ELEV: **168.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or to RW14, whichever is later, turn LEFT to MILIN climbing to (600), after passing MILIN turn RIGHT onto track 147° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		214(46)	218(50)	222(54)	226(58)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

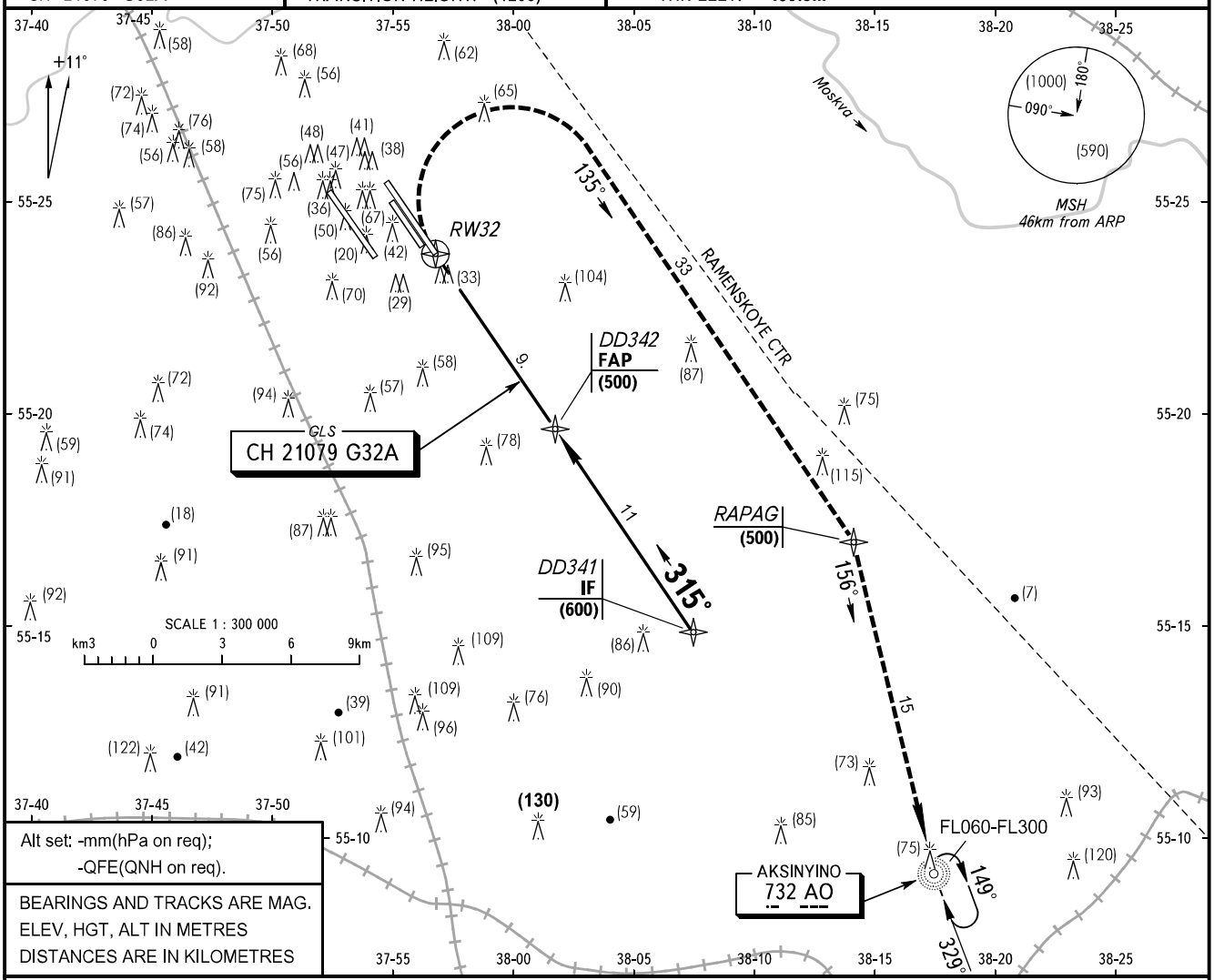
CHANGE: RW14

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 32

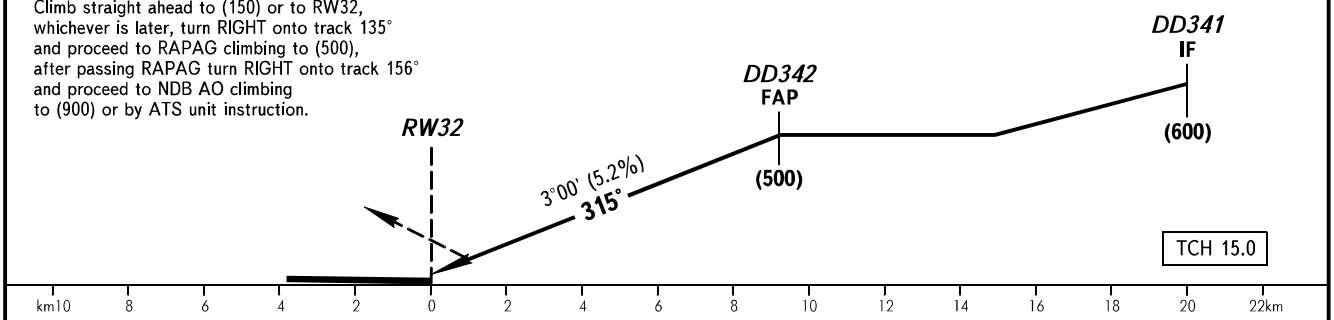
GBAS CH 21079 G32A	TRANSITION LEVEL: By ATC TRANSITION HEIGHT: (1200)	AD ELEV: **181m** THR ELEV: **159.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or to RW32, whichever is later, turn RIGHT onto track 135° and proceed to RAPAG climbing to (500), after passing RAPAG turn RIGHT onto track 156° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		201(42)	203(44)	206(47)	209(50)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

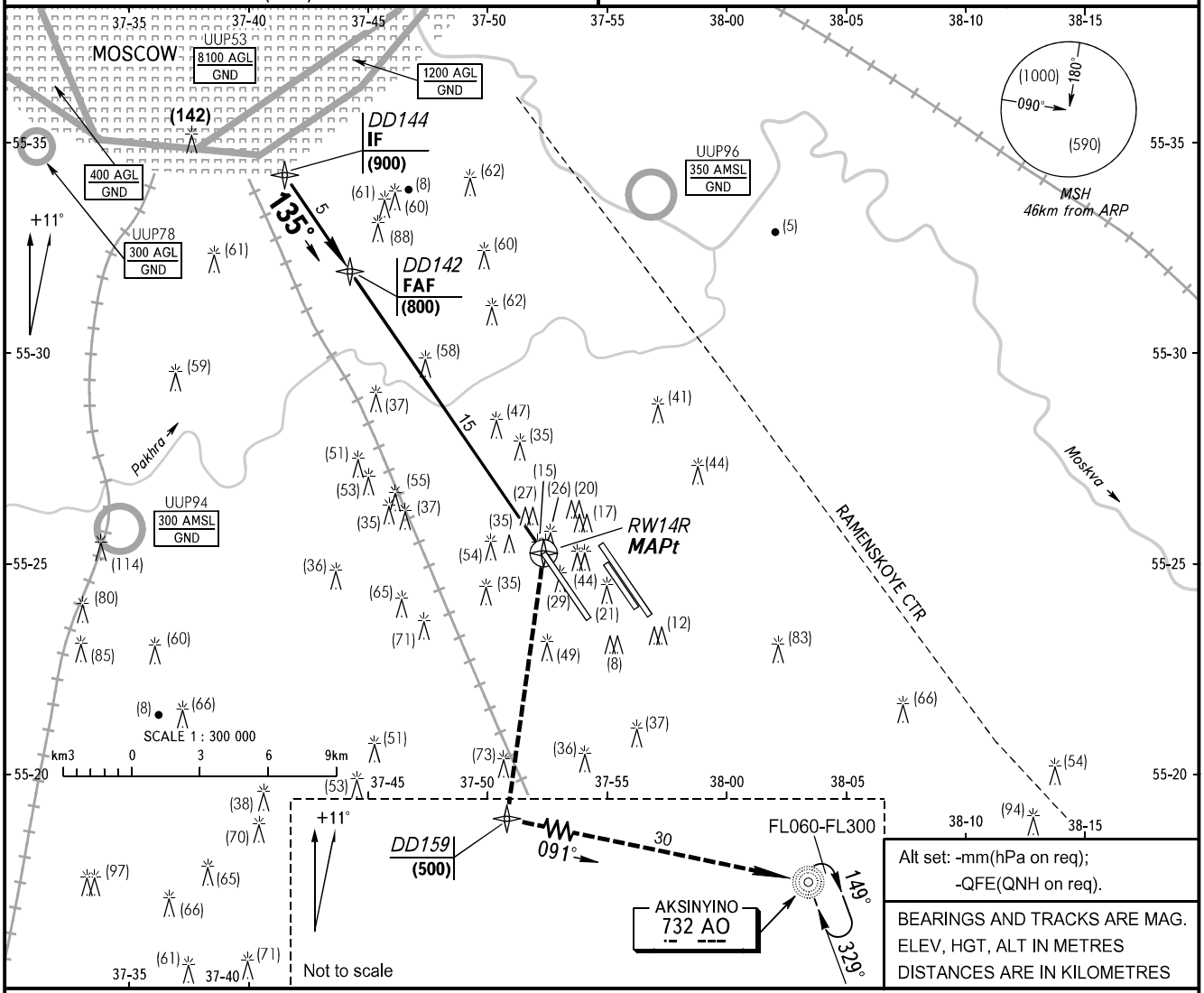
CHANGE: RW32

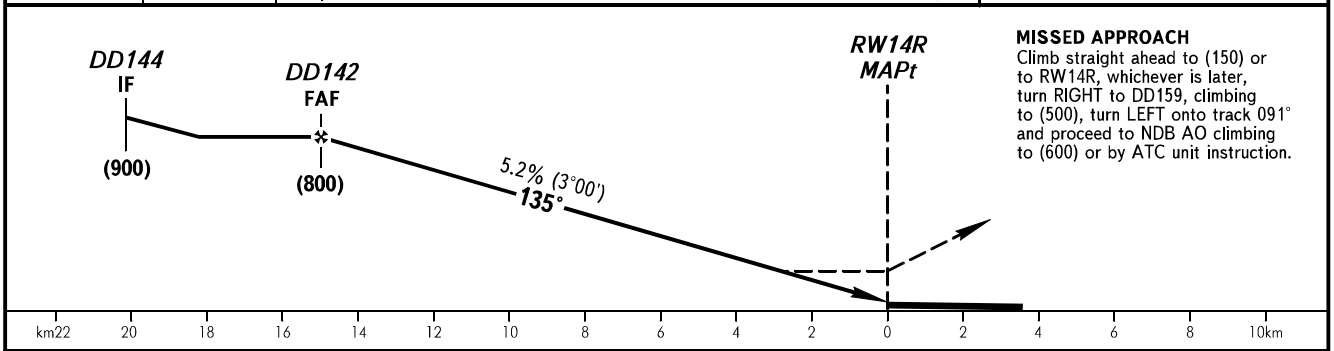
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14R

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**180.5m**





MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or to RW14R, whichever is later, turn RIGHT to DD159, climbing to (500), turn LEFT onto track 091° and proceed to NDB AO climbing to (600) or by ATC unit instruction.

OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		314(133)	314(133)	314(133)	314(133)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

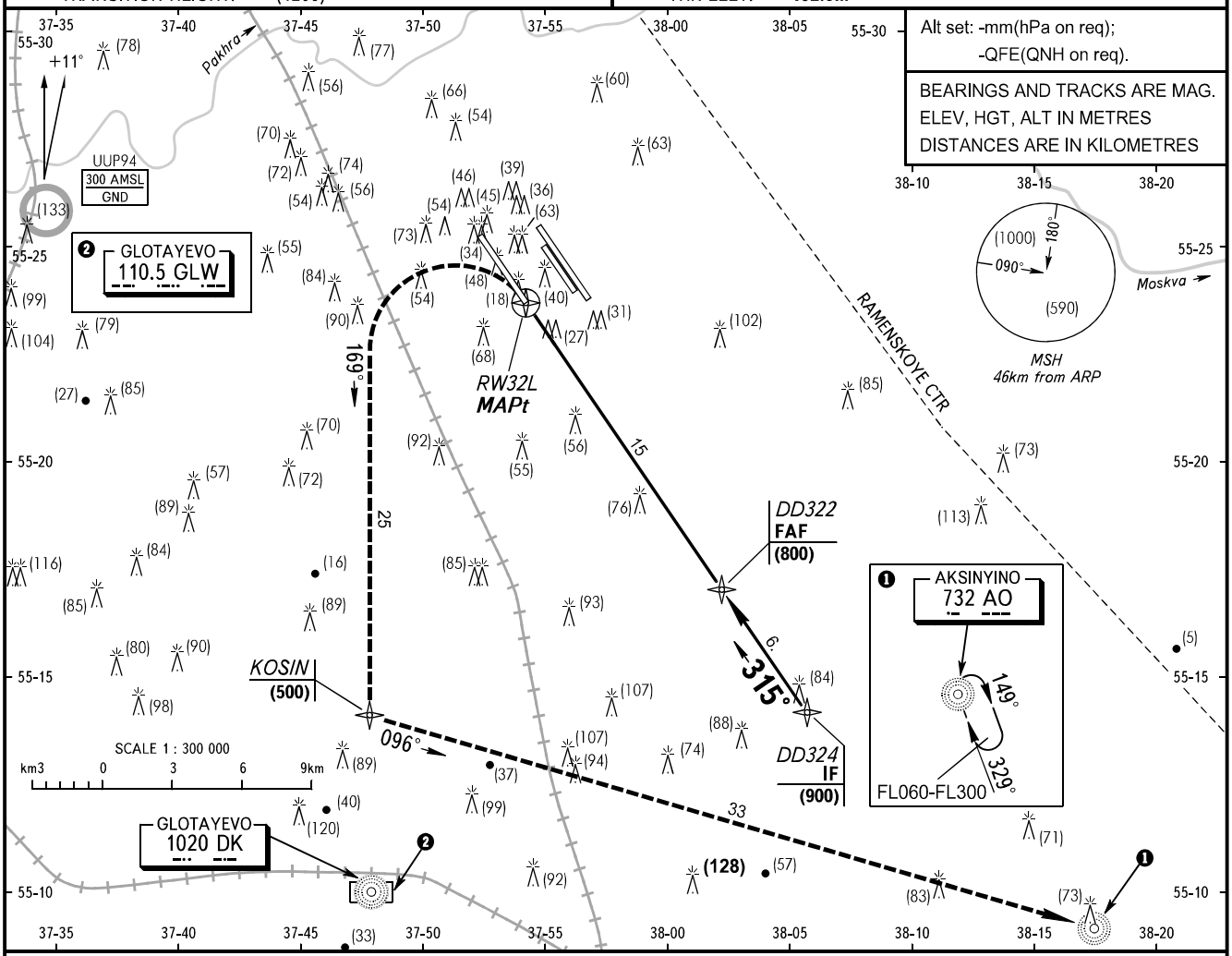
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

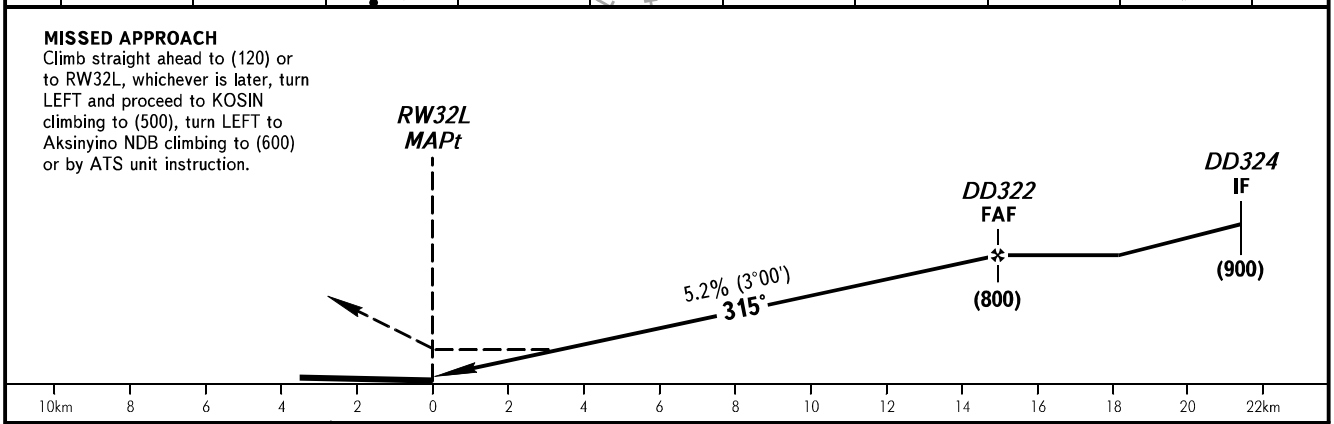
DOMODEDOVO RADAR	**127.700**
TOWER 1	**118.600**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**162.0m**



MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (120) or to RW32L, whichever is later, turn LEFT and proceed to KOSIN climbing to (500), turn LEFT to Aksinyino NDB climbing to (600) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		290(128)	290(128)	290(128)	290(128)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

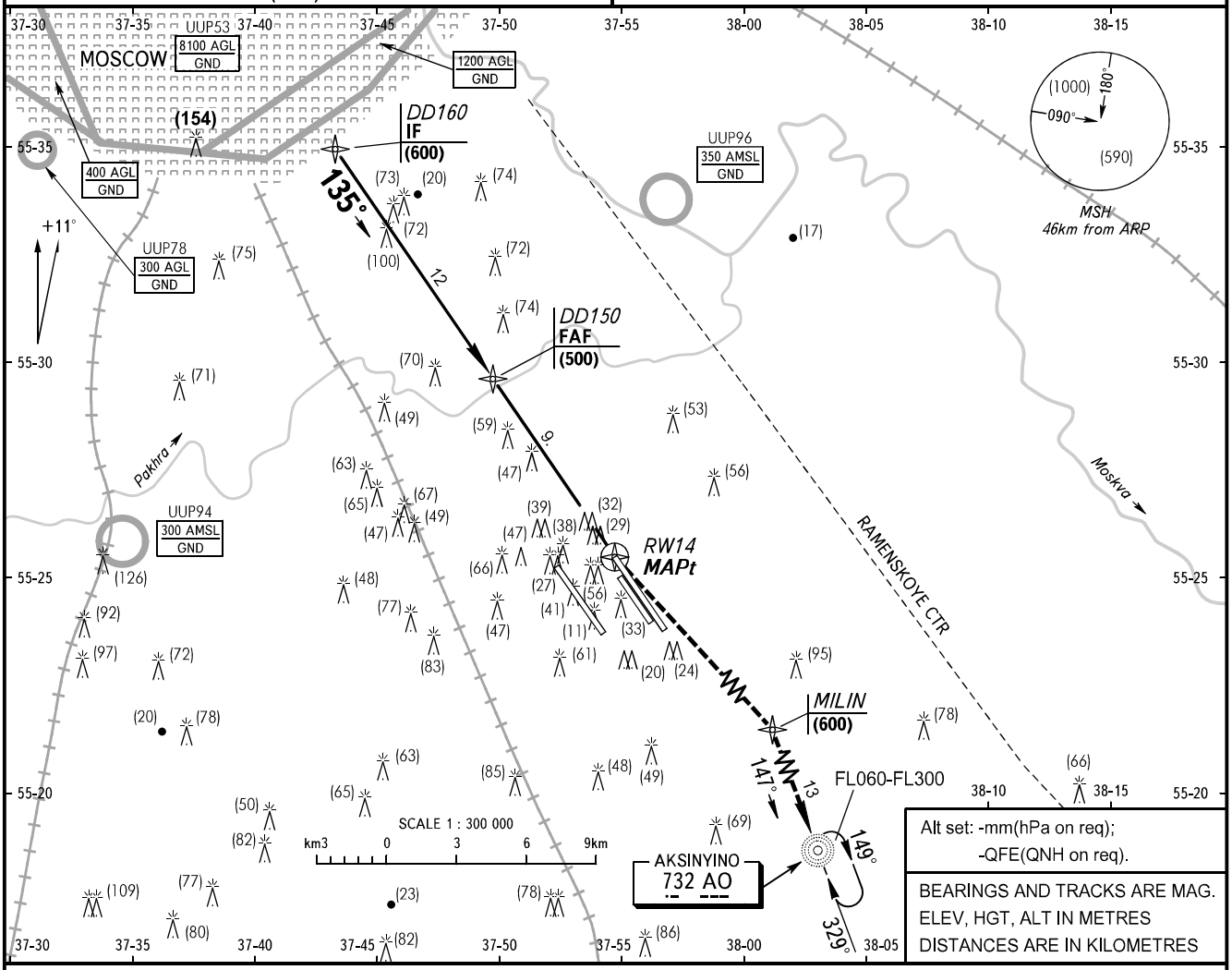
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14

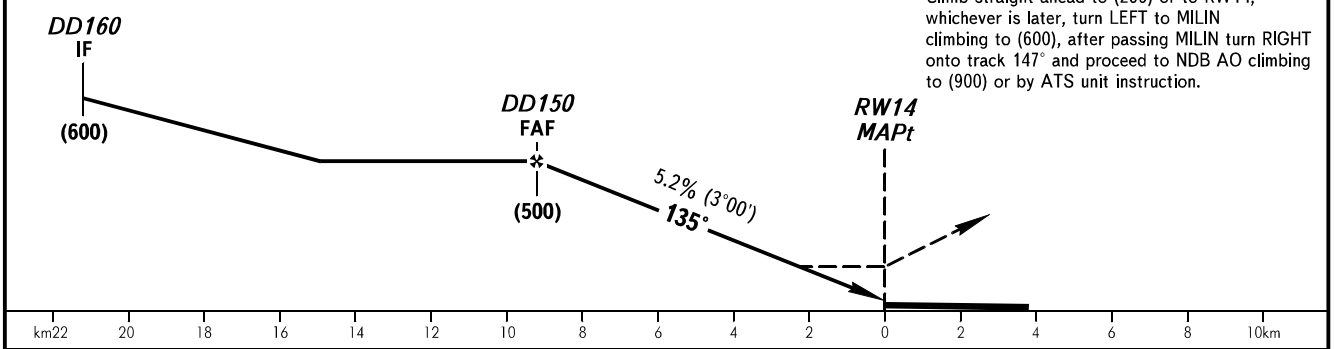
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**168.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (200) or to RW14, whichever is later, turn LEFT to MILIN climbing to (600), after passing MILIN turn RIGHT onto track 147° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		315(150)	315(150)	315(150)	315(150)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

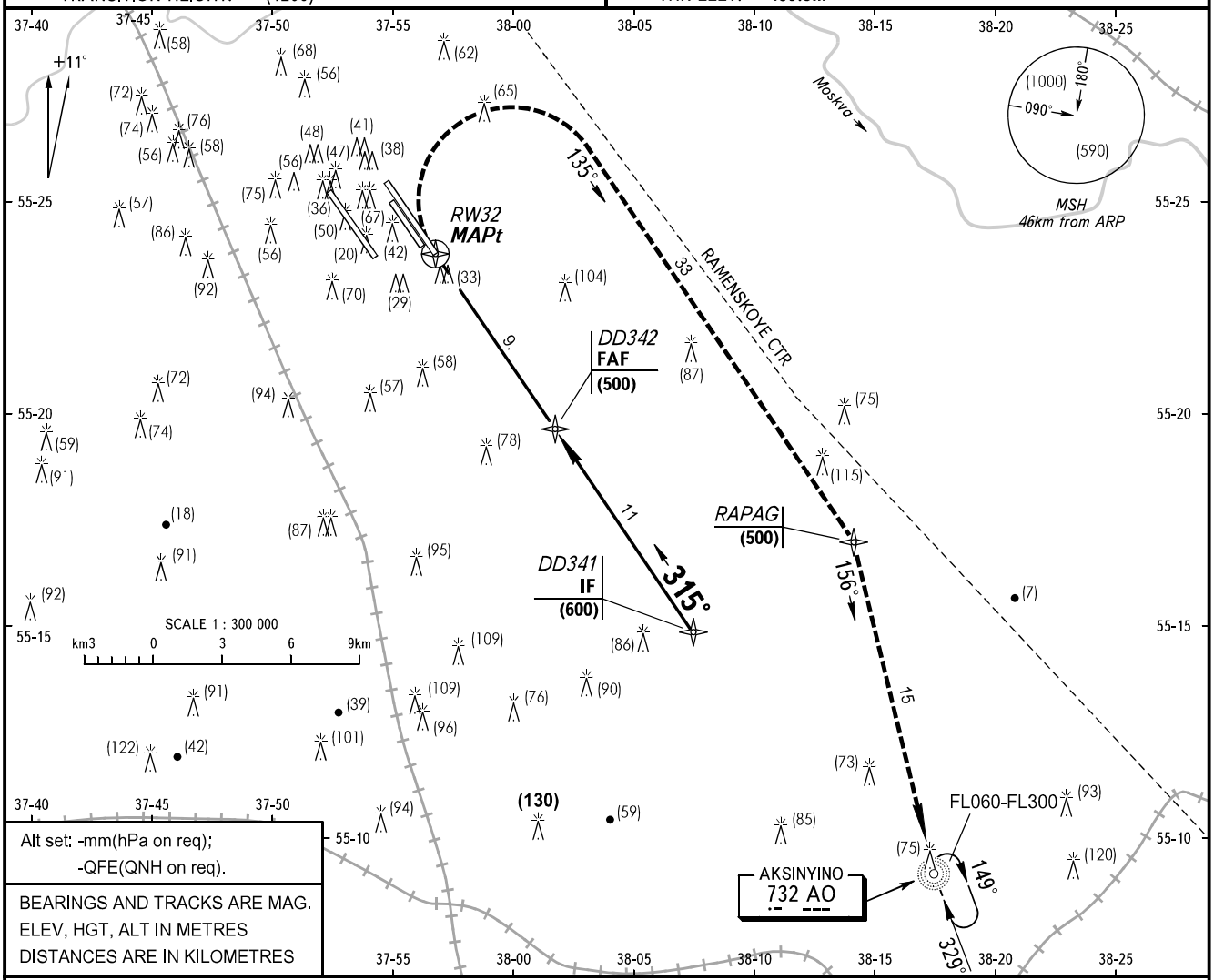
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32

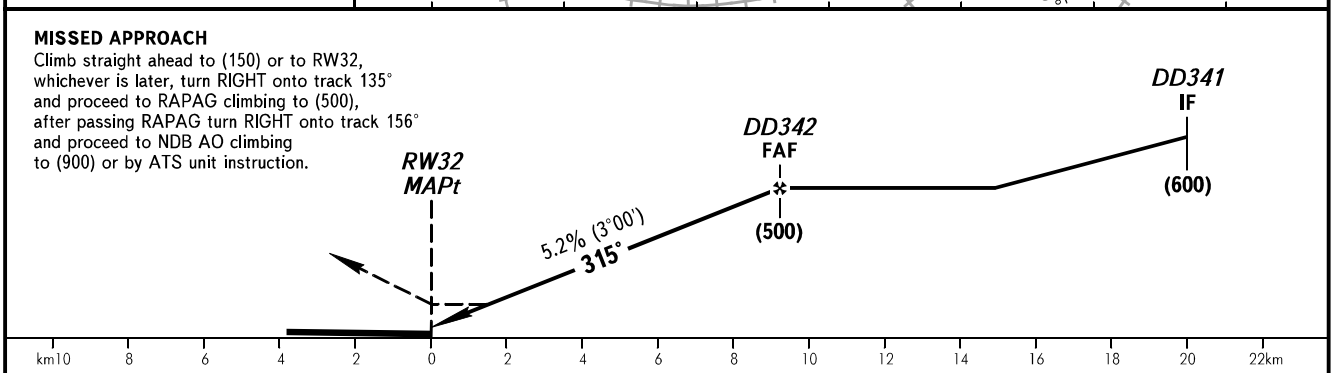
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**159.5m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or to RW32, whichever is later, turn RIGHT onto track 135° and proceed to RAPAG climbing to (500), after passing RAPAG turn RIGHT onto track 156° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		290(135)	290(135)	290(135)	290(135)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

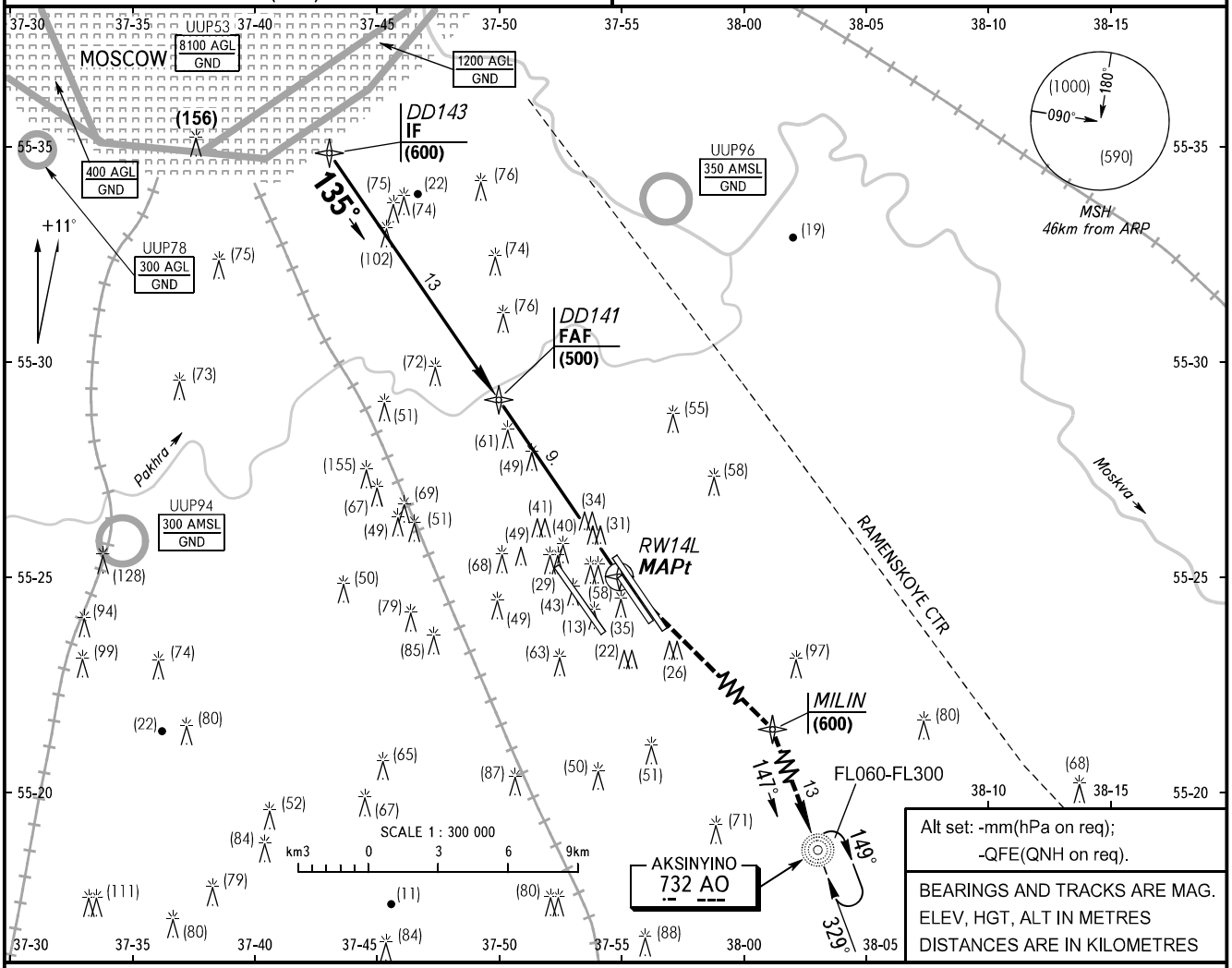
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 14L

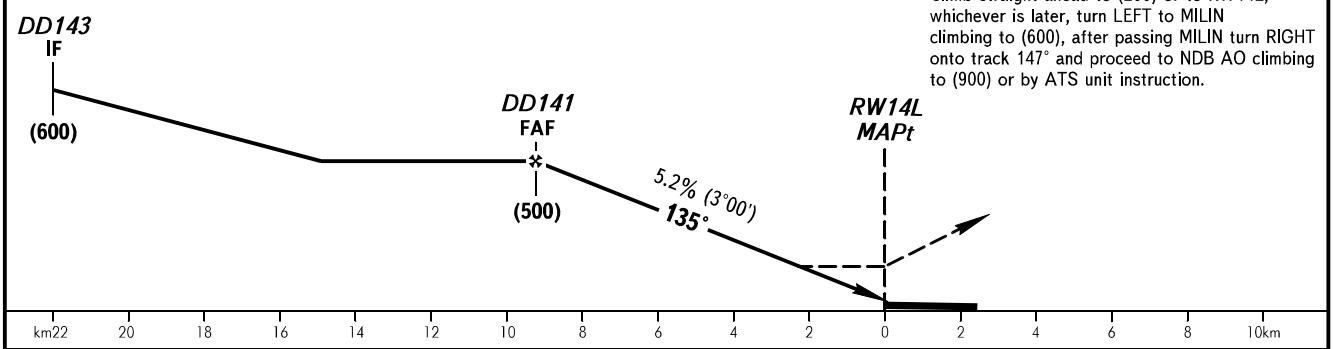
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**166m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (200) or to RW14L, whichever is later, turn LEFT to MILIN climbing to (600), after passing MILIN turn RIGHT onto track 147° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		316(150)	316(150)	316(150)	316(150)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

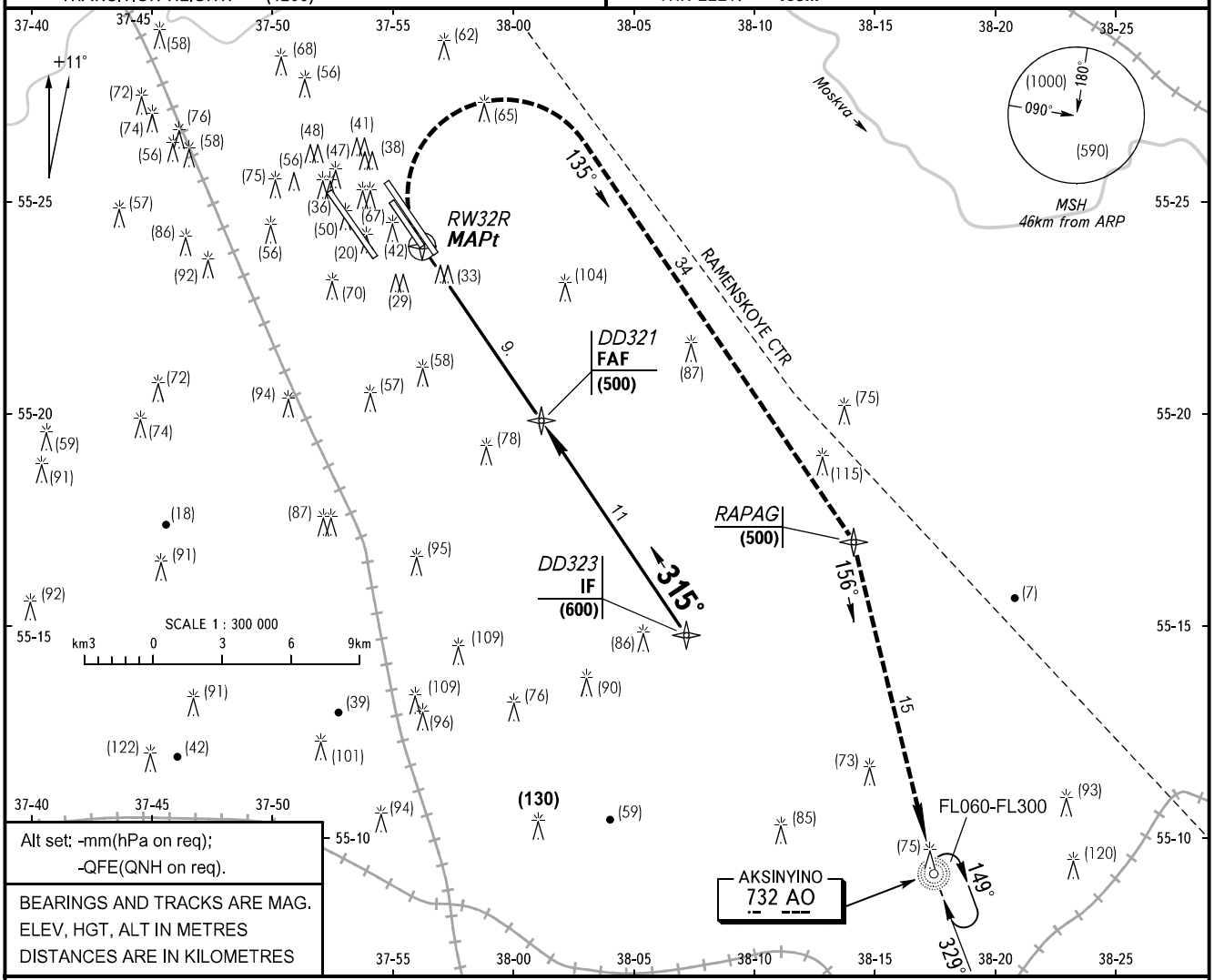
CHANGE: HLDG FL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

DOMODEDOVO RADAR		**127.700**
	TOWER 2	**119.700**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (GNSS) RWY 32R

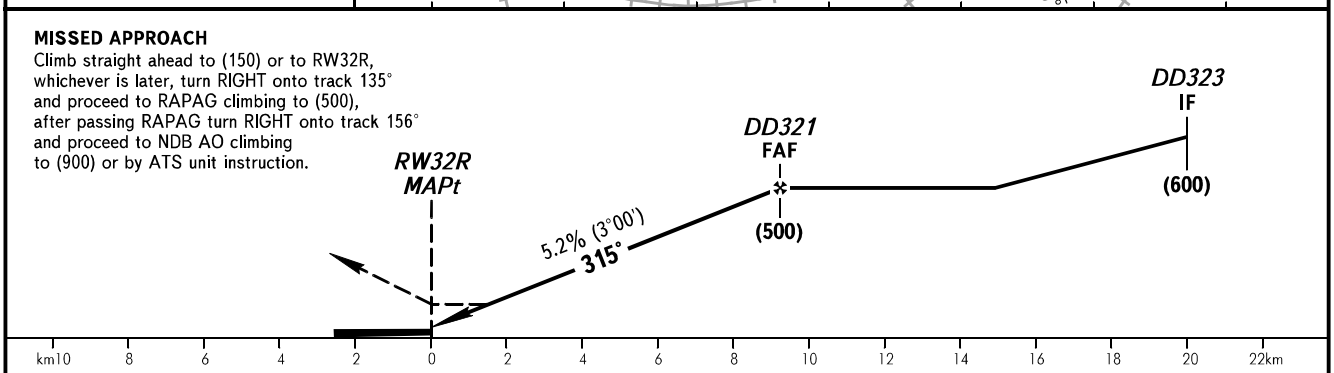
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**181m**
TRANSITION HEIGHT:	(1200)	THR ELEV:	**160m**



Alt set: -mm(hPa on req);
-QFE(QNH on req).

BEARINGS AND TRACKS ARE MAG.
ELEV, HGT, ALT IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

MISSED APPROACH
Climb straight ahead to (150) or to RW32R, whichever is later, turn RIGHT onto track 135° and proceed to RAPAG climbing to (500), after passing RAPAG turn RIGHT onto track 156° and proceed to NDB AO climbing to (900) or by ATS unit instruction.



OCA(H)		A	B	C	D
Straight-in Approach		275(115)	275(115)	275(115)	275(115)

GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.1	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.0	6.5

CHANGE: HLDG FL

УУДД МОСКВА/Домодедово
UUDD MOSCOW/Domodedovo

УУДД АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
UUDD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	552431с 0375423в 552431N 0375423E
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	181 м/22.5°C 181 M/22.5°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°В (2016) /7.2′В 11°E (2016) /7.2′E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «МЕЖДУНАРОДНЫЙ АЭРОПОРТ ДОМОДЕДОВО», Россия, 142015, Московская область, г. Домодедово, территория «Аэропорт Домодедово», строение 9 Limited Liability Company «Domodedovo International Airport», Building 9, «Airport Domodedovo» territory, Domodedovo, 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 Web: http://www.domodedovo.ru AFTN: УУДДАПДУ/ UUDDAPDU
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1500 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0600-1500 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 AIS по инструктажу 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+ 3 часа LT= UTC+ 3 HR

УУДД АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUDD 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 to Jet A-1)/ SM-4.5, MS-8P, RT, MS-20, IPM-10
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способ-ность 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

УУДД АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUDD 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 Bus, taxi, railroad
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	В аэровокзале имеется медпункт, аптека, комната матери и ребенка 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

УУДД АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUDD AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат.9, ВПП 14R/32L, 14/32; кат. 7 – ВПП 14L/32R H24, CAT 9, RWY 14R/32L, 14/32; CAT 7 – RWY 14L/32R
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

УУДД АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUDD 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 AD 1.2 See AD 1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM See SNOWTAM

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон/Reinforced Concrete «Центральный перрон»/«Central apron» MC/Stands: 1–5 – PCN 62/R/C/X/T 6–19 – PCN 72/R/B/W/T «Левый перрон»/«Left apron» MC/Stands: 23, 27 – PCN 58/R/C/X/T 28–30, 33 – PCN 46/R/C/X/T 31, 32 – PCN 49/R/C/X/T «Дальний перрон»/«Distant apron» MC/Stands: 35–38A, 52–54 – PCN 58/R/C/X/T 41–42A – PCN 46/R/C/X/T 60–62B – PCN 58/R/C/X/T «Правый перрон»/«Right apron» MC/Stands: 63–67A – PCN 66/R/C/X/T 68–72 – PCN 60/R/C/X/T 74–78 – PCN 58/R/C/X/T «Новый дальний перрон»/«New distant apron» MC/Stands: 81–88 – PCN 70/R/C/X/T «Совмещенный перрон»/«Integrated apron» MC/Stands: G1–G14 – PCN 57/R/A/W/T «Перрон ЦДА»/«Apron of AD central management» MC/Stands: S1–S17 – PCN 17/R/B/W/T «Перрон «Атран»/«Apron «Atran» MC/Stands: 121–131 – PCN 46/R/C/X/T «Перрон ПОЖ-2»/«Apron DA 2» MC/Stands: M1–M24 – PCN 57/R/A/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД, МР/ TWY, taxi routes: A1, A2, A4, A9, A11, A12, M, N, 36 – 25 M, бетон/Concrete, – PCN 57/R/A/W/T P4, P9 – 42 M, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T P5, P6, P8 – 36 M, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T Route A3 – 40 M, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T A5–A8 – 23 M, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T Route H1 – 21 M, смешанное/mixed,PCN 64/R/C/X/T Route H2 – 22.5 M,смешанное/mixed,PCN 62/R/C/X/T B8, Routes T1, T2 – 23 M, смешанное/mixed, PCN 62/R/C/X/T B1, B11 – 30 M, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 94/R/A/W/T B2–B7 – 23 M, смешанное/mixed,PCN 76/R/C/X/T Route H4 – 22.5 M,бетон/Concrete, PCN 70/R/C/X/T Route H – 22.5 M,бетон/Concrete, PCN 62/R/C/X/T Route H3 – 22.5 M,смешанное/mixed,PCN 64/F/D/X/T Route 34 – 18 M, бетон/Concrete, PCN 16/R/B/X/T 25, 26, 27, 35 – 22.5 M,смешанное/mixed,PCN 64/R/C/X/T Route 3 – 22.5 M,смешанное/mixed,PCN 65/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомеров ACL location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки INS INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UUDD AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на МС, маркировка знаков обозначения РД. Система SAFEDOCK на МС 1-19. Guidance signs boards at entrances to stands, TWY ID marking, SAFEDOCK at stands 1-19.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест 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 30–35 м 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, RWY edge, landing magnetic track value, taxi holding positions. Threshold lights, touchdown zone lights, runway centre line lights, runway edge lights, RWY designation signs, position signs, RWY exit signs (located at 30-35 M 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 А1–А12, В1–В8, В11 AVBL on TWY A1–A12, B1–B8, B11
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUDD AD 2.10 AERODROME OBSTACLES.

Смотри раздел GEN 3.1.6, “Электронные данные о местности и препятствиях”, AIP России Книга 1 See GEN 3.1.6, “Electronic Terrain and Obstacle Data” of AIP Russia Book 1

УУДД АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUDD 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 Institution 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 Institution 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, анг 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	ДПК, Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУДД АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUDD AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер Designations RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE BRG MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (M)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
14L	145.63° 135°	2370x53	Reinforced Concrete PCN 74/R/C/X/T	552501.02N 0375455.24E – –	THR 166 M
32R	325.65° 315°			552357.75N 0375611.27E – –	THR 160 M
14R	145.60° 135°	3500x60	Cement-Concrete PCN 57/R/A/W/T	552515.82N 0375219.70E – –	THR 180.6 M
32L	325.62° 315°			552342.42N 0375412.04E – –	THR 161.8 M
14	145.63° 135°	3800x60	Cement-Concrete PCN 94/R/A/W/T	552528.68N 0375442.60E – –	THR 168.4 M
32	325.65° 315°			552347.17N 0375644.89E – –	THR 159.3 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	150x150	2670x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
+ 0.25%	нет/NIL	150x150	2670x300	нет/NIL	
- 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	
+ 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	
- 0.24%	нет/NIL	нет/NIL		нет/NIL	
+ 0.24%	нет/NIL	нет/NIL		нет/NIL	

УУДД АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUDD 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	2370	2520	2370	2370	нет/NIL
32R	2370	2520	2370	2370	нет/NIL
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		
14	3800	3800	3800	3800	нет/NIL
32	3800	3800	3800	3800	нет/NIL

УУДД АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUDD AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14L	нет NIL	зеленые green –	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2370 M, 60 M 1770 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
32R	нет NIL	зеленые green –	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2370 M, 60 M 1770 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
14R	CAT III 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 M	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red, LIH	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
32L	CAT I 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3500 M, 15 M 2600 M white next 600 M red/white last 300 M red, LIH	3500 M, 60 M 2900 M white last 600 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
14	CAT III 872 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	898 M	3800 M, 15 M 2902 M white next 613 M red/white last 285 M red, LIH	3800 M, 60 M 3238 M white last 562 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
32	CAT III 900 M LIH	зеленые green	PAPI left/3°00'	898 M	3800 M, 15 M 2902 M white next 613 M red/white last 285 M red, LIH	3800 M, 60 M 3238 M white last 562 M yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL

УУДД АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUDD AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location 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 B2, B4-B7, H4 Осевые: РД B1, B3, B8, B11, T1, T2, A2–A11, M Edge: TWY B2, B4-B7, H4 Centre line: TWY B1, B3, B8, B11, T1, T2, A2–A11, M
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется/ 1сек. AVBL/ 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUDD AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 – на МС S1/on stand S1 552526.30N 0375243.51E H2 – на РД B2/on TWY B2 552455.31N 0375445.78E H3 – на МС S13/on stand S13 552521.50N 0375246.60E H4 – на МС C2/on stand C2 552520.20N 0375232.90E H5 – на МР 3/on Route 3 552508.71N 0375257.82E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1, H3, H4 – 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, H3 – круг диаметром 10 м, цементобетон, PCN 17/R/B/W/T, маркирована H2 – круг диаметром 18 м, асфальтобетон, PCN 76/R/C/X/T, маркирована H4 – круг диаметром 18 м, цементобетон, PCN 57/R/A/W/T, маркирована H5 – круг диаметром 18 м, асфальтобетон, PCN 65/R/C/X/T, маркирована H1, H3 – circle 10 M 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 H4 – circle 18 M in diameter, Cement-Concrete, PCN 57/R/A/W/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	145°/135°; 325°/315°
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 13 м, а также для вертолетов с лыжными шасси H2, H4 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м, а также для вертолетов с лыжными шасси H3 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 16 м, 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 13 M and also for HEL having ski-equipped landing gear H2, H4 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M and also for HEL having ski-equipped landing gear H3 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 16 M and also for HEL having ski-equipped landing gear H5 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M Система координат ПЗ-90.02. PZ-90.02 coordinate system.

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Москва узловой диспетчерский район Сектор ДК / Moscow TMA Sector DR: См. / See ENR 2.1 Диспетчерская зона Москва (Домодедово) / Moscow (Domodedovo) CTR: 1. 553400N 0373700E – 553454N 0374518E – 553618N 0374830E – 553612N 0375106E – 552215N 0382503E – 550550N 0383508E – 550700N 0375300E – 552030N 0373700E – 552022N 0373155E – 552100N 0373200E – 553400N 0373700E 2. 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 узловой диспетчерский район Сектор ДК / Moscow TMA Sector DR: См. / See ENR 2.1 Диспетчерская зона Москва (Домодедово) / Moscow (Domodedovo) CTR: 1. от земли до 450 м AMSL / GND - 450 M AMSL 2. от земли ниже 600 м AGL / GND below 600 M AGL
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Домодедово-Вышка, Круг рус, анг Domodedovo-Tower, Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	–/(1200) м –/(1200) M
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУДД АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUDD 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	к/с H24	Reserve FREQ Reserve FREQ Emergency FREQ
ДПК TWR	Домодедово-Круг Domodedovo-Radar	127.700 (119.450R 124.400R 129.000R)	к/с H24	Сектор ДК**: выше 450 AMSL до FL050–070 Sector DR**: above 450 AMSL – FL050–070
Вышка TWR	Домодедово-Вышка 1 Domodedovo-Tower 1 Домодедово-Вышка 2 Domodedovo-Tower 2	118.600 (119.450R)	к/с H24	Для ВПП 14R/32L For RWY 14R/32L РД/TWY M, A1, A2, A4-A9, A11, A12 Диспетчерская зона*/ CTR*: – от земли ниже 600 AGL/ GND below 600 AGL
		119.700 (119.450R)	к/с H24	Для ВПП 14L/32R Для ВПП 14/32 For RWY 14L/32R For RWY 14/32 РД/TWY B1-B8, B11, T2
	Домодедово-Clearance Delivery Domodedovo-Clearance Delivery	129.150	к/с H24	Диспетчерское разрешение ATC clearance
Перрон APN	Домодедово-Перрон 1 Domodedovo-Apron 1 Домодедово-Перрон 2 Domodedovo-Apron 2	119.000 123.750	к/с H24	Для маршрутов руления/For Taxi Routes: 3, 24-27, 35, 36, H, H1-H4, T1, T2
	Домодедово-De-Icing Domodedovo-De-Icing	130.600	к/с H24	нет NIL
АТИС ATIS	Домодедово-АТИС Domodedovo-ATIS	128.300 122.950	к/с H24	ENG RUS

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 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
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.
UUDD AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of trans-mitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VORDME (11°E)	ДМД DMD	113.3	к/с H24	552317.9N 0375441.6E	150 M	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14R ILS кат. III (11°В/–) LOC 14R ILS CAT III (11°E/–)	ИДМ IDM	110.1	к/с H24	552326.7N 0375431.0E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14R GP 14R		334.4	к/с H24	552504.5N 0375223.1E		3.0°, RDH 15.5 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 14R DME 14R	ИДМ IDM	CH 38X	к/с H24	552504.5N 0375223.0E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 14R NDB/MKR 14R	ДМ DM	320	к/с H24	552543.1N 0375147.1E		315°MAG/1.0 KM RWY 14R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 32L ILS кат. I (11°В/–) LOC 32L ILS CAT I (11°E/–)	ИДО IDO	109.3	к/с H24	552537.7N 0375153.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32L GP 32L		332.0	к/с H24	552347.9N 0375353.1E		3°00', RDH 17.2 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 32L DME 32L	ИДО IDO	CH 30X	к/с H24	552347.9N 0375353.1E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 32L NDB/MKR 32L	ДО DO	659	к/с H24	552312.4N 0375448.5E		135°MAG/1.1 KM RWY 32L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 14 ILS кат. III (11°В/–) LOC 14 ILS CAT III (11°E/–)	ИДВ IDW	108.5	к/с H24	552332.5N 0375702.5E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 14 GP 14		329.9	к/с H24	552522.1N 0375459.2E		3°00', RDH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 14 DME 14	ИДВ IDW	CH 22X	к/с H24	552522.1N 0375459.2E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
КРМ 32 ILS кат. III (11°В/–) LOC 32 ILS CAT III (11°E/–)	ИДЕ IDE	111.9	к/с H24	552542.0N 0375426.9E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 32 GP 32		331.1	к/с H24	552358.0N 0375640.6E		3.0°, RDH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 32 DME 32	ИДЕ IDE	CH 56X	к/с H24	552358.0N 0375640.6E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV GNSS	УУДД UUDD	CH 22312	к/с H24			Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 14R GLS кат I GBAS (H) 14R GLS CAT I	G14B	CH 21490	к/с H24			3.0°, TCH 15.5 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 32L GLS кат I GBAS (H) 32L GLS CAT I	G32B	CH 21901	к/с H24	552450.7N 0375401.6E		3.0°, TCH 17.3 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 14 GLS кат I GBAS (H) 14 GLS CAT I	G14A	CH 20668	к/с H24			3.0°, TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ЛККС 32 GLS кат I GBAS (H) 32 GLS CAT I	G32A	CH 21079	к/с H24			3.0°, TCH 15.0 M Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ИСПОЛЬЗОВАНИЯ АЭРОДРОМА

1. Аэропортовые правила

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

АД осуществляет прием/выпуск грузовых ВС, перевозящих опасный груз, требующий освобождения от технических инструкций ИКАО, только по предварительному согласованию с ПДС аэропорта.

На МС G1, G14 заруливание осуществляется на тяге собственных двигателей, выруливание буксиром.

На МС G2–G13, G15, G16 заруливание/выруливание осуществляется буксиром.

На МС G11A, G11B, G12A, G12B, G13A, G13B, G15A, G15B, G16A, G16B заруливание осуществляется буксиром, выруливание на тяге собственных двигателей.

На МС 12A заруливание/выруливание осуществляется буксиром.

При установке ВС на МС 12A, МС 12 и МС 13 не используются.

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.

Экипажи вылетающих ВС не ранее, чем за 15 минут до времени отправления указанного в плане полета, при условии полной готовности ВС к отправлению, должны установить связь с диспетчером Деливери (позывной «Домодедово-Clearance Delivery», частота 129.150 МГц), чтобы:

- сообщить номер рейса (позывной), аэродром назначения, тип ВС, номер МС, ВПП для взлета;

- получить диспетчерское разрешение (ATC Clearance), ВПП для взлета, код опознавания ВРЛ, условия выхода, наименование SID и транзитный маршрут или иные процедуры по указанию диспетчера ДК (Диспетчерский пункт круга МАДЦ сектора «Домодедово Круг»).

В случае, когда отправление воздушного судна задерживается на 30 минут и более сообщение, касающееся задержки относительно времени отправления должно быть передано в адрес ГЦ ЕС ОрВД и в адреса, указанные в разделах ENR 1.10- ENR 1.11 АИП РФ.

После полной готовности ВС к отправлению по команде диспетчера «Домодедово-Clearance Деливери» экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Домодедово-Перрон» для получения разрешения на запуск двигателей и руление (буксировку), указывая при этом номер МС и сообщает о прослушивании информации АТИС.

После запуска двигателей экипаж ВС на частоте 119.000 МГц «Домодедово-Перрон» докладывает о готовности к рулению с указанием позиции ВС на перроне.

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 водило подсоединено (при необходимости буксировки), наземный персонал находится в готовности к буксировке (рулению) и установил связь с экипажем ВС.

AD 2.20 LOCAL AERODROME REGULATIONS

1. Airport regulations

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

The aerodrome provides the arrival/departure of cargo ACFT carrying dangerous goods that require exemption from the ICAO technical instructions, only by prior coordination with the airport Operation and Control Service.

Taxiing into stands G1, G14 shall be carried out under own engines power, taxiing out of the stands – by towing.

Taxiing into/out of stands G2–G13, G15, G16 shall be carried out by towing.

Taxiing into stands G11A, G11B, G12A, G12B, G13A, G13B, G15A, G15B, G16A, G16B shall be carried out by towing, taxiing out of the stands – under own engines power.

ACFT taxiing into/out of stand 12A shall be carried out by towing.

When stand 12A is occupied by ACFT, stands 12 and 13 are not AVBL.

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 call sign 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 15 minutes before the flight planned departure time, when the aircraft is completely ready for departure, in order:

- to report the flight number (aircraft call sign), the destination aerodrome, the aircraft type, stand number, RWY for take-off;

- to obtain ATC clearance, RWY for take-off, SSR squawk, departure instructions, SID designator and transit route or other procedures by TWR controller's instruction (Sector DR, “Domodedovo-Radar", control unit of Moscow TMA Control Centre).

In case of ACFT departure delay for 30 minutes or more, DLA message concerning the time of departure must be submitted to MATMC and the addresses indicated in ENR 1.10 - ENR 1.11 sections of AIP Russia.

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 and report about listening to ATIS information.

After engines start-up flight crew informs “Domodedovo-Apron” controller on FREQ 119.000 MHz that ACFT is ready for taxiing, indicating ACFT position on the apron.

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.

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 выруливанию, используя следующую фразеологию: *«Позывной ВС + Готов к выруливанию»* 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».

При вылете с ВПП 32R после перехода с частоты диспетчера «Домодедово-Перрон» на частоту диспетчера «Домодедово-Вышка» экипаж ВС прослушивает его частоту и, не производя вызова диспетчера «Домодедово-Вышка» (за исключением процедур LVP), выполняет руление до линии предварительного старта на РД В8. Экипаж ВС должен быть готов к получению дальнейших указаний и разрешений от диспетчера «Домодедово-Вышка».

При работе ВПП 14R/32L в режиме «взлет-посадка» (одна ВПП) в целях упорядочения движения при рулении ВС применяется следующий порядок использования МР Н1 и МР Н2:

а) при работе ВПП 14R – Н1 для вылетающих ВС, Н2 для прилетающих ВС;

b) при работе ВПП 32L – Н2 для вылетающих ВС, Н1 для прилетающих ВС.

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

– для ВПП 14R по РД М на РД А2;

– для ВПП 14L по РД Т2 на РД В2;

– для ВПП 32L по РД М на РД А11;

– для ВПП 32R по РД Т2 на РД В8.

Во всех случаях экипаж ВС должен запрашивать занятие РД М у диспетчера «Домодедово-Вышка» при выруливании с перрона к месту ожидания перед ВПП 14R/32L.

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:

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 readiness to taxi using the following phraseology*: “ACFT call sign + 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 call sign + 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 indicated limit.

During departure from RWY 32R, after changing over from frequency of “Domodedovo-Apron” controller to the frequency of “Domodedovo-Tower” controller, the flight crew shall maintain a listening watch on this frequency and without calling for “Domodedovo-Tower” controller (except for LVP) shall carry out taxiing to the runway-holding position on TWY B8. The flight crew must be ready for getting further instructions and permissions from “Domodedovo-Tower” controller.

When RWY 14R/32L is in use both for take-off and landing, the following order of using Route H1 and Route H2 shall be applied for the purpose of movement regulation during ACFT taxiing:

a) when RWY 14R is in use – Route H1 shall be used for departing ACFT, Route H2 shall be used for arriving ACFT;

b) when RWY 32L is in use – Route H2 shall be used for departing ACFT, Route H1 shall be used for arriving ACFT.

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

– for RWY 14R – along TWY M to TWY A2;

– for RWY 14L – along TWY T2 to TWY B2;

– for RWY 32L – along TWY M to TWY A11;

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

A flight crew must always request “Domodedovo-Tower” controller for occupation of TWY M while taxiing from the apron to the runway-holding position at RWY 14R/32L.

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 the 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
14R	A2	3500 (11480)	Все All
	A4	2655 (8708)	
	A5	2200 (7216)	
	A6	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium
32L	A11	3500 (11480)	Все All
	A9	2655 (8708)	
	A8	2200 (7216)	
	A7	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium

При установлении первоначальной радиосвязи с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка» экипаж ВС может доложить ему о готовности к выруливанию 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.

В случае получения доклада от экипажа ВС о готовности к вылету не от начала ВПП и выполнению взлета без остановки на исполнительном старте (за исключением процедур LVP), диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» определяет порядок выпуска ВС (для ВПП 14L – диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Перрон» по согласованию с диспетчером «ДОМОДЕДОВО-Вышка»). Окончательное решение о вылете не от начала 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 предварительном + К взлету готов*».

Разрешение на взлет выдается, когда экипаж ВС готов выполнить 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 без остановки на исполнительном старте включает маркированный номер ВПП и приземный ветер (направление и скорость с учетом его порывов).

При занятой ВПП диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» разрешает экипажу ВС только занятие исполнительного старта. При отсутствии препятствий впереди на ВПП перед взлетающим ВС, диспетчер «ДОМОДЕДОВО-Вышка» разрешает взлет. Разрешение на взлет включает маркированный номер ВПП.

Экипаж ВС, которому необходимо выполнить руление в обратном направлении по ВПП (включая линию исполнительного старта от РД B8 на ВПП 32R), 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.

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

In case of receiving a report from the flight crew about readiness for departure not from the runway beginning and execution of take-off without a stop at the line-up position (except for LVP), “Domodedovo-Tower” controller shall determine the sequence of the aircraft departure (for RWY 14L – “Domodedovo-Apron” controller by coordination with “Domodedovo-Tower” controller). The final decision about take-off not from the runway beginning shall be made by the pilot-in-command.

After reaching the runway-holding position the flight crew shall report it to “Domodedovo-Tower” controller, report readiness for take-off, using the following phraseology: *“ACFT callsign + At holding point + 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 expediting air traffic the flight crew can be cleared for immediate take-off before the aircraft reaches the line-up position. Clearance for take-off without stop at line-up position contains runway designator and surface wind information (direction and speed reflecting gusts).

When the runway is occupied, “Domodedovo-Tower” controller clears the flight crew only to line up. When there are no obstacles on the runway in front of taking off aircraft, “Domodedovo-Tower” controller clears to take off. Take-off clearance includes runway designator.

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

The flight crew of the aircraft 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, if unable to carry out the instructions to reduce the time of the runway occupation and about the required time for preparation.

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.

Для ВПП: 14R/32L – разрешено занятие исполнительного старта двум и более ВС для поочередного выполнения взлета.

В случае занятия исполнительного старта несколькими ВС, диспетчер «ДОМОДЕДОВО Вышка» сообщает очередность вылета всех ВС и информирует каждое готовящееся на вылет ВС о типе ВС, производящем вылет непосредственно перед ним. Экипажи ВС должны подтвердить принятие полученной информации.

Получив информацию о другом ВС на ВПП, пилот должен иметь устойчивый визуальный контакт с ВС, находящимся впереди.

При занятии исполнительного старта двумя и более ВС, диспетчер должен иметь устойчивый визуальный контакт со всеми ВС, находящимися на ВПП.

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: «SBI1145, за B737 на посадочной прямой, выруливайте на исполнительный старт за ним»*)*.

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

Pre-flight checks in the crew cabin must be completed by the flight crew prior to occupation of the line-up position. The checks to be executed during the aircraft presence on the runway must 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.

For RWY 14R/32L – it is allowed to occupy the line-up position for two or more aircraft for successive take-off.

When line-up positions are occupied by several ACFT, "Domodedovo-Tower" controller will advise departure sequence for all aircraft and will inform the flight crew of each ACFT preparing to take off about type of ACFT taking off immediately before it. The flight crews must confirm acceptance of the information received.

Having received the information about other ACFT holding on RWY the pilot must maintain steady visual contact with the preceding ACFT.

When line-up positions are occupied by several ACFT, the controller must maintain steady visual contact with all ACFT holding on RWY.

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 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 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 outcome 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.

The 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, “SBI1145, behind B737 on final, line up behind”*)*.

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

2.1.2 Одновременные независимые вылеты с параллельных ВПП

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

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

Экипажи ВС должны 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, 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.

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 flight crews must 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 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 в следе 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 методом векторения.

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

– при полете ниже FL100 – 460 ± 20 км/ч;

– от ПДЗ GEKLA, ОПРС Марьино (РВ), Аксиньино (АО), Скурыгино (ДР), Климовск (ЛО) до точки 22 км от торца ВПП – 410± 20 км/ч;

– после пролета точки на удалении 22 км от торца ВПП уменьшить приборную скорость до 300 ± 20 км/ч с закрылками в промежуточном положении, шасси убраны.

Посадочное положение механизации должно быть установлено непосредственно перед или над точкой 8 км от торца ВПП, т.е. в этот момент шасси должны быть выпущены, закрылки установлены в посадочное положение, воздушное судно выдерживает безопасную скорость конечного этапа захода на посадку.

Управление скоростью не применяется в отношении воздушных судов, находящихся на удалении 8 км и менее от торца ВПП на конечном этапе захода на посадку.

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.

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 maintain a listening watch on 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. STAR 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 ± 20 km/h – below FL100;

– 410 ± 20 km/h – after passing NCRP GEKLA, Maryino NDB (RW), Aksinyino NDB (AO), Skurygino NDB (DR), Klimovsk NDB (LO) up to the point at a distance of 22 km from the runway extremity;

– after passing the point at a distance of 22 km from the runway extremity reduce IAS to 300 ± 20 km/h, flaps in the intermediate position, landing gear retracted.

Landing configuration should be established shortly prior to or over the point at a distance of 8 km from the runway extremity, i.e. at this time the landing gear should be extended, the flaps set for landing, and the aircraft stabilized at a safe approach speed.

Speed control is not applied in respect to aircraft which are at a distance of 8 km or less from the runway extremity on final approach.

These speed restrictions are mandatory and shall be applied by ATS unit for establishing the safe distance between the aircraft. 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.

Если выдерживание назначенной скорости невозможно или требуется ранний выпуск шасси или средств механизации по метеорологическим условиям, по эксплуатационным характеристикам ВС или из-за политики авиакомпании, экипажу ВС необходимо сообщить органу ОВД скорости, рекомендованные для ВС.

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 14R или ВПП 14L, 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 превалирующие 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 эшелонирования на ВПП.

If unable to maintain the assigned speed or require an earlier landing gear or flap configuration due to meteorological conditions, aircraft operating performance or company procedures, the flight crew shall advise the ATS unit of the speeds or configuration recommended for the aircraft.

If the air situation permits, the ATS unit can suspend the restrictions on maintaining the flight speed by using the following phraseology*: “No speed restrictions”.*

At night and also when visibility is 2000 m or less during RWY 14R or 14L approaches, the lighted highway should 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 preferable 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°, 7 m/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 the reduced runway separation minima.

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.

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:

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 outcome 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.

It is necessary to plan RWY vacation along the nearest TWY only if safe ACFT taxiing off 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 vacation 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)**
14R	A11	90°	все all	3500 (11480)
	A9	30°		2655 (8708)
	A8	30°		2200 (7216)
	A7	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
32L	A2	90°	все all	3500 (11480)
	A4	30°		2655 (8708)
	A5	30°		2200 (7216)
	A6	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
14L	B8	90°	все all	2370 (7776)
32R	B2	90°	все	2370 (7776)

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».

<u>После посадки на ВПП 14R:</u>

– 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.

Taxi routes after landing

After landing the flight crew is not obliged to report to “Domodedovo-Tower” controller executed landing and RWY vacation (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 vacation along rapid exit taxiways must not exceed 92 km/h at the point of turning (TWY centre line adjoins the RWY centre line).

The flight crew must use the following taxi routes unless otherwise instructed by “Domodedovo-Tower” controller.

<u>After landing on RWY 14R:</u>

– 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.

После посадки на ВПП 32L:

– 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 14L:

– освобождать ВПП вправо по скоростной РД В4, далее разворот вправо через РД В5 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 В8, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона.

После посадки на ВПП 32R:

– 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.

При работе ВПП 32R 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 освобождния ВПП.

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 14R в конце РД А7 или на РД М перед МР Н2;

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

– после посадки на ВПП 14L – на РД Т2 напротив РД В5.

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

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

Указание по изменению частоты выполняется немедленно 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 ATIS: *«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:

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 14L:

– 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 rapid exit TWY B6, then turn right along TWY B7 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 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.

When RWY 32R is in use for take-off and landing, for the purposes of avoiding conflicting opposite – direction traffic 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 the runway vacation the aircraft must not stop on TWY for 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 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.

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

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 on 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) 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 ATIS: *«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;

– 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.

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 not 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;

– 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.

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

The controllers of "Domodedovo-Tower" shall monitor approaches using TAR after changeover of landing ACFT to frequencies 118.600 MHz and 119.700 MHz.

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 несоблюдении 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 Сокращённые минимумы эшелонирования на ВПП

О процедуре сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП экипажи ВС извещаются информацией АТИС «Действуют сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП».

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 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) Выполняющие 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:

– 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, или

– 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, или

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

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.

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 return to the correct track.

If the interval of vertical or longitudinal separation established for aerodrome controlling service is not provided and one observing ACFT enters No Transgression Zone, “Domodedovo-Tower” controller shall give the instructions to the flight crew of the ACFT located on the LOC course line of neighbouring RWY to go around along the established procedure to avoid collision with deviated ACFT.

2.2.3 Reduced runway separation minima

The flight crews will be informed about application of reduced runway separation minima by ATIS. The ATIS message will contain the phrase: "Reduced runway separation minima in progress".

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: single-engine propeller-driven aircraft with the maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;

b) Category 2 ACFT: single-engine propeller-driven aircraft with the maximum certificated take-off mass of more than 2000 kg, but less than 7000 kg; and twin-engine 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 is a category 1 or 2 ACFT:

– 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 is a category 3 ACFT:

– 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) Departing ACFT:

1) category 2 aircraft can be given the clearance for take-off, when the preceding departing category 1 or 2 aircraft 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 cleared for take-off, when the preceding departing category 3 aircraft is airborne and has passed the point located at a distance of not less than 2400 m from the succeeding aircraft.

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 и пройдет точку, расположенную 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)».*

Это подразумевает, что экипажу ВС, получившему разрешение на посадку, необходимо опознать ВС, производящее посадку или выполняющее взлет.

(Например: «Сибирь 267, ветер 310°, 14 м/с, после взлета B737 посадку разрешаю, 32 левая»).

Соблюдение интервала между данными ВС обеспечивает экипаж последующего ВС.

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, которая должна быть 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 метеоусловия 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.

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 and pass the point located 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 (30 minutes after the sunrise and 30 minutes before the sunset) under the following conditions:

– separation minima are applied in case of wake turbulence;

– visibility is not less than 5 km and the ceiling is not less than 300 m;

– a tail wind component does not exceed 3 m/s;

– the presence of ice, slush, snow and water on the runway does not have the unfavourable impact on the wheel-braking action;

– the ATS controller can estimate the observance of intervals between aircraft visually or by means of ATS surveillance facilities;

– the information about the air traffic is provided to the flight crew of the respective 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)”.

It is necessary for the flight crew that obtained landing clearance to identify the ACFT carrying out landing or take-off.

(For example: “Sibir 267, 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.

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 that should not be 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.

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.

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 ее ориентирами.

При потере визуального контакта с ВПП и 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.

Рубежи приема/передачи ОВД.

Для диспетчера «Домодедово–Вышка» устанавливаются следующие рубежи приема/передачи ОВД:

1. С диспетчером «Домодедово–Перрон»:

a) <u>При вылете ВС с:</u>

ВПП 14R – сопряжение МР Н1 или Н2 с РД М;
– сопряжение DA1 или DA2 с РД М;
– сопряжение РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9 с РД М.

ВПП 32L – сопряжение МР Н1 или Н2 с РД М.
– сопряжение DA1 или DA2 с РД М;
– сопряжение РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9 с РД М.

ВПП 14L – сопряжение МР Т1 с РД В2;
– сопряжение МР Н1 с РД В2;
– сопряжение МР Н2 с РД В3.

ВПП 32R– сопряжение МР Т2 с РД Т2 напротив РД В5.

b) <u>При прилете ВС на:</u>

ВПП 14R – сопряжение РД М с МР Н2 или Н1;
– сопряжение РД М с DA2 или DA1;
– сопряжение РД М с РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9.

ВПП 32L – сопряжение РД М с МР Н1 или Н2;
– сопряжение РД М с DA1 или DA2;
– сопряжение РД М с РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9.

ВПП 14L – сопряжение РД Т2 с МР Т2 напротив РД В5;

ВПП 32R – сопряжение РД Т2 с МР Т2 напротив РД В5;
– сопряжение РД В3 с МР Н2;
– сопряжение РД В2 с МР Н1.

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.

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.

When carrying out visual approach the flight crew shall maintain a constant visual contact with the RWY and its references.

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

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

Transfer of control limits.

The following transfer of control limits shall be established for a changeover of communication between "Domodedovo-Tower" controller and:

1. "Domodedovo-Apron" controller:

a) <u>during departure of aircraft from:</u>

RWY 14R – at junction of Route H1 or Route H2 with TWY M;
– at junction of DA1 or DA2 with TWY M;
– at junction of TWY P4, P5, P6, P8, P9 with TWY M.

RWY 32L – at junction of Route H1 or Route H2 with TWY M;
– at junction of DA1 or DA2 with TWY M;
– at junction of TWY P4, P5, P6, P8, P9 with TWY M.

RWY 14L – at junction of Route T1 with TWY B2;
– at junction of Route H1 with TWY B2;
– at junction of Route H2 with TWY B3.

RWY 32R – at junction of Route T2 with TWY T2 opposite to TWY B5.

b) <u>during arrival of aircraft on</u>:

RWY 14R – at junction of TWY M with Route H2 or Route H1;
– at junction of TWY M with DA2 or DA1;
– at junction of TWY M with TWY P4, P5, P6, P8, P9.

RWY 32L – at junction of TWY M with Route H1 or Route H2;
– at junction of TWY M with DA1 or DA2;
– at junction of TWY M with TWY P4, P5, P6, P8, P9.

RWY 14L – at junction of TWY

RWY 32R – at junction of TWY T2 with Route T2 opposite to TWY B5;
– at junction of TWY B3 with Route H2;
– at junction of TWY B2 with Route H1.

2. С диспетчером Круга сектора «Домодедово–Круг»:

a) при вылете ВС

– при наборе – для ВС, выполняющих полет выше (300) м и в случае ухода на второй круг – занятие высоты (600) м в зоне ответственности «Вышки» или пересечение границ указанной зоны ответственности (что наступит ранее).

b) при прилете ВС

– при заходе на посадку по РМС, ОСП, ОПРС, VORDME – на удалении от торца рабочей ВПП в пределах не ближе 15 км и не далее 20 км и при боковом отклонении от оси предпосадочной прямой не более 5 км.

2. “Domodedovo-Radar” controller:

a) during departure of aircraft:

– in climb – for aircraft flying above (300) m and in case of the missed approach – reaching the height of (600) m in the area of responsibility of TWR or crossing the lateral limits of the mentioned area of responsibility (whichever is earlier).

b) during arrival of aircraft:

– during ILS, 2 NDB, NDB, VORDME approaches – at a distance not closer than 15 km and not further than 20 km from the runway-in-use extremity and when the lateral deviation from the final approach track is not more than 5 km.

УУДД 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 процедуры снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты выполняются экипажами всех воздушных судов.

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

1.3 ВПП 14Л/П являются предпочтительными, которые, по возможности, используются в максимальной степени.

2. Ограничения

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

2.2 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 120 м относительно уровня аэродрома.

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

3. Процедуры ограничения шума.

Применяется процедура взлёта и набора высоты NADP 1 (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).

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

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

По достижении высоты 240 м (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 900 м (3000 фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику.

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

UUDD AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

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

PART I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMB PHASE

1. General provisions

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

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

1.3 RWY 14L/R are noise preferential runways, which shall be used to the maximum possible degree.

2. 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 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 120 m above aerodrome level.

2.3 When the payload of ACFT is partial, the flight crew shall carry out take-off at rated engines power.

3. Noise abatement procedures.

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

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).

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.

Примечание 1. *Промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты (240 м), 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).*

Контроль

Контроль за авиационными шумами в районе аэродрома ведется с помощью станций мониторинга авиационного шума.

Уровень шума не должен превышать:

– 85 дБ в период 0700–2300 LT;

– 75 дБ в период 2300–0700 LT.

Note 1. *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).*

Control

Control over the aircraft noise in the aerodrome area shall be maintained by using the aircraft noise monitoring stations.

Noise level must not exceed:

– 85 dB between 0700-2300 LT;

– 75 dB between 2300-0700 LT.

ТОЧКИ ЗАМЕРА УРОВНЯ ШУМА / NOISE MONITORING POINTS

553341.22N 0375231.17E

553319.01N 0374355.97E

553345.13N 0373843.92E

552640.83N 0374452.88E

552713.91N 0374435.34E

552528.87N 0374543.16E

552540.74N 0374831.60E

552044.64N 0375528.50E

551750.93N 0375713.23E

552611.23N 0374536.17E

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения

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

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля (пилота) может отклониться от положений изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 ВПП 32Л/П являются предпочтительными, которые по возможности, используются в максимальной степени.

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

1.5 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 ОВД.

2. Ограничения

2.1 Ограничения на посадку

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

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

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

2.1.4 Никакие процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения.

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

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

PART II

NOISE ABATEMENT APPROACH PROCEDURES

1. General provisions

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

1.2 In case of special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulonimbus clouds and etc., are present in arrival and approach sectors, ATS unit can, at its own discretion or by a pilot-in-command's (pilot's) request, deviate from the provisions given below, if it is considered necessary for safety reasons.

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

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

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

2. Restrictions

2.1 Landing restrictions

2.1.1 Immediately prior to the final approach the flight crews should avoid (if possible) excessive rates of descent.

2.1.2 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.

2.1.3 When executing instrument approach and also in case of visual approach flying below the ILS glide path is prohibited.

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

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

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

УУДД АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ

Процедуры наблюдения ОВД в границах диспетчерского района Домодедово

Отказ связи

1. В случае потери (отказа) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ИКАО и разделе ENR 1.6 АИП РФ, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь.

Руководитель полетов (МАДЦ):
+7 495-956-87-33, +7 495 436-25-36, +7 916 043-35-90
Руководитель полетов (РДЦ):
+7 495-956-87-34, +7 495 436-26-62, +7 916-043-36-16

-прослушивать на частоте ДПРМ аэродрома информацию и указания диспетчера.

2. При потере радиосвязи после взлета

Если связь с «Домодедово-Круг» на частоте 127.700 не установлена, продолжить выполнение полёта с набором высоты (900) м по схеме SID. После пролета конечной точки SID (при вылете на ОПРС WZ до D 29.0 км DMD, на ПОД OKREM до ПОД RAMEK, на ПДЗ RUGEL до D 25.4 км DMD):

а) при принятии решения выполнения посадки на АД Домодедово, следовать в зону ожидания над ОПРС Аксиньино АО по маршрутам:

- ОПРС WT - набор эшелона 070-SF 1D-ОПРС SF - левый разворот - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT - набор эшелона 070 - NOGTI 1D - ПОД NQGTI - левый разворот - ОПРС MF – MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT, (или D 25.4 км DMD при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - TIMIG 1D - ПОД TIMIG - левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA -ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT - набор эшелона 070 - NE 1D - ОПРС NE -левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT - набор эшелона 070 - OBELU 1D - ПОД OBELU - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D -ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT - набор эшелона 070 - BELAG 1D - ПОД BELAG - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- ОПРС WT-набор эшелона 070-BG 1D-ОПРС BG - левый разворот - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- D 25.4 км DMD (при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - ПДЗ RUGEL - TIMIG 1D - ПОД TIMIG - левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- D 25.4 км DMD (при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - ПДЗ RUGEL - NE 1D-ОПРС NE - левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT -ОПРС DK - ОПРС АО;

- D 25.4 км DMD (при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - ПДЗ RUGEL - OBELU 1D - ПОД OBELU - левый разворот - ОПРС BG-ОПРС FK-FK 1D-ПДЗ GEKLA -ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

- D 25.4 км DMD (при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - ПДЗ RUGEL - BELAG 1D - ПОД BELAG - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

UUDD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

ATC surveillance procedures within Domodedovo CTA

Communication failure

1. In case of radio communication failure the flight crew shall act in accordance with the communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and AIP Russia section ENR 1.6 and shall set the transponder to code 7600.

In all cases the flight crew can:

- use mobile communication:

Flight Control Officer (Moscow TMA Control Centre):
+7 495-956-87-33, +7 495-436-25-36, +7 916 043-35-90;
Flight Control Officer (Moscow ACC):
+7 495-956-87-34, +7 495-436-26-62, +7 916 043-36-16;

− maintain listening watch on frequency of aerodrome LOM for information and controller's instructions.

2. In case of radio communication failure after take-off

If communication with "Domodedovo−Radar" on frequency 127.700 is not established, continue to follow SID climbing to height (900) m. After passing SID termination point (when departing via NDB WZ up to D 29.0 km DMD, via CRP OKREM up to CRP RAMEK, via NCRP RUGEL up to D 25.4 km DMD):

a) When a decision to land at Moscow/Domodedovo AD has been made, proceed to the holding area over Aksinyino NDB AO along the following routes:

- NDB WT - climb to FL070 - SF 1D - NDB SF - turn LEFT - NDB MF – MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT - climb to FL070 - NOGTI 1D - CRP NOGTI - turn LEFT - NDB MF – MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT (or D25.4 km DMD when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - TIMIG 1D - CRP TIMIG - turn LEFT – NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT - climb to FL070 - NE 1D - NDB NE - turn LEFT – NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT - climb to FL070 - OBELU 1D - CRP OBELU - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT - climb to FL070 - BELAG 1D - CRP BELAG - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB WT - climb to FL070 - BG 1D - NDB BG - turn LEFT – NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- D25.4 km DMD (when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - NCRP RUGEL - TIMIG 1D - CRP TIMIG - turn LEFT – NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- D25.4 km DMD (when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - NCRP RUGEL - NE 1D - NDB NE - turn LEFT – NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- D25.4 km DMD (when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - NCRP RUGEL - OBELU 1D - CRP OBELU - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- D25.4 km DMD (when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - NCRP RUGEL - BELAG 1D - CRP BELAG - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- D 25.4 км DMD (при вылете на ПДЗ RUGEL) - набор эшелона 070 - ПДЗ RUGEL - BG 1D - ОПРС BG - левый разворот - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - SUGIR 1D - ПОД SUGIR - R11 - ОПРС FE - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - ROLUN 1D - ПОД ROLUN - левый разворот ПОД SUGIR - R11 - ОПРС FE - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070-SODRU 1D - ПОД SODRU - левый разворот - ПОД SUGIR - R11 - ОПРС FE - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - BG 1D - ОПРС BG - левый разворот - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - BELAG 1D - ПОД BELAG - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ОПРС LO-набор эшелона 070 - OBELU 1D - ПОД OBELU - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - NE 2D - ОПРС NE - левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ОПРС LO - набор эшелона 070 - NE 2D-ОПРС KN - TIMIG 1D - ПОД TIMIG - левый разворот - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ПОД RAMEK - набор эшелона 070 - ОПРС SF - левый разворот - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ПОД OKREM - набор эшелона 070-SF 2D - ОПРС SF - левый разворот - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;

- ПОД OKREM - набор эшелона 070 - RELTO 1D - ПОД RELTO - левый разворот - ОПРС SF - левый разворот - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT -ОПРС DK - ОПРС AO;

- ПОД OKREM - набор эшелона 070 - TIKBI 1D - правый разворот - ОПРС FE - FE 1D - ОПРС AO;

- ОПРС DK - набор эшелона 070 - FV 1D - ОПРС FE - FE 1D - ОПРС AO;

- D 29.0 км DMD (при вылете на ОПРС WZ) - набор эшелона 070-ОПРС WZ-SUGIR 1D - ПОД SUGIR - R11 - ОПРС FE - ОПРС AO.

После входа в зону ожидания над ОПРС Аксиньино АО, при необходимости выработать топливо, выполнить заход на посадку по маршрутам подхода:

- ВПП 32R – АО 32A;
- ВПП 32L – АО 32F;
- ВПП 14R/L – АО 14A

Произвести посадку на аэродроме Домодедово по установленной схеме.

б) при принятии решения следовать на АД назначения, продолжить набор эшелона (высоты) указанных в плане полета, по маршруту выхода в соответствии с планом полета.

- D25.4 km DMD (when departing via NCRP RUGEL) - climb to FL070 - NCRP RUGEL - BG 1D - NDB BG - turn LEFT – NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - SUGIR 1D - CRP SUGIR - R11 - NDB FE - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - ROLUN 1D – CRP ROLUN - turn LEFT - CRP SUGIR - R11 - NDB FE - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - SODRU 1D - CRP SODRU - turn LEFT - CRP SUGIR - R11 - NDB FE - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - BG 1D - NDB BG - turn LEFT - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - BELAG 1D - CRP BELAG - turn LEFT - NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - OBELU 1D - CRP OBELU - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - NE 2D - NDB NE - turn LEFT – NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- NDB LO - climb to FL070 - NE 2D - NDB KN - TIMIG 1D - CRP TIMIG - turn LEFT - NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- CRP RAMEK - climb to FL070 - NDB SF - turn LEFT - NDB MF - MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- CRP OKREM - climb to FL070 - SF 2D - NDB SF - turn LEFT - NDB MF - MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- CRP OKREM - climb to FL070 -RELTO 1D - CRP RELTO - turn LEFT - NDB SF - turn LEFT - NDB MF - MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- CRP OKREM - climb to FL070 - TIKBI 1D - turn RIGHT - NDB FE- FE 1D - NDB AO;

- NDB DK - climb to FL070 - FV 1D - NDB FE - FE 1D - NDB AO;

- D 29.0 km DMD (when departing via NDB WZ) - climb to FL070 - NDB WZ - SUGIR 1D - CRP SUGIR - R11 - NDB FE - NDB AO.

After joining the holding area over Aksinyino NDB AO burn-out fuel, if necessary, then proceed according to STAR:

- for RWY 32R – AO 32A;
- for RWY 32L − AO 32F;
- for RWY 14R/L – AO 14A

Execute approach to Domodedovo AD according to the established procedure.

b) When a decision to proceed to the destination aerodrome has been made, continue climbing to flight level (height) along the departure route in accordance with the flight plan.

3. Потеря радиосвязи в наборе эшелона (высоты)

При потере радиосвязи в наборе эшелона, продолжить выполнение полета, выдерживая последний заданный диспетчером эшелон (высоту) на ОПРС (ПОД) выхода из МУДР по установленному маршруту. После пролета ОПРС (ПОД) выхода из МУДР:

а) при принятии решения выполнения посадки на аэродроме Домодедово, не изменяя последний заданный диспетчером эшелон (высоту) следовать в зону ожидания над ОПРС Аксиньино АО по маршрутам:

- ПОД TIMIG - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ОПРС NE - ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД OBELU - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД BELAG - левый разворот - ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT-ОПРС DK-ОПРС АО;
- ОПРС BG - ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД SODRU - левый разворот - ПОД SUGIR - ОПРС IN - IN 1D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД ROLUN - левый разворот - ПОД SUGIR - ОПРС IN - IN 1D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД ADETI - левый разворот - ПОД SUGIR - ОПРС IN - IN 1D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД SUGIR - ОПРС IN - IN 1D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ОПРС FV - ОПРС FE - FE 1D - ОПРС АО;
- ПОД TIKBI - левый разворот - ОПРС АО;
- ПОД RELTO - правый разворот - ОПРС АО;
- ОПРС SF - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД NOGTI - ОПРС MF - MF 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО.

Выполнить процедуру входа в зону ожидания, продолжить полет в течение времени, необходимого для выработки топлива, затем снижение до FL 060 и продолжить полет по маршруту подхода:

-для ВПП 32R – АО 32A;
-для ВПП 32L – АО 32F;
-для ВПП 14R/L – АО 14A
и произвести посадку на аэродроме Домодедово.

б) при принятии решения следовать на АД назначения, продолжить набор эшелона (высоты), указанных в плане полета, по маршруту выхода соответствии с планом полета.

4. Потеря радиосвязи после входа в МУДР

Продолжить полёт на последнем заданном органом ОВД эшелоне в зону ожидания над ОПРС Аксиньино АО по установленным маршрутам входа:

- ОПРС BD - BD 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ОПРС BD - BD 2D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ПОД NAMIN - NAMIN 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;
- ОПРС FK - FK 1D - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС АО;

3. Radio communication failure during climbing to flight level (height)

In case of radio communication failure during climbing to flight level (height) continue the flight according to the established SID maintaining the last flight level (height) assigned by the controller till passing NDB (CRP) on Moscow TMA boundary. After passing this NDB (CRP):

a) When a decision to land at Domodedovo AD has been made, the flight crew shall proceed without changing the last flight level (height) assigned by the controller to the holding area over Aksinyino NDB AO along the following routes:

- CRP TIMIG - NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- NDB NE - NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- CRP OBELU - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- CRP BELAG - turn LEFT – NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- NDB BG - NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- CRP SODRU - turn LEFT - CRP SUGIR - NDB IN - IN 1D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- CRP ROLUN - turn LEFT - CRP SUGIR - NDB IN - IN 1D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- CRP ADETI - turn LEFT - CRP SUGIR - NDB IN - IN 1D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- CRP SUGIR - NDB IN - IN 1D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- NDB FV - NDB FE - FE 1D - NDB AO;
- CRP TIKBI - turn LEFT - NDB AO;
- CRP RELTO - turn RIGHT - NDB AO;
- NDB SF - NDB MF - MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- CRP NOGTI - NDB MF - MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO.

Join the holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel burning-out, then descend to FL060 and continue the flight along the following STAR:

- for RWY 32R – AO 32A;
- for RWY 32L −AO 32F;
- for RWY 14R/L – AO 14A,

then execute approach to Domodedovo AD according to the established procedure.

b) When a decision to proceed to the destination aerodrome has been made, continue climbing to flight level (height) along the departure route in accordance with the flight plan.

4. Radio communication failure after the entry into Moscow TMA

Continue the flight at the last flight level, assigned by ATS unit, to the holding area over Aksinyino NDB AO along the established routes:

- NDB BD - BD 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- NDB BD - BD 2D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- CRP NAMIN - NAMIN 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- NDB FK - FK 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;

- ОПРС FK - FK 2D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС AO;
- ОПРС IN - IN 1D - ОПРС LO - ОПРС DK - ОПРС AO;
- ОПРС IN - IN 2D - ОПРС DR - ОПРС AO;
- ОПРС IN - IN 3D - ОПРС AO;
- ОПРС FE - FE 1D-ОПРС AO;
- ПОД TIKBI - TIKBI 2D- ОПРС AO;
- ПОД RELTO - RELTO 2D - ОПРС AO;
- ОПРС MF - MF 1D-ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO;
- ОПРС MF - MF 2D - ОПРС RW - ПДЗ GEKLA - ОПРС WT - ОПРС DK - ОПРС AO.

Выполнить процедуру входа в зону ожидания, продолжить полет в течение времени, необходимого для выработки топлива, затем снижение до FL060 и продолжить полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32R – AO 32A;
- для ВПП 32L – AO 32F;
- для ВПП 14R/L – AO 14A.

Произвести посадку на аэродроме Домодедово по установленной схеме.

5. Потеря радиосвязи после ухода на второй круг

При потере радиосвязи после ухода на второй круг выполнить процедуру ухода с набором высоты (900) м на ОПРС Аксиньино:

-выполнить процедуру входа в зону ожидания, продолжить полет в течение времени, необходимого для выработки топлива и продолжить полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32R-AO 32A;
- для ВПП 32L-AO 32F;
- для ВПП 14R/L – AO 14A.

Произвести посадку на аэродроме Домодедово по установленной схеме.

В случаях, когда произвести посадку на АД Домодедово не представляется возможным, следовать на запасной:

-АД Внуково с набором эшелона FL070 по маршруту выхода через ОПРС Климовск LO (LO 32D, LO 14D, LO 14W, LO 32W), выполнить снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного курса посадки аэродрома Внуково;

-АД Шереметьево с набором эшелона FL070 по маршруту выхода через ОПРС Картино WT (WT 32D, WT 14E, WT 14W, WT 32W) через ПДЗ GEKLA - ПДЗ RUGEL - ПОД BESTA выполнить снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного курса посадки аэродрома Шереметьево;

- на запасной АД вне МУДР, выбранный при принятии решения на вылет, на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленном эшелоне для полёта без связи (FL140, FL150 или FL240, FL250) по маршруту выхода с набором указанного эшелона;

- на аэродром назначения с набором эшелона указанного в плане полета по маршруту выхода в соответствии с условиями, выданными органом ОВД.

6. При потере радиосвязи в условиях полёта по ПВП

ВС выполняющее полет ниже нижнего (безопасного) эшелона следует по плану до АД первой посадки на ранее установленной органом ОВД высоте.

- NDB FK - FK 2D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- NDB IN - IN 1D - NDB LO - NDB DK - NDB AO;
- NDB IN - IN 2D - NDB DR - NDB AO;
- NDB IN - IN 3D – NDB AO;
- NDB FE - FE 1D - NDB AO;
- CRP TIKBI - TIKBI 2D - NDB AO;
- CRP RELTO - RELTO 2D - NDB AO;
- NDB MF- MF 1D - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO;
- NDB MF- MF 2D - NDB RW - NCRP GEKLA - NDB WT - NDB DK - NDB AO.

Join the holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel burning-out, then descend to FL060 and continue the flight along the following STAR:

- for RWY 32R – AO 32A;
- for RWY 32L −AO 32F;
- for RWY 14R/L – AO 14A,

then execute approach to Domodedovo AD according to the established procedure.

5. Radio communication failure after missed approach

In case of radio communication failure after missed approach the flight crew shall proceed to Aksinyino NDB AO climbing to (900) m:

- join the holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel burning-out and continue the flight along the following STAR:

- for RWY 32R – AO 32A;
- for RWY 32L − AO 32F;
- for RWY 14R/L – AO 14A,

then execute approach to Domodedovo AD according to the established procedure.

In cases when landing at Domodedovo AD is not possible, proceed to the alternate aerodrome:

- Vnukovo AD climbing to FL070 along SID via Klimovsk NDB LO (LO 32D, LO 14D, LO 14W, LO 32W), carry out descending and approach to Vnukovo AD according to the established procedure for RWY in use;

− Sheremetyevo AD climbing to FL070 along SID via Kartino NDB WT (WT 32D, WT 14E, WT 14W, WT 32W) via NCRP GEKLA - NCRP RUGEL - CRP BESTA, carry out descending and approach to land at Sheremetyevo AD according to the established procedure for RWY in use;

− to the alternate aerodrome located outside Moscow TMA, chosen when making a decision for departure, at MEL or at the flight level specially established for a flight without radio communication (FL140, FL150 or FL240, FL250) along departure route climbing to the assigned flight level;

− to the destination AD climbing to FL indicated in the flight plan along departure route in accordance with the instructions of the ATS unit.

6. Radio communication failure during VFR flight

Aircraft flying at altitude below MEL shall proceed according to flight plan to the aerodrome of first landing at altitude established earlier by ATS unit.

Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Общие положения

Для полетов по категории II/III допущена ВПП 14R. 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*».

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 14R в направлении РД М (РД А7, А8, А9 и А11) 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 12 км 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 глиссаду (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.

Low visibility procedures (LVP)

General

RWY 14R is 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 informs the flight crew: "*Low visibility procedures in progress, check your minimum*".

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 vacation 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 vacation.

Exits from ILS critical area from RWY 14R towards TWY M (TWY A7, A8, A9 and A11) 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 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 must 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 responsibilty for the 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 the above parameters.

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:

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

Введение в действие процедур LVP:

– значения RVR менее 550 м хотя бы в одной из трех точек измерения видимости и/или высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) ниже 60 м.

Прекращение действий процедур LVP:

– значения RVR более 600 м во всех трех точках измерения видимости и высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) выше 60 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 жёлтого цвета, что указывает на освобождение критической зоны ILS.

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

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

– при освобождении ВПП 14R 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 14R 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».

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

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

In case of airfield surveillance radar failure the operation of the low visibility procedures may be suspended, restricted or ceased by the decision of the Flight Control officer.

LVP implementation and termination criteria

LVP preparatory phase:

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

LVP implementation:

- RVR value is less than 550 m at least at one of the three points of visibility measurement and/or ceiling (vertical visibility) is below 60 m.

LVP termination:

- RVR value is more than 600 m at all three points of visibility measurement and ceiling (vertical visibility) is above 60 m.

Arrival of aircraft under low visibility conditions.

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

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

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 reporting vacation of ILS critical area to “Domodedovo-Tower” controller, 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 reporting vacation of ILS critical area to “Domodedovo-Tower” controller, 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 the aircraft position (TWY or Taxi Route) and the availability of the “Follow-me” vehicle in front of the aircraft using the following phraseology: “Domodedovo-Apron” + ACFT callsign + Bravo 3 + «Follow-me» vehicle is in front of us”. Further taxiing of aircraft shall be carried out under control of “Domodedovo-Apron” controller.

Parking of ACFT on the stand shall be reported by the flight crew to “Domodedovo-Apron” controller using the following phraseology: “ACFT callsign on stand 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 14R (РД А2), ВПП 32L (РД А11), ВПП 14L (РД В2), ВПП 32R (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 выключения огней линии «стоп». Пересечение ВС включенных огней линии «стоп» запрещено.

В период действия процедур LVP запрещаются:

– взлеты от пересечений РД с ВПП;

– взлеты без остановки на исполнительном старте после выруливания на ВПП.

Departure of aircraft under low visibility conditions.

The flight crew of departing aircraft shall carry out taxiing only along the taxiways equipped with TWY centre line lights. In case of failure of TWY centre line lights or 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 B2), RWY 32R (TWY B8) are designated by stop bars. Each stop bar consists of eight lights located across the taxiway with equal intervals of 3.0 m between the lights, using red colour to show the intended direction of approach to the runway-holding position.

The flight crew should read back 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 switching off the stop bar lights. Crossing the switched on stop bar lights 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 onto the runway.

УУДД 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 50-100 м.

В этот период проводятся мероприятия по наблюдению за птицами и отпугиванию их в период взлета и посадки ВС.

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

UUDD AD 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 forests and on RWY 32L approach segment – by fields.

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

During this period activities on bird observation and bird hazing during take-off and landing are held.

When the ornithological situation is complicated, the Flight Control Officer can decide to temporary stop flights at the aerodrome.