

УУДД
UUDDАД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.
AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.УУДД МОСКВА/Домодедово
UUDD MOSCOW/DomodedovoУУДД 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	552433c 0375427в 552433N 0375427E
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	592 фт/22.5°C 592 FT/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 (2018) /7.2°В 11°Е (2018) /7.2°Е
6.	Администрация Ад: адрес, телефон, телекоммуникации, телекс, АФС AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРФИЛД», Россия, 142015, Московская область, г. Домодедово, территория «Аэропорт Домодедово», строение 9 Limited Liability Company «Domodedovo AIRFIELD», 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.dme.ru AFTN: УУДДЫДЫЬ / UUDDYDYX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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 САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 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 способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	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, кат. 7 ВПП 14L/32R H24, CAT 9 RWY 14R/32L, 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 6–20 – PCN 72/R/B/W/T 21–22 – PCN 66/R/C/X/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: 35–38, 52–54 – PCN 58/R/C/X/T 41–50 – PCN 46/R/C/X/T 55–58 – PCN 66/R/C/X/T 60–62A – 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»/«Joint 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, MP/ TWY, taxi routes: A2, A4, A9, A11, 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 ← 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 Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС 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 A1–A12, B2–B8 AVBL on TWY A1–A12, B2–B8
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	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
14L	145.63° 135°	2370x53	Reinforced Concrete PCN 74/R/C/X/T	552501.00N 0375455.30E — —	THR 544 FT
32R	325.65° 315°			552357.73N 0375611.31E — —	THR 524 FT
14R	145.60° 135°			552515.82N 0375219.72E — —	THR 592 FT
32L	325.62° 315°	3500x60	Cement-Concrete PCN 57/R/A/W/T	552342.43N 0375412.06E — —	THR 531 FT
←					
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	
+ 0.25%	нет/NIL	150x150	2670x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11
- 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	PZ-90.11 coordinate system
+ 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	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		
←					

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

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения		Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
	RWY designator	APCH LGT type, LEN, INTST	THR LGT colour WBAR							
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	
←										

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. 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 Оевые: РД B3, B8, T1, T2, A2-A11, M Edge: TWY B2, B4-B7, H4 Centre line: TWY B3, B8, T1, T2, A2-A11, M
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 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 MC S1/on stand S1 552526.30N 0375243.51E H2 – на РД B2/on TWY B2 552455.31N 0375445.78E H3 – на MC S13/on stand S13 552521.50N 0375246.60E H4 – на MC C2/on stand C2 552520.20N 0375232.90E H5 – на MP 3/on Route 3 552508.71N 0375257.82E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1, H3, H4 – 581 FT H2 – 543 FT, H5 – 577 FT
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-90.11 PZ-90.11 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	Диспетчерская зона Москва/Домодедово / Moscow/Domodedovo CTR: 1. 552604N 0373807E - 553400N 0373653E - 553430N 0373712E - 553424N 0374000E - 553430N 0374106E - 553449N 0374151E - 553600N 0374442E - 553636N 0374600E - 553742N 0374800E - 553918N 0375018E - 553948N 0375024E - 554136N 0374948E - 554200N 0374954E - 554236N 0375012E - 554300N 0375024E - 554600N 0375036E - 554912N 0375018E - 554936N 0375000E - 555233N 0375525E - 555100N 0375800E - 554430N 0381600E - 553328N 0382600E - 551252N 0382357E - 551124N 0381950E - 550909N 0381359E - 550854N 0381308E - 550722N 0380728E - 551000N 0374753E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552604N 0373807E 2. 553449N 0374151E - 553900N 0375205E - 553313N 0375600E - 552053N 0381110E - 551252N 0382357E - 550330N 0383849E - 545551N 0384500E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552604N 0373807E - 553400N 0373653E - 553424N 0374000E - 553430N 0374106E - 553449N 0374151E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Москва/Домодедово / Moscow/Domodedovo CTR: 1. От земли до 450 м/1500 фут AMSL / GND - 450 M/1500 FT AMSL 2. Выше 450 м/1500 фут AMSL до FL145 / above 450 M/1500 FT AMSL - FL145
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Домодедово-Вылет рус, анг Домодедово-Прилет рус, анг Домодедово-Вышка рус, анг Домодедово-Перрон рус, анг Домодедово-Деливери рус, анг Domodedovo-Departure RUS, ENG Domodedovo-Arrival RUS, ENG Domodedovo-Tower RUS, ENG Domodedovo-Apron RUS, ENG Domodedovo-Delivery RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	10000 фут AMSL/- 10000 FT AMSL/-
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 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		121.500 129.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПК TWR	Домодедово-Прилет Domodedovo-Arrival	125.300	к/с H24	Сектор А6: См. ENR 2.1 Sector A6: See ENR 2.1
		129.800	к/с H24	Сектор А8: См. ENR 2.1 Sector A8: See ENR 2.1
		127.700	к/с H24	Сектор ДД1: См. ENR 2.1 Sector DD1: See ENR 2.1
		119.400	к/с H24	Сектор ДД2: См. ENR 2.1 Sector DD2: See ENR 2.1
	Домодедово-Вылет Domodedovo-Departure	132.050	к/с H24	Сектор Д6: См. ENR 2.1 Sector D6: See ENR 2.1

Вышка TWR	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	118.600 119.450R	к/с H24	ВПП / RWY 14R/32L РД / TWY M, A1, A2, A4-A9, A11, A12	В границах Домодедово-Вышка* От земли до 900 м / 3000 фт AMSL Within Domodedovo TWR* GND-900 M / 3000 ft AMSL
	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	119.700 119.450R	к/с H24	ВПП / RWY 14L/32R РД/TWY B2-B8, T2	
	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	127.300 119.450R	к/с H24	От земли до 450 м/1500 фт AMSL для полетов по ПВП вне границы Домодедово-Вышка*. GND-450 M/1500 ft AMSL for VFR flights outside the Domodedovo TWR*.	
	Домодедово-Деливери Domodedovo-Delivery	129.150	к/с H24	Диспетчерское разрешение ATC clearance	
АТИС ATIS	Домодедово-АТИС Domodedovo-ATIS	128.300 ENG	к/с H24	Информация о состоянии покрытия поверхности ВПП: - на русском языке - величина нормативного коэффициента сцепления; - на английском языке - величина измеренного коэффициента сцепления и расчетного сцепления. Information about RWY surface condition: - in RUS - value of the normative friction coefficient; - in ENG - value of the measured friction coefficient and estimated surface friction.	
		122.950 RUS	к/с H24		
Перрон Apron	Домодедово-Перрон Domodedovo-Apron	119.000 123.750R	к/с H24	Для маршрутов руления / For Taxi Routes: 3, 24-27, 35, 36, Н, H1-H4, T1, T2	
	Домодедово-De-icing Domodedovo-De-icing	130.600	к/с H24		

* Домодедово-Вышка / Domodedovo TWR от земли до 900 м /3000 фт AMSL / GND-900 M/3000 ft AMSL:

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.

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	Обозна- чения 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 transmit- ting 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 М/500 FT	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 14R ILS кат. III (11°В/-) LOC 14R ILS CAT III (11°Е/-)	ИДМ IDM	110.1	к/с H24	552326.7N 0375431.0E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 14R GP 14R		334.4	к/с H24	552504.5N 0375223.1E	3.0°, RDH 15.5 М/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
DME 14R DME 14R	ИДМ IDM	CH 38X	к/с H24	552504.5N 0375223.1E	Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 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-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
KPM 32L ILS кат. I (11°В/-) LOC 32L ILS CAT I (11°Е/-)	ИДО IDO	109.3	к/с H24	552537.7N 0375153.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 32L GP 32L		332.0	к/с H24	552347.9N 0375353.1E	3.0°, RDH 17.2 М/56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 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-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
ОПРМ 32L NDB/MKR 32L	ДО DO	659	к/с H24	552312.4N 0375448.5E	135°MAG/1.2 KM RWY 32L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system	
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУДД UUDD	114.425 CH 22312	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14R GLS кат I GBAS (H) 14R GLS CAT I		G14B	CH 21490	к/с H24	552450.7N 0375401.6E	3.0°, TCH 15.5 М/51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32L GLS кат I GBAS (H) 32L GLS CAT I		G32B	CH 21901	к/с H24		3.0°, TCH 17.3 М/57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 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 12А заруливание/выруливание осуществляется буксиром.

При установке ВС на МС 12А, 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-Деливери», «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-Деливери», 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.

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-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 подсоединенено (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-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.

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-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;

б) 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 МР Т1 на РД В2, или по МР Н1 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 T1 to TWY B2, along Taxi Route H1 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. Окончательное решение о вылете не от начала ВПП принимает КВС.

При достижении места ожидания перед ВПП экипаж ВС сообщает об этом диспетчеру «Домодедово-Вышка».

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, 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. 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.

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 the flight crew must report it 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 очередьность 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 минимуму, 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-offs.

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 two or more 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 14R (DA1) и ВПП 32L (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 осуществляют 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 points;
- on aircraft stands and points of temporary parking;
- on de-icing areas, which are located in the vicinity of RWY 14R extremity (DA1), RWY 32L extremity (DA2).

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

2.2 Прибытие

Общие положения

При первом установлении радиосвязи с диспетчером «Домодедово-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.

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.

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-Tower” controller the flight crew of aircraft having the category of turbulence wake as heavy, shall pronounce the word “Heavy” after the callsign of the aircraft. The controller may not pronounce the word “Heavy” in his reply.

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.

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.

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 «Домодедово–Вышка» дает разрешение на посадку экипажу ВС до момента пролета ВС 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.

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 минимуму, 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:

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”.

“Domodedovo-Tower” 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.

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 all	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».

После посадки на ВПП 14R:

- освобождать ВПП влево по скоростной РД A7;
- освобождать ВПП влево по скоростным РД A8 или A9, далее разворот влево на РД М до МР H2;
- освобождать ВПП влево по РД A11, далее разворот влево на РД М до МР H2.

После посадки на ВПП 32L:

- освобождать ВПП вправо по скоростным РД A6, A5 или A4, далее разворот вправо на РД М до МР H1;
- освобождать ВПП вправо по РД A2, далее разворот вправо на РД М до МР H1.

После посадки на ВПП 14L:

- ←
- освобождать ВПП вправо по скоростной РД B6, далее разворот вправо на РД T2 в сторону перрона;
 - освобождать ВПП вправо по РД B8, далее разворот вправо на РД T2 в сторону перрона.

После посадки на ВПП 32R:

- ←
- освобождать ВПП влево по скоростной РД B3;
 - освобождать ВПП влево по РД B2.

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 A7 или на РД М перед МР H2;
- после посадки на ВПП 32L – на РД М перед МР H1;
- после посадки на ВПП 14L – на РД T2 напротив РД B5.
- после посадки на ВПП 32R – в конце РД B3, B2.

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

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.

After landing on RWY 14R:

- vacate the RWY to the left along rapid exit TWY A7;
- vacate the RWY to the left along rapid exit TWY A8 or A9, then turn left to TWY M and proceed to Taxi Route H2;
- vacate the RWY to the left along TWY A11, then turn left to TWY M and proceed to Taxi Route H2.

After landing on RWY 32L:

- vacate the RWY to the right along rapid exit TWY A6, A5 or A4, then turn right to TWY M and proceed to Taxi Route H1;
- vacate the RWY to the right along TWY A2, then turn right to TWY M and proceed to Taxi Route H1.

After landing on RWY 14L:

- vacate the RWY to the right along rapid exit TWY B6, then turn right to TWY T2 towards the apron;
- vacate the RWY to the right along TWY B8, then turn right to TWY T2 towards the apron.

After landing on RWY 32R:

- vacate the RWY to the left along the rapid exit TWY B3;
- vacate the RWY to the left along TWY B2.

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 B3, B2.

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

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:

- а) наличие системы наблюдения ОВД, обеспечивающей наблюдение за воздушными судами, заходящими на посадку, отдельно для каждой ВПП;
- б) обеспечивается расстояние между ВС, заходящими на параллельные ВПП, не менее 4 км;
- в) заходы на посадку на обе ВПП выполняются по системе посадки по приборам и траектории ухода на второй круг расходятся не менее 30°;
- г) 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 АТИС: «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:

- а) заходы на посадку на обе ВПП выполняются с использованием оборудования ILS и обеспечиваются радиолокатором с требуемой дискретностью обновления информации (5 сек.);
- б) 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°;
- в) 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;
- г) 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.

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) 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 to final (1000 feet) shall be provided with angle of approximation to final 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.

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

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

При 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;

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

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

If the interval of vertical or longitudinal separation established for aerodrome controlling service is not provided and the ACFT being observed by "Domodedovo-Tower" controller 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) воздушному судну может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее ВС категории 3 находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от последующего ВС.

Специальные процедуры выполнения посадки (для ВС категории 3)

Когда действующая ВПП временно занята другим ВС, то разрешение на посадку будет выдаваться прибывающему ВС при условии, что в момент пересечения прибывающими 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 1000 фт;
- 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 **2000 фут**.

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.

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.

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 1000 ft;
- 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 **2000 ft**.

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.

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.

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) При вылете ВС с:

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) При прилете ВС на:

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.

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 (altitude, speed and ACFT configuration) in carrying out visual approach and landing.

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

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 altitudes 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) during departure of aircraft from:

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) during arrival of aircraft on:

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 T2 with Route T2 opposite to TWY B5;

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 сектора Д6:

- для вылетающих ВС и в случае ухода ВС на второй круг - занятие (пересечение) высоты 1500 футов или пересечение боковых границ диспетчерской зоны аэропорта Москва/Домодедово, что наступит ранее.

3. С диспетчером сектора ДД1 или ДД2 или ДД1+ДД2 или А6+А8+ДД1+ДД2:

- для прибывающих ВС на аэропорту Москва/Домодедово, на конечном этапе захода на посадку - пересечение границ диспетчерской зоны аэропорта Москва/Домодедово (как правило, на удалении от торца активной для посадки ВПП в пределах не ближе 15 км и не далее 20 км и при боковом отклонении от оси предпосадочной прямой не более 5 км на опубликованных (согласованных) высотах).

4. С диспетчером сектора А6+А8+ДД1+ДД2+Д6:

- для вылетающих ВС и в случае ухода ВС на второй круг - занятие (пересечение) высоты 1500 футов или пересечение боковых границ диспетчерской зоны аэропорта Москва/Домодедово, что наступит ранее;

- для прибывающих ВС на аэропорту Москва/Домодедово, на конечном этапе захода на посадку - пересечение границ диспетчерской зоны аэропорта Москва/Домодедово (как правило, на удалении от торца активной для посадки ВПП в пределах не ближе 15 км и не далее 20 км и при боковом отклонении от оси предпосадочной прямой не более 5 км на опубликованных (согласованных) высотах).

5. С диспетчером сектора «Домодедово-Вышка» (частота 127.300 МГц):

a) при прилете (вылете) на (с) аэропорту Москва/Домодедово:

- зона ожидания над н.п. Зaborье (AKZIS) на высоте 1150 фт AMSL (включительно);

b) при пролете:

- по маршруту облета газопровода - зоны ожидания над северной окраиной г. Домодедово и над н.п. Володарского на высоте 1150 фт AMSL (включительно);

- по маршруту - граница диспетчерской зоны аэропорта Москва/Домодедово на высоте 1500 фт AMSL (включительно).

**2. Sector D6 controller:**

- for departing ACFT and in case of the missed approach - reaching (crossing) the altitude of 1500 ft or crossing the boundary of Moscow/Domodedovo CTR (whichever is earlier).

3. Sector DD1 or DD2, or DD1+DD2, or A6+A8+DD1+DD2 controller:

- for ACFT arriving to Moscow/Domodedovo AD, on final approach segment - crossing the boundary of Moscow/Domodedovo CTR (as a rule, at a distance of not closer than 15 km and not further than 20 km from the runway-in-use landing extremity and when the lateral deviation from the final approach track is not more than 5 km at published (coordinated) altitudes).

4. Sector A6+A8+ DD1+DD2+D6 controller:

- for departing ACFT and in case of the missed approach - reaching (crossing) the altitude of 1500 ft or crossing the boundary of Moscow/Domodedovo CTR (whichever is earlier);

- for ACFT arriving to Moscow/Domodedovo AD, on final approach segment - crossing the boundary of Moscow/Domodedovo CTR (as a rule, at a distance of not closer than 15 km and not further than 20 km from the runway-in-use landing extremity and when the lateral deviation from the final approach track is not more than 5 km at published (coordinated) altitudes).

5. Sector "Domodedovo-Tower" controller (frequency 127.300 MHz):

a) during arrival/departure to/from Moscow/Domodedovo AD:

- holding area over Zaborye settlement (AKZIS) at 1150 ft AMSL (inclusive);

b) during passing:

- via the route of gas pipe (line) flying around - holding area over the north outskirts of Domodedovo town and over Voldarskogo settlement at 1150 ft AMSL (inclusive);

- via the route - the boundary of Moscow/Domodedovo CTR at 1500 ft AMSL (inclusive).

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 14L/R являются предпочтительными, которые, по возможности, используются в максимальной степени.

2. Ограничения

2.1 При взлете с ВПП 32L/R 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 400 фт 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 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 800фт или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенным в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_2+(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылок во взлетной конфигурации.

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

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

УУДД АД 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 altitude of 400 ft 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 altitude not less than 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 altitude 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 altitude 3000 ft above aerodrome level while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule.

At altitude 3000 ft AAL or above accelerate to enroute climb speed.

Примечание 1. Промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты (800 фт), 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).

Уровень шума не должен превышать:

- 85 дБ в период 0700–2300 (МСК);
- 75 дБ в период 2300–0700 (МСК).



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 32L/R 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.

Note 1. Intermediate flap transitions required for specific performance-related issues may be initiated prior to the prescribed minimum altitude (800 ft); 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).

Noise level must not exceed:

- 85 dB between 0700-2300 LT;
- 75 dB between 2300-0700 LT.

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 Москва/Домодедово

Отказ связи**1. Потеря радиосвязи при вылете**

В случае потери (отказа) радиосвязи экипажу необходимо установить код ответчика 7600:

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета разрешенного RNAV SID;

a) При принятии решения о возврате на аэродром вылета:

- следовать до окончания SID, а далее в точку начала ближайшего основного RNAV STAR аэродрома вылета;
- максимально выдерживать маршрут и профиль полета основного RNAV STAR;
- выполнить заход на посадку по установленной схеме;

- при уходе на второй круг продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания;

- руководствоваться пунктом «Потеря радиосвязи при/после уходе на второй круг».

b) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- после выхода из МУДР продолжить набор эшелона, указанного в плане полета.

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

2. Потеря радиосвязи при прибытии

В случае потери (отказа) радиосвязи экипажу необходимо установить код ответчика 7600:

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета разрешенного (основного) RNAV STAR;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме (по кратчайшему STAR);

- при уходе на второй круг продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль схемы ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания;

- руководствоваться пунктом «Потеря радиосвязи при/после уходе на второй круг».

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

3. Потеря радиосвязи при/и после ухода на второй круг

В случае потери (отказа) радиосвязи экипажу необходимо установить код ответчика 7600:

- продолжить выполнение полёта максимально выдерживая маршрут и профиль полета по схеме ухода на второй круг до ближайшей зоны ожидания;

- при входе в зону ожидания занять нижнюю опубликованную высоту полета в ней, при необходимости выработать топливо.

a) При принятии решения выполнения посадки на аэродроме назначения:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме.

UUDD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

ATC surveillance procedures within Moscow/Domodedovo CTA

Communication failure**1. Communication failure after take-off**

In case of radio communication failure the flight crew shall set the transponder to code 7600 and shall:

- continue flight execution maintaining flight route and profile of the cleared RNAV SID to the most extent;

a) When a decision to return to the aerodrome of departure has been made, the flight crew shall:

- proceed to SID termination point, and then to the point of commencement of the nearest basic RNAV STAR of the aerodrome of departure;

- maintain flight route and profile of the basic RNAV STAR to the most extent;

- execute approach-to-land according to the established procedure;

- during missed approach continue flight execution maintaining the route and profile of missed approach procedure to the nearest holding area to the most extent;

- follow para "Communication failure during/and after missed approach".

b) When a decision to proceed to the destination aerodrome has been made, the flight crew shall:

- continue climbing to the FL indicated in FPL after leaving Moscow TMA.

If necessary to deviate from the indicated procedure, the flight crew shall set the transponder to code 7700.

2. Communication failure during arrival

In case of radio communication failure the flight crew shall set the transponder to code 7600 and shall:

- continue flight execution maintaining flight route and profile of the cleared (basic) RNAV STAR to the most extent;

- execute approach-to-land according to the established procedure(according to the shortest STAR);

- during missed approach continue flight execution maintaining the route and profile of missed approach procedure to the nearest holding area to the most extent;

- follow para "Communication failure during/and after missed approach".

If necessary to deviate from the indicated procedure, the flight crew shall set the transponder to code 7700.

3. Communication failure during/and after missed approach

In case of radio communication failure the flight crew shall set the transponder to code 7600 and shall:

- continue flight execution maintaining the route and profile of missed approach procedure to the nearest holding area to the most extent;

- enter the holding area, reach the lower published altitude in it, burn out fuel, if necessary

a) When a decision to land at the destination aerodrome has been made, the flight crew shall:

- execute approach-to-land according to the established procedure.

b) При принятии решения следовать на запасной аэродром в МУДР:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме до IF;

- выполнить полет по соответствующим RNAV SID и RNAV STAR через точки BESTA на а/д Москва/Шереметьево, SOMAG на а/д Москва/Внуково, NIGLI на а/д Раменское;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме.

c) при принятии решения следовать на запасной аэродром вне МУДР, указанный в плане полета:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме до IF;

- максимально выдерживать маршрут и профиль полета основного RNAV SID до выхода из МУДР;

- после выхода из МУДР продолжить набор специально установленного эшелона для полета без связи (FL140, FL150, FL240, FL250).

d) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме до IF;

- максимально выдерживать маршрут и профиль полета основного RNAV SID до выхода из МУДР;

- после выхода из МУДР продолжить набор эшелона, указанного в плане полета.

При необходимости отступить от указанной процедуры экипажу необходимо установить код ответчика 7700.

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 A7, A8, A9 и A11) 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 органом ОВД в створ ВПП на расстоянии не менее 15 км от торца ВПП.

b) When a decision to proceed to the alternate aerodrome in Moscow TMA has been taken, the flight crew shall:

- execute approach-to-land according to the established procedure to IF;

- proceed according to the respective RNAV SID and RNAV STAR via waypoint BESTA to Moscow/Sheremetyevo aerodrome, via waypoint SOMAG to Moscow/Vnukovo aerodrome, via waypoint NIGLI to Ramenskoye aerodrome;

- execute approach-to-land according to the established procedure.

c) When a decision to proceed to the alternate aerodrome outside Moscow TMA indicated in FPL has been made, the flight crew shall:

- execute approach-to-land according to the established procedure to IF;

- maintain flight route and profile of the basic RNAV SID till leaving Moscow TMA to the full extent;

- continue climbing to FL specially established for flight without radio communication (FL140, FL150, FL240, FL250) after leaving Moscow TMA.

d) When a decision to proceed to the destination aerodrome has been made, the flight crew shall:

- execute approach-to-land according to the established procedure to IF;

- maintain flight route and profile of the basic RNAV SID till leaving Moscow TMA to the full extent;

- continue climbing to FL indicated in FPL after leaving Moscow TMA.

If necessary to deviate from the indicated procedure, the flight crew shall set the transponder to code 7700.

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 vacating or act by the instruction of “Domodedovo-Tower” controller. “Domodedovo-Tower” controller shall use the airfield surveillance radar for the purpose of control over the runway vacating.

Exits from ILS critical area from RWY 14R towards TWY M (TWY A7, A8, A9 and A11) 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 ATS unit onto the runway heading at a distance of not less than 15 km from the runway extremity.

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.

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 A7, A8, A9 или A11:

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 responsibility 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.

"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 vacating to "Domodedovo-Tower" controller only after passing the last yellow light of TWY centre line that means the vacating of ILS critical area.

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

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

– 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».

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 диспетчера «Домодедово–Перрон» или диспетчера «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.

– when vacating RWY 14R along TWY A7 the flight crew, after reporting vacating 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 vacating 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”.

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**1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома**

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

Аэродром Москва/Домодедово окружен с трех сторон лесными массивами, а на подходе на ВПП 32L - полями.

1.1 Сезонная миграция птиц (время)

Период весенней миграции - с конца марта по конец мая, наиболее активный перелет в апреле, но могут быть перемены при изменении климатической обстановки. Наиболее активные часы перелета с 0530 утра до 1100 (МСК), вечерние перемещения с 1500 до 2000 (МСК).

Период осеннеї миграции - с середины августа по конец ноября, также в зависимости от климата и резкого изменения погодных условий. Наиболее активные часы перелета с 0500 утра до 0900 (МСК), вечерние перемещения с 1700 до 2100 (МСК).

Интенсивность перелетов птиц увеличивается в период сельскохозяйственных работ и созревания злаковых культур.

1.2 Направление

На территории летного поля основные перелеты происходят с С на Ю, с З на В, с СЗ на ЮВ и в обратном направлении.

1.3 Высота

Высота перелетов зависит от сезона и погодных условий. Различные виды птиц перемещаются на разных высотах.

Примерные высоты перелетов различных видов птиц, встречающихся на территории летного поля и приаэродромной территории:

- утки - от 328 до 13123 футов;
- чибисы и различные кулики - от 164 до 4921 фута;
- хищные птицы - от 328 до 26246 футов;
- скворцы, дрозды от 164 до 1640 футов;
- гуси и чайки - от 328 до 1640 футов;
- стрижи - днем от 32 до 5577 футов; ночью от 656 до 2624 футов.

1.4 Интенсивность миграции птиц

Миграция птиц происходит круглосуточно.

1.5 Суточная миграция птиц**1.5.1 Суточная миграция птиц (время)**

От рассвета до наступления вечерних сумерек.

1.5.2 Направление

Перелеты по местности и к кормовым базам с пересечением курса взлета и посадки. С востока на запад и с севера на юг.

1.5.3 Высота

Перелеты на высоте от 32 до 492 футов. Массовые перелеты врановых на высотах 164 - 1640 футов.

1.5.4 Интенсивность миграции птиц

Миграция птиц происходит круглосуточно.

1.6 Радиолокационный контроль за перемещением птиц

Радиолокационный контроль за перемещением птиц в районе аэродрома не предусмотрен.

UUDD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**1. Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome**

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

Moscow/Domodedovo aerodrome is surrounded by large forests on three sides and by fields on RWY 32L approach segment.

1.1 Seasonal bird migration (time)

Spring migration period - from the end of March till the end of May, the most intensive migration is in April, but changes may occur when climate situation varies. The most intensive migration takes place from 0530 a.m. till 1100 a.m. (Moscow time) and from 0300 p.m. till 0800 p.m. (Moscow time).

Autumn migration period - from the middle of August till the end of November as well as depending on the climate and sharp change of weather conditions. The most intensive migration takes place from 0500 a.m. till 0900 a.m. (Moscow time) and from 0500 p.m. till 0900 p.m. (Moscow time).

The intensity of bird migration increases during agricultural work and ripening of grain varieties.

1.2 Direction

On the territory of the airfield, main migrations take place from north to south, from west to east, from north-west to south-east and vice versa.

1.3 Altitude

Migration altitude depends on the season and weather conditions. Different bird species migrate at different altitudes.

The approximate altitudes of migrations of different bird species, which are found on the territory of the airfield and near the aerodrome:

- ducks: from 328 ft up to 13123 ft;
- lapwings and different sandpipers: from 164 ft up to 4921 ft;
- the birds of prey: from 328 ft up to 26246 ft;
- starlings, blackbirds: from 164 ft up to 1640 ft;
- geese and gulls: from 328 ft up to 1640 ft;
- swifts: from 32 ft up to 5577 ft in the day-time, from 656 ft up to 2624 ft at night.

1.4 Intensity of bird migration

Bird migration takes place H24.

1.5 Daily bird migration**1.5.1 Daily bird migration (time)**

From dawn till evening twilight.

1.5.2 Direction

Migrations over the territory and to feeding area crossing take-off and landing headings from east to west and from north to south.

1.5.3 Altitude

Migrations take place from 32 ft up to 492 ft. Mass migrations of crows take place from 164 ft up to 1640 ft.

1.5.4 Intensity of bird migration

Bird migration takes place H24.

1.6 Radar control of bird migration

Radar control of bird migration in the vicinity of the aerodrome is not provided.

1.7 Передача информации

Информация об орнитологической обстановке передается по каналу вещания АТИС 128.300 МГц на английском языке, 122.950 МГц на русском языке и при необходимости через диспетчера ОВД. В случае усложнения орнитологической обстановки в районе аэродрома возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

1.7 Information broadcast

Information on ornithological situation is broadcasted via ATIS on frequency 128.300 MHz in English, on 122.950 MHz in Russian and, if necessary, via ATS unit controller. In case when ornithological situation in the vicinity of the aerodrome becomes complicated, ATIS will include additional specific short-duration information on peculiarities of ornithological situation.

ARP
55°24'33"N
037°54'27"EELEV
592'

DOMODEDOVO DELIVERY	129.150	TOWER	RWY 14R/32L	118.600
APRON Deicing	130.600	TOWER	RWY 14L/32R	119.700

AD 2.1 UUDD-31
03 DEC 20

PZ - 90.11 coordinates

● DO NOT CONFUSE RWY UNDER CONSTRUCTION
WITH RWY 32R/14L WHEN LANDING!

Do not confuse the illuminated highway with the RWY

CHANGE: New chart		
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°55'22"E PCN 57 /R/A/W/T
32L	325.62°	55°23'42"N 037°54'12"E

ELEVATIONS IN FEET
DIMENSIONS IN METRES
BEARINGS ARE MAGNETIC

m 250 0 250 500 750m

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

DOMODEDOV

AIF
RUSSIA

MARKING AIDS RWY 14L / 32R AND EXIT TWY

MARKING AIDS RWY 14R / 32L AND EXIT TWY

DIMENSIONS IN METRES

DIMENSIONS IN METRES

A scale bar for a map at 1:7500 scale. It features a horizontal line with tick marks and numerical labels: 0, 75, 150, and 200. The word "SCALE" is written vertically above the numbers, followed by "1 : 7 500".

ΛΙΒΑΣ ΛΜΔΤ 13 / 20

CHANGE: NIL

AERODROME OBSTACLE
CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

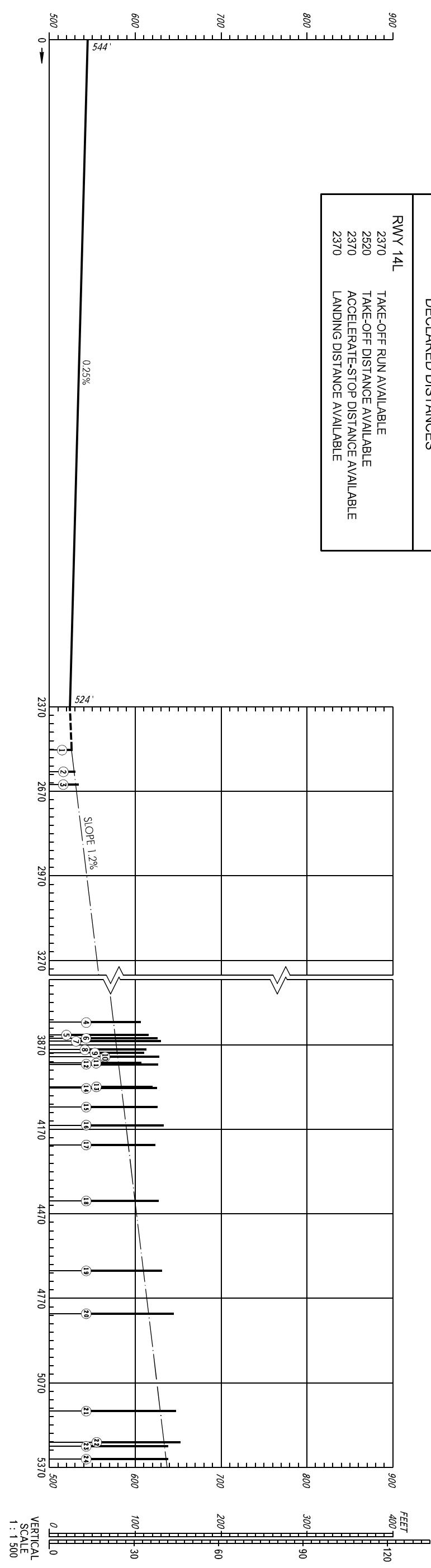
DIMENSIONS IN METRES, ELEVATIONS IN FEET

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14L

MAGNETIC VARIATION 11°E 2018

DECLARED DISTANCES

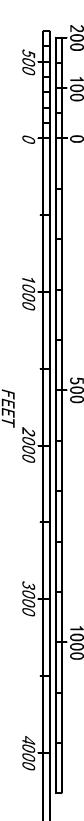
RWY 14L
 2370 TAKE-OFF RUN AVAILABLE
 2520 TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE
 2370 ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE
 2370 LANDING DISTANCE AVAILABLE



LEGEND

IDENTIFICATION NUMBER	①
TREES	②
FENCE	-x-
SIGN	Λ

HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000



AIRPORT
RUSSIA
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOV
RWY 32R

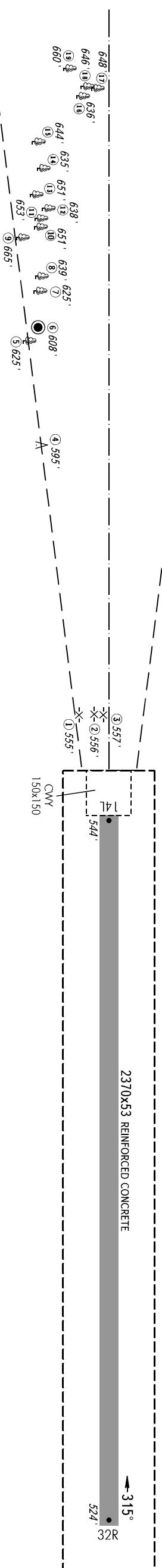
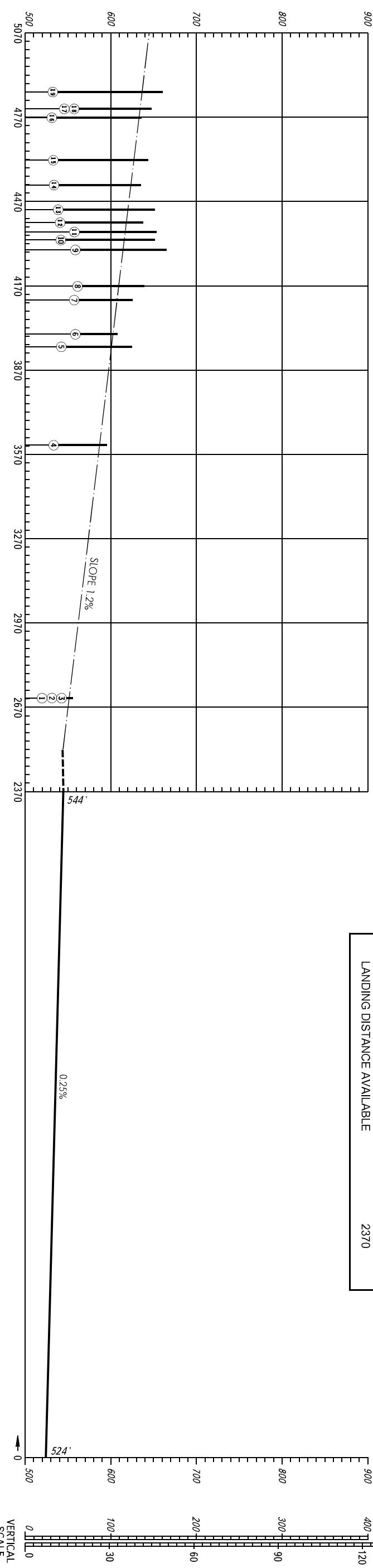
MAGNETIC VARIATION 11°E 2011

AERODROME OBSTACLES CHART - ICAO

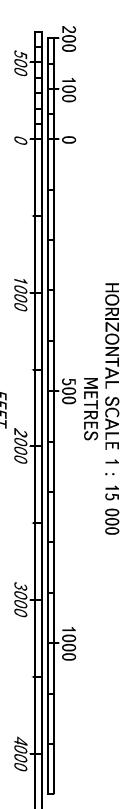
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS IN METRES, ELEVATIONS IN FEET

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



LEGEND
IDENTIFICATION NUMBER (1)



HORIZONTAL SCALE 1 : 15 00
METRES

Federal Reserve Agency

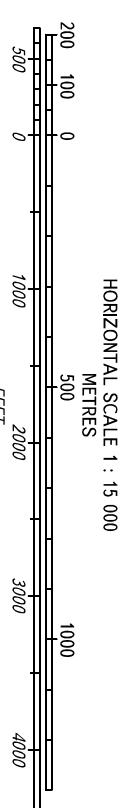
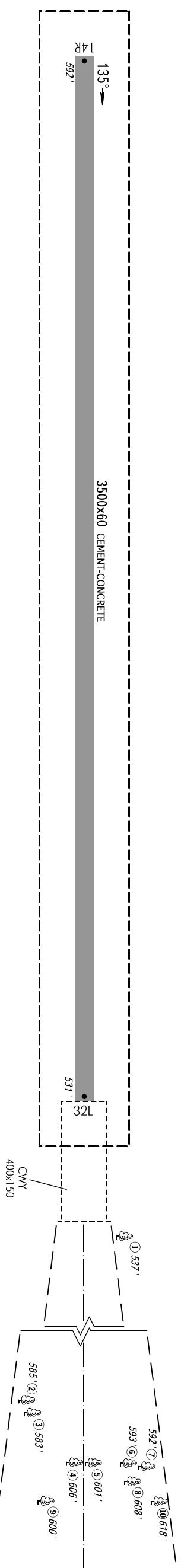
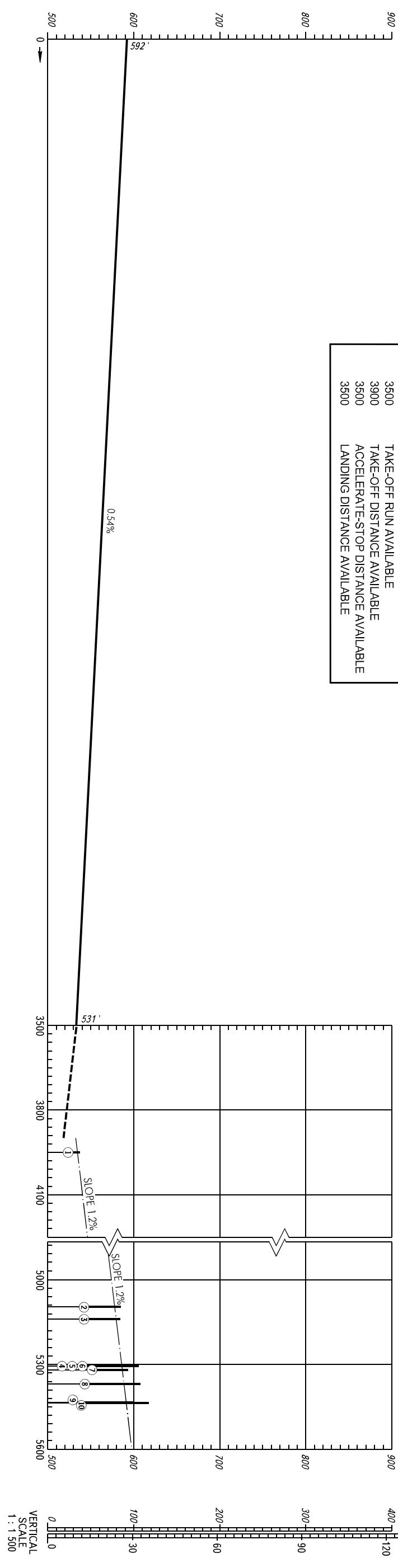
AERODROME OBSTACLE
CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS IN METRES, ELEVATIONS IN FEET

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R

MAGNETIC VARIATION 11°E 2018



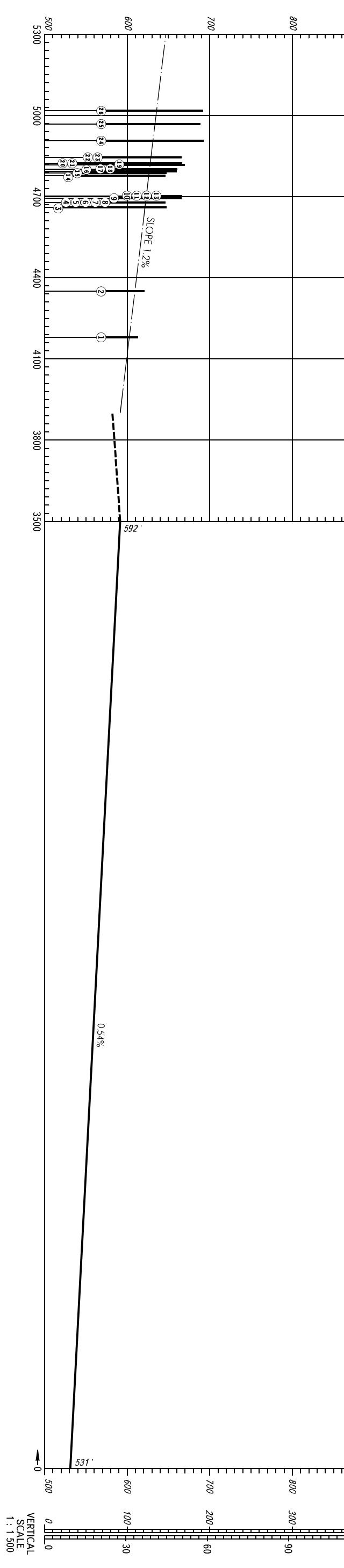
AERODROME
CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS IN METRES, ELEVATIONS IN FEET

MAGNETIC VARIATION 11°E 2011

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



LEGEND

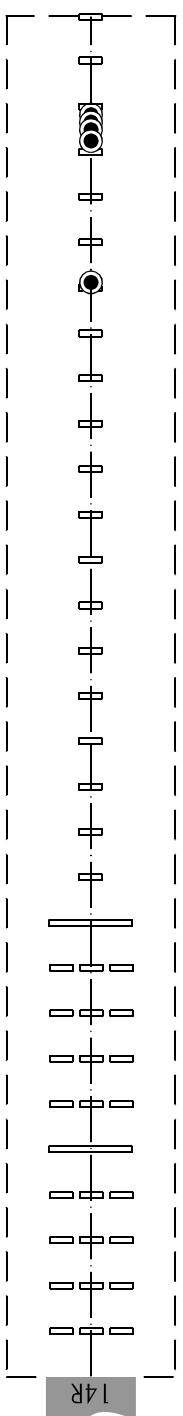
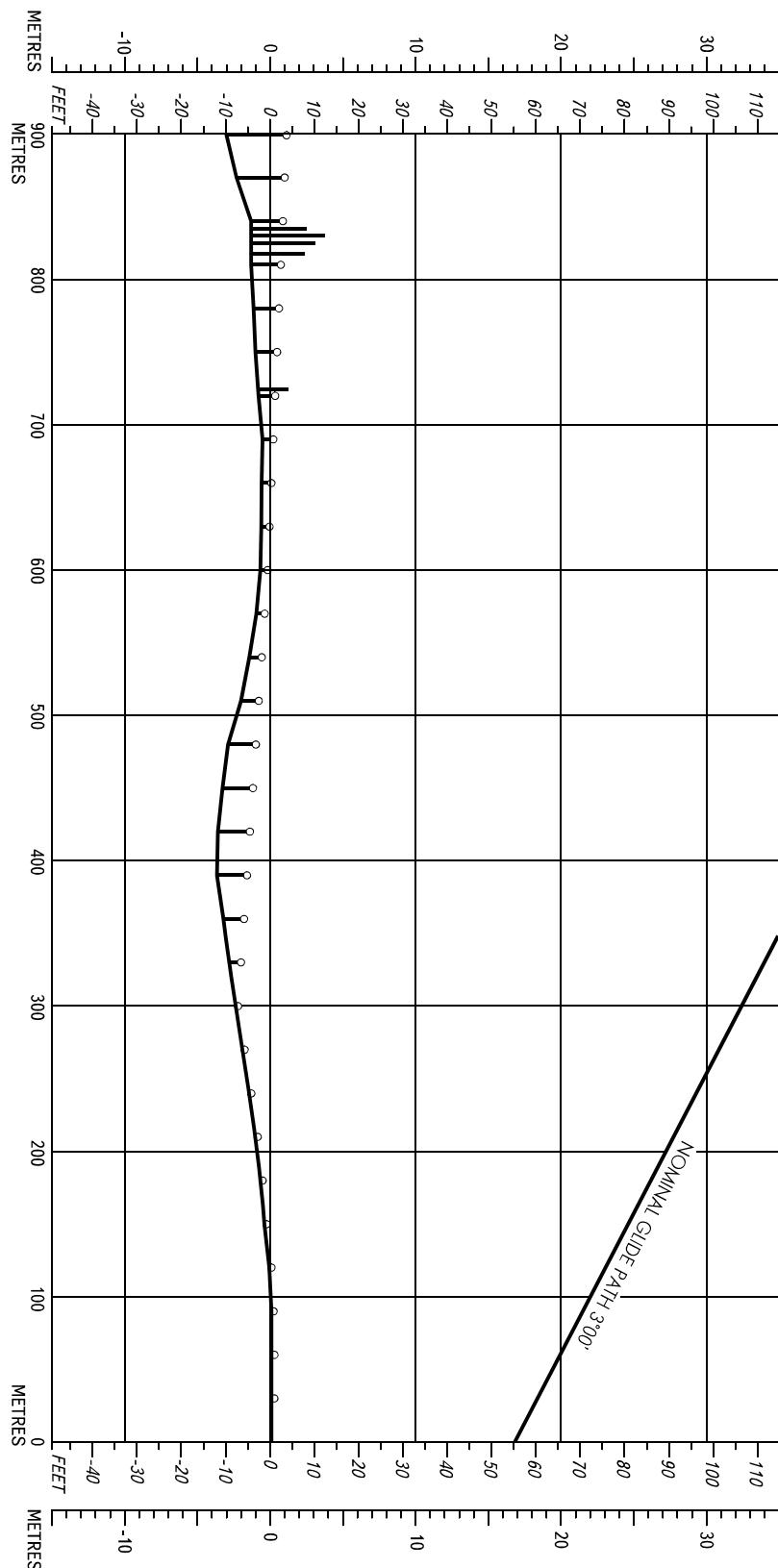
HORIZONTAL SCALE 1 : 15 000 METRES

PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES IN METRES, ALTITUDE IN FEET

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R

AD 2.1 UUDB-37
03 DEC 20



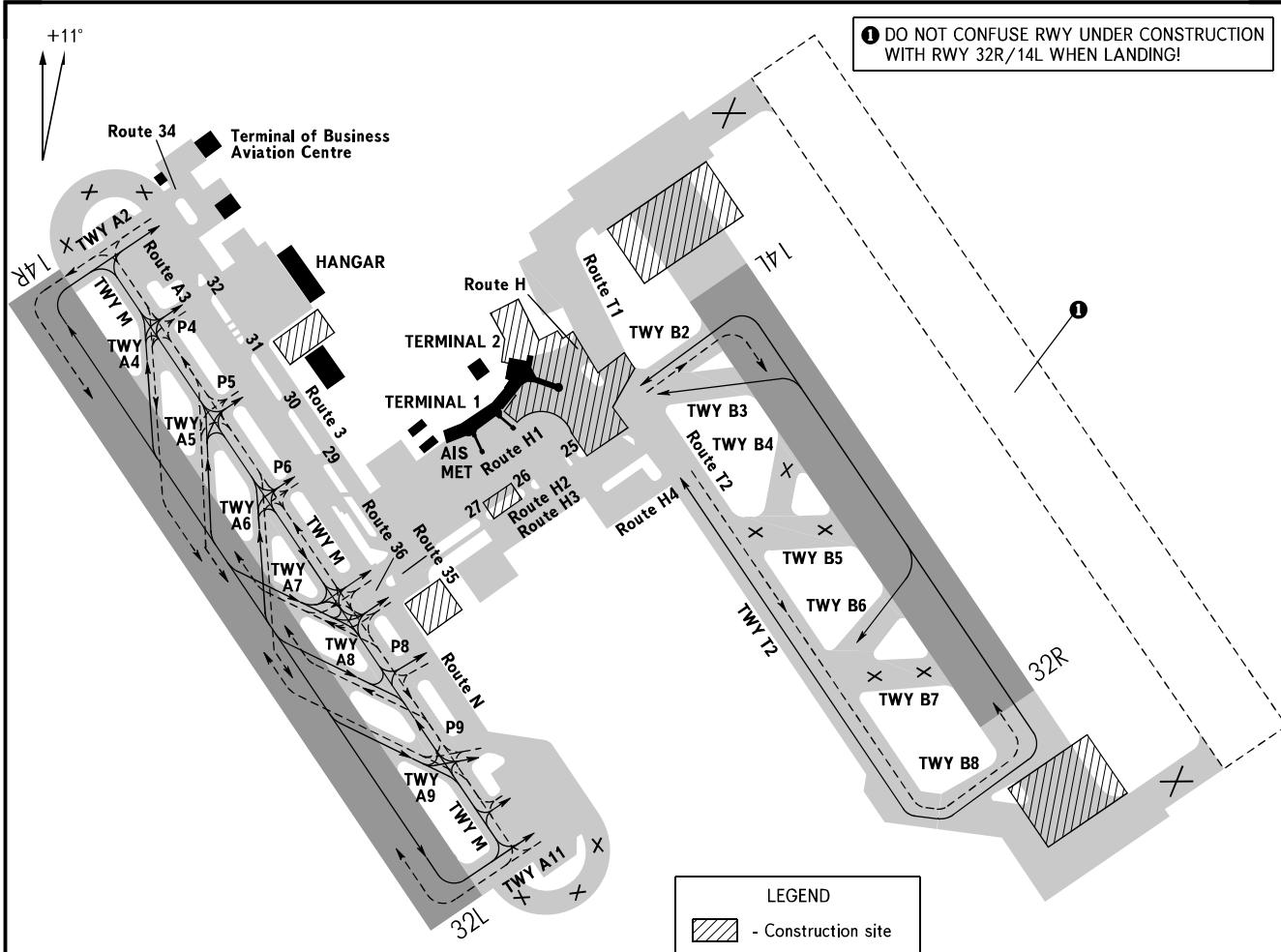
BOOK 1

DOMODEDOVO DELIVERY	129.150
APRON	119.000
TOWER RWY 14R/32L	118.600
TOWER RWY 14L/32R	119.700

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

DOMODEDOVO



Not to scale

TAXIWAYS and taxi routes:

Width:	A2, A4, A9, A11, M, N, 36	- 25m
	P4, P9	- 42m
	P5, P6, P8	- 36m
	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

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
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.

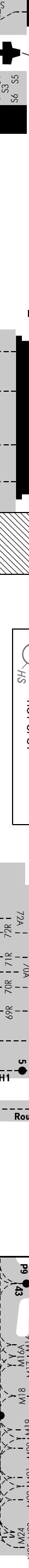
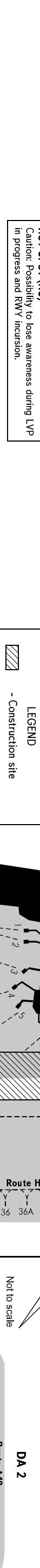
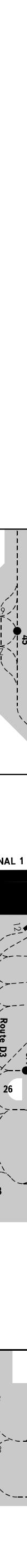
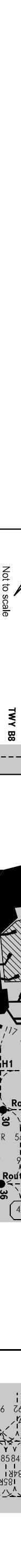
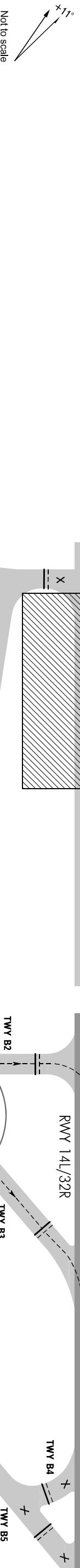
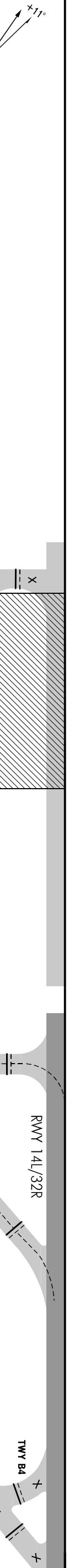
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

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**

**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO**



AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

DOMODEDOVO DELIVERY 129.150
APRON 119.000
TOWER RWY 14R/32L 118.600
TOWER RWY 14L/32R 119.00

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

WARNING:

- The following is PROHIBITED:
- Engines run-up above idle power on aircraft stands, except for stands 41, 42, M11.
 - Taxing 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 start-up point 7 to start-up point 3;

- with a wingspan of more than 48m via Route H3 from start-up point 3 to stand 35;

- with a wingspan of more than 42m via Route H3 from start-up point 7;

- with a wingspan of more than 80m via Route H2 from Route 35 to Route 25;

- 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 Route A10 from RTWY P9 to stand M16A;

- 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 36m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- 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 stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

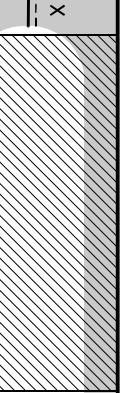
- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- with a wingspan of more than 65m via Route A10 from stand M16A to stand M22;

- Not to scale
- 
- Loop area of Route T1**
- Route T1
- Route T2
- HS 2 (H2)
- TWY B2
- TWY B3
- TWY B4
- TWY B5
- TWY T2
- TWY T3
- TWY T4
- TWY T5
- TWY T6
- TWY T7
- TWY T8
- TWY T9
- TWY T10
- TWY T11
- TWY T12
- TWY T13
- TWY T14
- TWY T15
- TWY T16
- TWY T17
- TWY T18
- TWY T19
- TWY T20
- TWY T21
- TWY T22
- TWY T23
- TWY T24
- TWY T25
- TWY T26
- TWY T27
- TWY T28
- TWY T29
- TWY T30
- TWY T31
- TWY T32
- TWY T33
- TWY T34
- TWY T35
- TWY T36
- TWY T37
- TWY T38
- TWY T39
- TWY T40
- TWY T41
- TWY T42
- TWY T43
- TWY T44
- TWY T45
- TWY T46
- TWY T47
- TWY T48
- TWY T49
- TWY T50
- TWY T51
- TWY T52
- TWY T53
- TWY T54
- TWY T55
- TWY T56
- TWY T57
- TWY T58
- TWY T59
- TWY T60
- TWY T61
- TWY T62
- TWY T63
- TWY T64
- TWY T65
- TWY T66
- TWY T67
- TWY T68
- TWY T69
- TWY T70
- TWY T71
- TWY T72
- TWY T73
- TWY T74
- TWY T75
- TWY T76
- TWY T77
- TWY T78
- TWY T79
- TWY T80
- TWY T81
- TWY T82
- TWY T83
- TWY T84
- TWY T85
- TWY T86
- TWY T87
- TWY T88
- TWY T89
- TWY T90
- TWY T91
- TWY T92
- TWY T93
- TWY T94
- TWY T95
- TWY T96
- TWY T97
- TWY T98
- TWY T99
- TWY T100
- TWY T101
- TWY T102
- TWY T103
- TWY T104
- TWY T105
- TWY T106
- TWY T107
- TWY T108
- TWY T109
- TWY T110
- TWY T111
- TWY T112
- TWY T113
- TWY T114
- TWY T115
- TWY T116
- TWY T117
- TWY T118
- TWY T119
- TWY T120
- TWY T121
- TWY T122
- TWY T123
- TWY T124
- TWY T125
- TWY T126
- TWY T127
- TWY T128
- TWY T129
- TWY T130
- TWY T131
- TWY T132
- TWY T133
- TWY T134
- TWY T135
- TWY T136
- TWY T137
- TWY T138
- TWY T139
- TWY T140
- TWY T141
- TWY T142
- TWY T143
- TWY T144
- TWY T145
- TWY T146
- TWY T147
- TWY T148
- TWY T149
- TWY T150
- TWY T151
- TWY T152
- TWY T153
- TWY T154
- TWY T155
- TWY T156
- TWY T157
- TWY T158
- TWY T159
- TWY T160
- TWY T161
- TWY T162
- TWY T163
- TWY T164
- TWY T165
- TWY T166
- TWY T167
- TWY T168
- TWY T169
- TWY T170
- TWY T171
- TWY T172
- TWY T173
- TWY T174
- TWY T175
- TWY T176
- TWY T177
- TWY T178
- TWY T179
- TWY T180
- TWY T181
- TWY T182
- TWY T183
- TWY T184
- TWY T185
- TWY T186
- TWY T187
- TWY T188
- TWY T189
- TWY T190
- TWY T191
- TWY T192
- TWY T193
- TWY T194
- TWY T195
- TWY T196
- TWY T197
- TWY T198
- TWY T199
- TWY T200
- TWY T201
- TWY T202
- TWY T203
- TWY T204
- TWY T205
- TWY T206
- TWY T207
- TWY T208
- TWY T209
- TWY T210
- TWY T211
- TWY T212
- TWY T213
- TWY T214
- TWY T215
- TWY T216
- TWY T217
- TWY T218
- TWY T219
- TWY T220
- TWY T221
- TWY T222
- TWY T223
- TWY T224
- TWY T225
- TWY T226
- TWY T227
- TWY T228
- TWY T229
- TWY T230
- TWY T231
- TWY T232
- TWY T233
- TWY T234
- TWY T235
- TWY T236
- TWY T237
- TWY T238
- TWY T239
- TWY T240
- TWY T241
- TWY T242
- TWY T243
- TWY T244
- TWY T245
- TWY T246
- TWY T247
- TWY T248
- TWY T249
- TWY T250
- TWY T251
- TWY T252
- TWY T253
- TWY T254
- TWY T255
- TWY T256
- TWY T257
- TWY T258
- TWY T259
- TWY T260
- TWY T261
- TWY T262
- TWY T263
- TWY T264
- TWY T265
- TWY T266
- TWY T267
- TWY T268
- TWY T269
- TWY T270
- TWY T271
- TWY T272
- TWY T273
- TWY T274
- TWY T275
- TWY T276
- TWY T277
- TWY T278
- TWY T279
- TWY T280
- TWY T281
- TWY T282
- TWY T283
- TWY T284
- TWY T285
- TWY T286
- TWY T287
- TWY T288
- TWY T289
- TWY T290
- TWY T291
- TWY T292
- TWY T293
- TWY T294
- TWY T295
- TWY T296
- TWY T297
- TWY T298
- TWY T299
- TWY T300
- TWY T301
- TWY T302
- TWY T303
- TWY T304
- TWY T305
- TWY T3

THE CHART OF PROHIBITED
AND RESTRICTED AREAS

DOMODEDOVO

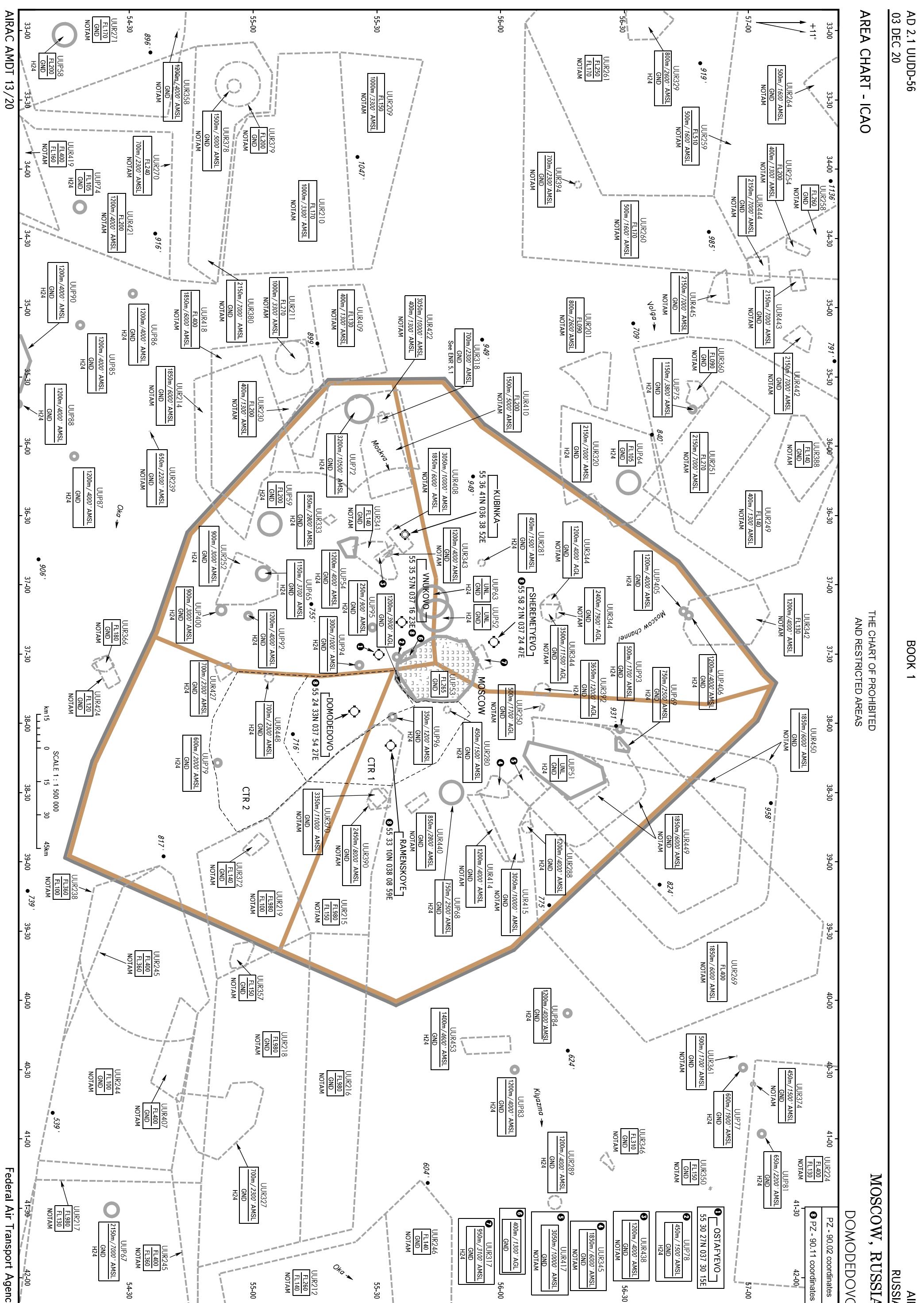
PZ - 90.02 coordinates

PZ - 90.11 coordinates

FL400

FL130

NOTAM

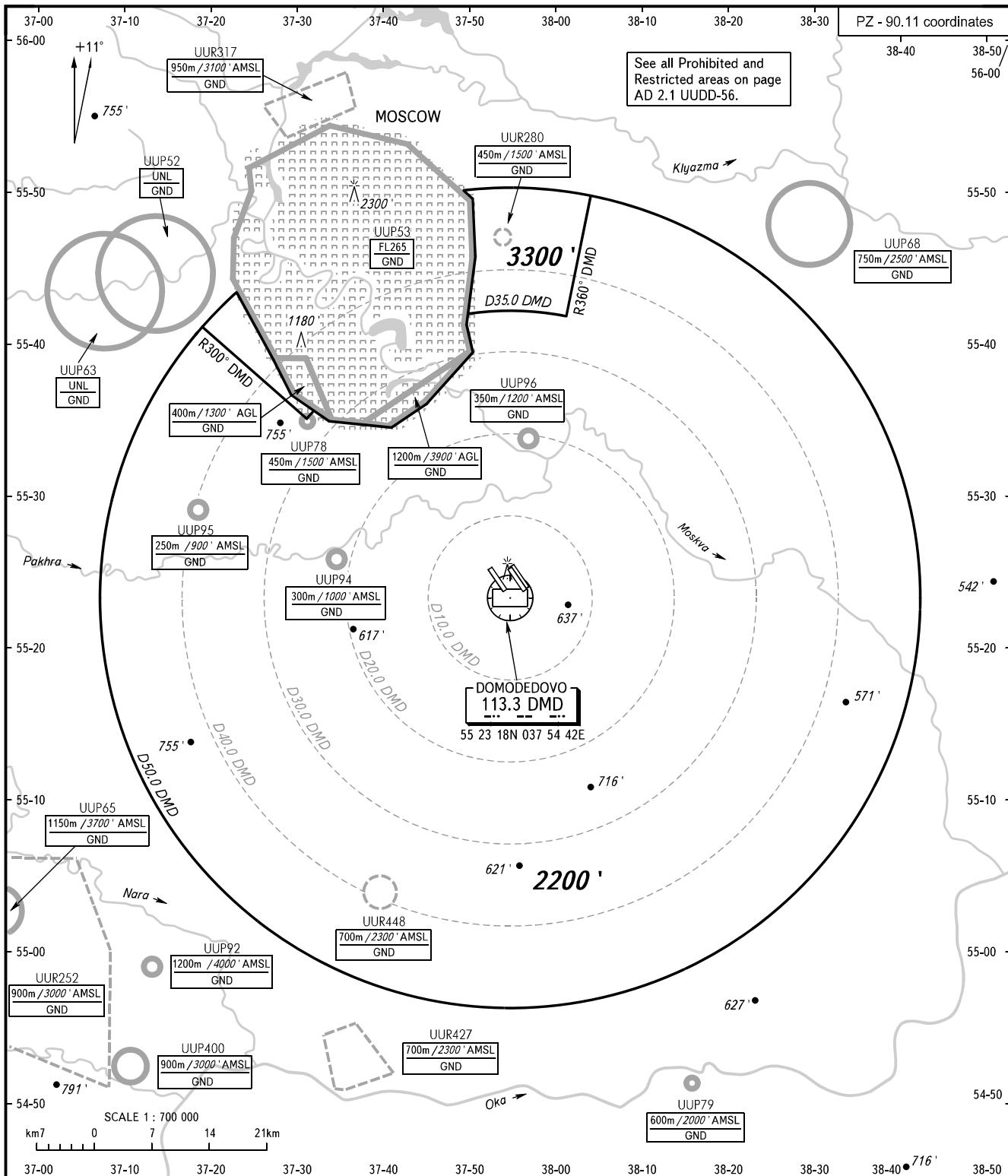


ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART

ELEV
592'

TRANSITION ALTITUDE: ***10000'***

MOSCOW, RUSSIA DOMODEDOVO



MOSCOW
MOSCOW
DOMODEDOVO

APPROACH DEPARTURE ARRIVAL

Sector A6
Sector A8
Sector DD1
Sector DD2

See AD 2.1 UUDD-55

**125.300
129.800
127.700
119.400
135.050**

WARNING:

1. The chart may only be used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is under radar control.
 2. When vectoring is carried out in low temperature conditions, minimum vectoring altitudes for IFR flights must be corrected by altimeter temperature correction.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS IN *FEET*
DISTANCES IN KILOMETRES

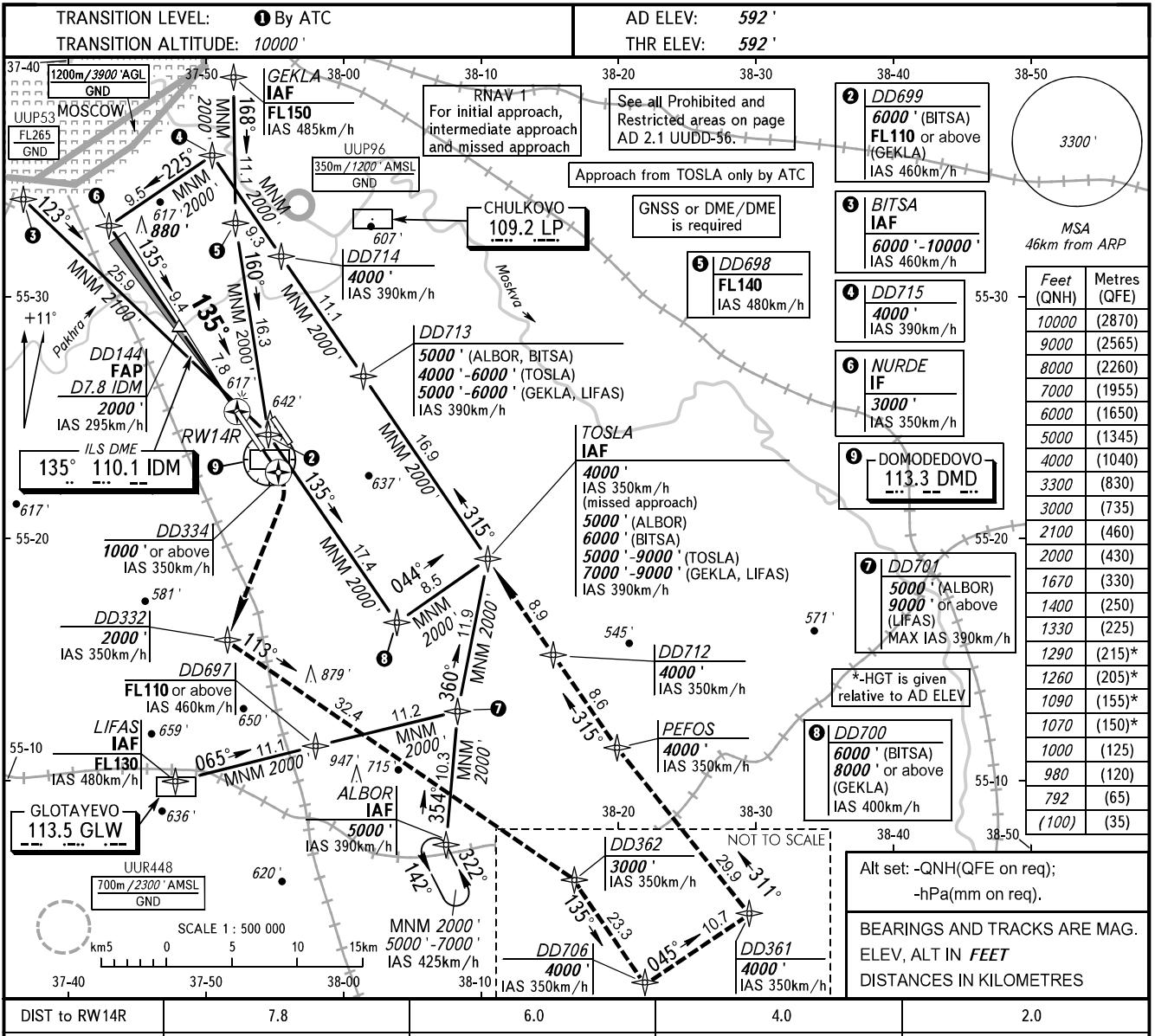
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

ILS CAT I/II/IIIA RWY 14R



NURDE IF

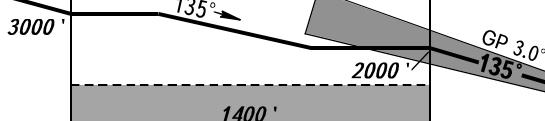
DD144 FAP

D7.8 IDM

RW14R

MISSED APPROACH

Climb on track 135° to 1000' or above to DD334, turn RIGHT to DD332 climbing to 2000', then proceed to DD362-DD706-DD361-PEFO-DD712-TOSLA, then according to chart or as instructed by ATC.



RDH 51'

OCA(H)

A

B

C

D

Straight-in Approach

CAT I

792' (200')

CAT II

(100')

CAT IIIA

APPROVED

Circling

1070' (480') 1090' (500') 1260' (670') 1290' (700')

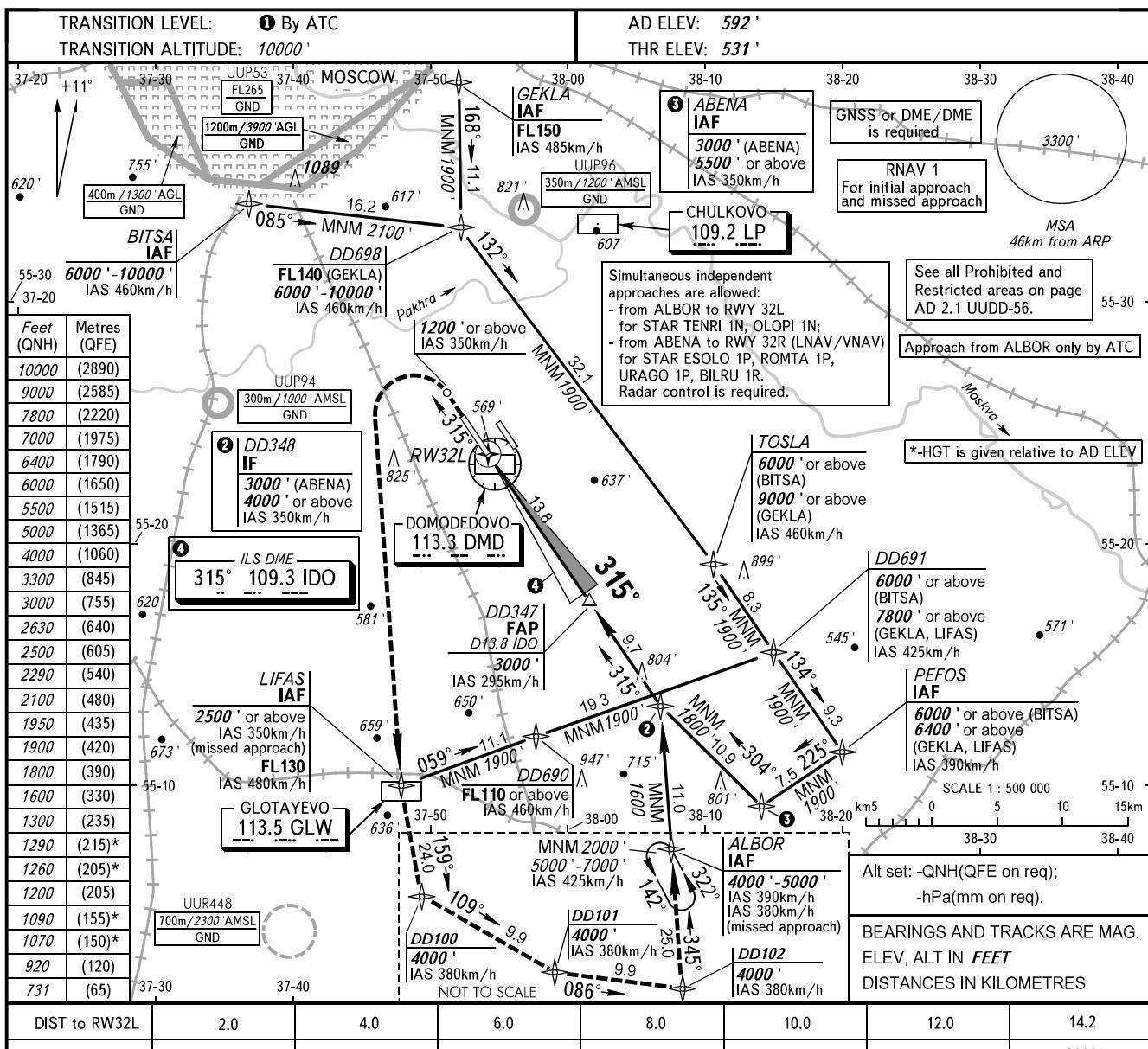
TRANSITION LEVEL:

- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
TOWER	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS CAT I RWY 32L



MISSSED APPROACH

Climb on track 315° to 1200' or above, turn LEFT to LIFAS climbing to 2500' or above, then proceed to DD100-DD101-DD102, then to holding area ALBOR or as instructed by ATC.

RW32L

RDH 56

GP 3.0° 315°

DD347 FAP D13.8 IDO 3000' 4000' or above (for ABENA)

3000' 1300' (for ABENA)

1300' 3000' (for ABENA)

3000' 1300' (for ABENA)

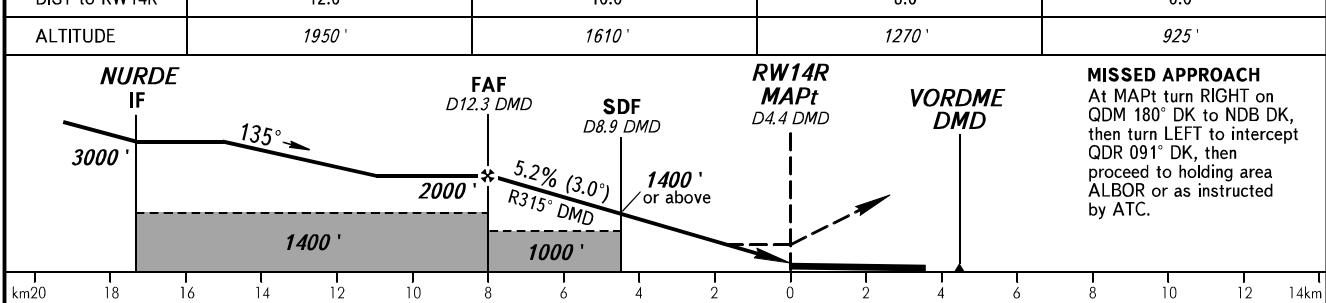
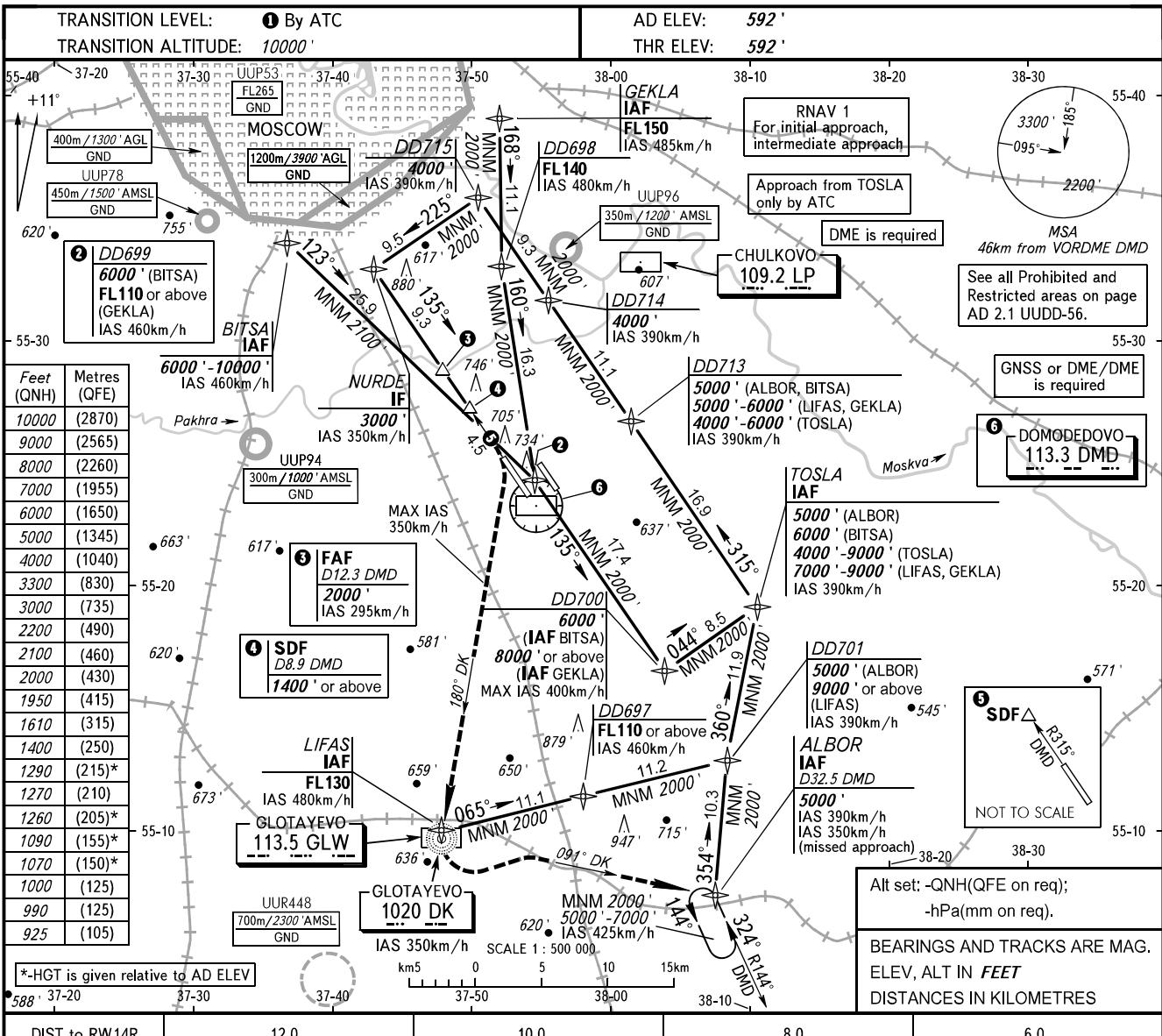
① TRANSITION LEVEL:

- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VOR RWY 14R



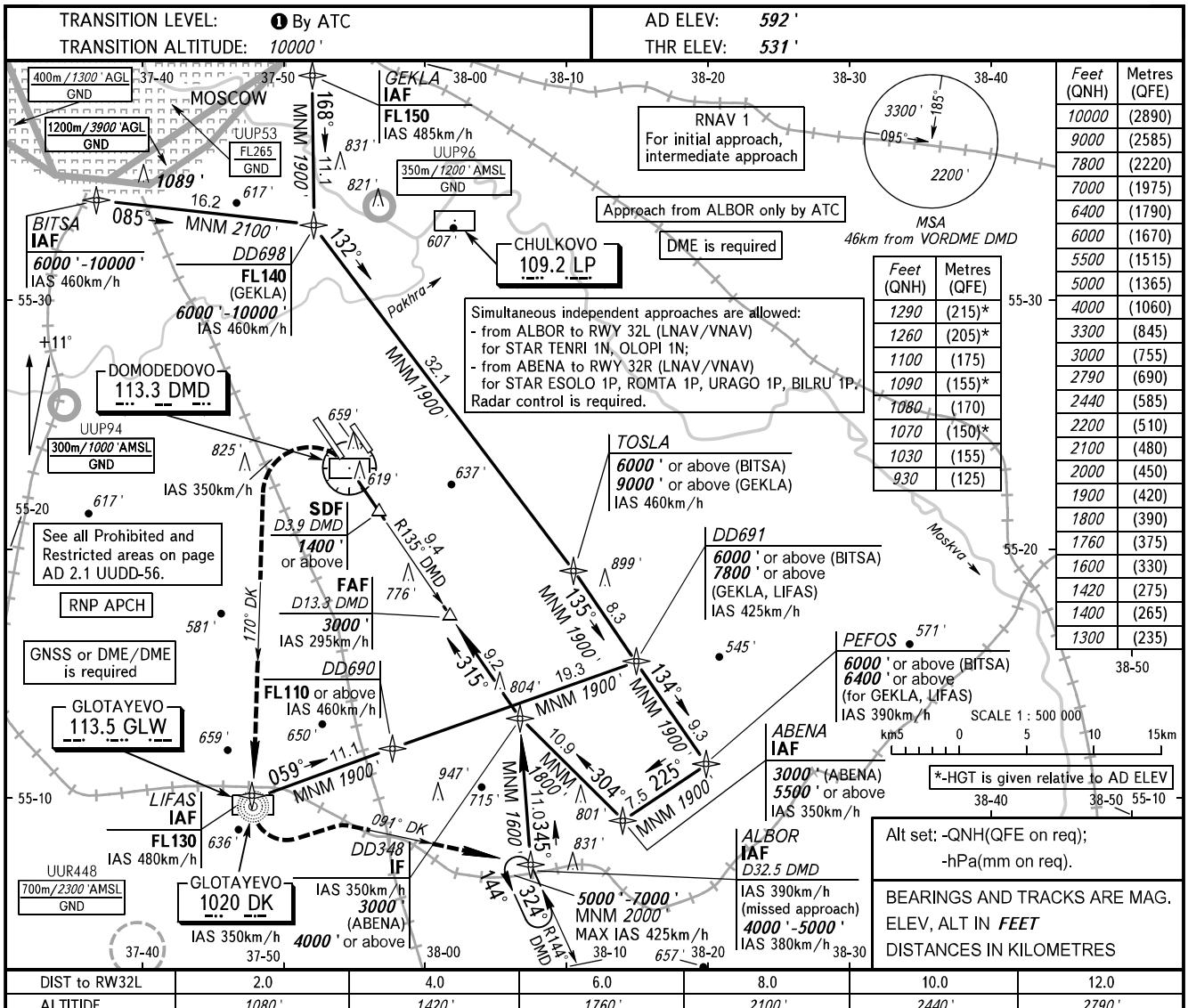
OCA(H)	A	B	C	D	● TRANSITION LEVEL:										
Straight-in Approach	990' (400')	990' (400')	990' (400')	990' (400')	- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;										
					- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);										
					- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).										
Circling	1070' (480')	1090' (500')	1260' (670')	1290' (700')											
GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450			
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.1	6.5			
RATE OF DESCENT	ft/min	427'	512'	597'	683'	768'	853'	939'	1024'	1109'	1195'	1280'			

03 DEC 20

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

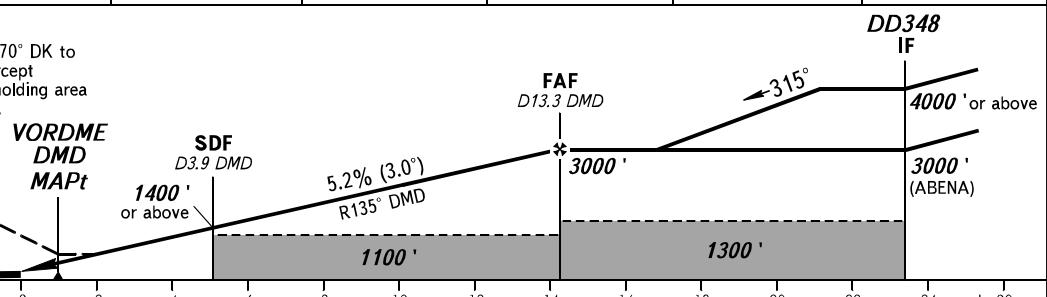
ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VOR RWY 32L



MISSED APPROACH

MISSING APPROACH
At MAPt turn LEFT onto QDM 170° DK to
NDB DK, then turn LEFT to intercept
QDR 091° DK, then proceed to holding area
ALBOP or as instructed by ATC.



1 TRANSITION LEVEL

- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
 - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
 - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column)

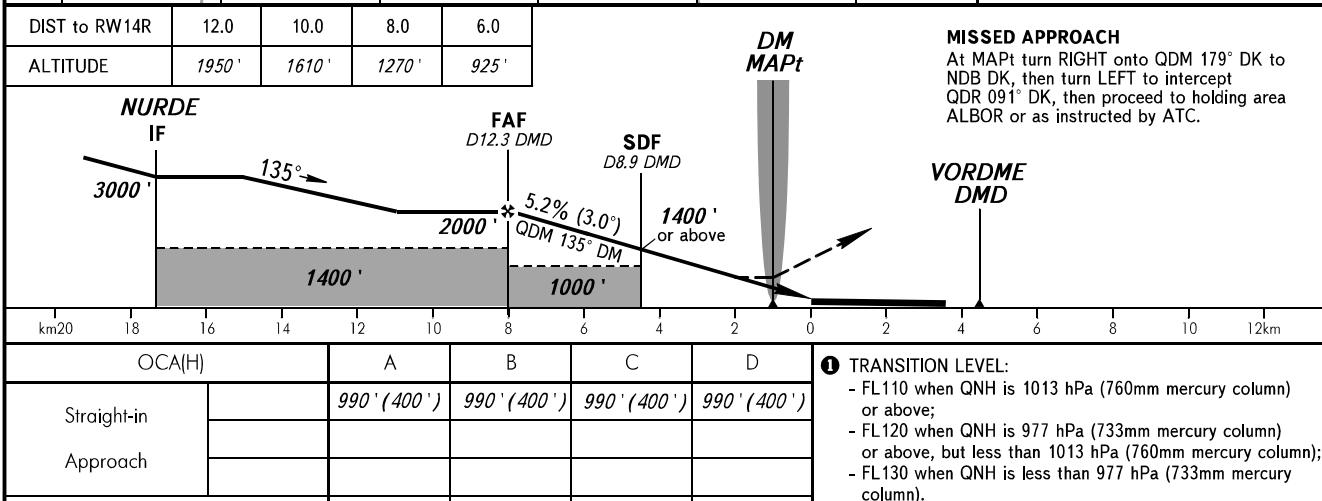
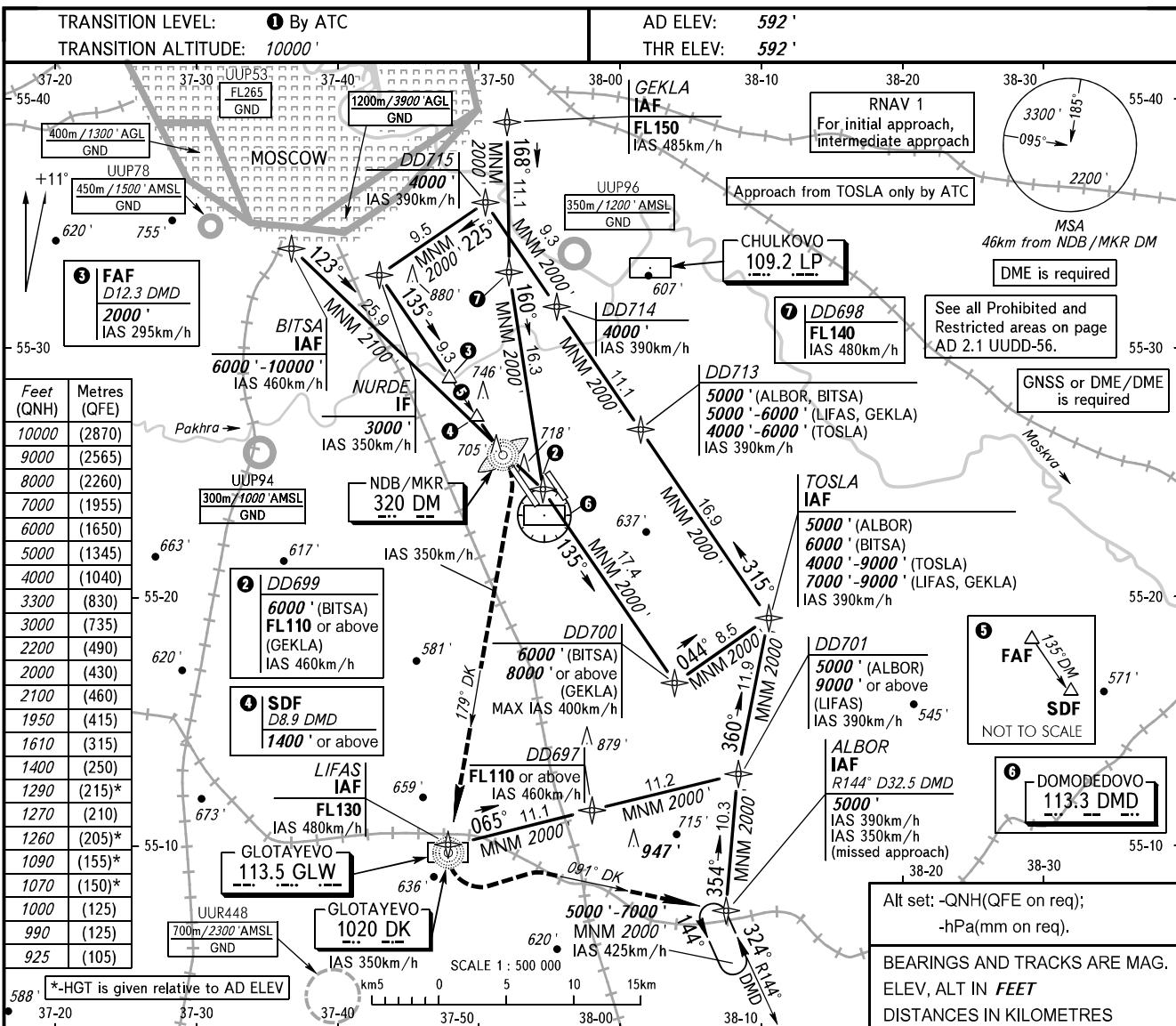
Circling	$1070'$ ($480'$)	$1090'$ ($500'$)	$1260'$ ($670'$)	$1290'$ ($700'$)
----------	--------------------	--------------------	--------------------	--------------------

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
	ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

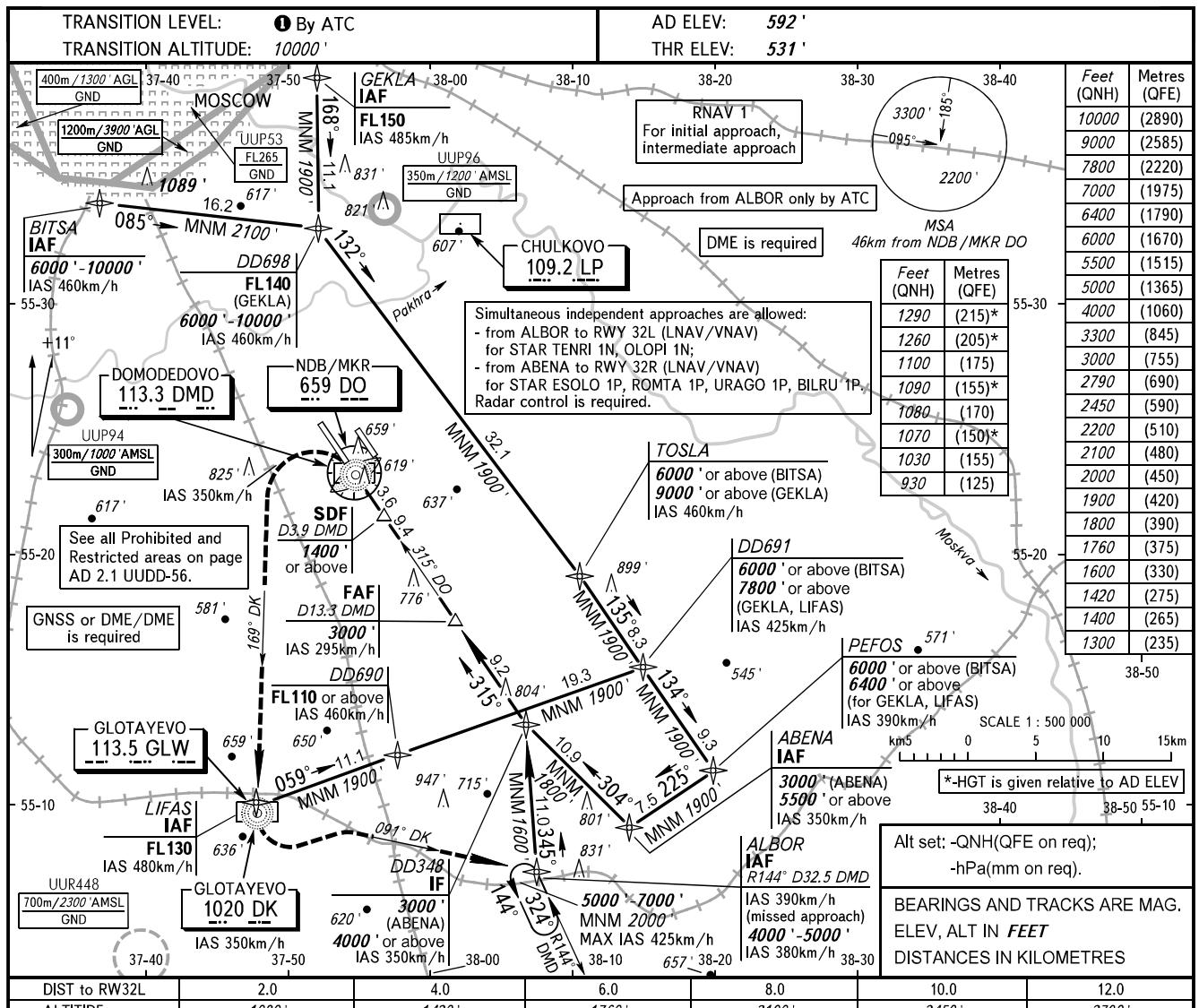
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
NDB RWY 14R



- ① TRANSITION LEVEL:
- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
 - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
 - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

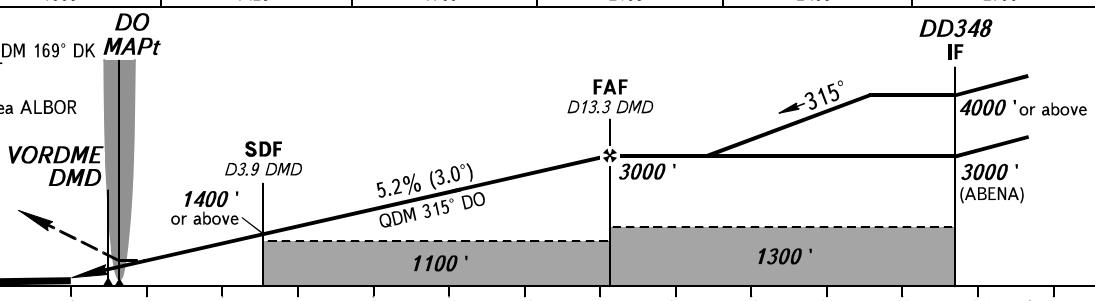
INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSSOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
NDB RWY 32L

MISSSED APPROACH

At MAPt turn LEFT onto QDM 169° DK to NDB DK, then turn LEFT to intercept QDR 091° DK, then proceed to holding area ALBOR or as instructed by ATC.



OCA(H)	A	B	C	D
Straight-in Approach	With SDF 930' (400')	930' (400')	930' (400')	930' (400')
	WO SDF 1030' (500')	1030' (500')	1030' (500')	1030' (500')
Circling	1070' (480')	1090' (500')	1260' (670')	1290' (700')

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

ft/min 427 512 597 683 768 853 939 1024 1109 1195 1280

① TRANSITION LEVEL:

- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO**КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ПУТИ RNAV (GNSS) (ПЗ-90.11)**
COORDINATES OF RNAV WAYPOINTS (GNSS) (PZ-90.11 coordinates)

Наименование точки WPT IDENT	Type point	Широта Latitude	Долгота Longitude
1	2	3	4
ABENA	IAF	550909.00N	0381359.10E
ABRIT		555946.40N	0370510.10E
ALBOR	IAF	550722.16N	0380728.43E
ANEPO		543107.00N	0380848.10E
BESTA		555500.00N	0374429.00E
BILRU		552322.00N	0353430.00E
BINPI		555540.60N	0391804.30E
BITSA	IAF	553400.00N	0373653.00E
BUNZI		545033.80N	0375830.10E
DD090		550200.00N	0383102.60E
DD091		545733.32N	0382610.32E
DD092		545424.00N	0381856.10E
DD093		545251.70N	0380916.60E
DD094		545335.80N	0375920.50E
DD095		545629.40N	0375039.80E
DD100		545715.90N	0375158.00E
DD101		545436.55N	0375958.77E
DD102		545356.31N	0380911.12E
DD103		545536.28N	0381852.94E
DD141	FAF	552841.10N	0375030.11E
DD143	FAF	552848.15N	0374803.61E
DD144	FAP	552843.90N	0374808.80E
DD180		553827.50N	0382243.40E
DD181		553858.40N	0381205.80E
DD182		554659.30N	0380617.00E
DD183		555018.80N	0375156.60E
DD201		550407.94N	0382820.18E
DD202		545923.12N	0382358.99E
DD203		545619.99N	0381716.64E
DD204		545500.82N	0380902.94E
DD205		545537.85N	0380034.58E
DD206		545804.51N	0375312.13E
DD318		552631.40N	0374536.80E
DD320		551850.30N	0375942.30E
DD321		551828.48N	0375738.15E
DD322		551624.00N	0375009.70E

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

1	2	3	4
DD323		552111.20N	0374426.40E
DD325		552913.10N	0374951.26E
DD326		552802.20N	0374647.01E
DD327		552512.90N	0373932.72E
DD328		551926.11N	0380407.52E
DD329		552231.57N	0375755.10E
DD330		553444.70N	0374741.40E
DD332		551551.33N	0375138.76E
DD334		552246.44N	0375519.74E
DD341	FAF	551737.68N	0380346.23E
DD344		551314.50N	0380901.40E
DD346	FAF	551724.10N	0380145.60E
DD347	FAP	551735.21N	0380132.33E
DD348	IF	551317.30N	0380641.20E
DD361		545845.96N	0383723.26E
DD362		550554.80N	0381643.55E
DD688		550526.40N	0380442.10E
DD689		550845.60N	0373220.10E
DD690		551202.30N	0375741.60E
DD691		551531.20N	0381452.10E
DD697		551127.60N	0375801.80E
DD698		553301.17N	0375213.84E
DD699		552419.60N	0375436.70E
DD700		551634.40N	0380354.40E
DD701		551253.90N	0380818.10E
DD702		550854.30N	0381308.40E
DD703		550447.24N	0381802.50E
DD704		550040.17N	0382256.09E
DD706		545533.10N	0382903.60E
DD707		545805.50N	0383538.20E
DD709		550309.47N	0382938.80E
DD710		550716.54N	0382444.90E
DD712		551513.90N	0381513.30E
DD713		552643.50N	0380128.90E
DD714		553139.66N	0375531.91E
DD715		553548.10N	0375032.50E
DD716		545548.80N	0382950.10E
DD717		550054.87N	0382346.85E
DD718		550501.94N	0381853.23E
DEFAL		555443.60N	0364528.70E

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

1	2	3	4
DESMO		560133.50N	0370652.20E
ESOLO		564915.00N	0370310.00E
EMGAS		542728.00N	0375019.00E
FAPAS		555124.10N	0384252.50E
FEGRA		543658.00N	0384723.90E
FILZI		564235.90N	0374034.50E
FOGLI		545937.20N	0374828.30E
FUKAS		555627.20N	0373118.00E
GEKLA	IAF	553900.00N	0375205.00E
KAZAR		565330.60N	0374132.80E
KOGOM		555933.00N	0394004.00E
KOKIR		544612.30N	0374024.30E
KORFI		553745.60N	0383656.70E
LAZIT		543914.50N	0374934.00E
LIDRI		554514.00N	0353227.00E
LIFAS	IAF	551000.00N	0374753.00E
LINRU		542044.00N	0381419.00E
LOPLO		563429.40N	0373939.70E
LUNIS		555107.00N	0385229.00E
MOLZI		555749.00N	0390703.50E
MONIK		554744.90N	0380738.40E
MOZEN		562428.90N	0365928.80E
NEBAG	IF	553330.70N	0374439.10E
NIBLA		545611.90N	0373734.20E
NIGLI		553428.90N	0381835.90E
NOFIT		550446.30N	0374540.20E
NURDE	IF	553254.80N	0374304.90E
ODNEL		555609.20N	0365550.80E
OFIRA		545952.50N	0374336.10E
OKPEN		544355.50N	0382807.20E
OLMUN		560439.00N	0393303.00E
OLOPI		541400.00N	0385353.00E
OLUZI		544923.00N	0374859.70E
OMEZA		544546.70N	0383813.70E
ORZIM		562333.68N	0375422.43E
OSGAK		564130.60N	0375649.20E
PAFEN		544439.10N	0365424.30E
PEFOS		551123.60N	0381950.50E
PEREK		554057.70N	0380058.00E
PIZOT		555630.90N	0374601.30E

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO

1	2	3	4
PIZUR		551300.00N	0365953.00E
PODZI		563308.70N	0373932.30E
POZUK		545102.90N	0382156.20E
PREKI		551742.80N	0362249.70E
RAFDA		553858.00N	0381400.20E
RAFOS		555905.20N	0375202.79E
RATKE		560735.10N	0373711.60E
REFLA		563055.20N	0371816.40E
REKRO		544532.00N	0372022.70E
RIFMA		542928.70N	0384039.20E
RILPO		565220.00N	0381614.00E
RINLO		544049.70N	0380337.50E
RIREN		545330.80N	0374615.20E
RIZNO		560519.30N	0363045.80E
ROLAZ		555209.70N	0362714.50E
ROMTA		570628.00N	0374243.00E
ROMUD		554425.30N	0375159.20E
ROPAP		554254.70N	0380951.60E
RUDUR		550004.30N	0375318.80E
RUGEL		555153.00N	0375153.00E
RUNSE		561428.70N	0363850.80E
RW14L	MAPt	552501.00N	0375455.30E
RW14R	MAPt	552515.82N	0375219.72E
RW32L	MAPt	552342.43N	0375412.06E
RW32R	MAPt	552357.73N	0375611.31E
SENDAR		554451.10N	0381846.30E
SIFOD		560831.40N	0375214.40E
SOMAG		551627.20N	0373939.90E
SOTOG		544400.00N	0363853.00E
SUBOD		563208.90N	0371716.00E
SUNUN		560857.00N	0360728.00E
TENRI		543258.00N	0372958.00E
TOGMO		542318.00N	0390131.00E
TOKNU		562142.00N	0362300.00E
TOSLA	IAF	551911.80N	0381029.00E
UDSEL		550437.40N	0374811.50E
ULRON		550451.20N	0375042.40E
UNAKA		555821.60N	0371342.40E
UNBOS		550917.50N	0373858.00E
UPAGA		551119.31N	0371254.93E
URAGO		553300.00N	0395953.00E

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**TRANSITION
ALTITUDE: 10000'**

DOMODEDOVO TOWER 14L/32R 119.700

DEPARTURE

DEPARTURE

See AD 2.1 UUDD-55

56-20

36-10

36-20

36-30

36-40

36-50

37-00

37-10

37-20

37-30

37-40

37-50

38-00

38-10

38-20

38-30

38-40

38-50

38-60

38-70

38-80

38-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

40-00

40-10

40-20

40-30

40-40

40-50

40-60

40-70

40-80

40-90

41-00

41-10

41-20

41-30

41-40

41-50

41-60

41-70

41-80

41-90

42-00

42-10

42-20

42-30

42-40

42-50

42-60

42-70

42-80

42-90

43-00

43-10

43-20

43-30

43-40

43-50

43-60

43-70

43-80

43-90

44-00

44-10

44-20

44-30

44-40

44-50

44-60

44-70

44-80

44-90

45-00

45-10

45-20

45-30

45-40

45-50

45-60

45-70

45-80

45-90

46-00

46-10

46-20

46-30

46-40

46-50

46-60

46-70

46-80

46-90

47-00

47-10

47-20

47-30

47-40

47-50

47-60

47-70

47-80

47-90

48-00

48-10

48-20

48-30

48-40

48-50

48-60

48-70

48-80

48-90

49-00

49-10

49-20

49-30

49-40

49-50

49-60

49-70

49-80

49-90

50-00

50-10

50-20

50-30

50-40

50-50

50-60

50-70

50-80

50-90

51-00

51-10

51-20

51-30

51-40

51-50

51-60

51-70

51-80

51-90

52-00

52-10

52-20

52-30

52-40

52-50

52-60

52-70

52-80

52-90

53-00

53-10

53-20

53-30

53-40

53-50

53-60

53-70

53-80

53-90

54-00

54-10

54-20

54-30

54-40

54-50

54-60

54-70

54-80

54-90

55-00

55-10

55-20

55-30

55-40

55-50

55-60

55-70

55-80

55-90

56-00

56-10

56-20

56-30

56-40

56-50

56-60

56-70

56-80

56-90

57-00

57-10

57-20

57-30

57-40

57-50

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R
RUSSIA

PZ - 90.02 coordinates
PZ - 90.11 coordinates

WARNING:
1. The minimum climb gradients are as follows
(required due to the airspace structure):
- 4.7% up to 4000' for SID SOMAG 1N;
- 5.8 % or above up to 6000' for other SID.
2. If unable to maintain the minimum
climb gradient, inform ATC.

IAS 500km/h

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**TRANSITION
ALTITUDE: 10000'**
**DOMODEDOVO TOWER 14L/32R 119.700
DEPARTURE 132.050
DEPARTURE See AD 2.1 UUDD-55**
MOSCOW DEPARTURE
See AD 2.1 UUDD-55
788'
37-50
38-00
38-10
38-20
38-30
38-40
38-50
39-00
39-10
39-20
39-30
39-40
39-50
40-00
PZ - 90.02 coordinates
40-10
56-10
56-20
56-30
56-40
56-50
56-60
56-70
56-80
56-90
56-100
56-110
56-120
56-130
56-140
56-150
56-160
56-170
56-180
56-190
56-200
56-210
56-220
56-230
56-240
56-250
56-260
56-270
56-280
56-290
56-300
56-310
56-320
56-330
56-340
56-350
56-360
56-370
56-380
56-390
56-400
56-410
56-420
56-430
56-440
56-450
56-460
56-470
56-480
56-490
56-500
56-510
56-520
56-530
56-540
56-550
56-560
56-570
56-580
56-590
56-600
56-610
56-620
56-630
56-640
56-650
56-660
56-670
56-680
56-690
56-700
56-710
56-720
56-730
56-740
56-750
56-760
56-770
56-780
56-790
56-800
56-810
56-820
56-830
56-840
56-850
56-860
56-870
56-880
56-890
56-900
56-910
56-920
56-930
56-940
56-950
56-960
56-970
56-980
56-990
56-1000
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1050
56-1060
56-1070
56-1080
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020
56-1030
56-1040
56-1070
56-1090
56-1010
56-1020

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAOTRANSITION
ALTITUDE: 10000'MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R

RUSSIA

Feet (CNH)	Metres (QFE)
10000	(2890)
9000	(2585)
8000	(2280)
7000	(1975)
5000	(1365)
4000	(1060)
3000	(850)

NOT TO SCALE

UDSEL

16.0° 10.0°

EMGAS 1N

19.0° 9.3°

EMGAS 1N

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**

TRANSITION
ALTITUDE: **10000'**

DOMODEDOVO TOWER	14R/32L	118.600	36-10
DEPARTURE	132.050		36-20
DEPARTURE	See AD 2.1 UUDD-55		36-30

MOSCOW

35-30

35-40

35-50

36-00

36-10

36-20

36-30

36-40

36-50

37-00

37-10

37-20

37-30

37-40

37-50

38-00

38-10

38-20

38-30

38-40

38-50

38-60

38-70

38-80

38-90

38-100

38-110

38-120

38-130

38-140

38-150

38-160

38-170

38-180

38-190

38-200

38-210

38-220

38-230

38-240

38-250

38-260

38-270

38-280

38-290

38-300

38-310

38-320

38-330

38-340

38-350

38-360

38-370

38-380

38-390

38-400

38-410

38-420

38-430

38-440

38-450

38-460

38-470

38-480

38-490

38-500

38-510

38-520

38-530

38-540

38-550

38-560

38-570

38-580

38-590

38-600

38-610

38-620

38-630

38-640

38-650

38-660

38-670

38-680

38-690

38-700

38-710

38-720

38-730

38-740

38-750

38-760

38-770

38-780

38-790

38-800

38-810

38-820

38-830

38-840

38-850

38-860

38-870

38-880

38-890

38-900

38-910

38-920

38-930

38-940

38-950

38-960

38-970

38-980

38-990

38-1000

38-1010

38-1020

38-1030

38-1040

38-1050

38-1060

38-1070

38-1080

38-1090

38-1100

38-1110

38-1120

38-1130

38-1140

38-1150

38-1160

38-1170

38-1180

38-1190

38-1200

38-1210

38-1220

38-1230

38-1240

38-1250

38-1260

38-1270

38-1280

38-1290

38-1300

38-1310

38-1320

38-1330

38-1340

38-1350

38-1360

38-1370

38-1380

38-1390

38-1400

38-1410

38-1420

38-1430

38-1440

38-1450

38-1460

38-1470

38-1480

38-1490

38-1400

38-1410

38-1420

38-1430

38-1440

38-1450

38-1460

38-1470

38-1480

38-1490

38-1400

38-1410

38-1420

38-1430

38-1440

38-1450

38-1460

38-1470

38-1480

38-1490

38-1400

38-1410

38-1420

38-1430

38-1440

38-1450

38-1460

38-1470

38-1480

38-1490

38-1400

STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAOTRANSITION
ALITUDE: 10000'

DOMODEDOVO TOWER	14R/32L	113.600
DEPARTURE	132.050	
DEPARTURE	See AD 2.1 UJUDD-55	

2150m / 7000' AMSL
GND

IAS 500km/h

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**TRANSITION
ALTITUDE : 10000'**

DOMODEDOVO TOWER	14R/32L	118.600	31-50	38-00	39-00	39-30	39-40	39-50
DEPARTURE		132.050						
DEPARTURE		See AD 2.1 UUDD-55						

PZ - 90.11 coordinates
40-00

40-10
56-10

MOSCOW

DOMODEDOVO RNAV RWY 14R
PZ - 90.02 coordinates

40-00
56-00

56-10
330°

330°
46km from ARP

330°
MSA

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

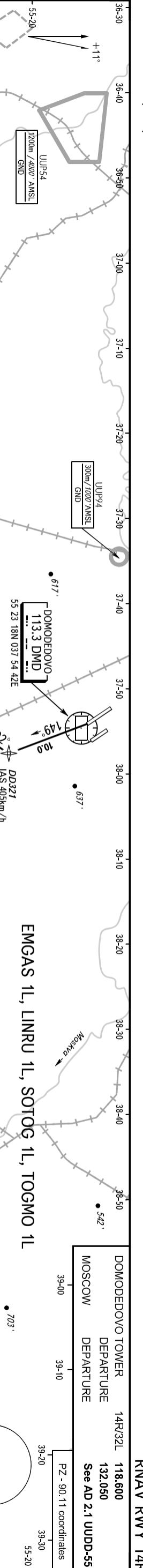
330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

330°
5.6km

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**TRANSITION
ALTITUDE: 10000'**
**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 14R**


See all Prohibited and
Restricted areas on page
AD 2.1 UUDD-56.

RNAV 1

MSA
46km from ARP

GNSS or DME/DME is required

PZ - 90.11 coordinates
3300'

850m / 2800' AMSL
GND

1150m / 3700' AMSL
GND

900m / 3000' AMSL
GND

1200m / 4000' AMSL
GND

300m / 1000' AMSL
GND

700m / 2300' AMSL
GND

7000' or above
IAS 465km/h

NOT TO SCALE

16.7° → 10.0°
EMGAS 1L

UDSEL
16.7° → 10.0°
EMGAS 1L

LIFAS
16.7° → 10.0°
EMGAS 1L

3300'

55-20

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

39-10

39-20

39-30

39-40

39-50

39-60

39-70

39-80

39-90

39-00

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**TRANSITION
LEVEL: BY ATC**

See all Prohibited and
Restricted areas on page
AD 2.1 UJDD-56.

RNAV RWY 14L/32R, 14R/32L

OLOPI 1L, TENRI 1L, BILRU 1L

**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO**

RNAV RWY 14L/32R, 14R/32L

3300'

MSA

46km from ARP

PZ: 90.11 coordinates

38-20

38-30

38-40

38-50

38-60

38-70

38-80

38-90

38-100

38-110

38-120

38-130

38-140

38-150

38-160

38-170

38-180

38-190

38-200

38-210

38-220

38-230

38-240

38-250

38-260

38-270

38-280

38-290

38-300

38-310

38-320

38-330

38-340

38-350

38-360

38-370

38-380

38-390

38-400

38-410

38-420

38-430

38-440

38-450

38-460

38-470

38-480

38-490

38-500

38-510

38-520

38-530

38-540

38-550

38-560

38-570

38-580

38-590

38-600

38-610

38-620

38-630

38-640

38-650

38-660

38-670

38-680

38-690

38-700

38-710

38-720

38-730

38-740

38-750

38-760

38-770

38-780

38-790

38-800

38-810

38-820

38-830

38-840

38-850

38-860

38-870

38-880

38-890

38-900

38-910

38-920

38-930

38-940

38-950

38-960

38-970

38-980

38-990

38-1000

38-1010

38-1020

38-1030

38-1040

38-1050

38-1060

38-1070

38-1080

38-1090

38-1100

38-1110

38-1120

38-1130

38-1140

38-1150

38-1160

38-1170

38-1180

38-1190

38-1200

38-1210

38-1220

38-1230

38-1240

38-1250

38-1260

38-1270

38-1280

38-1290

38-1300

38-1310

38-1320

38-1330

38-1340

38-1350

38-1360

38-1370

38-1380

38-1390

38-1400

38-1410

38-1420

38-1430

38-1440

38-1450

38-1460

38-1470

38-1480

38-1490

38-1500

38-1510

38-1520

38-1530

38-1540

38-1550

38-1560

38-1570

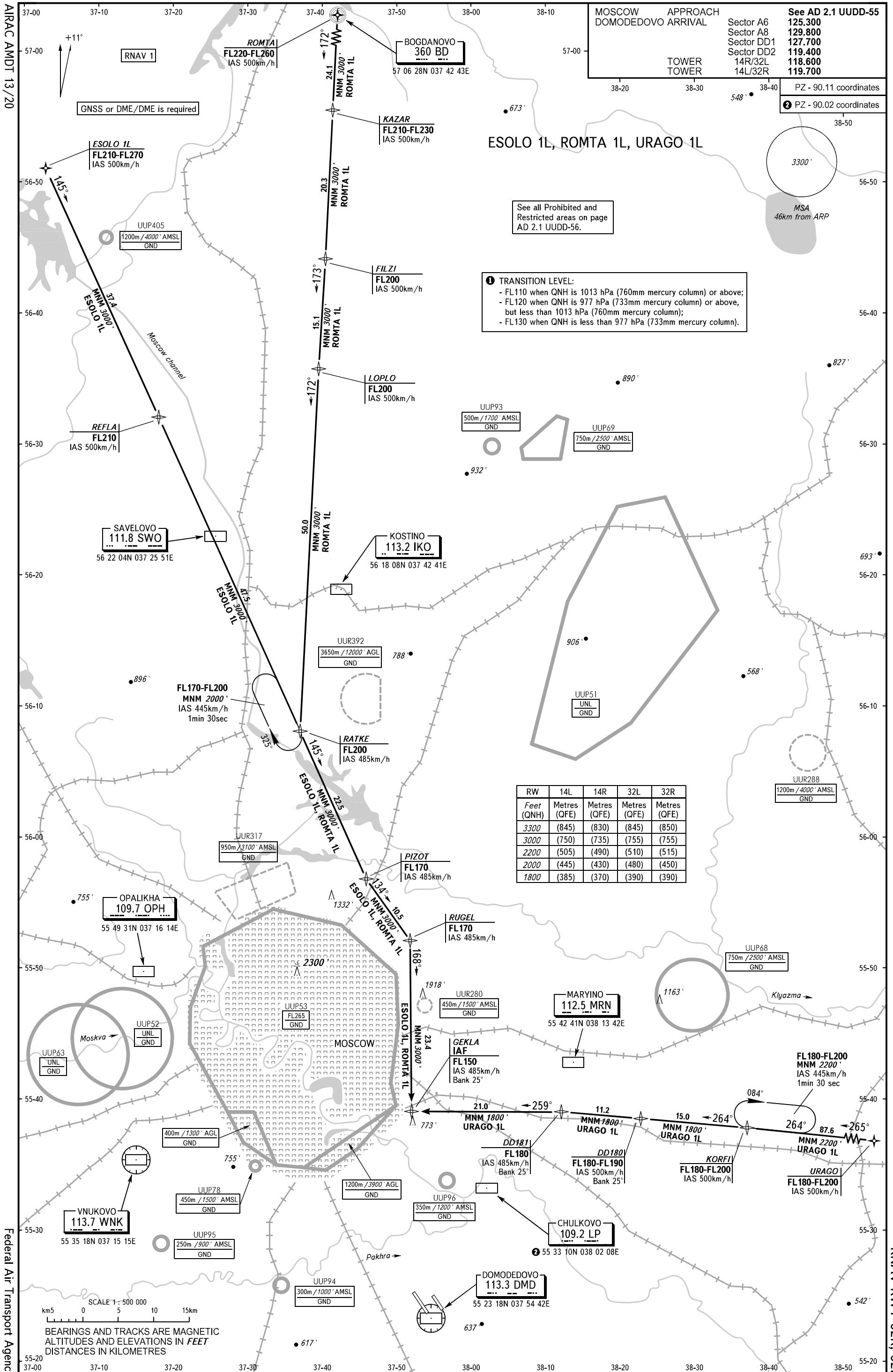
38-1580

38-1590

38-1600

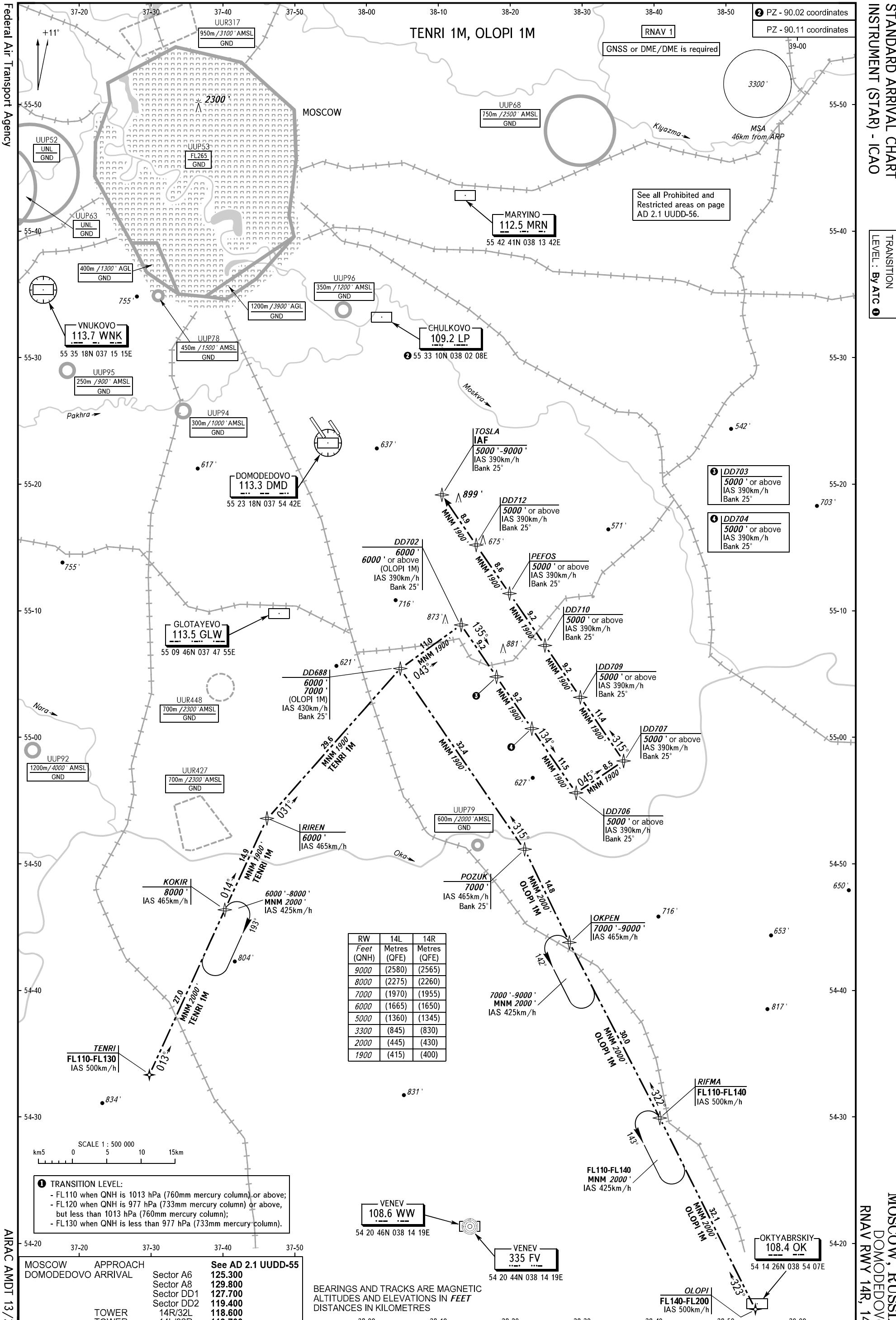
38-1610

<

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOTRANSITION
LEVEL : By ATC ①MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R, 32L

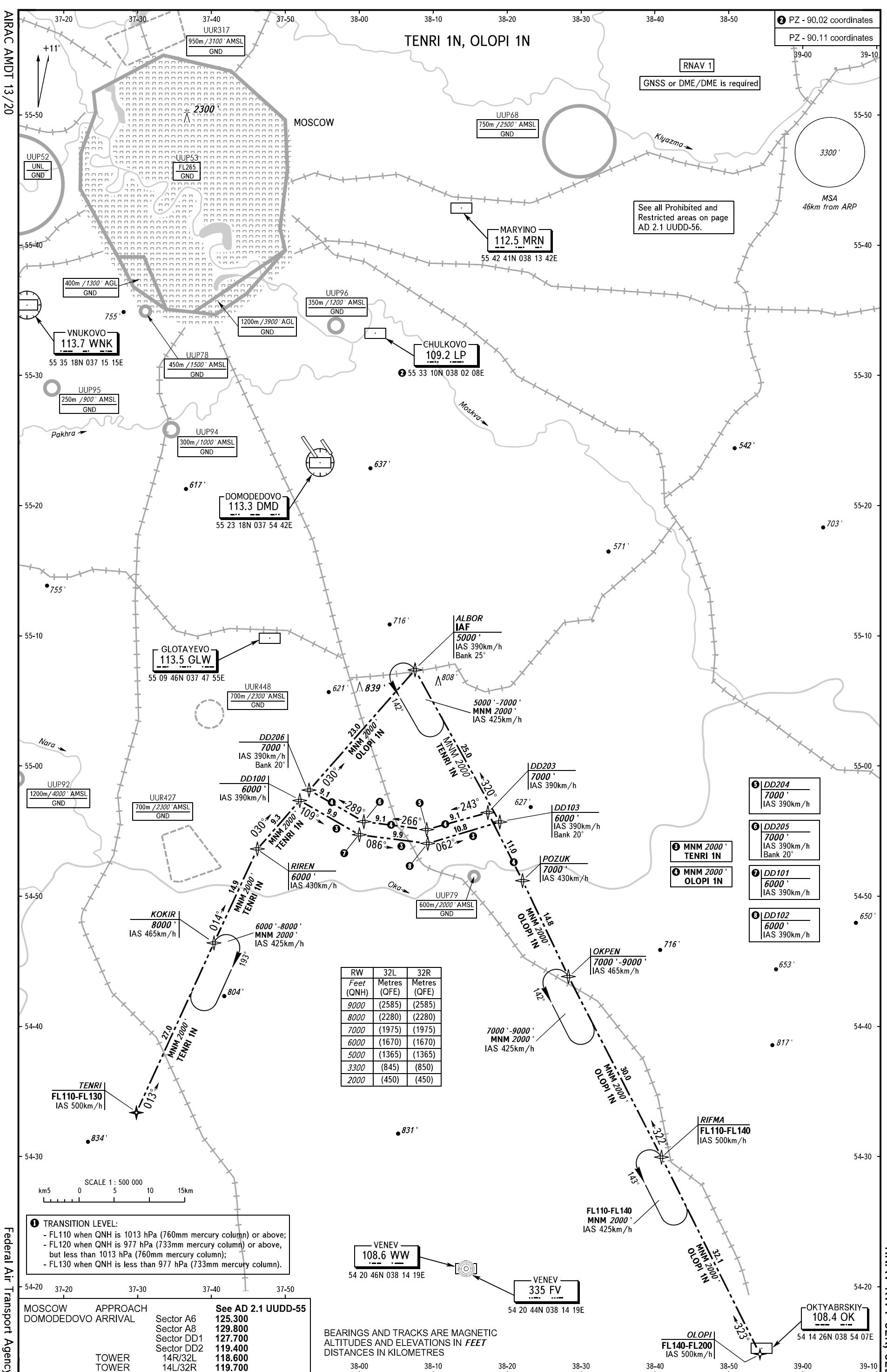
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOV
RNAV RWY 14R. 14L

AD 2.1 UUDD-157



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOTRANSITION
LEVEL: By ATC ①

BOOK 1

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

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION
LEVEL: By ATC



See all Prohibited and
Restricted areas on page
AD 2.1 UUDD-56.

BILRU 1N

VNUKOVKO

113.7 WNK

55 35 18N 037 15 15E

UJP63

400m / 1300ft AGL

UJP53

FL285

GND

330m / 1200ft AGL

UJP96

GND

330m / 1200ft AGL

UJP33

FL285

GND

400m / 1300ft AGL

UJP78

450m / 1500ft AGL

UJP95

250m / 900ft AGL

UJP78

450m / 1500ft AGL

UJP95

250m / 900ft AGL

UJP95

200m / 700ft AGL

UJP95

200m / 700ft AGL

UJP95

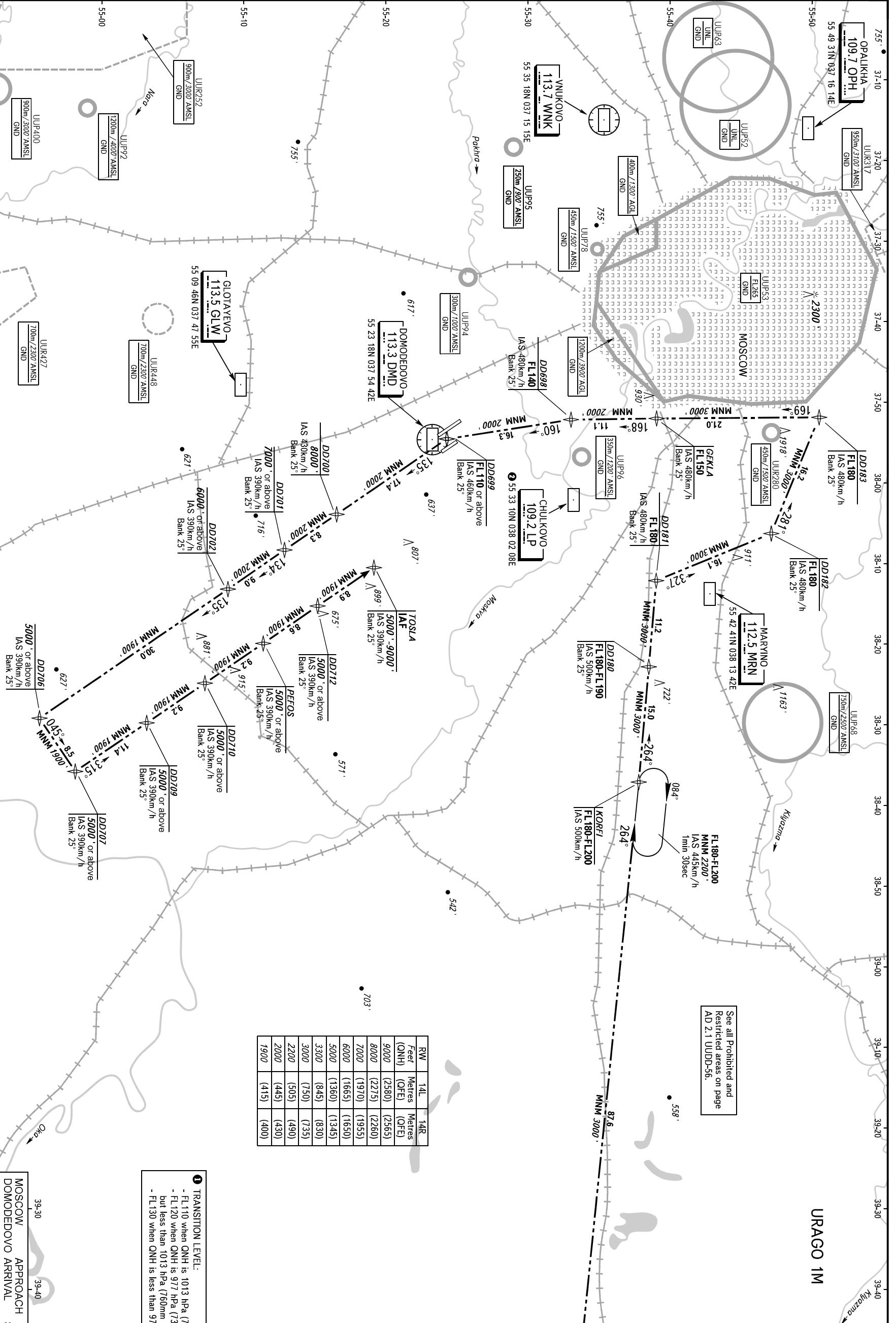
330m / 1200ft AGL

UJP95

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**TRANSITION
LEVEL: By ATC**
**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 14R, 14L**

See all Prohibited and
Restricted areas on page
AD 2.1 UDD-56.

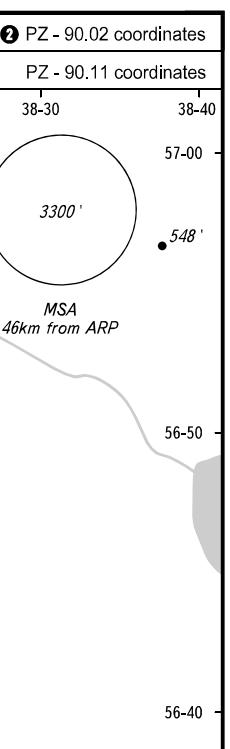
PZ - 90.02 coordinates
PZ - 90.11 coordinates
45km from ARP
MSA
RNAV 1
GNSS or DME/DME is required



**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**

TRANSITION
LEVEL : By ATC ①

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 14R, 14L



RW	14R	14L
Feet (QNH)	Metres (QFE)	Metres (QFE)
3300	(830)	(840)
3000	(735)	(750)
2000	(430)	(445)

See all Prohibited and Restricted areas on page AD 2.1 UUDD-56.

① TRANSITION LEVEL:
- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

DOMODEDOVO ARRIVAL
See AD 2.1 UUDD-55
Sector A6 125.300
Sector A8 129.800
Sector DD1 127.700
Sector DD2 119.400
14R/32L 118.600
14L/32R 119.700

ESOLO 1M, ROMTA 1M

[RNAV 1]

GNSS or DME/DME is required

ESOLO
FL210-FL270
IAS 500km/h

UUP405
1200m/4000' AMSL
GND

MNN 3000'
ESOLO 1M

SUBOD
FL200
IAS 500km/h
Bank 25°

MNN 3000'
ROMTA 1M

REFLA
FL210
IAS 500km/h
Bank 25°

MNN 3000'
ESOLO 1M

MOZEN
FL200
IAS 480km/h
Bank 25°

MNN 3000'
ROMTA 1M

SAVELOVO
111.8 SWO

MNN 3000'
ROMTA 1M

FL170-FL200
MNN 2000'
IAS 445km/h
1min 30sec

MNN 3000'
ROMTA 1M

OPALIKHA
109.7 OPH

MNN 3000'
ROMTA 1M

UUR281
450m/1500' AMSL
GND

UUR317
950m/3100' AMSL
GND

UUR392
3650m/12000' AGL
GND

UUR53
FL265
GND

UUP52
UNL
GND

UUP63
UNL
GND

**BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET
DISTANCES IN KILOMETRES**

UUP54
1200m/4000' AMSL
GND

UUP95
250m/900' AMSL
GND

UUP94
300m/1000' AMSL
GND

DD698
FL140
IAS 480km/h
Bank 25°

DD699
FL110 or above
IAS 460km/h
Bank 25°

DOMODEDOVO
113.3 DMD

637'

617'

755'

755'

400m/1300' AGL
GND

450m/1500' AMSL
GND

1200m/3900' AGL
GND

350m/1200' AMSL
GND

160°
MNN 2000'

16.3
MNN 2000'

831'

168°
MNN 2000'

11.1
MNN 2000'

23.0
MNN 2000'

259°

702'

RAFDA
FL170
IAS 480km/h
Bank 25°

1918'

17.6
MNN 2000'

911'

145°

1332'

134°
MNN 3000'

10.5
MNN 3000'

788'

896'

896'

755'

755'

OPALIKHA
109.7 OPH

MNN 3000'

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

145°

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOTRANSITION
LEVEL: BY ATC MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R, 32LAIP
RUSSIA

PZ - 90.02 coordinates
PZ - 90.11 coordinates
38-40 38-45 55-40 3300' MSA 46km from ARP

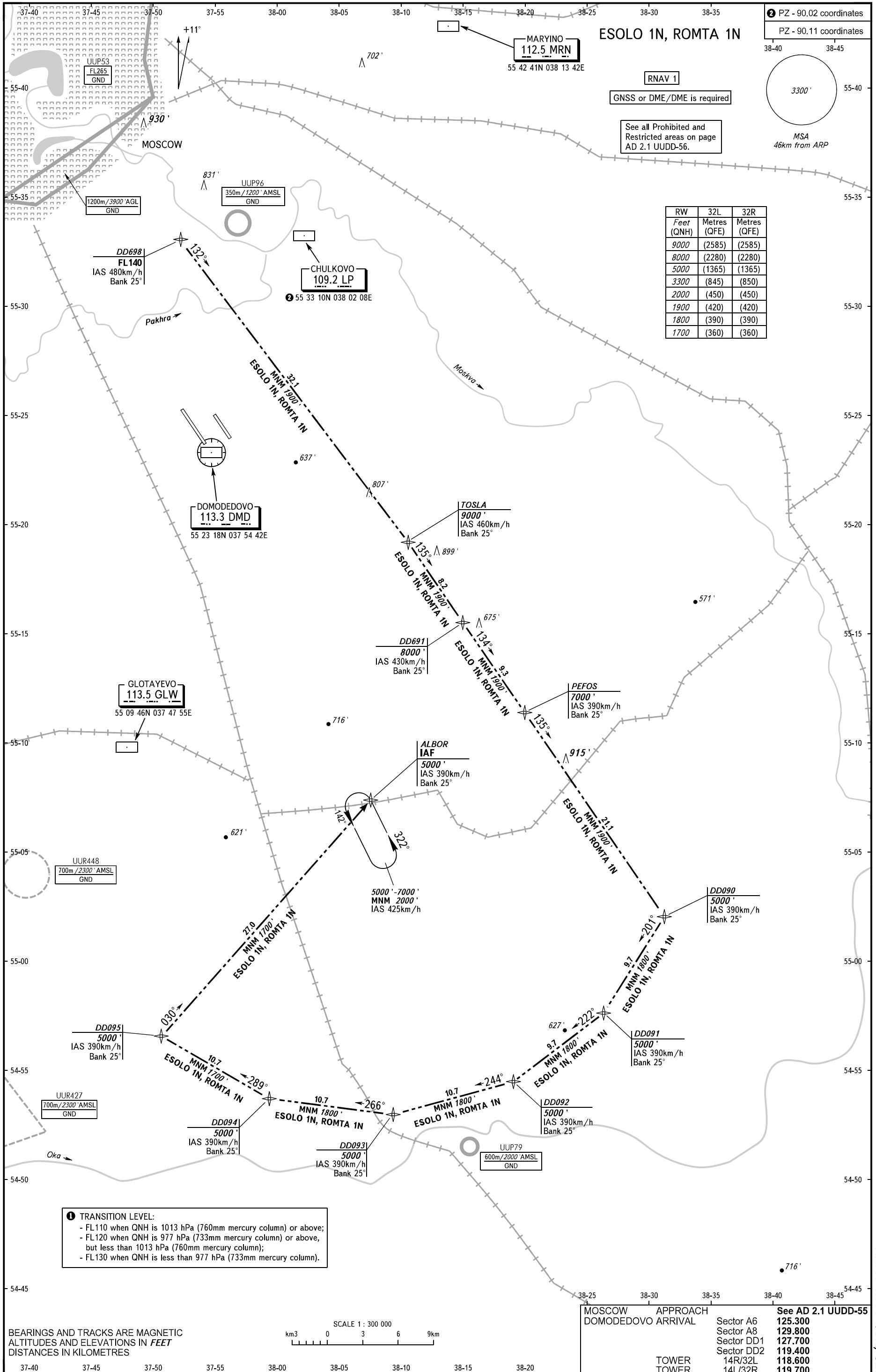
ESOLO 1N, ROMTA 1N

55 42 41N 038 13 42E

RNAV 1
GNSS or DME/DME is required

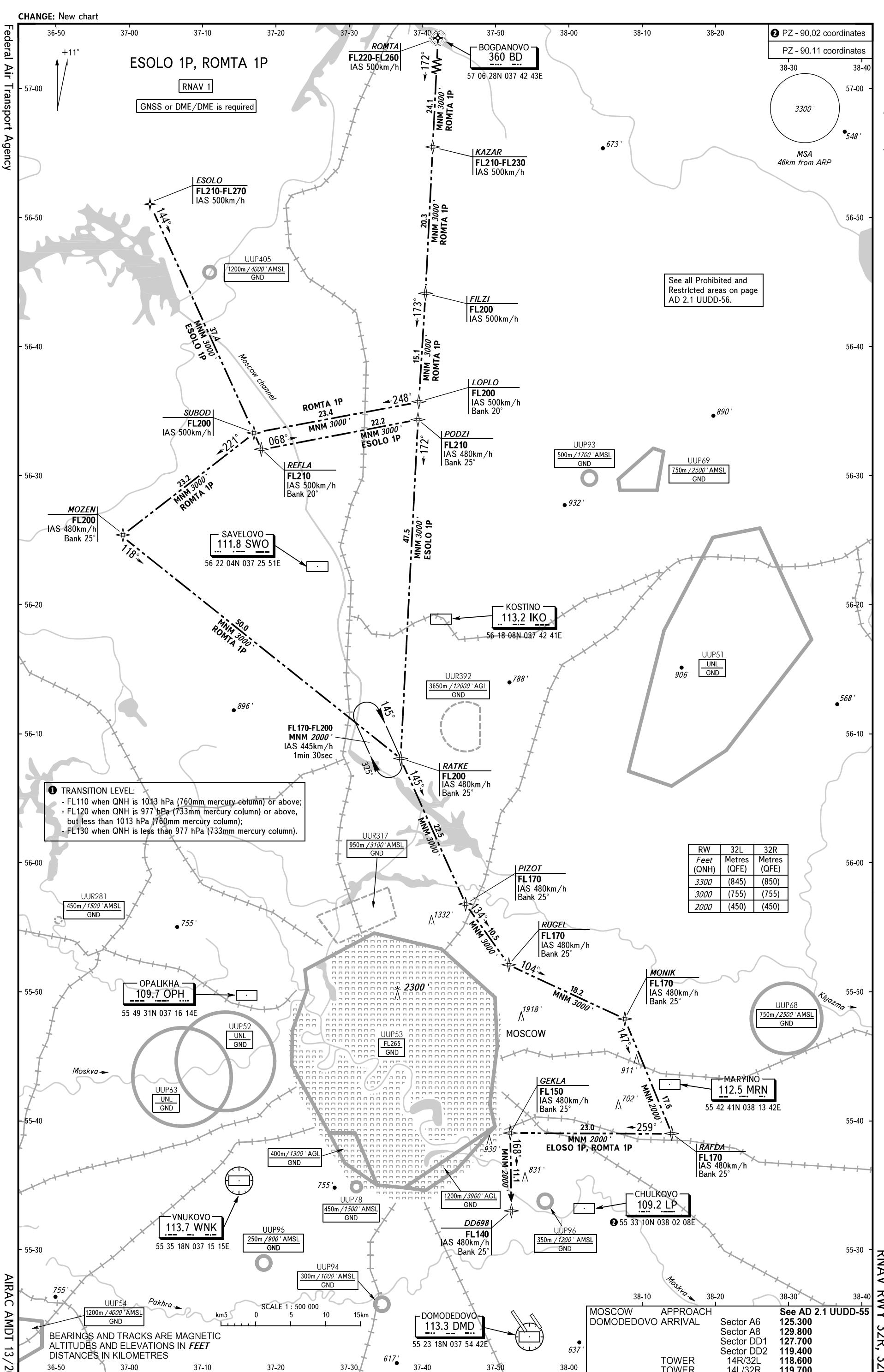
See all Prohibited and Restricted areas on page AD 2.1 UUDD-56.

RW	32L	32R
Feet (QNH)	Metres (QFE)	Metres (QFE)
9000 (2585)	(2585)	(2585)
8000 (2280)	(2280)	(2280)
5000 (1365)	(1365)	(1365)
3300 (845)	(850)	(850)
2000 (450)	(450)	(450)
1900 (420)	(420)	(420)
1800 (390)	(390)	(390)
1700 (360)	(360)	(360)



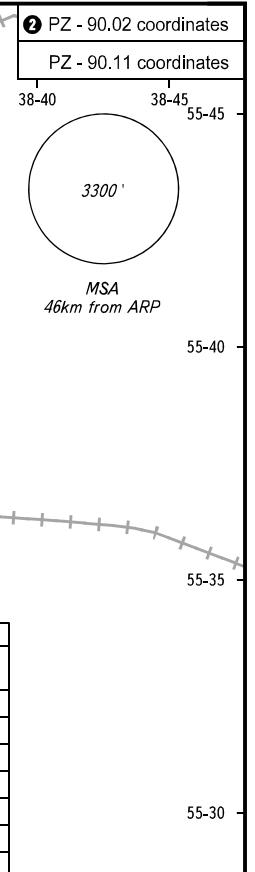
**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**TRANSITION
LEVEL : By ATC**
**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R, 32L**
PZ - 90.02 coordinates
PZ - 90.11 coordinates
**See all Prohibited and
Restricted areas on page
AD 2.1 UUDD-56.**

RW	32L	32R
Feet (QNH)	Metres (QFE)	Metres (QFE)
3300	(845)	(850)
3000	(755)	(755)
2000	(450)	(450)



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOTRANSITION
LEVEL: By ATC ①MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV RWY 32R, 32L

AIP RUSSIA



RW	32L	32R
Feet (QNH)	Metres (QFE)	Metres (QFE)
9000	(2585)	(2585)
7600	(2155)	(2160)
6000	(1670)	(1670)
4000	(1060)	(1060)
3300	(845)	(850)
3000	(755)	(755)
1900	(420)	(420)

ESOLO 1P, ROMTA 1P

RNAV 1

GNSS or DME/DME is required

MARYINO 112.5 MRN

55 42 41N 038 13 42E

See all Prohibited and Restricted areas on page AD 2.1 UUDD-56.

AIRAC AMDT 13/20

Federal Air Transport Agency

UUP79 600m/2000' AMSL GND

See AD 2.1 UUDD-55

APPROACH DOMODEDOVO ARRIVAL

TOWER TOWER

Sector A6 125.300

Sector A8 129.800

Sector DD1 127.700

Sector DD2 119.400

14R/32L 118.600

14L/32R 119.700

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC

ALTITUDES AND ELEVATIONS IN FEET

DISTANCES IN KILOMETRES

54-45 38-40 38-45 38-45 38-45

37-40 37-45 37-50 37-55 38-00 38-05 38-10 38-15 38-20 38-25 38-30 38-35 38-40 38-45

km3 0 3 6 9km

CHANGE: New chart

AD 2.1 UUDD-170

03 DEC 20

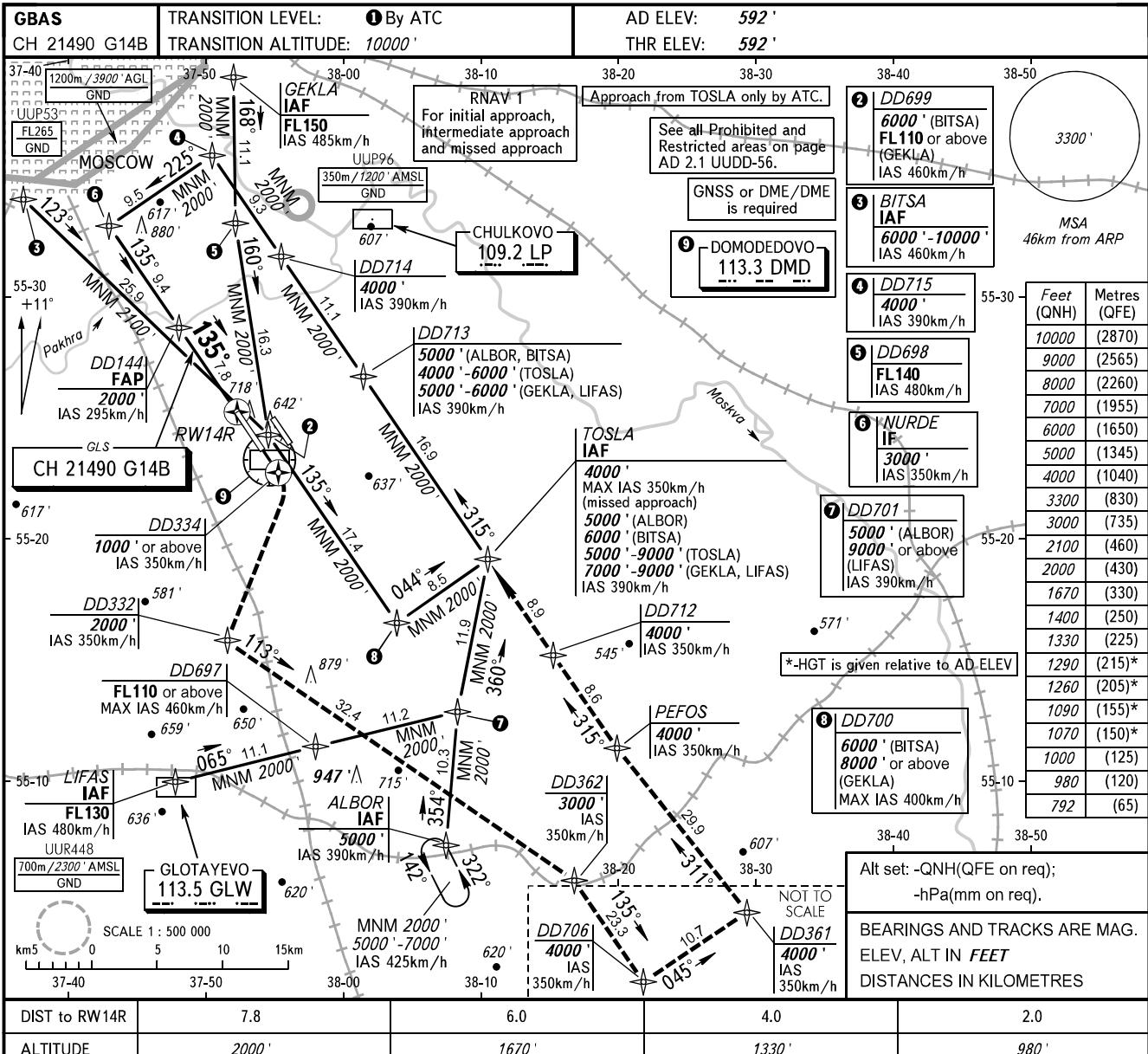
AIRAC AMDT 13/20

Federal Air Transport Agency

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 14R

**NURDE IF****DD144 FAP****RW14R****MISSED APPROACH**

Climb on track 135° to 1000' or above to DD334, turn RIGHT to DD332 climbing to 2000', then proceed to DD362-DD706-DD361-PEFOS-DD712-TOSLA, then according to chart or as instructed by ATC.

TCH 51'**OCA(H)****CAT I****A****B****C****D**

Straight-in Approach

792'(200')

792'(200')

792'(200')

792'(200')

Circling

1070'(480')

1090'(500')

1260'(670')

1290'(700')

TRANSITION LEVEL:

- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

GROUND SPEED

km/h

150

180

210

240

270

300

330

360

390

420

450

RATE OF DESCENT

m/s

2.2

2.6

3.0

3.5

3.9

4.3

4.8

5.2

5.6

6.1

6.5

RATE OF DESCENT

ft/min

427

512

597

683

768

853

939

1024

1109

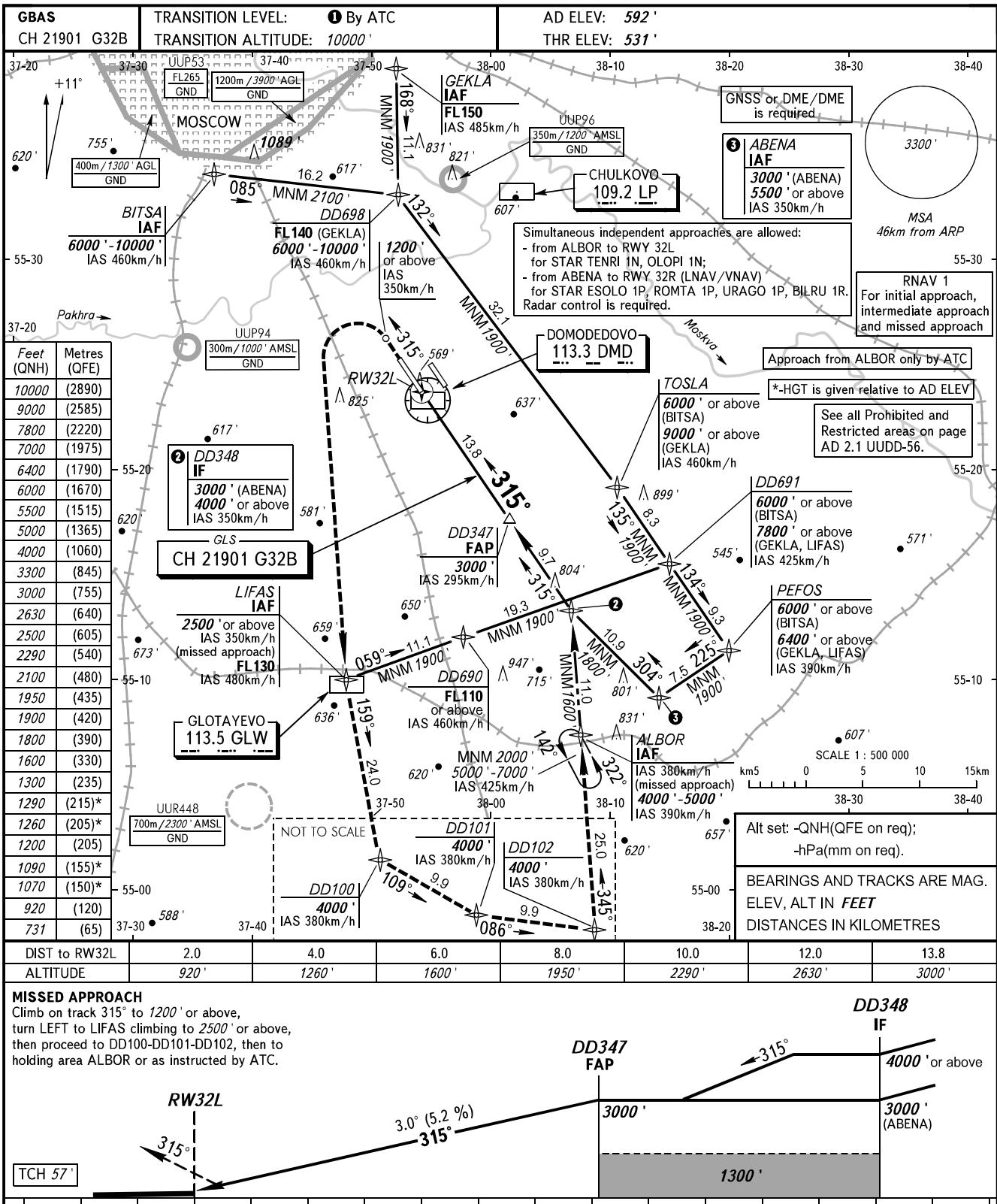
1195

1280

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
GLS RWY 32L



6km	4	2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24	26	28km'		
OCA(H)	A	B	C	D	① TRANSITION LEVEL:														
Straight-in Approach	CAT I	731'(200')	731'(200')	731'(200')	731'(200')	- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).													
Circling	1070'(480')	1090'(500')	1260'(670')	1290'(700')															
GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450							
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.1	6.5							

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

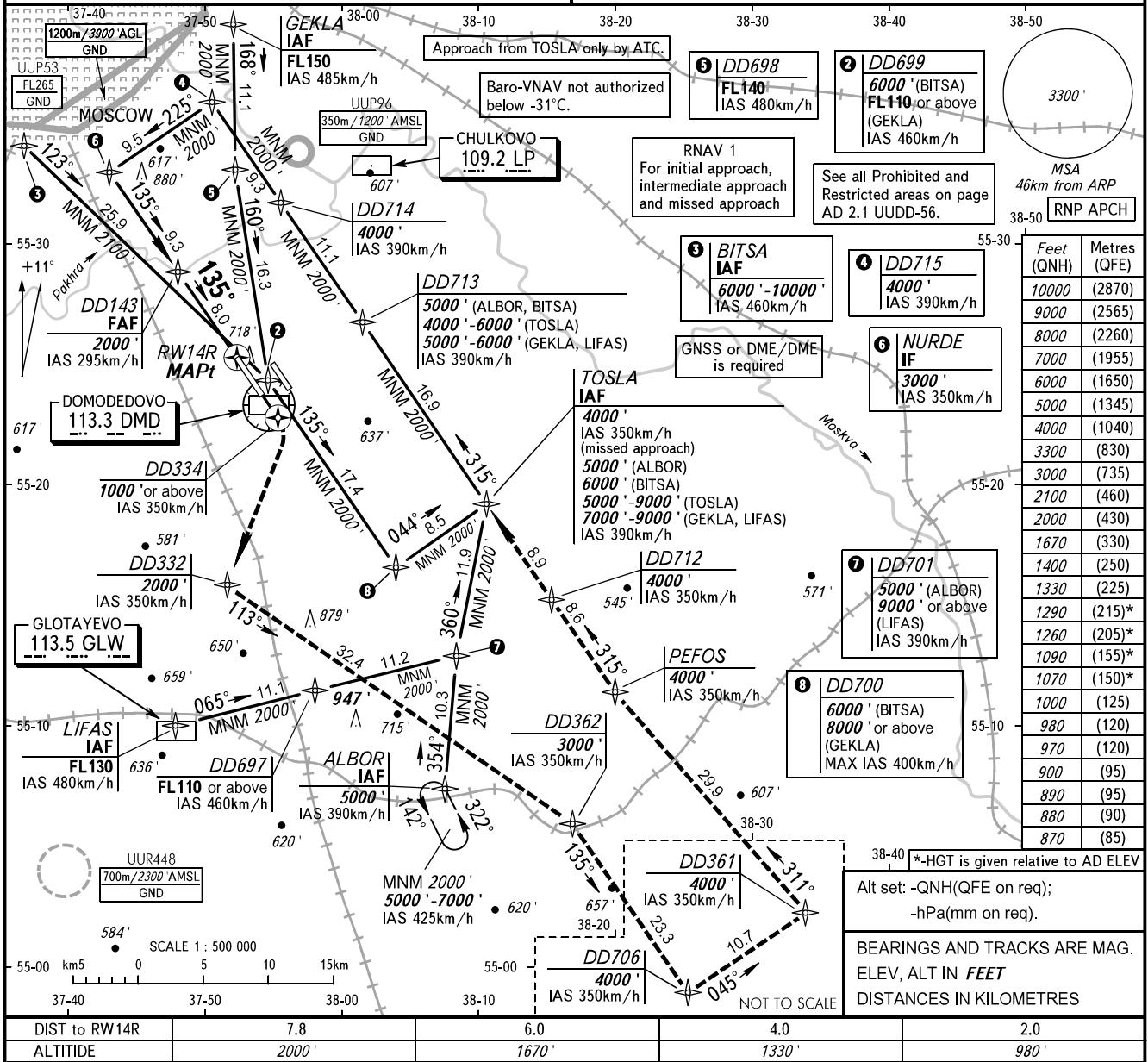
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNP RWY 14R

TRANSITION LEVEL: 1 By ATC

TRANSITION ALTITUDE: 10000'

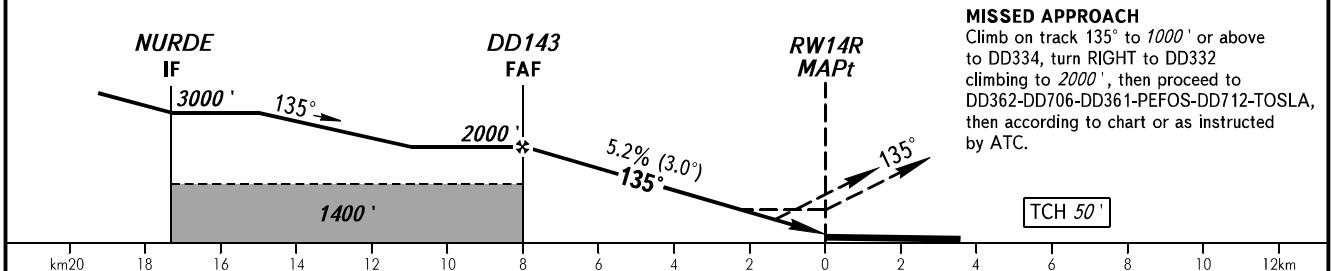
AD ELEV: 592'

THR ELEV: 592'



MISSED APPROACH

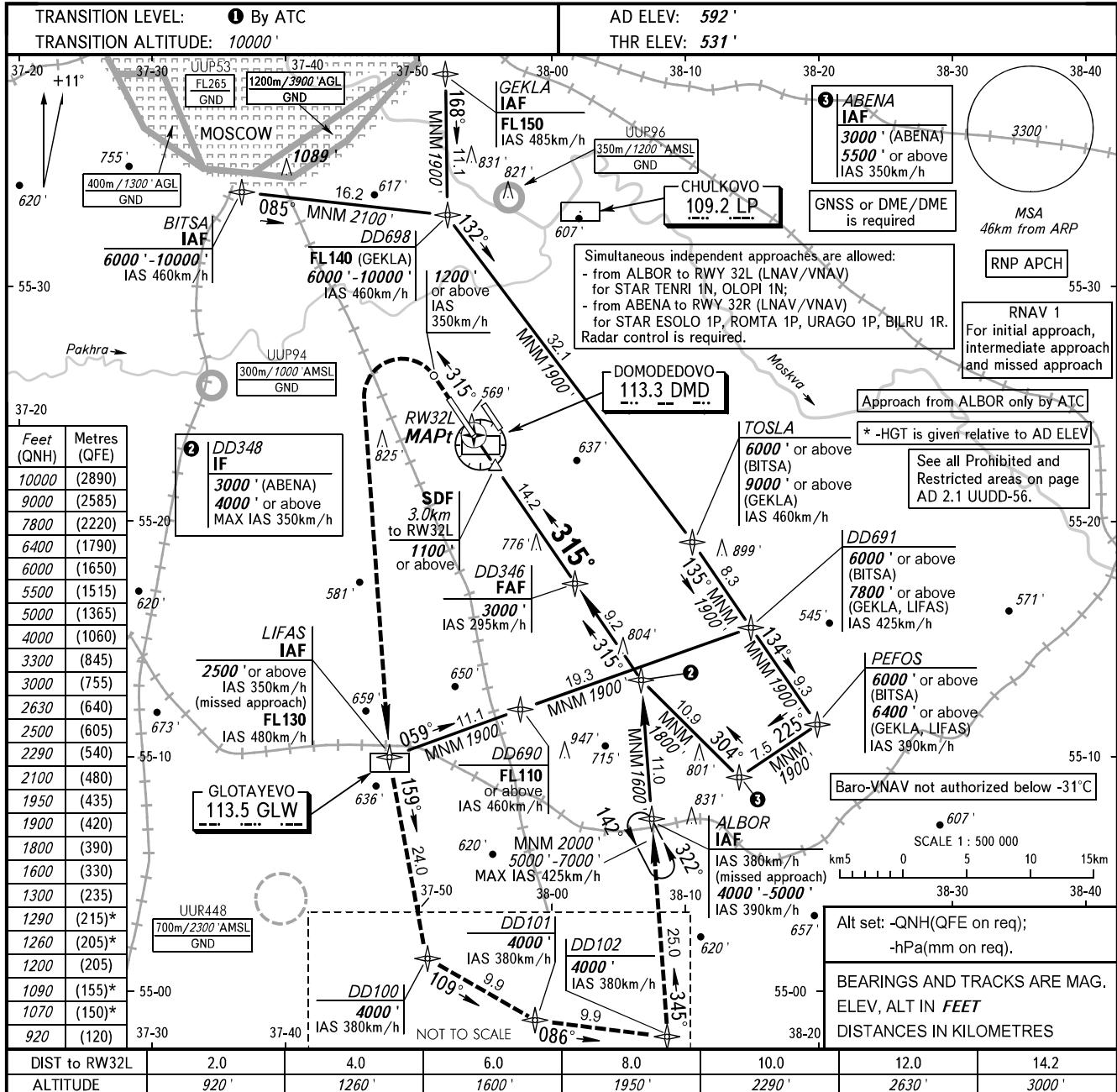
Climb on track 135° to 1000' or above to DD334, turn RIGHT to DD332 climbing to 2000', then proceed to DD362-DD706-DD361-PEFOS-DD712-TOSLA, then according to chart or as instructed by ATC.



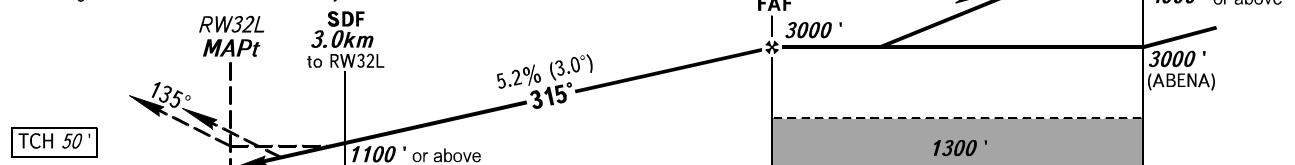
OCA(H)		A	B	C	D	① TRANSITION LEVEL:							
Straight-in Approach	LNAV	970'(380')	970'(380')	970'(380')	970'(380')	<ul style="list-style-type: none"> - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column). 							
	LNAV/VNAV	870'(270')	880'(280')	890'(290')	900'(300')								
	Circling	1070'(480')	1090'(500')	1260'(670')	1290'(700')								
GROUND SPEED		km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT		m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.1	6.5
		ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14R/32L	118.600

**MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNP RWY 32L**
**MISSSED APPROACH**

Climb on track 315° to 1200' or above, turn LEFT to LIFAS climbing to 2500' or above, then proceed to DD100-DD101-DD102, then to holding area ALBOR or as instructed by ATC.

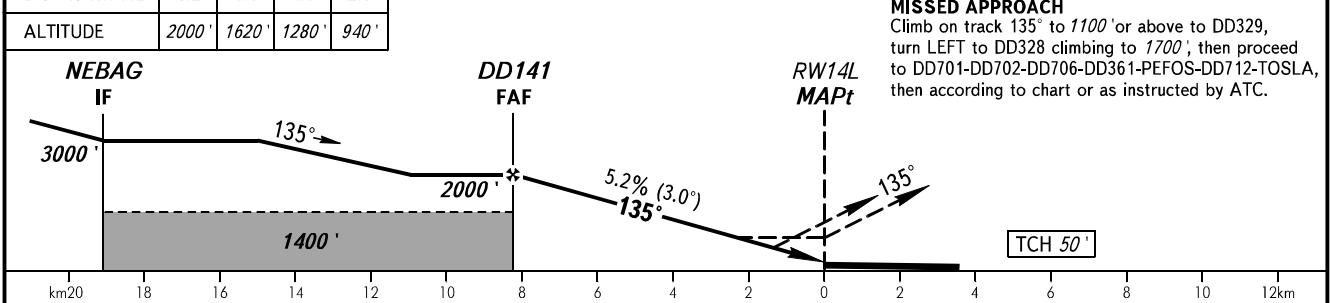
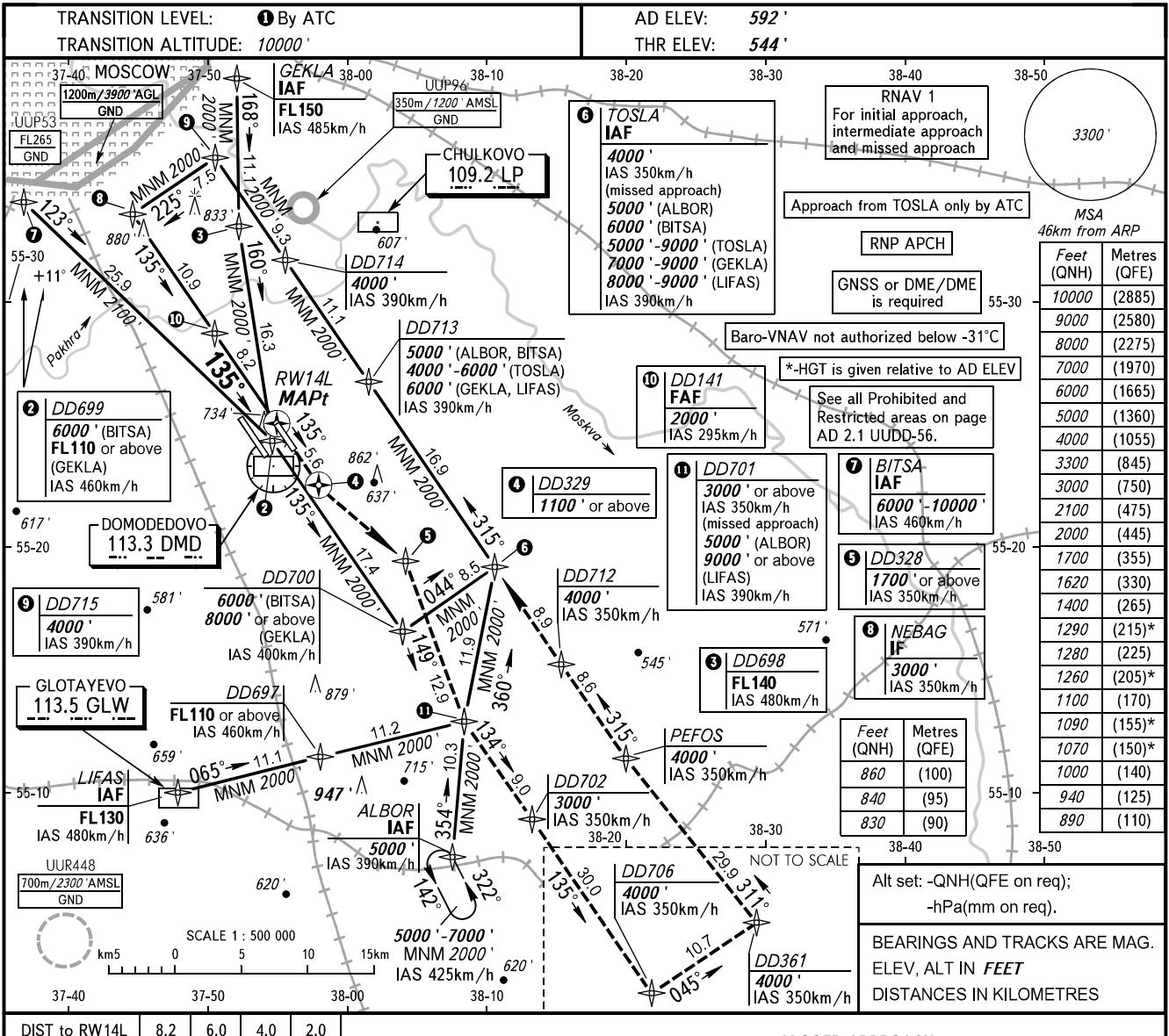


OCA(H)	A	B	C	D
Straight-in	LNAV 910' (380')	910' (380')	910' (380')	910' (380')
Approach	LNAV/VNAV 870' (340')	880' (350')	900' (370')	900' (370')
Circling	1070' (480')	1090' (500')	1260' (670')	1290' (700')

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14L/32R	119.700

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNP RWY 14L



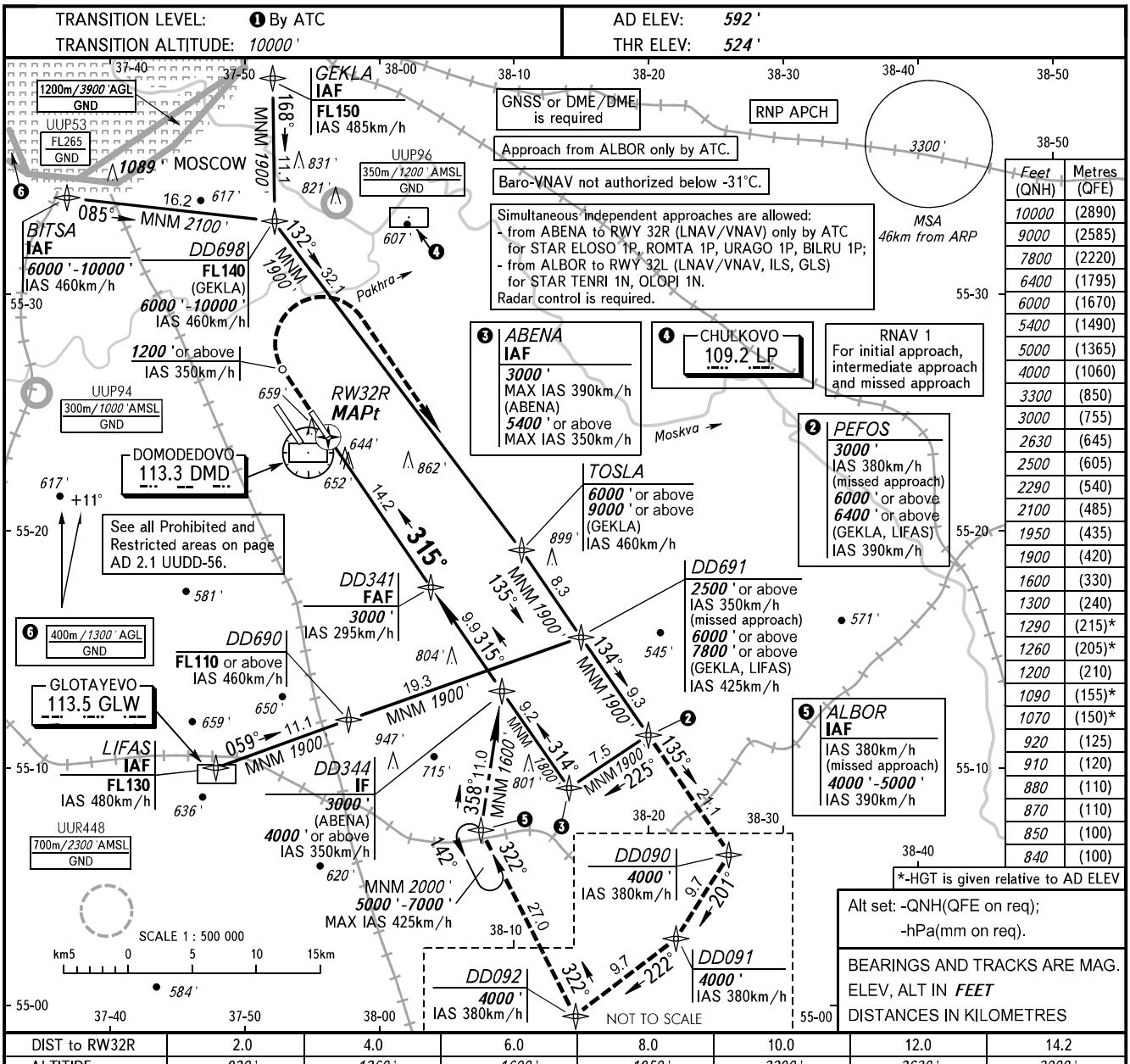
MISSSED APPROACH
Climb on track 135° to 1100' or above to DD329, turn LEFT to DD328 climbing to 1700'; then proceed to DD701-DD702-DD706-DD361-PEFOS-DD712-TOSLA, then according to chart or as instructed by ATC.

OCA(H)		A	B	C	D	① TRANSITION LEVEL: - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).							
Straight-in Approach	LNAV	1000' (450')	1000' (450')	1000' (450')	1000' (450')								
	VNAV/LNAV	860' (320')	870' (330')	880' (340')	890' (350')								
Circling		1070' (480')	1090' (500')	1260' (670')	1290' (700')								
GROUND SPEED		km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450
RATE OF DESCENT		m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.1	6.5
ft/min		ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280

03 DEC 20

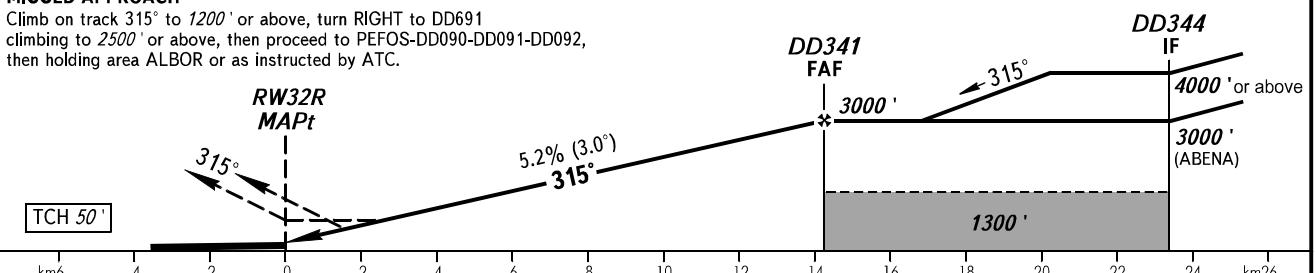
INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO

ARRIVAL	Sector A6	125.300
	Sector A8	129.800
	Sector DD1	127.700
	Sector DD2	119.400
TOWER	14L/32R	119.700

MOSSOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNP RWY 32R

MISSSED APPROACH

Climb on track 315° to 1200' or above, turn RIGHT to DD691 climbing to 2500' or above, then proceed to PEFOS-DD090-DD091-DD092, then holding area ALBOR or as instructed by ATC.



OCA(H)		A	B	C	D	① TRANSITION LEVEL:							
Straight-in Approach	LNAV	910' (385')	910' (385')	910' (385')	910' (385')	- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).							
	LNAV/VNAV	840' (320')	850' (330')	870' (350')	880' (360')								
Circling	1070' (480')	1090' (500')	1260' (670')	1290' (700')									
GROUND SPEED	km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	420	450	
RATE OF DESCENT	m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	6.1	6.5	
	ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280	