

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

УУЕЕ МОСКВА/Шереметьево
 УУЕЕ MOSCOW/Sheremetyevo

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	555821c 0372447в. 137.9 м перпендикулярно осевой линии ВПП 06R на север от точки 1750 м на восток от порога ВПП 06R 555821N 0372447E. 137.9 M abeam centre line of RWY 06R N of point 1750 M E of THR 06R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	28 км С3 г. Москвы 28 KM NW of Moscow
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	630 фт / 23.2°C 630 FT / 23.2°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 (2019)/7.2'В 11°Е (2019)/7.2'Е
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телеком, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	АО «Международный аэропорт Шереметьево», Россия, 141400, Московская обл., г. Химки, аэропорт Joint stock company "Sheremetyevo International Airport", Airport, Khimki, Moskovskaya Oblast, 141400, Russia Тел./Tel: (495) 578-01-11, 578-31-00 E-mail: callcenter@svo.aero Факс/Fax: (495) 737-53-91 Телекс/Telex: (64) 411970 AFS: УУЕЕЫДЫЬ UUEEYDYX
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУЕЕ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
 УУЕЕ AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ 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

УУЕЕ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUEE AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 7 тонн Modern facilities for handling of cargo up to 7 tons
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	TC-1, РТ/ МС-8П TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Мелкий ремонт в АТБ Minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUEE AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	2 гостиницы 2 hotels
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, поезд-экспресс Bus, taxi, express train
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Здравпункты терминалов, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи г. Химки, "Территориальный центр медицины катастроф", больницы в г. Москве и МО Aid posts, rest rooms at Airport Terminals, polyclinic, ambulance service in Khimki town, "Territorial Centre for Disaster Medicine", hospitals in Moscow and in the Moscow Region
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUEE AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 - ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L, ВПП 06L/24R H24, CAT 9 - RWY 06C/24C, RWY 06R/24L, RWY 06L/24R
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUEE AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

УУЕЕ АД 2.8 ДАННЫЕ ПО ПЕРРОНАМ, РД И МЕСТАМ ПРОВЕРОК.
 УУЕЕ AD 2.8 APRONS, TAXIWAYS AND CHECK LOCATION/POSITIONS DATA.

1. Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Перрон терминала А / Apron of Terminal A: 85А, 85С, 85Д - PCN 34/R/A/W/T 85, 85В, 85Е-85Х - PCN 46/F/D/X/T Перрон терминала В / Apron of Terminal B: 86-90, 89С, 89D - PCN 73/R/C/X/T 93-103 - PCN 60/R/A/W/T 104, 104А-104J - PCN 59/R/B/W/T 105-131 - PCN 67/R/A/X/T Перрон терминала С / Apron of Terminal C: 132-150 - PCN 67/R/A/X/T 162-181, 184-190 - PCN 76/R/B/W/T Западный сектор Терминала В / West sector of Terminal B: 191-220 - PCN 67/R/A/X/T Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-4 (RWY 06C) / De-icing area-4: 217-219 - PCN 67/R/A/X/T Перрон терминала D / Apron of Terminal D: 1-33 - PCN 60/R/A/W/T Перрон терминала Е / Apron of Terminal E: 34-41 - PCN 60/R/A/X/T Перрон терминала F / Apron of Terminal F: 42-66, 73, 73В - PCN 60/R/A/W/T 67А, 68-72 - PCN 67/R/A/W/T Грузовой комплекс терминала F / Cargo area of Terminal F: 74-81 - PCN 61/R/C/W/T Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-1 (RWY 24L) / De-icing area-1: 82-84 - PCN 60/R/A/W/T Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-5 (RWY 24R) / De-icing area-5: V, T - PCN 69/R/A/W/T
2. Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: 18 - 20 - 22.5 M, PCN 95/R/C/X/T (смешанное/mixed) A1, A9 - 25.0 M, PCN 64/R/A/W/T A2, A8 - 23.0 M, PCN 64/R/A/W/T A5, S13 - 25.0 M, PCN 60/R/A/X/T S4, S5 - 52.5 M, PCN 60/R/A/X/T S6 - 25.0 M, PCN 67/R/A/W/T S7 - 50.0 M, PCN 60/R/A/W/T S8 - 51.6 M, PCN 60/R/A/X/T S9 - 52.5 M, PCN 77/R/B/W/T S10 - 23.0 M, PCN 60/R/A/X/T S11, S12 - 22.5 M, PCN 59/R/C/X/T (смешанное/mixed) A3 - 24.5 M, PCN 81/R/B/X/T A4 - 23.0 M, PCN 81/R/B/X/T A6, A7 - 25.0 M, PCN 81/R/B/X/T S1 - 86.0 M, PCN 106/F/D/X/T S2, S3 - 54.0 M, PCN 106/F/D/X/T B - 25.0 M, PCN 67/R/A/X/T B1, B3, B5, B7 - 25.0 M, PCN 68/R/A/W/T B2, B4, B6 - 23.0 M, PCN 68/R/A/W/T D, D1 - 25.0 M, PCN 69/R/A/W/T E, E7 - 25.0 M, PCN 69/R/A/W/T E1, E5 - 28.3 M, PCN 69/R/A/W/T E2, E3, E4 - 23.0 M, PCN 69/R/A/W/T G1, G5 - 25.0 M, PCN 68/R/A/W/T G2, G3, G4 - 23.0 M, PCN 68/R/A/W/T N1, N2, N3, N5 - 38.0 M, PCN 67/R/A/X/T N6, N7, N8 - 38.0 M, PCN 67/R/A/X/T МРД 1 / MAIN TWY 1- 22.5 M, PCN 82/R/C/X/T МРД А от РД А1 до РД S4 и от РД S8 до РД A9 / MAIN TWY A from TWY A1 to TWY S4 and from TWY S8 to TWY A9 - 25.0 M, PCN 64/R/A/W/T МРД А от РД S4 до РД S8 / MAIN TWY A from TWY S4 to TWY S8 - 23.0 M, PCN 64/R/A/W/T
3. Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter check points location and elevation	На ВПП On RWY
4. Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5. Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6. Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.9 СИСТЕМА УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UUEE AD 2.9 SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.

1.	Использование опознавательных знаков места стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines and visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. SAFEDOCK на МС 12-33 терминала D, МС 34-41 терминала E, МС 46-60 терминала F, МС 113-131 терминала B, МС 132-150 терминала C. Guidance sign boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. SAFEDOCK on stands 12-33 of Terminal D, stands 34-41 of Terminal E, stands 46-60 of Terminal F, stands 113-131 of Terminal B, stands 132-150 of Terminal C.
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, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUEE 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

УУЕЕ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUEE AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Шереметьево Sheremetyevo
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	Шереметьево 24 часа Sheremetyevo 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 2 часа TREND 2 HR
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация Briefing, personal consultation
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам рус, анг Charts, AD forecast texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, W/t, METAR/SPESI, TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, консультативная информация о космической погоде S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, W/t, METAR/SPESI, TAF/TAF AMD, GAMET/GAMET AMD, advisory space weather information
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	ДМРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках Doppler WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Шереметьево-Прилет, Шереметьево-Вылет, Вышка, АТИС, РДЦ, Деливери Arrival, Departure, TWR, ATIS, , Delivery
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУЕЕ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUEE AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designation RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and high- est elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
06R	075°04' 064°	3700x60	PCN 64/R/A/W/T Reinforced-Concrete	555801.74N 0372311.55E — —	THR 619 FT
24L	255°06' 244°			555832.53N 0372637.69E — —	THR 621 FT
06C	075°04' 064°	3552x60	PCN 68/R/A/W/T Cement-Concrete	555811.32N 0372312.90E — —	THR 620 FT
24C	255°06' 244°			555840.89N 0372630.84E — —	THR 622 FT
06L	075°00' 064°	3200x60	PCN 69/R/A/W/T Cement-Concrete	555851.49N 0371944.17E — —	THR 600 FT
24R	255°03' 244°			555918.21N 0372242.47E — —	THR 589 FT
Уклон ВПП и КПТ	Размеры конце- вой полосы торможения (м)	Размеры полос, сво- бодных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY- SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4000x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4000x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3850x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3850x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.1%	нет/NIL	150x180	3500x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
-0.1%	нет/NIL	150x180	3500x300	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУЕЕ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUEE AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистанция (м) TODA (M)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая посадочная ди- станция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
06R	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
From TWY G1	3600	4000	3600	-	нет/NIL
From TWY G2, A2	2798	3198	2798	-	нет/NIL
From TWY A5	1961	2361	1961	-	нет/NIL
From TWY G3	1962	2362	1962	-	нет/NIL
24L	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
From TWY G5	3600	4000	3600	-	нет/NIL
From TWY G4, A8	2798	3198	2798	-	нет/NIL
From TWY G3	1761	2161	1761	-	нет/NIL
From TWY A5	1762	2162	1762	-	нет/NIL
06C	3552	3952	3552	3552	нет/NIL
From TWY B2, G2	2748	3148	2748	-	нет/NIL
From TWY B4, G3	1911	2311	1911	-	нет/NIL
24C	3552	3952	3552	3552	нет/NIL
From TWY B6, G4	2698	3098	2698	-	нет/NIL
From TWY B4, G3	1660	2060	1660	-	нет/NIL
06L	3200	3350	3200	3200	нет/NIL
24R	3200	3350	3200	3200	нет/NIL

УУЕЕ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUEE AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type, LEN, INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (M) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
06R	CAT III 881 M LIH	зелёные green —	PAPI left/2°59'	888 M	3700 M, 15 M 2800 M white next 600 M red/white last 300 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
24L	CAT III 899 M LIH	зелёные green —	PAPI left/2°59'	889 M	3700 M, 15 M 2800 M white next 600 M red/white last 300 M red	3700 M, 60 M 3100 M white last 600 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
06C	CAT I 900 M LIH	зелёные green —	PAPI left/2°59'	нет NIL	3552 M, 15 M 2656 M white next 600 M red/white last 296 M red	3552 M, 60 M 2956 M white last 592 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
24C	CAT III 900 M LIH	зелёные green —	PAPI left/2°59'	900 M	3552 M, 15 M 2656 M white next 600 M red/white last 296 M red	3552 M, 60 M 2950 M white last 592 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
06L	CAT III 900 M LIH	зелёные green —	PAPI left/3.0°	900 M	3200 M, 15 M 2300 M white next 600 M red/white last 300 M red	3200 M, 60 M 2600 M white last 600 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL
24R	CAT III 900 M LIH	зелёные green —	PAPI left/3.0°	900 M	3200 M, 15 M 2300 M white next 600 M red/white last 300 M red	3200 M, 60 M 2636 M white last 564 M yellow HIRL	красные red —	нет NIL	нет NIL

УУЕЕ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUEE AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

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

УУЕЕ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUEE AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	1. На пересечении МРД 1 с РД:/ At intersection of MAIN TWY 1 and TWY: 18 555843.52N 0372535.49E 19 555847.22N 0372600.27E 20 555850.54N 0372622.54E 2. Шереметьево-А/Sheremetyevo-A – 555856.82N 0372638.45E
2.	Примечания Remarks	Взлет и посадка вертолетов выполняются в северном направлении в секторах, ограниченных магнитными пеленгами: Take-off and landing of helicopters shall be carried out in the northern direction, in the sectors bounded by the following magnetic bearings: по БПРМ 338 М / LMM 338 М: - от МПС 288°/МПР 108° М / from QDR 288°/QDM 108° М; - до МПС 063°/МПР 243° М / to QDR 063°/QDM 243° М; по БПРМ 338 А / LMM 338 А: - от МПС 245°/МПР 065° А / from QDR 245°/QDM 065° А; - до МПС 033°/МПР 213° А / to QDR 033°/QDM 213° А. Выполнение подхода, посадки и выхода производится по установленным для аэродрома схемам для ВС, выполняющих полеты по ПВП без пересечения посадочных курсов ВПП 06C/ВПП 24C. Approach, landing and departure shall be carried out according to the established patterns for ACFT carrying out VFR flights without crossing RWY 06C/24C landing courses. Посадка и взлет вертолетов на/с ПП Шереметьево-А выполняется с МКпос/МКвзл 181°/001°. Landing and take-off of helicopters on/from the landing site of Sheremetyevo-A shall be carried out on landing/take-off heading 181°/001° MAG. При установленном минимуме на аэродроме взлет и посадка вертолетов всех типов производятся на ВПП. При необходимости, для взлета и посадки вертолетов по-вертолетному могут использоваться РД, примыкающие к ВПП, при этом командир вертолета, выполняющего посадку, должен иметь допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха. Take-off and landing of all types HEL shall be carried out from/on the runway under the established minimum. If necessary, taxiways adjoining the runway can be used for helicopter-type take-off and landing of HEL, whereas the pilot-in-command of the helicopter, carrying out landing, must be certified to execute flights with the right to select landing sites from air. Система координат П13-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУЕЕ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUEE AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Москва (Шереметьево) / Moscow (Sheremetyevo) CTR: 1. 555233N 0375525E - 554936N 0375000E - 555318N 0374242E - 555336N 0374142E - 555336N 0374030E - 555348N 0373842E - 555400N 0373718E - 555430N 0373524E - 555436N 0373442E - 555430N 0373300E - 555406N 0373124E - 555306N 0372912E - 555254N 0372830E - 555254N 0372730E - 555242N 0372648E - 555212N 0372506E - 555154N 0372430E - 555100N 0372354E - 555030N 0372348E - 555000N 0372348E - 554812N 0372324E - 554724N 0372242E - 554648N 0372230E - 554442N 0372230E - 554336N 0372300E - 554339N 0372120E - 554350N 0371155E - 554407N 0365730E - 554245N 0364838E - 555215N 0364856E - 555346N 0365000E - 555938N 0365409E - 561109N 0370219E - 561444N 0372242E - 560745N 0374104E - 560536N 0374642E - 560519N 0374847E - 560230N 0374830E - 555700N 0374800E - 555233N 0375525E 2. 554656N 0365654E - 554904N 0365343E - 555215N 0364856E - 555339N 0364402E - 555708N 0362127E - 560324N 0361951E - 561113N 0362554E - 561652N 0363735E - 561908N 0365200E - 561747N 0370705E - 562338N 0372408E - 562609N 0373909E - 562611N 0374855E - 560536N 0374642E - 560132N 0374615E - 555631N 0374601E - 554412N 0373357E - 554336N 0372300E - 554339N 0372120E - 554350N 0371155E - 554407N 0365730E - 554656N 0365654E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Диспетчерская зона Москва (Шереметьево) /Moscow (Sheremetyevo) CTR: 1. От земли до 450 м/1500 фут AMLS / GND - 450 M/1500 FT AMLS 2. Выше 450 м/1500 фут AMLS до FL145 / above 450 M/1500 FT AMLS - FL145
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс С Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Шереметьево-Прилёт рус, анг Шереметьево-Вылет рус, анг Шереметьево-Вышка рус, анг Шереметьево-Руление рус, анг Шереметьево-Деливери рус, анг Sheremetyevo-Arrival RUS, ENG Sheremetyevo-Departure RUS, ENG Sheremetyevo-Tower RUS, ENG Sheremetyevo-Ground RUS, ENG Sheremetyevo-Delivery RUS, ENG
5.	Абсолютная/Относительная высота перехода Transition altitude/height	10000 фут/ - 10000 FT/ -
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУЕЕ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUEE 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		Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПК TWR	Шереметьево-Прилёт Sheremetyevo-Arrival	122.700	к/с H24	Сектор А2: См. ENR 2.1-18 Sector A2: See ENR 2.1-18.
		135.900	к/с H24	Сектор А2С: См. ENR 2.1-18 Sector A2S: See ENR 2.1-18
		118.100	к/с H24	Сектор ШД1: См. ENR 2.1-18 Sector SD1: See ENR 2.1-18
		126.600	к/с H24	Сектор ШД2: См. ENR 2.1-18 Sector SD2: See ENR 2.1-18
	Шереметьево-Вылет Sheremetyevo-Departure	120.675	к/с H24	Сектор Д2: См. ENR 2.1-18 Sector D2: See ENR 2.1-18

1	2	3	4	5
Вышка TWR		118.700 120.700R	к/с H24	ВПП 24R/06L RWY 24R/06L
Шереметьево-Вышка Sheremetyevo-Tower		131.500 120.700R	к/с H24	ВПП 24L/06R, 24C/06C RWY 24L/06R, 24C/06C
		119.300	к/с H24	От земли до 450 м/1500 фут AMSL для полётов по ПВП вне границ Шереметьево Вышка *. GND - 450 M/1500 FT AMSL for VFR flights outside the Sheremetyevo TWR *.
Шереметьево-Руление 1 Sheremetyevo-Ground 1	119.000	к/с H24	МРД 1, РД В MAIN TWY 1, TWY B	
Шереметьево-Руление 2 Sheremetyevo-Ground 2	121.800	к/с H24	МРД А MAIN TWY A	
Шереметьево-Руление 3 Sheremetyevo-Ground 3	122.900	к/с H24	РД Д, РД Е TWY D, TWY E	
Шереметьево-Деливери Sheremetyevo-Delivery	120.875	к/с H24	Диспетчерское разрешение ATC clearance	
Шереметьево-Деливери 2 Sheremetyevo-Delivery 2	128.600	к/с H24	Диспетчерское разрешение. Перрон терминалов D, E, F (MC 1-50). ATC clearance. D. E. F Terminal Aprons (stands 1-50).	
Шереметьево-АТИС Sheremetyevo-ATIS	126.375 RUS 125.125 ENG	к/с H24	ВПП 24L/06R, 24C/06C RWY 24L/06R, 24C/06C	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.
Шереметьево-АТИС-3 Sheremetyevo-ATIS-3	120.375 RUS 122.075 ENG	к/с H24	ВПП 24R/06L RWY 24R/06L	
Шереметьево-Перрон 1 Sheremetyevo-Apron 1	121.900	к/с H24	Перрон терминалов АГК, F (MC 51-84) Cargo, F Terminal Aprons (stands 51-84)	
Шереметьево-Перрон 2 Sheremetyevo-Apron 2	123.600	к/с H24	Перрон терминалов D, E, F (MC 1-50) D, E, F Terminal Aprons (stands 1-50)	
Шереметьево-Перрон 3 Sheremetyevo-Apron 3	123.600	к/с H24	Перрон терминалов А, В (MC 85-141) A, B Terminal Aprons (stands 85-141)	
Шереметьево-Перрон 4 Sheremetyevo-Apron 4	130.350	к/с H24	Перрон терминалов В, С (MC 141-220) B, C Terminal Aprons (stands 141-220)	
Шереметьево-Транзит Sheremetyevo-Transit	130.650	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel	рус RUS
Шереметьево-АГК 2 Sheremetyevo-Cargo 2	134.550	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel	рус RUS

* Шереметьево Вышка / Sheremetyevo TWR от земли до 900 м/ 3000 фут AMSL / GND - 900 M/3000 FT AMSL:

560329N 0374250E - 560022N 0374423E - 555838N 0373249E -

далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром (555845N 0372313E) до /

then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centered at (555845N 0372313E) to

555549N 0371510E - 555405N 0370348E - 555711N 0370216E - 555854N 0371337E -

далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром (555845N 0372313E) до /

then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centered at (555845N 0372313E) to

560144N 0373113E - 560329N 0374250E.

УУЕЕ АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUEE AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обес- печиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of trans- mitting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (11°B/-) VORDME (11°E/-)	MP MR	114.600 CH 93X	к/с H24	555844.4N 0371940.8E	180 M / 600 FT	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 06L ILS кат. III (11°B/-) LOC 06L ILS CAT III (11°E/-)	ИМА IMA	108.75	к/с H24	555922.4N 0372310.4E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06L GP 06L		330.350	к/с H24	555858.0N 0372001.1E		3.00°, RDH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 06L DME 06L (11°E/-)	ИМА IMA	CH 24Y	H24	555858.0N 0372001.1E	90 M / 300 FT	Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 24R ILS кат. III (11°B/-) LOC 24R ILS CAT III (11°E/-)	ИБР IBR	109.35	к/с H24	555848.4N 0371923.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24R GP 24R		331.85	к/с H24	555919.4N 0372223.9E		3.00°, RDH 16.6 M / 55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24R DME 24R (11°E/-)	ИБР IBR	CH 30Y	к/с H24	555919.4N 0372223.9E	90 M / 300 FT	Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 24R NDB/MKR 24R	EP ER	794	к/с H24	555925.3N 0372330.1E		064° MAG/0.9 KM RWY 24R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 06C ILS кат. I (11°B/-) LOC 06C ILS CAT I (11°E/-)	ИМР IMR	108.1	к/с H24	555845.8N 0372703.7E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06C GP 06C		334.7	к/с H24	555810.1N 0372331.8E		3.00°, RDH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
DME 06C	ИМР IMR	18X	к/с H24	555810.1N 0372331.8E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 06C ЛОМ 06C	MP MR	700	к/с H24	555735.0N 0371921.3E		244° MAG/4.2 KM RWY 06C Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 06C ЛММ 06C	M M	338	к/с H24	555803.3N 0372220.2E		244° MAG/1.0 KM RWY 06C Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 24C ILS кат. III (11°B/-) LOC 24C ILS CAT III (11°E/-)	ИАД IAD	111.3	к/с H24	555803.7N 0372222.1E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24C GP 24C		332.3	к/с H24	555834.1N 0372613.4E		3.00°, RDH 17.1 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7
DME 24C	ИАД IAD	50X	к/с H24	555834.1N 0372613.4E		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24C ЛОМ 24C	АД AD	700	к/с H24	555910.8N 0373000.0E		064° MAG/3.7 KM RWY 24C Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 24C ЛММ 24C	А A	338	к/с H24	555850.1N 0372732.4E		064° MAG/1.1 KM RWY 24C Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 06R ILS кат. III (11°B/-) LOC 06R ILS CAT III (11° E/-)	ИНЛ INL	109.1	к/с H24	555837.6N 0372711.3E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06R GP 06R		331.4	к/с H24	555759.6N 0372331.7E		3.00°, RDH 17.5 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 06R ЛОМ 06R	НЛ NL	380	к/с H24	555729.8N 0371940.0E		244° MAG/3.8 KM RWY 06R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 06R ЛММ 06R	Н N	770	к/с H24	555754.2N 0372221.2E		244° MAG/0.9 KM RWY 06R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 24L ILS кат. II (11°B/-) LOC 24L ILS CAT II (11° E/-)	ИБВ IBW	110.5	к/с H24	555756.9N 0372238.8E		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24L GP 24L		329.6	к/с H24	555824.7N 0372620.2E		3.00°, RDH 15.3 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24L ЛОМ 24L	БВ BW	380	к/с H24	555905.0N 0373023.6E		064° MAG/4.0 KM RWY 24L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 24L ЛММ 24L	Б B	770	к/с H24	555842.1N 0372741.6E		064° MAG/1.1 KM RWY 24L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 06C GLS кат. I GBAS (H) 06C GLS CAT I	G06A	CH 20593	к/с H24			3.00°, RDH 15.6 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 24C GLS кат. I GBAS (H) 24C GLS CAT I	G24A	CH 21004	к/с H24			3.00°, TCH 17.1 M / 56 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 06R GLS кат. I GBAS (H) 06R GLS CAT I	G06B	CH 21415	к/с H24			3.00°, TCH 17.5 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 24L GLS кат. I GBAS (H) 24L GLS CAT I	G24B	CH 21826	к/с H24	555800.0N 0372230.3E		3.00°, TCH 15.3 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 06L GLS кат. I GBAS (H) 06L GLS CAT I	G06D	CH 22648	к/с H24			3.00°, TCH 15.1 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 24R GLS кат. I GBAS (H) 24R GLS CAT I	G24E	CH 23059	к/с H24			3.00°, TCH 16.6 M / 55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУЕЕ UUUE	112.550 CH 22237	к/с H24			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

В аэропорту применяется ряд местных правил. Эти правила можно получить в бюро САИ. В данные правила включены, наряду с другими, следующие вопросы:

- а) значение маркировочных знаков и сигналов;
- б) информация о местах стоянки воздушных судов, включая системы управления визуальной стыковкой;
- с) информация о рулении с мест стоянок воздушных судов, включая разрешение на руление;
- д) ограничение в эксплуатации крупных воздушных судов, включая ограничения по использованию собственной тяги для руления;
- е) полеты вертолетов;
- ф) помощь сигнальщиков и помощь по буксировке;
- г) использование тяги двигателя, превышающей режим малого газа;
- х) запуск двигателя и применение вспомогательной силовой установки;
- и) слив топлива;
- ж) меры предосторожности при чрезвычайных погодных условиях.

Можно запросить помочь сигнальщика, и получить дополнительную информацию об указанных правилах у органа ОВД.

2. Руление на места стоянки и с них

Руление и буксировка производятся по установленным маршрутам в соответствии с РЛЭ ВС. Занятие ВС площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) аэродрома и руление по ней производится с разрешения соответствующего диспетчера: «Шереметьево-Вышка», «Шереметьево-Руление 1», «Шереметьево-Руление 2», «Шереметьево-Руление 3».

Пересечение ВПП производить только с разрешения диспетчера «Шереметьево-Вышка».

Запуск двигателей и движение (руление, буксировка) ВС на перронах производится с разрешения соответствующего диспетчера: «Шереметьево-Перрон 1» - терминалы АГК, F (MC 51 и восточнее, площадка ПОЖ-1); «Шереметьево-Перрон 2» - терминалы D, E, F (MC 50 и западнее); «Шереметьево-Перрон 3» - терминалы A, B, C (MC 141 и восточнее); «Шереметьево-Перрон 4» - терминалы B, C (западнее MC 141; площадки ПОЖ-4, ПОЖ-5, ПОЖ-D).

На МС 82-84 площадки ПОЖ-1 разрешено коммерческое и техническое обслуживание ВС.

Точки временной установки "F", "E" не предназначены для проведения коммерческого обслуживания ВС. Руление ВС на точки временной установки "F", "E" производить буксировкой по РД S13. Точка временной установки "E" предназначена для ВС с размахом крыла 36 м и менее, точка временной установки "F" предназначена для ВС с размахом крыла 61 м и менее. Выруливание ВС с точек временной установки "F" и "E" производить буксировкой. Выруливание ВС с точки временной установки "F" при свободной точке временной установки "E".

Заруливание/выруливание ВС на/с МС 82-84 производить на тяге собственных двигателей по РД S13.

При занятых точках временной установки "F" и/или "E" выруливание ВС с МС 82, 82A - буксировкой на точку запуска.

Выруливание ВС с МС 82, 82A, 83, 83A, 84 площадки ПОЖ-1 разрешено только по команде диспетчера «Шереметьево-Вышка» («Шереметьево-Руление»).

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

A number of local regulations are applied at the airport. The regulations are available at the AIS briefing office. These regulations include, among other subjects, the following:

- a) meaning of marking signs and signals;
- b) information about aircraft stands including visual docking guidance systems;
- c) information about taxiing from stands including taxi clearance;
- d) limitations in the operation of large aircraft including limitations in use of aircraft own power for taxiing;
- e) helicopter operations;
- f) marshaller assistance and towing assistance;
- g) use of engine power exceeding idle power;
- h) engine start-up and use of APU;
- i) fuel dumping;
- j) precautions during extreme weather conditions.

Marshaller assistance can be requested and additional information about the regulations can be obtained from ATS unit.

2. Taxiing to and from stands

Taxiing and towing shall be carried out along the established routes in accordance with the Aeroplane Flight Manual. ACFT occupation of and taxiing on the manoeuvring area of the aerodrome (RWY, MAIN TWY, TWY) shall be carried out by clearance of the appropriate controller: "Sheremetyevo-Tower", "Sheremetyevo-Ground 1", "Sheremetyevo-Ground 2", "Sheremetyevo-Ground 3".

RWY crossing shall be carried out by "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance only.

Engines start-up and movement (taxiing, towing) of aircraft on the aprons shall be carried out by clearance of the appropriate controller: "Sheremetyevo-Apron 1" - Terminals Cargo, F (stand 51 and eastwards, De-icing area-1); "Sheremetyevo-Apron 2" - Terminals D, E, F (stand 50 and westwards); "Sheremetyevo-Apron 3" - Terminals A, B, C (stand 141 and eastwards); "Sheremetyevo-Apron 4" - Terminals B, C (west of stand 141; De-icing area-4, De-icing area-5, De-icing area-D).

Stands 82-84 on De-icing area-1 are AVBL for commercial servicing and maintenance of ACFT.

Temporary parking points F, E are not AVBL for commercial servicing of ACFT. Taxiing of ACFT to temporary parking points F, E shall be carried out by towing via TWY S13. Temporary parking point E is designated for ACFT with wingspan of 36 m or less, temporary parking point F is designated for ACFT with wingspan of 61 m or less. Taxiing from temporary parking points F and E shall be carried out by towing. Taxiing from temporary parking point F shall be carried out when temporary parking point E is vacant.

Taxiing into/out of stands 82-84 shall be carried out under own engines power via TWY S13.

When temporary parking points F and/or E are occupied, taxiing out of stands 82, 82A to the start-up position shall be carried out by towing.

Taxiing of ACFT out of stands 82, 82A, 83, 83A, 84 on De-icing area-1 is permitted only by the instructions of "Sheremetyevo-Tower" ("Sheremetyevo-Ground") controller.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ одновременное руление (буксировка) нескольких ВС на площадке ПОЖ-1.

Установка ВС на МС 82, 82А, 83, 83А, 84, точки временной установки «Е» и «F» площадки ПОЖ-1 от РД S13 осуществляется за спецмашиной по сопровождению ВС на перроне под управлением диспетчера «Шереметьево-Перрон 1».

На МС V, T площадки ПОЖ-5 разрешено коммерческое и техническое обслуживание ВС.

Заруливание ВС на МС V, T производить на тяге собственных двигателей по РД Е7 до точки остановки на МС.

Выруливание ВС с МС V, T производить на тяге собственных двигателей.

Выруливание ВС с МС V, T площадки ПОЖ-5 разрешено только по команде диспетчера «Шереметьево-Вышка» («Шереметьево-Руление»).

ЗАПРЕЩАЕТСЯ одновременное руление (буксировка) нескольких ВС на площадке ПОЖ-5.

3. Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки ВС производится:

- на точках запуска ВС;
- на местах стоянок и точках временного отстоя;
- на площадках противообледенительной обработки.

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

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

При выполнении противообледенительной обработки ВС с работающими двигателями, для связи между экипажем и оператором спецмашины используется частота 123.950 МГц или 118.900 МГц.

Площадки, используемые для проведения противообледенительной обработки (далее - ПОО) ВС с запущенными двигателями:

- площадка ПОЖ-H1 в районе РД L5;
- площадка ПОЖ на МС 105А, МС 107А;
- площадка ПОЖ-A14 в районе РД S12;
- площадка ПОЖ-1 (МС 82А, 83);
- площадка ПОЖ на МС 67А, МС 73;
- площадка ПОЖ-W (МС 7А, 9А);
- площадка ПОЖ на РД S1, РД S2, РД S8;
- площадка ПОЖ-B2 в районе РД S4;
- площадка ПОЖ-4 в районе РД N1;
- площадка ПОЖ-5 в районе РД E7;
- площадка ПОЖ-D в районе РД D1.

Примечание:

Площадка ПОЖ-D является резервной.

Порядок размещения ВС на площадки ПОО ВС с запущенными двигателями:

1. Площадки ПОЖ-N1, ПОЖ-S8, ПОЖ-73, ПОЖ-A14, ПОЖ-S, ПОЖ-105А, ПОЖ-107А, ПОЖ-H1, ПОЖ-D предназначены для ВС размахом крыла не более 36 м (ВС типа A-319/320/321, RRJ-95, B737).

2. Площадка ПОЖ-1:

- МС 82А предназначено для ВС с размахом крыла не более 64.8 м и длиной до 73.9 м (ВС типа A-319/320/321/330, RRJ-95, B737/767/777);

- МС 83 предназначено для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа A-319/320/321, RRJ-95, B737).

Simultaneous taxiing (towing) of several ACFT on De-icing area-1 is PROHIBITED.

Taxiing of ACFT into stands 82, 82A, 83, 83A, 84, to temporary parking points E and F on De-icing area-1 from TWY S13 shall be carried out after "Follow-me" vehicle by the instructions of "Sheremeyevaprone 1" controller.

Stands V, T on De-icing area-5 are AVBL for commercial servicing and maintenance of ACFT.

Taxiing of ACFT into stands V, T shall be carried out under own engines power via TWY E7 to the stop point on stand.

Taxiing out of stands V, T shall be carried out under own engines power.

Taxiing of ACFT out of stands V, T on De-icing area-5 is permitted only by the instructions of "Sheremeyevaprone Tower" ("Sheremetyevo-Ground") controller.

Simultaneous taxiing (towing) of several ACFT on De-icing area-5 is PROHIBITED.

3 De-icing treatment

De-icing treatment of aircraft is executed:

- on engines start-up positions;
- on aircraft stands and temporary parking points;
- in de-icing areas.

The flight crew shall notify the appropriate "Sheremetyevo-Prone" controller of the necessity of de-icing treatment on initial radio contact.

The sequence of getting requests for de-icing treatment has no influence on de-icing treatment priority.

During de-icing treatment of aircraft with running engines, communication between the flight crew and operator of a special vehicle shall be maintained on frequency 123.950 MHz or 118.900 MHz.

Areas designated for de-icing treatment (De-icing areas) of ACFT with running engines:

- De-icing area-H1 in the vicinity of Route L5;
- De-icing area on stands 105A, 107A;
- De-icing area-A14 in the vicinity of TWY S12;
- De-icing area-1 (stands 82A, 83);
- De-icing area on stands 67A, 73;
- De-icing area-W (stands 7A, 9A);
- De-icing area on TWY S1, S2, S8;
- De-icing area-B2 in the vicinity of TWY S4;
- De-icing area-4 in the vicinity of TWY N1;
- De-icing area-5 in the vicinity of TWY E7;
- De-icing area-D in the vicinity of TWY D1.

Note:

De-icing area-D is used as backup.

Procedures for parking of ACFT on areas designated for de-icing treatment of ACFT with running engines:

1. De-icing areas-N1, De-icing areas-S8, De-icing areas-73, De-icing areas-A14, De-icing areas-S, De-icing areas-105A, De-icing areas-107A, De-icing areas-H1, De-icing areas-D are designated for ACFT with wingspan not more than 36 m (A-319/320/321, RRJ-95, B737).

2. De-icing area-1:

- stand 82A is designated for ACFT with wingspan not more than 64.8 m and length not more than 73.9 m (A-319/320/321/330, RRJ-95, B737/767/777);

- stand 83 is designated for ACFT with wingspan not more than 36 m (A-319/320/321, RRJ-95, B737).

Разрешение на использование воздушного пространства диспетчером «Шереметьево-Деливери» выдается на основании полученного от ГЦ ЕС ОрВД разрешения (PLN) в период времени не ранее, чем за 15 минут до и не позднее 30 минут после согласованного ГЦ ЕС ОрВД времени отправления и включает: аэропорт назначения, индекс ВПП для взлета, SID, код опознавания вторичной радиолокации ВРЛ. В случае изменения стандартной схемы выхода, дополнительно сообщается транзитный маршрут до точки выхода из МУДР на заявленный в FPL маршрут полета.

Пилот подтверждает индекс ВПП для взлета, SID, код опознавания вторичной радиолокации ВРЛ и информацию, отличающуюся от имеющейся у пилота.

В случае задержки ВС на МС более чем на 30 минут от согласованного ГЦ ЕС ОрВД времени отправления, сообщение об изменениях (CHG/DLA) или сообщение об отмене FPL (CNL) и новый FPL должны быть поданы в ГЦ ЕС ОрВД и в адреса, указанные в разделах ENR 1.10 - ENR 1.11 АИП РФ, независимо от причины задержки ВС на МС.

Разрешение на буксировку и запуск двигателей запрашивается на частоте «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3», «Шереметьево-Перрон 4».

При необходимости обработки ВС противообледенительной жидкостью допускается запрашивать разрешение на вылет перед или во время обработки.

Пилот запрашивает разрешение на буксировку к месту обработки ВС противообледенительной жидкостью и запуска двигателей, при полностью готовом ВС к буксировке. При запросе сообщает место ВС (номер стоянки) и получение действующей информации АТИС.

Примечание:

Полностью готовое ВС к буксировке означает:

- входные и грузовые люки закрыты;
- буксировочное водило подсоединенено;
- наземный персонал получил доклад о готовности от членов экипажа;
- КВС получил подтверждение о готовности ВС к буксировке от наземных служб;
- КВС установил связь с пунктом управления наземным движением и произвел доклад о готовности к буксировке и запуску.

Не позднее, чем через 1 минуту после получения разрешения от диспетчера «Шереметьево-Перрон» на буксировку и запуск двигателей, ВС должно покинуть МС. На точке запуска двигателей КВС обязан прослушивать частоту диспетчера Перрона, а при задержке более 5 минут (без проведения процедуры противообледенительной обработки ВС) должен проинформировать диспетчера «Шереметьево-Перрон» о причине и времени задержки.

Разрешение на буксировку и запуск двигателей запрашивается на рабочей частоте «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4».

При нахождении пяти и более ВС на предварительном старте может вводиться «Процедура ожидания запуска двигателей».

ATC clearance is issued by "Sheremetyevo-Delivery" controller based on PLN received from MATMC not earlier than 15 minutes before and not later than 30 minutes after the time of departure approved by MATMC and includes the following information: destination aerodrome, RWY designation number for take-off, SID designator, SSR squawk. In case standard departure route from Moscow TMA is changed, a transit route to the point of joining the ATS route indicated in the FPL shall be advised additionally.

The pilot shall acknowledge the following information: RWY designation number for take-off, SID designator, SSR squawk and any other information that differs from the information that shall be at pilot's disposal at that moment.

If the ACFT remains on the stand for more than 30 minutes from the time of departure approved by MATMC, CHG/DLA messages or CNL message and a new FPL must be submitted to MATMC and the addresses indicated in ENR 1.10 - ENR 1.11 sections of AIP Russia, irrespective of the reason of the ACFT delay on the stand.

Towing and engines start-up clearance shall be requested on frequency of "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4".

When it is necessary to treat the aircraft with de-icing fluid, departure clearance may be requested before or during de-icing treatment.

The pilot shall request clearance for towing to the position of ACFT treatment with de-icing fluid and engines start-up when the aircraft is completely ready for towing. When submitting the request, the pilot shall advise ACFT position (stand number) and receipt of the latest ATIS information.

Note:

ACFT completely ready for towing means:

- entrance and cargo doors are closed;
- a tow bar is connected;
- ground personnel has received a report about readiness from the flight crew;
- the pilot-in-command has received confirmation about ACFT readiness for towing from the ground services;
- the pilot-in-command has established communication with ground movement control unit and has reported readiness for towing and start-up.

ACFT must leave the stand not later than 1 min after obtaining "Sheremetyevo-Apron" controller's clearance for towing and engines start-up. When ACFT is on start-up position, the pilot-in-command must monitor the frequency of "Sheremetyevo-Apron" controller, and when delay is more than 5 minutes (without execution of de-icing procedure) must inform "Sheremetyevo-Apron" controller about the reason and time of delay.

Clearance for towing and start-up shall be requested on the operating frequency of either "Sheremetyevo-Apron 1" or "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4".

"Engines start-up holding procedure" can be applied, when there are five or more ACFT at the runway-holding position.

На МС, предусматривающих выруливание ВС с МС на тяге собственных двигателей, с разрешения диспетчера по управлению движением воздушных судов соответствующего перрона, допускается выполнять поочередный запуск двигателей ВС с выходом на режим малого газа.

Запрещено одновременное перемещение (буксировка) ВС на смежных МС.

Установку ВС в зоне запуска осуществлять по оси руления.

Разрешается запуск одного двигателя в процессе буксировки после предупреждения об этом водителя тягача. При этом ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на выпускающего техника.

Буксировка ВС с неработающей ВСУ между перронами аэродрома осуществляется с разрешения сменного начальника аэропорта по письменному запросу представителя авиакомпании.

При неисправной ВСУ на ВС, по согласованию представителя авиакомпании (не позднее 30 минут до отправления ВС) со сменным начальником аэропорта и с разрешения «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4» разрешается запуск правого двигателя ВС (для ВС типа B737 всех модификаций разрешается запуск левого двигателя) непосредственно перед началом буксировки к месту запуска двигателей.

При этом ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на представителя авиакомпании и выпускающего техника.

Обработка ВС противобледенительной жидкостью производится на установленных местах и на разрешённых для этого МС. Если диспетчер указал пилоту место обработки ВС, запуска двигателей, направление буксировки, пилот обязан передать эту информацию выпускающему технику.

При выполнении противообледенительной обработки ВС с работающими двигателями, для связи между экипажем и оператором спецмашины используется частота 123.950 МГц, 118.900 МГц.

Разрешается руление ВС на указанную РД выхода с перрона самостоятельно с разрешения «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4». Автомобиль сопровождения предоставляется по требованию экипажа ВС.

При рулении по перронам пилот обязан остановиться на указанной РД выхода с перрона и с разрешения диспетчера «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4» перейти на связь с диспетчером «Шереметьево-Руление 1», «Шереметьево-Руление 2» или «Шереметьево-Руление 3».

Предупреждения:

1. Разрешено руление B747-8/8F без ограничений по массе по МРД 1 (от РД 18 до РД 20), МРД А, РД В, РД В1, В2, В3, В4, В5, В6, В7, Н1, Н2, Н3, Н5, Н6, Н7, Н8, Н9, Г1, Г2, Г3, Г4, Г5, 18, 19, 20, А1, А2, А5, А8, А9, С5, С6, С7, ВПП (от РД В2, Г2, А2, В4, Г3, А5, В6, Г4, А8 с разворотом у порога ВПП для взлета, время занятия ВПП не более 5 минут).

Engines start-up and idle running are permitted on stands that require taxiing out under own engines power by "Sheremetyevo-Apron" controller's clearance.

Simultaneous movement (towing) of ACFT on adjacent stands is PROHIBITED.

Parking of aircraft in the start-up area shall be carried out along the taxi guide line.

Start-up of one engine is permitted during towing after notification of the driver of the tow tractor about it. Whereas the responsibility for the provision of the safety measures shall be placed upon the duty technician.

Towing of ACFT with inoperative APU between the aprons of the aerodrome shall be carried out by the permission of the airport shift officer in charge according to the written application of the airline representative.

When the aircraft APU is inoperative it is allowed to start up aircraft right engine (left engine - for all modifications of B737 ACFT) immediately before commencement of towing to the engines start-up position by coordination of the airline representative with the airport shift officer in charge (no later than 30 minutes prior to aircraft departure) and by clearance of either "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller.

Whereas the responsibility for the compliance with safety measures is placed on the airline representative and the duty technician.

ACFT treatment with de-icing fluid shall be carried out on the established positions and assigned stands. If the controller has instructed the pilot about position of aircraft treatment, engines start-up, direction of towing, the pilot must transmit this information to the duty technician.

During de-icing treatment of ACFT with running engines communication between the flight crew and the de-icing crew shall be executed on frequency 123.950 MHz, 118.800MHz, 118.900MHz.

It is allowed to taxi to the assigned TWY of exit from the apron under own engines power by clearance of "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller. The "Follow-me" vehicle is provided on the flight crew's request.

While taxiing on the aprons, the pilot must stop on the indicated TWY of exit from the apron and change over to communication with "Sheremetyevo-Ground 1", "Sheremetyevo-Ground 2", "Sheremetyevo-Ground 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller by the instruction of "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller.

Warnings:

1. Taxiing of B747-8/8F ACFT without mass limitation is permitted along MAIN TWY 1 (from TWY 18 to TWY 20), MAIN TWY A, TWY B, TWY B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, G1, G2, G3, G4, G5, 18, 19, 20, A1, A2, A5, A8, A9, S5, S6, S7, RWY (from TWY B2, G2, A2, B4, G3, A5, B6, G4, A8 turning at RWY threshold for take-off; time of RWY occupation should not be more than 5 min).

**УУЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Общие положения**

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от органа ОВД, полеты в пределах диспетчерских зон в районе АД осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

При полете по кругу в районе АД (под руководством «Шереметьево-Вылет», «Шереметьево-Прилёт») установлен минимальный интервал продольного эшелонирования между ВС, следующими по одному маршруту на одном эшелоне (высоте) 10 км для ВС, следующих за ВС с взлетной массой 136 т или более, во всех остальных случаях - 5 км.

Если на аэродроме не введены в действие процедуры полетов в условиях ограниченной видимости, то на глиссаде снижения, до достижения ВС высоты (300) м или (1000) фт возможны кратковременные помехи в работе ILS.

Разрешение ВС, выполняющему заход на посадку по ППП, на переход на полет по ПВП или визуальный заход на посадку запрашивается экипажем ВС или инициируется, по согласованию с экипажем ВС, диспетчером «Шереметьево-Прилёт» или «Шереметьево-Вышка».

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа ВС об установлении визуального контакта с ВПП и/или ее ориентирами, после чего векторование прекращается.

После получения от органа ОВД разрешения на выполнение визуального захода на посадку экипаж ВС выдерживает траекторию и профиль снижения по своему усмотрению, если органом ОВД не были заданы ограничения на выполнение визуального захода. В любом случае ответственность за выдерживание безопасной траектории полета и безопасного профиля снижения полностью возлагается на экипаж ВС.

Если экипаж ВС считает необходимым увеличить интервал эшелонирования (тенденция к сокращению интервала, турбулентность и т.д.), то он информирует об этом диспетчера, под управлением которого он находится.

При получении от диспетчера «Шереметьево-Прилёт» указания «Работайте с «Шереметьево-Вышка 131.5», пилот настраивает радиостанцию на указанную частоту и производит вызов диспетчера «Шереметьево-Вышка», указав свой позывной и выбранную процедуру захода на посадку: «Шереметьево-Вышка, АФЛ 1713, ILS 24C».

Диспетчер «Шереметьево-Вышка» подтверждает установление связи фразой с указанием индекса ВПП посадки: «АФЛ 1713, Шереметьево-Вышка, ВПП-24Ц».

Пилот подтверждает: «24Ц, АФЛ 1713».

Если система захода, выбранная пилотом и сообщенная органу ОВД, отличается от передаваемой в АТИС, диспетчер указывает ее при первой связи: «АФЛ 1713, заход RNAV 24C».

Пилот подтверждает: «Заход RNAV 24C, АФЛ 1713».

Разрешение на посадку может быть дано диспетчером Вышки в любой момент на этапе до пролета ВС порога ВПП. Доклад от экипажа ВС о готовности к посадке не требуется, если не поступило запроса от диспетчера. О неготовности к посадке экипаж должен информировать диспетчера.

UUEE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. General**

If in accordance with the established procedure special clearance of the ATS unit has not been obtained, flights within CTR shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

When flying in the aerodrome traffic circuit (under "Sheremetyevo-Departure", "Sheremetyevo-Arrival" control), the minimum longitudinal separation interval of 10 km is established between ACFT flying along the same route at the same flight level (HGT) for ACFT following the ACFT with MTOM of 136 tons or more, in all other cases - 5 km.

Short-time interferences in ILS operation are possible on glide path up to reaching (300) m or (1000) ft, if LVP are not implemented at the aerodrome.

The clearance for aircraft, carrying out IFR approach to change to VFR flight or to a visual approach, shall be requested by the flight crew or is initiated by "Sheremetyevo-Arrival" or "Sheremetyevo-Tower" controller in coordination with the flight crew.

The clearance for carrying out a visual approach shall be issued only after the flight crew's report about the establishment of a visual contact with the runway and/or its references, after that vectoring shall be terminated.

After obtaining clearance for a visual approach from ATS unit, the flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion unless ATS unit has imposed restrictions for visual approach. In any case the responsibility for maintaining safe flight path and safe descent profile is fully placed on the flight crew.

If the flight crew considers necessary to increase the separation interval (a tendency to reduce the interval, turbulence, etc.), the flight crew shall inform the controller, coordinating operations of this ACFT.

After receiving the instruction "Contact Sheremetyevo-Tower 131.5" from "Sheremetyevo-Arrival" controller, a pilot shall tune the radio station to the mentioned frequency and contact "Sheremetyevo-Tower" controller advising ACFT call sign and selected approach procedure: "Sheremetyevo-Tower, AFL 1713, ILS 24C".

"Sheremetyevo-Tower" controller confirms establishing radio communication by a phrase indicating the index of runway for landing: "AFL 1713, 24C, Sheremetyevo-Arrival".

The pilot shall confirm: "24C, AFL 1713".

If the type of approach, chosen by the pilot and advised to ATS unit, differs from the type of approach broadcasted in ATIS message, the controller indicates it on initial contact: "AFL 1713, RNAV 24C approach".

The pilot shall confirm: "RNAV 24C approach, AFL 1713".

Landing clearance can be issued by TWR controller at any moment at the stage prior to crossing the runway threshold by the aircraft. The flight crew's report about readiness for landing is not required unless requested by controller. The flight crew must inform the controller about not being ready to execute landing.

Окончательное решение о производстве посадки принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к ее совершению.

При уходе на второй круг экипаж выполняет действия в соответствии с РЛЭ ВС, докладывает диспетчеру пункта ОВД причину и начало ухода на второй круг.

1.1 Порядок взлета ВС

Взлет воздушных судов выполняется в соответствии с Руководством по летной эксплуатации от начала ВПП. Разрешается выполнять взлет не от начала ВПП при условии, если расположаемые дистанции ВПП от места начала разбега соответствуют потребным характеристикам для фактической взлетной массы воздушного судна и условий взлета. Взлет производится с разрешения диспетчера «Шереметьево-Вышка».

Первоначально разрешенная высота набора после взлета для всех стандартных маршрутов выхода - (1200) м.

При взлете воздушных судов категории «среднее» и «легкое» от РД B2, G2, B6, G4, A2, A8 за ВС категории «тяжелое» применяется минимум эшелонирования по причине турбулентности в следе – 2 минуты, при взлете от РД B4, G3, A5 – 3 минуты. Если экипаж считает необходимым увеличить этот интервал, он сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Вышка».

ВС начинает движение в течение 10 секунд после получения диспетчерского разрешения на взлет.

Если по истечении 10 секунд движение ВС не начато, диспетчер Вышки может запретить взлет ВС и дать указание экипажу ВС на освобождение ВПП по ближайшей РД.

1.2 Порядок занятия исполнительного старта на одной ВПП несколькими ВС

Разрешается по команде диспетчера «Шереметьево-Вышка» занимать исполнительный старт как от начала ВПП, так и от примыкающих к ней РД, двум (нескольким) воздушным судам, при условии:

- ВПП используется только для взлетов или при работе ВПП в смешанном режиме обеспечивается достаточный интервал с ВС, заходящими на посадку на эту ВПП;

- экипажи ВС находятся на одной радиочастоте с диспетчером «Шереметьево-Вышка», им предоставлена информация о движении на ВПП и очередности вылета;

- взлеты производятся с одним и тем же МК взлета;

- экипаж воздушного судна, выполняющего взлет не от начала ВПП, доложил о готовности к взлету не от начала ВПП или же такой доклад получен ранее;

- метеоусловия позволяют диспетчеру «Шереметьево-Вышка» наблюдать воздушные суда с КДП визуально или на мониторе РЛС ОЛП;

- применяются интервалы, связанные с турбулентностью в следе;

- в аэропорту не введены процедуры взлетов в условиях ограниченной видимости.

Взлет производится по разрешению диспетчера «Шереметьево-Вышка» при отсутствии препятствий на ВПП впереди по траектории взлета.

The final decision about execution of landing shall be made by the pilot-in-command. Landing clearance is not a compulsion to execute landing.

During missed approach the flight crew shall execute the procedures indicated in the Aeroplane Flight Manual, report the reason and initiation of the missed approach to ATS unit controller.

1.1 Take-off procedure

ACFT take-off shall be carried out from the RWY beginning according to the Aeroplane Flight Manual. ACFT take-off not from the RWY beginning shall be permitted provided that RWY available distances from the start of take-off run conform to the required ones for ACFT actual take-off mass and take-off instructions. Take-off shall be carried out by clearance of "Sheremetyevo-Tower" controller.

Initially cleared height of climb after take-off is (1200) m for all SIDs.

In case of take-off of medium and light aircraft from TWY B2, G2, B6, G4, A2, A8 after heavy aircraft, 2-minute separation minimum is applied due to wake turbulence; in case of take-off from TWY B4, G3, A5 – separation minimum is 3 minutes. If the flight crew considers it necessary to increase the separation interval, then this shall be reported to "Sheremetyevo-Tower" controller.

The pilot-in-command shall start movement within 10 seconds after obtaining take-off clearance.

If the aircraft movement has not begun after the expiration of 10 seconds, TWR controller can prohibit take-off and give the instruction to the flight crew to clear the runway via the nearest TWY.

1.2 Procedure of line-up position occupation by several ACFT on the same RWY

Two (several) ACFT shall be permitted to occupy line-up position by "Sheremetyevo-Tower" controller's instruction both from the RWY beginning and from taxiways adjoining the RWY provided that:

- the runway is AVBL only for take-off or, when the runway is AVBL for mixed operations, a sufficient interval is provided between the aircraft landing on this runway;

- the flight crews are on the same radio frequency with "Sheremetyevo-Tower" controller, they are provided with information about movement on the runway and the sequence of departure;

- take-offs are executed on the same magnetic heading;

- the flight crew, executing take-off not from the runway beginning, has reported readiness for take-off not from the runway beginning or such report has been obtained earlier;

- meteorological conditions permit "Sheremetyevo-Tower" controller to observe the aircraft from Tower visually or on SMR display;

- separation intervals connected with wake turbulence are applied;

- Low visibility take-off procedures are not applied at the airport.

Take-off shall be carried out by "Sheremetyevo-Tower" controller clearance when there are no obstacles ahead along take-off path.

1.3 Применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются только в дневное время в период, начинаящийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени, во всех случаях, когда метеорологические условия соответствуют критериям:

- видимость составляет 5 км и более, высота нижней границы облаков (300) м и выше;
- составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;
- измеренный коэффициент сцепления на ВПП 0.36 и более (расчетное сцепление – «хорошее-среднее» или «хорошее»).

Информация о применении сокращенных минимумов эшелонирования включается в сводку АТИС.

Разрешение на взлет экипажу ВС может выдаваться, когда имеется обоснованная уверенность в том, что в момент начала ускоренного движения по ВПП этим воздушным судном, предшествующее взлетевшее ВС находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2500 м от последующего ВС.

Экипажу последующего ВС может быть выдано ограничение по высоте первоначального набора и предоставляется информация о движении:

«АФЛ 1702, первоначально набирайте 3600 фт, перед вами взлетел (тип ВС), ВПП 24L, взлёт разрешаю».

Прибывающим ВС диспетчер «Шереметьево Вышка» выдает разрешение на посадку, когда:

- предшествующее ВС выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2500 м от порога ВПП, и имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения последующим ВС входного порога ВПП оно будет находиться в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении;

- предшествующее взлетающее ВС будет находиться в воздухе и пройдет точку, расположенную на расстоянии, по крайней мере, 2500 м от порога ВПП.

Экипаж последующего ВС информируется о предшествующем ВС указанием в разрешении на посадку типа предшествующего воздушного судна. В разрешении на посадку указывается индекс ВПП посадки: «АФЛ 1703, перед вами следует (тип ВС), 24L, посадку разрешаю». Пилот может принять решение о посадке на занятую ВПП при условии, что предшествующее ВС прошло отметку 2500 м от порога ВПП.

Экипаж сообщает диспетчеру о наличии в поле зрения предшествующего ВС и подтверждает разрешение на посадку: «АФЛ 1703, (тип ВС) наблюдаю, ВПП 24L, посадку разрешили».

Обоснованная уверенность диспетчера формируется на выполнении экипажами ВС опубликованного времени занятости ВПП после посадки (или прохождения расстояния не менее 2500 м от порога ВПП).

Если экипаж не готов следовать опубликованным требованиям, он должен сообщить об этом диспетчеру при первой радиосвязи или как можно ранее.

1.4 Особенности использования параллельных ВПП

На аэродроме могут выполняться раздельные параллельные заходы на посадку/вылеты, одновременные параллельные заходы на посадку, одновременные параллельные вылеты из системы двух ВПП (ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L и ВПП 06L/24R, как самостоятельные операции, так и в режиме полусмешанных операций.

1.3 Application of the reduced runway separation minima

The reduced runway separation minima shall be applied only in the day-time within the period starting in 30 minutes after the sunrise and terminating 30 minutes before the sunset by local time, in all cases when meteorological conditions conform to the following criteria:

- visibility is 5 km or above, ceiling is (300) m or above;
- tailwind component does not exceed 3 m/s;
- measured friction coefficient is 0.36 or above (braking action is "medium to good" or "good").

Information about application of reduced separation minima is included into ATIS message.

Take-off clearance can be issued to the flight crew of the ACFT, if there is well-grounded confidence, that at the moment of commencement of the accelerated movement of this ACFT on the runway the preceding departing aircraft is airborne and has already passed the point located at a distance of not less than 2500 m from the succeeding ACFT.

Restriction on initial climb height and information about air traffic can be issued to the flight crew of the succeeding ACFT:

«AFL1702, initially climb 3600 ft, be informed preceding traffic (ACFT type), RWY 24L, cleared for take-off».

Landing clearance is issued to flight crews of arriving ACFT under the following conditions:

- the preceding ACFT has landed and passed the point located at a distance of not less than 2500 m from RWY THR and there is well-grounded confidence, that this ACFT will be in motion and will vacate RWY without back-tracking, when the succeeding arriving ACFT will be crossing RWY THR ;

- the departing ACFT is airborne and has passed the point located at a distance of at least 2500 m from RWY THR.

The flight crew of the succeeding ACFT is informed about the preceding ACFT by indicating the type of the preceding ACFT in landing clearance. RWY of landing designator is indicated in landing clearance: «AFL 1703, be informed preceding traffic (ACFT type), RWY 24L, cleared to land». Pilot-in-command can take a decision to land on the occupied RWY, provided, that the preceding ACFT has passed the point located at a distance of 2500 m from runway threshold.

The flight crew shall inform the controller when the preceding ACFT is in sight and confirm landing clearance «AFL1703, (ACFT type) in sight, RWY 24L, cleared to land».

Reasonable confidence of the controller is based on observance by the flight crews of the published time of RWY occupation after landing (or passing the distance of not less than 2500 m from RWY threshold).

If the flight crew is not ready to observe the published requirements, the flight crew must inform the controller about it on initial radio contact or as early as possible.

1.4 Peculiarities of employment of two RWY system

AD is AVBL for execution of segregated parallel approaches/departures, simultaneous parallel approaches, simultaneous parallel departures using two RWY system (RWY 06C/24C, RWY 06R/24L and RWY 06L/24R) - as independent operations as well as semi-mixed operations.

Использование системы двух ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L:

- одна ВПП используется для вылетов, другая ВПП используется для заходов на посадку или для вылетов;

- обе ВПП используются и для вылетов, и для заходов на посадку.

Использование системы двух ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L и ВПП 06L/24R:

- одновременные зависимые параллельные заходы на посадку на ВПП 06C/24C (ВПП 06R/24L) и ВПП 06L/24R, сводка АТИС содержит информацию о заходах на посадку на обе ВПП и фразу «Действуют процедуры одновременных зависимых заходов на посадку по приборам»;

- одновременные независимые параллельные заходы на посадку на ВПП 06C/24C (ВПП 06R/24L) и ВПП 06L/24R, сводка АТИС содержит информацию о заходах на посадку на обе ВПП и фразу «Действуют процедуры одновременных независимых заходов на посадку по приборам» с указанием частот курсовых радиомаяков ILS соответствующих ВПП;

- независимые вылеты с ВПП 06C/24C (ВПП 06R/24L) и ВПП 06L/24R, сводка АТИС содержит информацию «Действуют процедуры одновременных, независимых вылетов», при этом могут выполняться исключительно вылеты (независимые вылеты), или ВПП 06L/24R используется исключительно для вылетов, а ВПП 06C/24C (ВПП 06R/24L) используется как для заходов на посадку, так и для вылетов и наоборот (полусмешанные операции), или ВПП 06C/24C (ВПП 06R/24L) и ВПП 06L/24R используются как для заходов на посадку, так и для вылетов (смешанные операции).

При осуществлении раздельных параллельных операций могут выполняться точные заходы на посадку по ILS, GLS и визуальный заход на посадку.

При выполнении заходов на посадку по приборам на параллельные ВПП 06R, 06C, 24L, 24C перенацеливание ВС допускается до пролета точки входа в глиссаду. Диспетчер «Шереметьево-Вышка» запрашивает экипажи ВС, заходящих на указанные параллельные ВПП, о возможности перенацеливания ВС на другую ВПП до удаления 7 км от порога. Решение о перенацеливании принимается диспетчером после получения от экипажа ВС доклада о готовности к выполнению визуального захода на посадку.

В случае ухода на второй круг, при выполнении захода на посадку с перенацеливанием, экипаж ВС докладывает об уходе на второй круг диспетчеру «Шереметьево-Вышка», производит набор высоты (600) м, переходит на полет по приборам и выполняет уход на второй круг по опубликованной схеме ухода или выполняет указания диспетчера «Шереметьево-Вышка».

1.4.1 Особенности ввода процедуры уменьшения располагаемых дистанций на ВПП

Для обеспечения безостановочного пересечения двух ВПП (ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L) используются процедуры ограничения располагаемой длины разбега (РДР) и располагаемой посадочной дистанции (РПД). При этом выполняется наземное пересечение воздушными судами рулением или буксировкой:

- ВПП 24L, ВПП 24C по РД A1 - РД G1 - РД B1;
- ВПП 06R, ВПП 06C по РД A9 - РД G5 - РД B7.

Информация о вводе процедуры уменьшения располагаемых дистанций на ВПП до экипажей ВС доводится сводкой АТИС и/или диспетчером «Шереметьево-Вышка», «Шереметьево-Руление», «Шереметьево-Перон».

Operation of two RWY system - RWY 06C/24C, RWY 06R/24L:

- one RWY is used for departures, the other RWY - for approaches and landings or for departures;

- both RWY are used for departures and approaches.

Operation of two RWY system - RWY 06C/24C, RWY 06R/24L and RWY 06L/24R:

- simultaneous dependent parallel approaches to RWY 06C/24C (RWY 06R/24L) and RWY 06L/24R; phrase "Simultaneous dependent instrument approaches in progress" and information about approaches executed to both RWY are broadcasted via ATIS;

- simultaneous independent parallel approaches to RWY 06C/24C (RWY 06R/24L) and RWY 06L/24R; phrase "Simultaneous independent instrument approaches in progress" and information about approaches executed to both RWY including information about ILS LOC frequencies of the relevant RWY are broadcasted via ATIS;

- independent departures from RWY 06C/24C (RWY 06R/24L) and RWY 06L/24R; phrase "Simultaneous independent departures in progress" is broadcasted via ATIS, in which case RWY can be used only for departures (independent departures), or RWY 06L/24R can be used only for departures and RWY 06C/24C (RWY 06R/24L) can be used both for approaches as well as for departures and vice versa (semi-mixed operations), or RWY 06C/24C (RWY 06R/24L) and RWY 06L/24R can be used both for approaches as well as for departures (mixed operations).

When executing segregated parallel operations, ILS, GLS precision approaches as well as visual approach can be executed.

During carrying out instrument approach to parallel RWY 06R, 06C, 24L, 24C re-alignment of ACFT is allowed before ACFT passing of glide path interception point. "Sheremetyevo-Tower" controller requests the flight crews of ACFT, carrying out approach to the above-mentioned parallel RWY, about possibility of re-alignment to the other RWY up to a distance of 7 km from the RWY threshold. "Sheremetyevo-Tower" controller takes a decision about re-alignment upon receiving the flight crew's report about readiness to carry out visual approach.

In case of missed approach during carrying out approach with re-alignment the flight crew shall report missed approach to "Sheremetyevo-Tower" controller, climb straight ahead to (600) m, change to IFR flight and execute missed approach according to the published missed approach procedure or follow "Sheremetyevo-Tower" controller's instructions.

1.4.1 Peculiarities of introduction of the procedure of reduction of declared distances on RWY

To ensure a non-stop crossing of two runways (RWY 06C/24C, RWY 06R/24L), a procedure of reduction of take-off run available (TORA) and landing distance available (LDA) is applied. In this case ground crossing by taxiing or towing shall be executed by ACFT as follows:

- RWY 24L, RWY 24C: via TWY A1 - TWY G1 - TWY B1;
- RWY 06R, RWY 06C: via TWY A9 - TWY G5 - TWY B7.

The flight crews will be notified about introduction of the procedure of reduction of declared distances on RWY via ATIS broadcast and/or by "Sheremetyevo-Tower", "Sheremetyevo-Ground", "Sheremetyevo-Apron" controllers.

Условия:

- процедуры применяются для ВПП 24L/ВПП 06R и ВПП 24C/ВПП 06C;

- коэффициент сцепления на ВПП 0.45 и более.

Процедуры не применяются:

- в отношении ВС категории «Тяжелое», осуществляющих процедуры выполнения захода на посадку или взлета;

- в отношении ВС, экипажи которых заявили о необходимости использования полной длины ВПП;

- в отношении ВС, находящихся в аварийном положении;

- в отношении ВС, выполняющих процедуру взлета не от начала ВПП;

- в отношении ВС, осуществляющих процедуру взлета, при пересечении ВПП взлета воздушными судами B747, B777, A-380, An-124 и их модификациями;

- если на аэродроме введены процедуры LVP.

При вводе процедуры уменьшения располагаемых дистанций на ВПП установлены следующие объявленные дистанции:

Для взлета:

- ВПП 06R, ВПП 06C располагаемая длина разбега (РДР) - 2121 м, располагаемая взлетная дистанция (РВД) - 2520 м;

- ВПП 24L, ВПП 24C РДР - 2340 м, РВД - 2790 м.

Для посадки:

- ВПП 06R, ВПП 06C, ВПП 24L, ВПП 24C располагаемая посадочная дистанция (РПД) - 3072 м.

1.5 Процедуры сокращения времени нахождения воздушных судов на ВПП

Для обеспечения потребной пропускной способности на аэродроме применяются процедуры сокращения времени нахождения воздушных судов на ВПП.

1.5.1 Вылет

1. Все предполетные процедуры на борту ВС должны быть выполнены до рубежа предварительного старта. Выполнение процедур на ВПП должно быть сокращено до минимально необходимого.

2. Воздушное судно должно быть готово к взлету без остановки на ВПП или к немедленному взлету по команде диспетчера Вышки.

Экипаж, не имеющий возможности следовать этим условиям, должен как можно раньше оповестить орган ОВД.

1.5.2 Прилет

1. В зависимости от фактических условий выполнения посадки экипаж планирует освобождение ВПП по ближайшей возможной РД, или по указанной органом ОВД.

2. После посадки экипаж применяет торможение до безопасной скорости освобождения ВПП.

3. Экипаж остается на связи с диспетчером Вышки до освобождения ВПП для получения дальнейших указаний.

1.6 Работа самолетного ответчика

Работа самолетного ответчика в режиме «MODE S» на земле:

- ответчик включается перед буксировкой (запуском двигателей);

- выключается после окончания парковки на место стоянки.

Conditions:

- procedures are applied for RWY 24L/RWY 06R and RWY 24C/RWY 06C;

- friction coefficient on the runway is 0.45 or above.

Procedures are not applied to:

- ACFT of “Heavy” category executing approach or take-off;

- ACFT, flight crews of which have reported necessity to use full length of the runway;

- ACFT in emergency situation;

- ACFT executing take-off not from the runway beginning;

- ACFT executing take-off when the runway of take-off is being crossed by B747, B777, A-380, An-124 ACFT and their modifications;

- if LVP are implemented at the aerodrome.

When the procedure of reduction of declared distances on RWY is implemented, the following declared distances are established:

For take-off:

- RWY 06R, RWY 06C: take-off run available (TORA) is 2121 m, take-off distance available (TODA) is 2520 m;

- RWY 24L, RWY 24C: TORA is 2340 m, TODA is 2790 m.

For landing:

- RWY 06R, RWY 06C, RWY 24L, RWY 24C: landing distance available (LDA) is 3072 m.

1.5 The Procedures to reduce time of runway occupancy by aircraft

The procedures to reduce runway occupancy time (ROT) by aircraft are applied to ensure the required capacity at the aerodrome.

1.5.1 Departure

1. All pre-flight procedures on board of the aircraft must be carried out before ACFT reaches the runway-holding position limit. Execution of the procedures on the runway must be reduced to the minimum required.

2. Aircraft must be ready for take-off without stop on the runway or for immediate take-off by the instruction of TWR controller.

The flight crew unable to comply with these requirements must inform ATS unit about it as early as possible.

1.5.2 Arrival

1. Depending on the actual landing conditions, the flight crew shall plan runway vacation via the nearest possible taxiway or via the taxiway assigned by ATS unit.

2. After landing the flight crew shall apply braking action to reach safe speed for runway vacation.

3. The flight crew shall remain in contact with TWR controller till runway vacation to receive further instructions.

1.6 Operation of aircraft transponder

Operation of aircraft transponder in «mode S» on the ground:

- transponder shall be switched on before towing (start-up);

- transponder shall be switched off after termination of parking on the stand.

1.7 Выполнение продолженного взлета ВС

Если в процессе выполнения взлета аварийная ситуация возникла после достижения скорости V_1 , КВС должен продолжить взлет, оценить создавшуюся ситуацию и выполнить:

- a) заход на посадку по схеме (AD 2.1 UUEE-116);
- b) заход на посадку векторением для рабочего направления посадки;
- c) полет по схеме ухода на 2-й круг;
- d) уход на запасной аэродром, если посадка на аэродроме вылета невозможна по метеорологическим условиям. Для вынужденных посадок ВС всех типов определены аэродромы Москва/Внуково и Москва/Домодедово.

О принятом решении КВС обязан доложить диспетчеру органа ОВД и в дальнейшем информировать его о своих действиях и месте ВС относительно ВПП.

1.8 Процедура выполнения аварийной посадки

В случае аварийной ситуации на борту ВС, требующей немедленной посадки, на этапе взлета от V_1 (скорости принятия решения) до высоты (120) м 1030 фут, командир ВС в зависимости от условий взлета может осуществить аварийную посадку, сообщив об этом диспетчеру «Шереметьево-Вышка».

На высоте (120) м 1030 фут выполнить разворот на 180° (правый при курсе 244° и левый при курсе взлета 064°) с набором высоты (350) м 1780 фут по ПВП и (450) м 2110 фут по ППП и осуществить полет по схеме захода и посадки.

Диспетчер Вышки после доклада КВС о принятии решения на выполнение аварийной посадки обязан немедленно принять меры по освобождению ВПП от ВС или другой техники.

2. Процедуры полетов по ППП

2.1 Выполнение полетов по стандартным маршрутам по ППП

Полеты в районе аэродрома выполняются по стандартным маршрутам SID, STAR, маршрутам входа (выхода) на воздушные трассы, схемам захода на посадку и маршрутам зональной навигации для каждого из направлений всех ВПП. Для обеспечения возможности регулирования очередности захода на посадку в районе аэродрома установлены различные варианты маршрутов для каждого направления посадки.

Экипажи ВС обязаны выдерживать предписанные стандартные маршруты вылета по приборам (SID) и стандартные маршруты прибытия (STAR), а в случае отклонения - выходить на заданную линию пути немедленно. Ограничения по шуму при взлете приведены на схемах выхода.

2.2 Процедуры полетов по ППП

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

Для обеспечения возможности регулирования очерёдности захода ВС на посадку установлены различные варианты маршрутов для каждого направления посадки.

Предусмотрено векторение ВС.

2.3 Порядок выполнения полетов в зоне ожидания

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода ВС на посадку, а также при введении временного ограничения на аэродроме используются зоны ожидания.

1.7 Execution of continued take-off

If, during execution of take-off, after V_1 speed has been reached, an emergency situation occurs, pilot-in-command must continue to carry out take-off, evaluate current situation and execute the following:

- a) approach according to chart (AD 2.1 UUEE-116);
- b) vectored approach on active landing direction;
- c) missed approach procedure;
- d) divert to an alternate aerodrome, if landing at the departure aerodrome is impossible due to meteorological conditions. Moscow/Vnukovo and Moscow/Domodedovo aerodromes are designated for forced landing of all ACFT types.

Pilot-in-command must report his decision to the ATS unit controller and henceforth inform the controller about his actions and about ACFT position relative to RWY.

1.8 Emergency landing procedures

In case of emergency situation on board, requiring immediate landing, during take-off from V_1 (decision speed) till reaching (120) m 1030 FT pilot-in-command can carry out emergency landing depending on take-off conditions having reported emergency landing to "Sheremetyevo-Tower" controller.

At (120) m 1030 FT carry out 180-degree turn (right turn on take-off heading 244° MAG and left turn on take-off heading 064° MAG) climbing to (350) m 1780 FT under VFR or (450) m 2110 FT under IFR and execute approach procedure and landing.

TWR controller, after pilot-in-command reports about the decision to execute emergency landing, must immediately take measures to clear the RWY of aircraft or other machinery.

2. Procedures for IFR flights

2.1 Execution of flights along the standard routes under IFR

Flights in the vicinity of the aerodrome shall be carried out along SID, STAR routes, routes of entry into/exit from the airways, approach charts and RNAV routes for each direction of all runways. Various route options for each landing direction are established in the vicinity of the aerodrome to ensure coordination of approach sequence.

Flight crews must maintain the assigned standard instrument departure routes (SID) and standard instrument arrival routes (STAR) and in case of deviation - join the assigned track immediately. Take-off noise restrictions are given on SID charts.

2.2 Procedures for IFR flights

IFR flights shall be conducted at assigned flight levels (heights) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation.

Various route options for each landing direction are established to ensure coordination of ACFT approach sequence.

Aircraft vectoring is envisaged.

2.3 Holding procedures

Holding areas are used to ensure coordination of ACFT approach sequence and also when temporary restriction is introduced at the aerodrome.

Правила полетов в зоне ожидания опубликованы в разделе ENR 1.5.1.

3. Процедуры наблюдения ОВД

3.1 Радиолокационные процедуры

3.1.1 Радиолокационное наведение

Радиолокационное наведение в секторе ШК аэропорта осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

3.1.2 Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

Процедуры по выполнению заходов на посадку с помощью обзорной РЛС не применяются.

4. Заход на посадку по схемам зональной навигации (RNAV)

Экипаж выполняет пилотирование ВС в автоматическом режиме, при этом экипаж должен быть готов по указанию диспетчера ОВД к немедленному изменению маршрута.

ЗАПРЕЩЕНО выполнение схемы захода на посадку RNAV при отсутствии схем захода на посадку RNAV в базе данных бортового оборудования.

Командир ВС несет ответственность за:

- точное выдерживание схемы захода на посадку;
- выдерживание установленных безопасных высот пролета препятствий на различных участках схемы;
- принятие решения о прекращении захода на посадку RNAV при неуверенности в достоверности информации от спутников GNSS (DME/DME) и при сбоях в работе базы данных бортового оборудования.
- своевременный доклад о прекращении захода на посадку RNAV и переходе на продолжение захода на посадку по резервной схеме.

При отказе оборудования RNAV (GNSS, DME/DME) и невозможности выдерживания маршрута зональной навигации, экипаж докладывает об этом диспетчеру ОВД.

Дальнейший полет выполняется по траекториям, задаваемым диспетчером ОВД, до выхода ВС в точку разворота на предпосадочную прямую.

5. Отказ связи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами отказа (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6.1 АИП России, устанавливает код ответчика 7600.

Во всех случаях экипаж может:

- использовать мобильную связь:

Руководитель полетов (МАДЦ):

+7 495-956-87-33, +7 495-436-25-36,

+7 916 043-35-90

Руководитель полетов (РДЦ):

+7 495-956-87-34, +7 495-436-26-62

+7 916 043-36-16;

Руководитель полетов аэродрома Шереметьево:

+7 495-578-03-71, +7 916-249-15-68

- прослушивать на частоте ДПРМ аэродрома информацию и указания диспетчера.

The flight rules in the holding area are published in ENR 1.5.1 section.

3. ATC surveillance procedures

3.1 Radar procedures

3.1.1 Radar vectoring

Radar vectoring in sector SHR is provided by the ATS unit coordinating aircraft movement.

Radar vectoring charts are not published.

3.1.2 Surveillance radar approach

SRA procedures are not applied.

4. RNAV approach procedures

The flight crew shall execute piloting of aircraft in automatic mode and at the same time must be ready for immediate change of route by ATS controller's instruction.

It is PROHIBITED to execute any RNAV approach procedure unless the procedure is included in the current airborne navigation database.

Pilot-in-command is responsible for the following:

- strict adherence to the approach procedure;
- ensuring the established safe obstacle clearances on different approach segments;
- making a decision to discontinue RNAV approach if unsure in authenticity of information received from GNSS satellites (DME/DME) and in case of an outage of the airborne navigation database;
- timely report termination of RNAV approach procedure and continuation of approach using an alternative approach procedure.

In case of RNAV (GNSS, DME/DME) equipment outage and if unable to maintain RNAV route, the flight crew shall report it to ATS controller.

Further approach procedure shall be carried out along the tracks assigned by ATS controller until the aircraft reaches the point of the turn on final.

5. Communication failure

In case of radio communication failure the flight crew shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2 and ENR 1.6.1 of AIP Russia, set SSR transponder to code 7600.

In all cases the flight crew can:

- use mobile communication:

Flight Control Officer (Moscow TMA Control Centre):

+7 495-956-87-33, +7 495-436-25-36,

+7 916 043-35-90

Flight Control Officer (Moscow ACC):

+7 495-956-87-34, +7 495-436-26-62,

+7 916 043-36-16;

Flight Control Officer of the Sheremetyevo aerodrome:

+7 495-578-03-71, +7 916-249-15-68

- monitor the frequency of aerodrome LOM for information and controller's instructions.

5.1 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.

5.2 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.

5.2 Потеря радиосвязи при/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.
- b) При принятии решения следовать на запасной аэродром в МУДР:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме до IF;

5.1 Communication failure after take-off

In case of communication failure the flight crew must set transponder to code 7600;

- proceed to SID termination point, and then to the significant point of the closest basic RNAV STAR of the departure AD;

- a) after taking the decision to return to the departure AD:

- proceed to SID termination point, and then to the significant point of the closest basic RNAV STAR of the departure AD;

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

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

- in case of missed approach continue the flight maintaining the route and profile of missed approach procedure to the nearest holding area to the maximum extent;

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

- b) After taking the decision to proceed to the destination AD:

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

The flight crew must set transponder to code 7700, if it is necessary to deviate from the mentioned procedure.

5.2 Communication failure during arrival

In case of communication failure the flight crew must set transponder to code 7600;

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

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

- in case of missed approach continue the flight maintaining the route and profile of missed approach procedure to the nearest holding area to the maximum extent;

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

The flight crew must set transponder to code 7700, if it is necessary to deviate from the mentioned procedure.

5.2 Communication failure during/after missed approach

In case of communication failure the flight crew must set transponder to code 7600;

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

- after entry into the holding area reach the minimum published holding altitude, burn out fuel, if necessary.

- a) After taking the decision to execute landing at the destination AD:

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

- b) After taking the decision to proceed to the alternate AD in Moscow TMA:

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

- выполнить полет по соответствующим RNAV SID и RNAV STAR через точки MAZIL и SOMAG на а/д «Внуково», NIGLI на а/д «Раменское», BITSA на а/д «Домодедово»;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме.

с) 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 полёта без связи (FL140, FL150, FL240, FL250).

д) 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.

6. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

6.1 Общие положения

LVP применяются при RVR менее 550 м и/или высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее 60 м. О начале применения процедур LVP экипажи ВС будут извещены органом ОВД.

Диспетчеры органов ОВД АД Москва/Шереметьево информируют экипажи ВС о введении LVP в течение 15 минут с момента начала действия процедур LVP.

Диспетчер «Шереметьево-Деливери» информирует экипажи ВС о введении LVP, если не получил подтверждение о приеме сводки ATIS, в которую уже включена данная информация.

Для точного захода и посадки по II категории используются ВПП 06R, ВПП 06L, ВПП 24R, ВПП 24L, ВПП 24C.

Для точного захода и посадки по IIIA категории используются ВПП 06R, ВПП 24C, ВПП 06L, ВПП 24R.

Для взлета в условиях ограниченной видимости, если введена процедура LVP, используются ВПП 06R, ВПП 24L, ВПП 06C, ВПП 24C, ВПП 06L, ВПП 24R.

6.2 Ограничения по эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости

При наступлении условий ограниченной видимости:

- ВПП 06L/24R и РД D, E, E1, E2, E3, E4, E5 используются без ограничений;

- на аэродроме вводятся следующие ограничения и меры безопасности для ВПП 06C, ВПП 24C, ВПП 06R, ВПП 24L:

- **при RVR менее 550 м:**

- включены огни защиты ВПП на РД G2, G3, G4, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8;

- руление ВС по РД 20, N6, N7, N8, B осуществляются только за машиной сопровождения;

- **при RVR менее 350 м:**

- на РД B2, B3, B4, B5, B6 устанавливаются заградительные огни;

- execute flight according to relevant RNAV SID and RNAV STAR via waypoint MAZIL and SOMAG to Moscow/Vnukovo AD, waypoint NIGLI to Ramenskoye AD, waypoint BITSA to Moscow/Domodedovo AD;

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

c) after taking the decision to proceed to the alternate AD outside Moscow TMA indicated in FPL:

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

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

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

d) After taking the decision to proceed to the destination AD:

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

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

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

The flight crew must set transponder to code 7700, if it is necessary to deviate from the mentioned procedure.

6. Low visibility procedures (LVP)

6.1 General provisions

LVP shall be applied when RVR is less than 550 m and/or ceiling (vertical visibility) is less than 60 m. Flight crews are informed about implementation of LVP by ATS unit.

Moscow/Sheremetyevo AD ATS units controllers inform flight crews about LVP implementation within 15 min from the time of LVP commencement.

"Sheremetyevo-Delivery" controller informs flight crews about LVP implementation unless he has received acknowledgement of ATIS message, already containing this information.

RWY 06R, 06L, 24R, 24L, 24C are available for precision approach Category II operations.

RWY 06R, 24C, 06L, 24R are available for precision approach Category IIIA operations.

RWY 06R, 24L, 06C, 24C, 06L, 24R are available for take-off in low visibility conditions, if LVP are in force.

6.2 Aerodrome operation restrictions in low visibility conditions

In low visibility conditions:

- RWY 06L/24R, TWY D, E, E1, E2, E3, E4, E5 are AVBL without restrictions;

- restrictions and safety measures are applied at the aerodrome for RWY 06C, RWY 24C, RWY 06R, RWY 24L as follows:

- **when RVR is below 550 m:**

- runway guard lights are illuminated on TWY G2, G3, G4, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8;

- taxiing via TWY 20, N6, N7, N8, B shall be carried out only after "Follow-me" vehicle;

- **when RVR is below 350 m:**

- obstacle lights are installed on TWY B2, B3, B4, B5, B6;

- РД В2, В3, В4, В5, В6, Г2, Г3, Г4, А2, А3, А4, А5, А6, А7, А8 для выполнения процедур руления ВС использовать - ЗАПРЕЩЕНО;

- руление ВС на рабочей площади (ВПП, МРД, РД, перрон) осуществляется только за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней связью «земля - воздух» и «земля - земля», проблесковыми маяками и световым табло «Следуйте за мной»;

- при выполнении ВС захода на посадку (на участке от 4-го разворота до момента выполнения процедуры посадки), одновременно допускается руление не более одного ВС на площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) Терминалов А, В, С, западном и восточном секторах Терминала В и Терминалов Д, Е, F, АГК, ПОЖ-1;

- среднечасовое количество операций (взлетов или посадок) не более 15 при использовании одной ВПП или 20 при использовании системы двух ВПП (ВПП 06C/24C и ВПП 06R/24L);

- у диспетчера «Шереметьево-Вышка» на управлении одновременно находится не более одного ВС;

- при выполнении ВС захода на посадку (на участке от 4-го разворота до момента выполнения процедуры посадки) нахождение ВС типа Ан-124, B747 и А-380 на МРД 1 и МРД А - ЗАПРЕЩЕНО.

6.3 Для ВС установлены стандартные маршруты руления на вылет

Для ВПП 24C:

- с перронов Терминалов А, В, С: МС - РД (В, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - МРД 1 - РД В7;

- с перронов Терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 и S13) - МРД А - РД А9 - РД G5;

- с секторов перрона Терминала D: МС - РД (S1, S2, S3 и S13) - МРД А - РД А9 - РД G5.

Для ВПП 24L:

- с перронов Терминалов А, В, С: МС - РД (В, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - МРД 1 - РД В7 - РД G5;

- с перронов Терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 и S13) - МРД А - РД А9;

- с секторов перрона Терминала D: МС - РД (S1, S2, S3 и S13) - МРД А - РД А9.

Для ВПП 24R:

- с перронов терминалов А, В, С: МС - МРД 1 - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - РД В - РД D - РД Е - РД Е5;

- с перронов терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД Е - РД Е5;

- с секторов перрона терминала D: МС - РД (S1, S2, S3) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД Е - РД Е5.

Для ВПП 06R:

- с перронов Терминалов А, В, С: МС - РД (18, 19, 20) - МРД 1 - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - РД В - РД В1 - РД G1;

- с перронов Терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 и S12) - МРД А - РД А1;

- с секторов перрона Терминала D: МС - РД (S1, S2 и S3) - МРД А - РД А1.

Для ВПП 06C:

- с перронов Терминалов А, В, С: МС - МРД 1 - РД (18, 19, 20, N1, N2, N3, N6, N7, N8) - РД В - РД В1;

- taxiing via TWY B2, B3, B4, B5, B6, G2, G3, G4, A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8 is PROHIBITED;

- ACFT taxiing on the aerodrome movement area (RWY, MAIN TWY, TWY, apron) shall be carried out only after "Follow-me" vehicle equipped with two-way "ground-to-air" and "ground-ground" radio communication, flashing lights and "Follow-me" light panel;

- taxiing of only one ACFT at a time is permitted on the manoeuvring area (RWY, MAIN TWY, TWY) of Terminals A, B, C, west and east sectors of Terminal B and Terminals D, E, F, Cargo, De-icing area-1, when ACFT executing approach is on segment from turn on final till landing;

- hourly average number of flight operations (take-offs and landings) should not exceed 15 for one RWY and 20 for two RWY system (RWY 06C/24C and RWY 06R/24L);

- "Sheremetyevo-Tower" controller directs only one ACFT at a time;

- presence of An-124, B747 and A-380 ACFT on MAIN TWY 1 and MAIN TWY A is PROHIBITED, when ACFT executing approach is on segment from turn on final till landing.

6.3 The following standard taxi routes are established for departing ACFT

For RWY 24C:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (B, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - MAIN TWY 1 - TWY B7;

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 and S13) - MAIN TWY A - TWY A9 - TWY G5;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2, S3 and S13) - MAIN TWY A - TWY A9 - TWY G5.

For RWY 24L:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (B, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - MAIN TWY 1 - TWY B7 - TWY G5;

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 and S13) - MAIN TWY A - TWY A9;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2, S3 and S13) - MAIN TWY A - TWY A9.

For RWY 24R:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - MAIN TWY 1 - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E5;

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1 - TWY B1 - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E5;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2, S3) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1 - TWY B1 - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E5.

For RWY 06R:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (18, 19, 20) - MAIN TWY 1 - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - TWY B - TWY B1 - TWY G1;

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 and S12) - MAIN TWY A - TWY A1;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2 and S3) - MAIN TWY A - TWY A1.

For RWY 06C:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - MAIN TWY 1 - TWY (18, 19, 20, N1, N2, N3, N6, N7, N8) - TWY B - TWY B1;

- с перронов Терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 и S12) - МРД А - РД A1 - РД G1;

- с секторов перрона Терминала D: МС - РД (S1, S2 и S3) - МРД А - РД A1 - РД G1.

Для ВПП 06L:

- с перронов терминалов A, B, C: МС - МРД 1 - РД (18, 19, 20, N1, N2, N3, N6, N7, N8) - РД B - РД D - РД E - РД E1;

- с перронов терминалов F и E: МС - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МРД А - РД A1 - РД G1 - РД B1 - РД B - РД D - РД E - РД E1;

- с секторов перрона Терминала D: МС - РД (S1, S2, S3) - МРД А - РД A1 - РД G1 - РД B1 - РД B - РД D - РД E - РД E1.

6.4 Для ВС установлены стандартные маршруты руления после посадки:**Для ВПП 24C:**

- на перроны Терминалов A, B, C: РД B1 - РД B - МРД 1 - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - МС;

- на перроны Терминалов F и E: РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС;

- на сектора перрона Терминала D: РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S1, S2 и S3) - МС.

Для ВПП 24R:

- на перроны терминалов A, B, C: РД E1 - РД E - РД D - РД B - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8, МРД 1 (18, 19, 20)) - МС;

- на перроны терминалов F и E: РД E1 - РД E - РД D - РД B - РД B1 - РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС;

- на сектора перрона Терминала D: РД E1 - РД E - РД D - РД B - РД B1 - РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S1, S2, S3) - МС.

Для ВПП 24L:

- на перроны Терминалов A, B, C: РД G1 - РД B1 - РД B - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - МРД 1 - РД (18, 19, 20) - МС;

- на перроны Терминалов F и E: РД A1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС;

- на сектора перрона Терминала D: РД A1 - МРД А - РД (S1, S2, S3) - МС.

Для ВПП 06L:

- на перроны Терминалов A, B, C: РД E5 - РД E - РД D - РД B - РД (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - МРД 1 - РД (18, 19, 20) - МС;

- на перроны Терминалов F и E: РД E5 - РД E - РД D - РД B - РД B1 - РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС;

- на сектора перрона Терминала D: РД E5 - РД E - РД D - РД B - РД B1 - РД G1 - РД A1 - МРД А - РД (S1, S2 и S3) - МС.

Для ВПП 06C:

- на перроны Терминалов A, B, C: РД B7 - МРД 1 - РД (18, 19, 20, N8, B) - РД (N7, N6, N3, N2) - МС;

- на перроны Терминалов F и E: РД G5 - РД A9 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС;

- на сектора перрона Терминала D: РД G5 - РД A9 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - МС.

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 and S12) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2 and S3) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1.

For RWY 06L:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - MAIN TWY 1 - TWY (18, 19, 20, N1, N2, N3, N6, N7, N8) - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E1;

- from aprons of Terminals F and E: stand - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1 - TWY B1 - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E1;

- from sectors on apron of Terminal D: stand - TWY (S1, S2, S3) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1 - TWY B1 - TWY B - TWY D - TWY E - TWY E1.

6.4 The following standard taxi routes are established for arriving ACFT:**For RWY 24C:**

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY B1 - TWY B - MAIN TWY 1 - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - stand;

- to aprons of Terminals F and E: TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand;

- to sectors on apron of Terminal D: TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2 and S3) - stand.

For RWY 24R:

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY E1 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8, MAIN TWY 1 (18, 19, 20)) - stand;

- to aprons of Terminals F and E: TWY E1 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand;

- to sectors on apron of Terminal D: TWY E1 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2, S3) - stand.

For RWY 24L:

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY G1 - TWY B1 - TWY B - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - MAIN TWY 1 - TWY (18, 19, 20) - stand;

- to aprons of Terminals F and E: TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand;

- to sectors on apron of Terminal D: TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2, S3) - stand.

For RWY 06L:

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY E5 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY (N1, N2, N3, N6, N7, N8) - MAIN TWY 1 - TWY (18, 19, 20) - stand;

- to aprons of Terminals F and E: TWY E5 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand;

- to sectors on apron of Terminal D: TWY E5 - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2 and S3) - stand.

For RWY 06C:

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY B7 - MAIN TWY 1 - TWY (18, 19, 20, N8, B) - TWY (N7, N6, N3, N2) - stand;

- to aprons of Terminals F and E: TWY G5 - TWY A9 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand;

- to sectors on apron of Terminal D: TWY G5 - TWY A9 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12) - stand.

Для ВПП 06R:

- на перроны Терминалов А, В, С: РД G5 - РД B7 - МРД 1 - РД (В, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - МС;
- на перроны Терминалов F и E: РД A9 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 и S12) - МС;
- на сектора перрона Терминала D: РД A9 - МРД А - РД (S1, S2 и S3) - МС.

6.5 Прибытие

После посадки экипаж ВС обязан доложить диспетчеру «Шереметьево-Вышка» об освобождении ВПП и критической зоны ILS.

Прибывающие ВС встречаются спецмашиной по сопровождению ВС на РД B1 или РД G1 (ВПП 24C), на РД G5 или РД A9 (ВПП 06R).

Управление прибывающими ВС последовательно передается на рубежах передачи ОВД от диспетчера «Шереметьево-Вышка» к диспетчерам «Шереметьево-Руление 1» или «Шереметьево-Руление 2», далее к «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3», «Шереметьево-Перрон 4» соответственно.

6.6 Запуск и руление

При отсутствии прибывающего потока ВС (на участке от 4-го разворота до момента выполнения процедуры посадки), обслуживание вылетающего потока ВС на системе двух ВПП (ВПП 06C/24C и ВПП 06R/24L) осуществляется в соответствии с процедурами LVP.

Экипажам (пилотам) запрашивать разрешение на запуск двигателей по готовности к запуску, указывая номер МС (перрон).

Руление ВС от МС до линии исполнительного старта осуществляется исключительно за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней радиосвязью «земля-воздух» и «земля-земля», проблесковыми маяками и табло «Следуйте за мной».

7. Процедуры полетов по ПВП**7.1. Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне Москва (Шереметьево)**

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД;
- сообщать местонахождение, когда это необходимо;
- выполнять команды органа ОВД.

Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

а) представляется план полета в отношении разрешения органа ОВД с заполненными пунктами 7-18;

б) разрешение органа ОВД должно быть получено непосредственно перед входом воздушного судна в диспетчерскую зону аэродрома;

в) сообщение о местонахождении представляется в соответствии с пунктом 3.6.3 Приложения 2 ICAO;

г) отклонения от разрешения органа ОВД могут осуществляться только при условии получения предварительного разрешения на эти отклонения;

д) полет осуществляется при вертикальном визуальном контакте с землей, в противном случае данный полет может осуществляться в соответствии с правилами полетов по приборам;

е) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;

ж) воздушное судно оборудовано ответчиком ВОРЛ с 4096 кодами в режиме 3/A.

For RWY 06R:

- to aprons of Terminals A, B, C: TWY G5 - TWY B7 - MAIN TWY 1 - TWY (B, N1, N2, N3, N6, N7, N8, 18, 19, 20) - stand;
- to aprons of Terminals F and E: TWY A9 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11 and S12) - stand;
- to sectors on apron of Terminal D: TWY A9 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2 and S3) - stand.

6.5 Arrival

After landing flight crew must report vacation of RWY and ILS critical area to "Sheremetyevo-Tower" controller.

Arriving ACFT are met by "Follow-me" vehicle on TWY B1 or TWY G1 (RWY 24C), on TWY G5 or TWY A9 (RWY 06R).

Control over movement of arriving ACFT is transferred successively at transfer of control limits from "Sheremetyevo-Tower" controller to "Sheremetyevo-Ground 1" or "Sheremetyevo-Ground 2" controller, then to "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2" or "Sheremetyevo-Apron 3" controller respectively.

6.6 Start-up and taxiing

When there is no ACFT arrival flow (there are no ACFT on segment from turn on final till landing), servicing of ACFT departing from two RWY system (RWY 06C/24C and RWY 06R/24L) is carried out in accordance with low visibility procedures (LVP).

Flight crews (pilots) shall request start-up clearance when ready for start-up, indicating stand number (apron).

ACFT taxiing from stand to the line-up position shall be carried out only after "Follow-me" vehicle equipped with two-way "ground-to-air" and "ground-ground" radio communication, flashing lights and "Follow-me" light panel.

7. Procedures for VFR flights**7.1. Procedures for VFR flights within Moscow CTR (Sheremetyevo)**

During VFR flights it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to obtain clearance from the appropriate ATS unit;
- to report ACFT position, when it is necessary;
- to carry out ATS unit instructions.

If flight conditions permit, ATS unit clearance for VFR flights shall be issued providing the following:

а) flight plan is submitted with regard to the obtained ATS unit clearance, para 7-18 of the FPL having been filled in;

б) ATS unit clearance must be obtained before ACFT entry into aerodrome CTR;

в) position report is submitted according to para 3.6.3 of the ICAO Annex 2;

г) deviations from the ATS unit clearance can be realized provided that prior clearance for these deviations has been obtained;

д) the flight shall be conducted under vertical visual reference to the ground, otherwise this flight may be carried out according to IFR;

е) two-way communication shall be maintained on the frequency prescribed;

ж) ACFT is equipped with SSR transponder with 4096 codes in 3/A mode.

Примечание:

Разрешение органа ОВД предназначено только для обеспечения эшелонирования между полетами по ППП и ПВП.

7.2 Выполнение визуального захода на посадку

Визуальный заход на посадку (ВЗП) – заход на посадку при полете по ППП, когда схема захода на посадку по приборам частично или полностью не выполнена и заход выполняется при наличии визуального контакта с наземными ориентирами.

7.2.1 Условия визуального захода на посадку

Визуальный заход на посадку на аэродроме Москва (Шереметьево) выполняется днем и ночью в соответствии с требованиями РПП авиакомпании после получения соответствующего разрешения от органа ОВД.

1. 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.

2. При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и метеорологические условия.

3. Органом ОВД выдается разрешение на выполнение визуального захода на посадку экипажу воздушного судна, выполняющему полет по ППП, при условии:

а) экипаж имеет возможность поддерживать визуальный контакт с ВПП или ее ориентирами;

б) сообщаемая нижняя граница облаков соответствует или превышает высоту, на которой начинается начальный участок захода на посадку воздушного судна, получившего такое разрешение;

в) экипаж сообщает, что метеорологические условия позволяют выполнять визуальный заход на посадку и посадку.

4. Орган ОВД может начать векторение воздушного судна для выполнения визуального захода на посадку при условии, что сообщаемая нижняя граница облачности выше установленной минимальной высоты векторения и метеорологические условия позволяют полагать, что визуальный заход на посадку и посадка могут быть выполнены.

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

Эшелонирование следующих одного за другим воздушных судов обеспечивается органом ОВД до того момента, когда экипаж следующего позади воздушного судна докладывает о том, что он видит находящееся впереди воздушное судно. Затем экипажу воздушного суднадается указание продолжать заход на посадку и самостоятельно выдерживать эшелонирование относительно находящегося впереди воздушного судна.

Если оба воздушных судна относятся к категории «Тяжелое» с учетом турбулентности в следе, или находящееся впереди воздушное судно относится к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе, чем следующее за ним воздушное судно, и дистанция между воздушными судами меньше соответствующей минимуму турбулентности в следе, диспетчер выдает предупреждение о возможной турбулентности в следе.

Note:

ATS unit clearance is intended only for providing separation between IFR flights and VFR flights.

7.2 The execution of a visual approach

A visual approach is an approach by an IFR flight when the instrument approach procedure either in part or in whole is not completed and the approach is executed in visual reference to terrain.

7.2.1 Visual approach conditions

Visual approach to Moscow/Sheremetyevo AD shall be carried out in the day-time and at night in accordance with the requirements of the airline Flight Operations Manual after obtaining the respective clearance from the ATS unit.

1. Clearance for the ACFT, carrying out IFR flight, to execute visual approach is requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case, coordination with the flight crew is required.

2. When initiating visual approaches ATS unit should take into account air situation and meteorological conditions.

3. ATS unit issues clearance to execute visual approach to the flight crew, carrying out IFR flight, under the following conditions:

a) flight crew is able to maintain visual contact with RWY or its references;

b) reported ceiling conforms to or exceeds the height of the beginning of the initial approach segment for the ACFT that obtained the above mentioned clearance;

c) the flight crew reports that meteorological conditions allow to execute visual approach and landing.

4. The ATS unit can start vectoring of ACFT for execution of visual approach, provided that the reported ceiling is above the established minimum vectoring height and meteorological conditions allow to execute visual approach and landing.

5. The ATS unit must provide separation between the ACFT which obtained clearance to execute visual approach and other arriving and departing ACFT.

Separation of successive ACFT is provided by the ATS unit to the moment when the flight crew of the succeeding ACFT reports observing the preceding ACFT. Then the flight crew is given the instruction to continue approach and maintain own separation with preceding ACFT.

If both ACFT relate to category "Heavy" considering wake turbulence, or the preceding ACFT relates to a heavier category than the succeeding ACFT considering wake turbulence and the distance between ACFT is less than the one conforming to the minimum wake turbulence, controller issues a warning about possible wake turbulence.

Экипаж воздушного судна обеспечивает приемлемый интервал эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна, относящегося к категории более тяжелого с учетом турбулентности в следе.

Если экипаж воздушного судна считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он информирует об этом орган ОВД.

Примечание:

При одновременном визуальном заходе на посадку двух воздушных судов преимущество совершение посадку первым имеет воздушное судно, летящее впереди, слева или ниже.

Разрешение на выполнение визуального захода на посадку выдается только после доклада экипажа об установлении визуального контакта с ВПП или ее ориентирами, после чего векторование прекращается.

6. При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасных высот полёта, за безопасный пролёт препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

7.3 Зоны ожидания для вертолетов и самолетов категории А

В районе аэродрома установлены две зоны ожидания, представляющие собой окружности радиусом 1 километр и ограниченные по высоте полета от (100) до (200) м.

Координаты центров зон:

Северная зона ожидания:

560045N 0372140E, высота полета в зоне 1000-1400 фт.

Южная зона ожидания:

555647N 0372532E, высота полета в зоне 1000-1400 фт.

7.4 Порядок выполнения полетов на вертолетах

Полеты на вертолетах по правилам визуальных полетов (ПВП) выполняются днем и ночью при meteorологических условиях, соответствующих минимуму КВС для полетов по ПВП.

7.4.1 Особенности захода на посадку по ПВП на вертолетах

Заход на посадку вертолетов по ПВП на площадки выполняется из Северной зоны ожидания (СЗО) или Южной зоны ожидания (ЮЗО) по предварительному согласованию с «Шереметьево-Вышка» (СЗО с диспетчером сектора С5, f-118.700 МГц, ЮЗО с диспетчером сектора С2, f-131.500, 120.700 МГц).

Заход на посадку самолетов 4-го класса по ПВП осуществляется на ВПП через БПРМ соответствующей полосы.

Заход на посадку вертолетов и самолетов 4-го класса по приборам осуществляется по соответствующим установленным схемам захода на посадку по приборам на ВПП.

КВС несет полную ответственность за исход посадки.

Уход на второй круг при необходимости выполняется по указанию диспетчера «Шереметьево-Вышка».

7.4.2 Особенности вылета на вертолетах по ПВП

За 10 минут до запуска экипаж получает диспетчерское разрешение у «Шереметьево-Деливери». Запуск производится на стоянке или установленном месте для запуска двигателей по разрешению «Шереметьево-Перрон».

The flight crew shall provide the acceptable separation interval from the preceding ACFT of heavier category considering wake turbulence.

If flight crew considers necessary to increase separation interval, then flight crew must inform ATS unit about it.

Note:

During simultaneous visual approach of two ACFT, the ACFT flying in front of, left of or below the other ACFT has the right of way to land.

Clearance to execute visual approach is issued only after flight crew reports establishing visual contact with RWY or its references, after that vectoring is terminated.

6. During execution of visual approach flight crew is fully responsible for maintaining safe heights of flight, obstacle clearance.

7.3 Holding areas for helicopters and category A aircraft

Two holding areas are established at the aerodrome, designated as circles with radius of 1 km and restricted by a flight height from (100) to (200) m.

The coordinates of the centres of the areas are as follows:

North holding area:

560045N 0372140E, holding ALT 1000 - 1400 ft.

South holding area:

555647N 0372532E, holding ALT 1000 - 1400 ft

7.4 Helicopters flight operation procedure

VFR helicopter flights shall be carried out in the daytime and at night in meteorological conditions conforming to VFR minimum of the pilot-in-command.

7.4.1 The peculiarities of helicopter VFR approaches

Helicopter VFR approach to helipads shall be carried out from the North holding area or the South holding area by prior arrangement with "Sheremetyevo-Tower" controller (North holding area - by prior arrangement with C5 sector controller, frequency 118.700 MHz, South holding area - by prior arrangement with C2 sector controller, frequencies 131.500 MHz, 120.700 MHz).

VFR approach of class 4 aeroplanes shall be carried out to RWY, via LMM of the relevant RWY.

IFR approach of helicopters and class 4 aeroplanes shall be carried out according to the appropriate instrument approach procedures to RWY.

The pilot-in-command is fully responsible for the outcome of landing.

If necessary, missed approach shall be carried out by the instruction of "Sheremetyevo-Tower" controller.

7.4.2 The peculiarities of helicopter VFR departures

The flight crew shall obtain ATC clearance from "Sheremetyevo-Delivery" 10 minutes before engines start-up. Engines start-up shall be executed on the stand or at the designated start-up position by "Sheremetyevo-Apron" clearance.

Руление по воздуху разрешается выполнять по маршрутам руления на перронах, над РД, МРД, ВПП на высоте до 670 фут (10 м).

Контрольное висение и разрешение на взлет за-прашивать у «Шереметьево-Вышка».

Взлет вертолетов с площадок разрешается в направлении СЗО, и далее на ПОД DUBBO, если вертолет не мешает взлетам и посадкам других ВС, а расстояние до ВС, находящегося в воздухе или взлетающего, от концов лопастей несущего винта не менее двух диаметров несущего винта. При наборе высоты и заходе на посадку пролет над препятствиями выполняется с превышением над ними не менее 10 метров.

Взлет в южном направлении разрешается по со-гласованию с диспетчером «Шереметьево-Вышка», с соблюдением норм эшелонирования и учетом турбу-лентности в следе.

7.5 Отказ связи в условиях полёта по ПВП

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

It is permitted to execute air taxiing along taxi routes on the aprons, over TWYs, MAIN TWY, RWY at ALT up to 670 ft (10 m).

Test hovering and take-off clearance shall be requested from "Sheremetyevo-Tower".

Take-off of helicopters from helipads is permitted towards the North holding area and then proceeding to CRP DUB-BO, if helicopter does not obstruct take-off and landing of other ACFT and the distance to airborne or taking off ACFT from the main rotor tips is not less than two diameters of the main rotor. During climb and approach-to-land obstacle clearance altitude (OCA) must be not less than 10 metres.

Southbound take-off is permitted by prior arrangement with "Sheremetyevo-Tower" controller maintaining separation intervals and considering wake turbulence.

7.5 Communication failure during VFR flight

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

4.7 TOBT – каналы связи

Первоначальное или скорректированное значение времени TOBT передается через:

- информационную систему оператора авиакомпании или «хэндлинг»-агента;
- диспетчера по управлению движением ВС на перроне.

5. Заданное время разрешения запуска (TSAT)

TSAT - это время, вычисляемое в последовательности планирования операций А-CDM, в которое ожидается запуск двигателей и утверждение маршрута руления. Последовательность отправления ВС основывается на вычисленном времени TSAT.

5.1 Расчет TSAT

Время TSAT вычисляется за 40 минут от действующего времени TOBT.

После того, как было рассчитано время TSAT, время TOBT может быть исправлено только три раза, если время TOBT меняется более трех раз, то рейс выводится из сформированной на текущий момент последовательности отправления ВС. Как правило, время TSAT остается в силе, если время TOBT изменяется, если новое время TOBT не позднее, чем рассчитанное время TSAT.

Расчет времени TSAT основывается на следующих факторах:

- TOBT;
- CTOT/TTOT для регулируемых рейсов;
- операционной загруженности;
- специальных интервалов на вылет;
- изменяемом времени руления;
- места расположения МС;
- конфигурации и рабочем курсе ВПП;
- противообледенительной обработке ВС.

5.2 Каналы связи TSAT

Время TSAT передается через каналы связи:

- «Шереметьево-Перрон»;
- информационную систему оператора авиакомпании, «хэндлинг»-агента;
- по телефону через операционный центр авиакомпании (аварийный способ).

5.3 Изменение TSAT

При изменении времени TSAT, пилот будет проинформирован диспетчером по управлению движением ВС на перроне или авиакомпанией через внутренние каналы связи. При возникновении непредвиденной задержки рейса, после получения разрешения на запуск двигателей, пилот должен проинформировать диспетчера по управлению движением ВС на перроне самостоятельно, либо операционный центр авиакомпании. В данной ситуации рейсу вводится новое время TOBT.

5.4 Изменения в последовательности отправления ВС

После того, как время TSAT было рассчитано, рейсы в зоне ответственности лица, отвечающего за время TOBT, могут быть перераспределены по очередности отправления.

Если назначено время СТОТ/ТТОТ, то это время должно соблюдаться, несмотря на изменения в пределах последовательности отправления ВС. В исключительных случаях изменения в последовательности могут также координироваться с КДП.

4.8 TOBT – communication channels

The initial or updated TOBT shall be submitted as follows:

- via the information system of the Aircraft Operator or Handling Agent;
- via the controller of the aircraft movement control on the apron.

5. Target Start-up Approval Time (TSAT)

TSAT - is the time calculated in sequence of A-CDM operations planning, when start-up and confirmation of taxi route are expected. Aircraft departure sequence is based on the calculated TSAT.

5.1 TSAT calculation

TSAT is calculated 40 minutes prior to valid TOBT.

After TSAT has been issued, TOBT can be updated up to three times only. If TOBT is updated more than three times, the flight shall be excluded from the current departure sequence. As a rule, TSAT remains in effect if TOBT is updated and the new TOBT is not later than the calculated TSAT.

TSAT calculation is based on the following factors:

- TOBT;
- CTOT/TTOT for regulated flights;
- operational workload;
- special departure intervals;
- changeable taxiing time;
- location of stands;
- configuration of runway and active runway heading;
- de-icing treatment of aircraft.

5.2 TSAT reporting routines

TSAT is transmitted via the following communication channels:

- "Sheremetyevo-Apron";
- information system of the Airline Operator, Handling Agent;
- telephone of the Airline Operations Control Centre (AOCC) (in emergency).

5.3 TSAT update

When TSAT is changed, the pilot will be informed by "Sheremetyevo-Apron" controller or by the Airline via the interconnection links. In case of unforeseen delay of flight, after obtaining start-up approval, the pilot must inform "Sheremetyevo-Apron" controller on his own or via the Airline Operations Control Centre (AOCC). In this situation a new TOBT shall be entered for the flight.

5.4 Changes in the aircraft departure sequence

After TSAT has been calculated, the sequence of flights can be changed by the person responsible for TOBT.

If CTOT/TTOT have been assigned, this time must be adhered to regardless of the changes in the departure sequence. In exceptional cases the changes in sequence can also be coordinated with TWR.

6. Запуск двигателей и буксировка ВС

Фактическое время запуска двигателей (ASAT) и фактическое время руления/буксировки (AOBT) выдаются с учетом времени TOBT и TSAT. Применяются следующие правила:

- ВС должно быть готово для запуска двигателей или к противообледенительной обработке в значение времени TOBT;
- пилот может запросить разрешение на запуск двигателей и утверждение маршрута руления не ранее, чем за пять минут до времени TOBT;
- диспетчер по управлению движением ВС на перроне разрешает запуск двигателей и назначает маршрут руления в зависимости от времени TSAT и текущей обстановки;
- буксировка или движение ВС на собственной тяге двигателей должны запрашиваться не позднее пяти минут после утверждения запуска двигателей;
- в случае задержки диспетчера по управлению движением ВС на перроне должен быть соответствующим образом проинформирован пилотом или оператором, в противном случае время TOBT удаляется и будет назначено новое время.

7. Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома

7.1 Сезонная миграция птиц

7.1.1 Сезонная миграция птиц (время)

Весенняя миграция происходит с конца марта по конец мая. Осенняя миграция происходит с середины августа по конец ноября.

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

7.1.2 Направление

Основное направление весенних перелетов птиц - с юго-запада на северо-восток. Основное направление осенних перелетов птиц - северо-востока на юго-запад.

7.1.3 Высота

Миграция птиц происходит на высотах от 33-70 фут до 2000 фут от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 9900 фут от уровня земли.

7.1.4 Частота

Миграция птиц происходит круглогодично.

7.2 Суточная миграция птиц

7.2.1 Суточная миграция птиц (время)

Начало перелетов - за 30 - 40 мин до восхода солнца и окончание - через 40 - 50 мин после его захода.

7.2.2 Направление

Основное направление утренних перелетов птиц - с юго-востока на северо-запад. Основное направление вечерних перелетов птиц - с северо-запада на юго-восток.

7.2.3 Высота

Перелеты птиц происходят до высоты 330 фут от уровня земли.

7.2.4 Частота

Перелеты птиц происходят круглогодично.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

6. Start-up and towing

The Actual Start-up Approval Time (ASAT) and the Actual Off-Block Time (AOBT) are issued taking into account TOBT and TSAT. The following rules apply:

- the aircraft has to be ready for start-up or de-icing treatment at TOBT;

- pilot can request start-up clearance and taxi route confirmation not earlier than 5 minutes prior to TOBT;

- "Sheremetyevo-Apron" controller issues start-up clearance and assigns taxi route depending on TSAT and current traffic situation;

- towing/taxi clearance must be requested no later than five minutes after start-up clearance has been issued;

- in case of delay, "Sheremetyevo-Apron" controller must be informed accordingly by the pilot or operator, otherwise TOBT will be deleted and a new TOBT shall be re-entered.

7. The ornithological situation in CTR

7.1 Seasonal bird migration

7.1.1 Seasonal bird migration (time)

Spring migration occurs from late March to late May. Autumn migration occurs from mid-August to late November.

Intensity of bird migration increases during ploughing and crops ripening.

7.1.2 Direction

Prevailing direction of bird migrations in spring is from south-west to north-east. Prevailing direction of bird migrations in autumn is from north-east to south-west.

7.1.3 Height

Bird migration takes place at heights from 33-70 ft to 2000 ft above ground level. Certain bird species fly at heights up to 9900 ft above ground level.

7.1.4 Intensity

Bird migration occurs round the clock.

7.2 Daily bird migration

7.2.1 Daily bird migration (time)

Daily bird migration starts 30-40 minutes before sunrise and ends 40-50 minutes after sunset.

7.2.2 Direction

Prevailing direction of bird migration in the morning is from south-east to north-west. Prevailing direction of bird migration in the evening is from north-west to south-east.

7.2.3 Height

Bird migration takes place at heights up to 330 ft above ground level.

7.2.4 Intensity

Bird migration occurs continuously round the clock.

No radar control over bird migration is provided.

7.3 Передача информации

Информация о сложной орнитологической обстановке передается в составе автоматической передачи информации в районе аэродрома (АТИС) фразой «Осторожно, птицы», которая означает возможное (вероятное) нахождение птиц в любой точке в секторе взлета и посадки. В случае выявления значительного скопления птиц, изменения их места скопления или направления перелета, типа их поведения, по решению главного оператора и указанию руководителя полетов возможно кратковременное включение в сводку АТИС дополнительной конкретизирующей информации об особенностях орнитологической обстановки.

7.3.1 Канал передачи (вещания) информации

«Шереметьево АТИС-Вылет»:

- на русском языке 126.375 МГц;
- на английском языке 125.125 МГц.

«Шереметьево АТИС-Прилёт»

- на русском языке 120.375 МГц;
- на английском языке 122.075 МГц.

7.3 Information broadcast

Information about complicated ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is broadcasted via ATIS, phrase "Caution: birds" is used, meaning possible (probable) presence of birds at any point of the take-off/landing sector. In case significant bird concentrations are observed, changes of places of bird concentration or direction of bird migration or change in bird behaviour are detected, by the decision of the AD administration and by the instruction of the Flight Control Officer, additional detailed information on specific details of the ornithological situation may be included in ATIS broadcast for a short-term period.

7.3.1 Information broadcast channel

“Sheremetyevo ATIS-Departure”

- in Russian on frequency 126.375 MHz;
- in English on frequency 125.125 MHz.

“Sheremetyevo ATIS-Arrival”

- in Russian on frequency 120.375 MHz;
- in English on frequency 122.075 MHz.

**AERODROME
CHART - ICAO**
**55°58'21"N
037°24'47"E**
**ELEV
630'**

① See UUEE AD 2.18 remarks
for areas of responsibility.

**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO**

PZ - 90,11 coordinates

ARP**121.900**
SHEREMETYEVO APRON 1
SHEREMETYEVO APRON 2
SHEREMETYEVO APRON 3
130.350**123.600**
SHEREMETYEVO GROUND 1
SHEREMETYEVO GROUND 2
SHEREMETYEVO GROUND 3
122.900**121.800**
SHEREMETYEVO TOWER
120.700
120.700
119.000**118.700**
119.300
120.700
120.700
119.300**120.700**
120.700
120.700
120.700

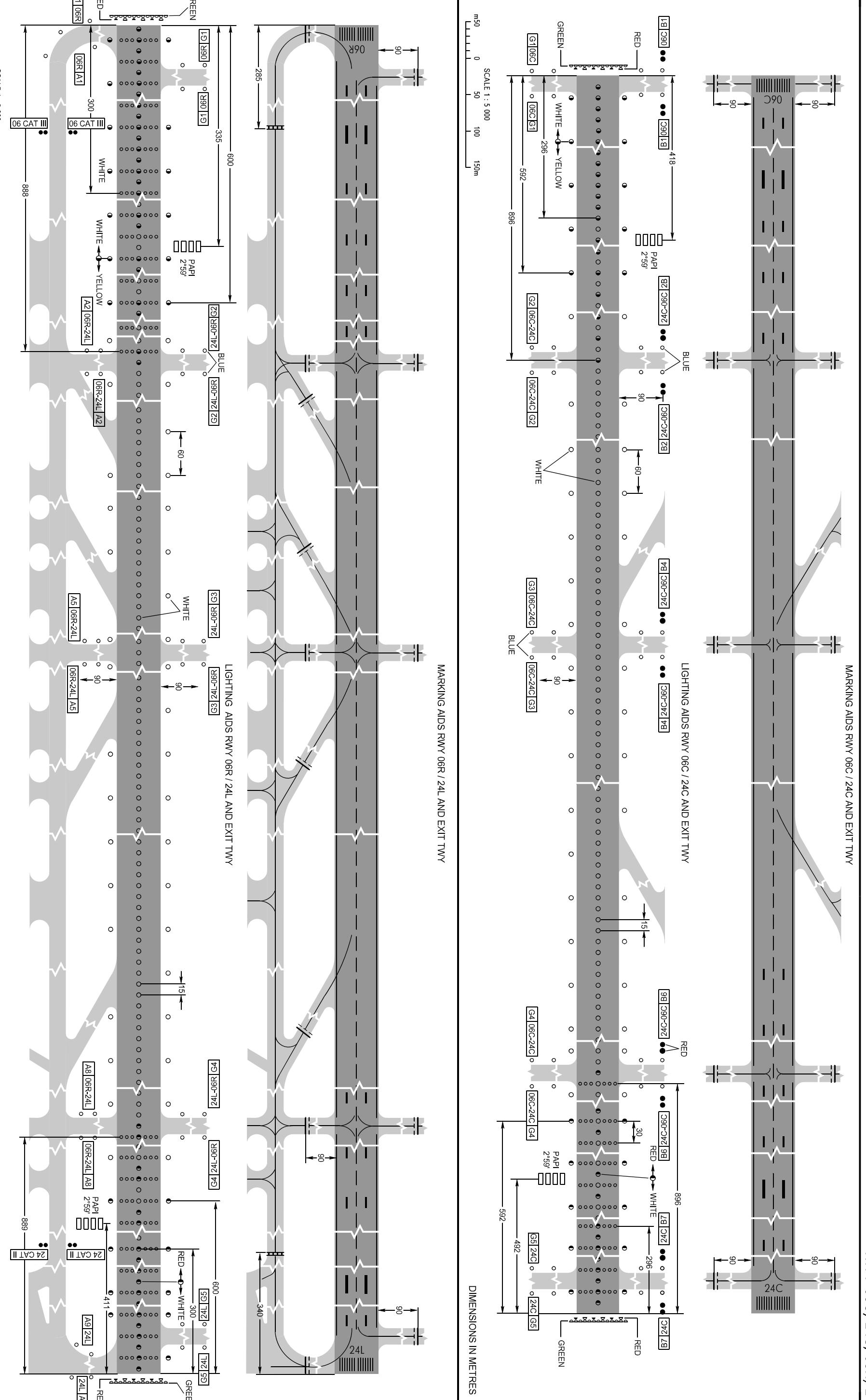
+11°



MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RWY 06C/24C, 06R/24L

AIP

RUSSIA



AERODROME OBSTACLE
CHART - ICAO

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

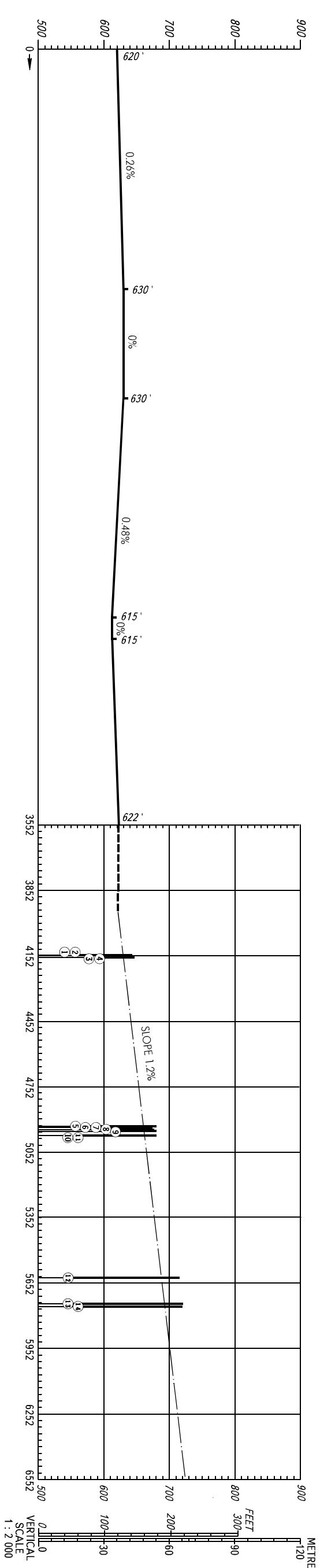
DIMENSIONS IN METERS, ELEVATIONS IN FEET

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RWY 06C/24C

MAGNETIC VARIATION 11°E

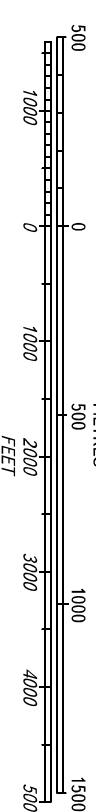
DECLARED DISTANCES

RWY 06C
3552
TAKE-OFF RUN AVAILABLE
3952
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE
3552
ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE
3552
LANDING DISTANCE AVAILABLE



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
ANTENNA	●
TREES	▲

HORIZONTAL SCALE 1: 20 000



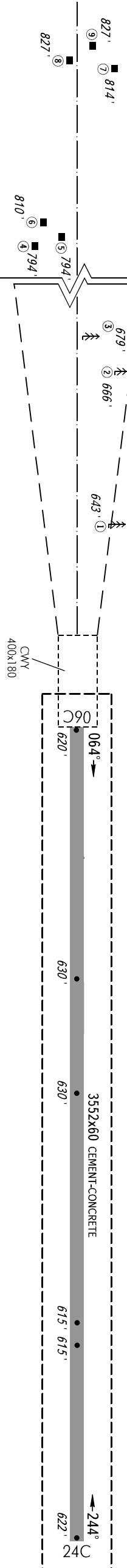
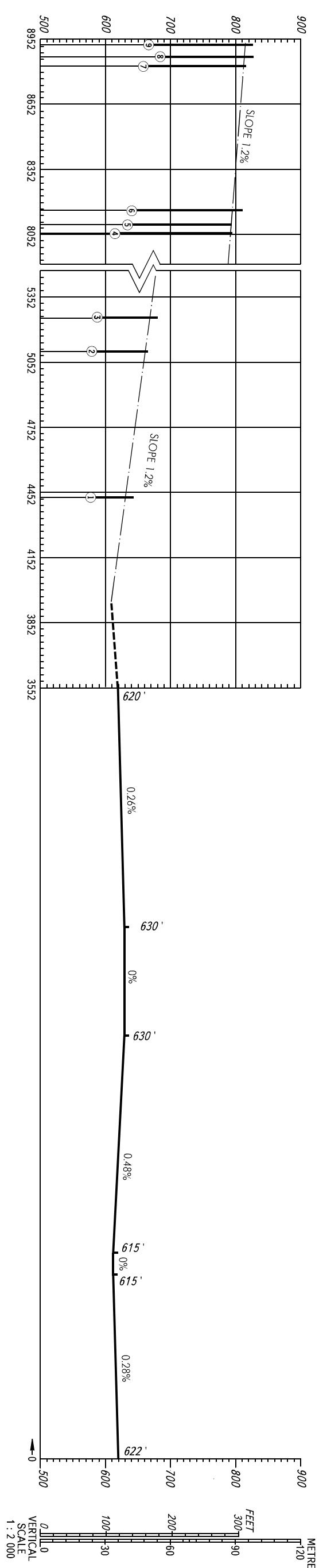
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RWY 24C/06C

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

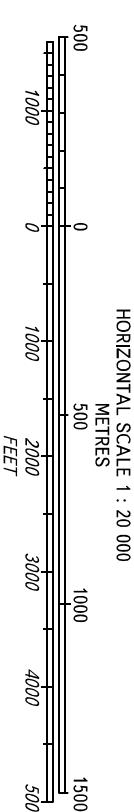
DIMENSIONS IN METERS, ELEVATIONS IN FEET

MAGNETIC VARIATION 11°E

DECLARED DISTANCES	
RWY 24C	
TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3552
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3952
ACCELERATE-STOPO DISTANCE AVAILABLE	3552
LANDING DISTANCE AVAILABLE	3552



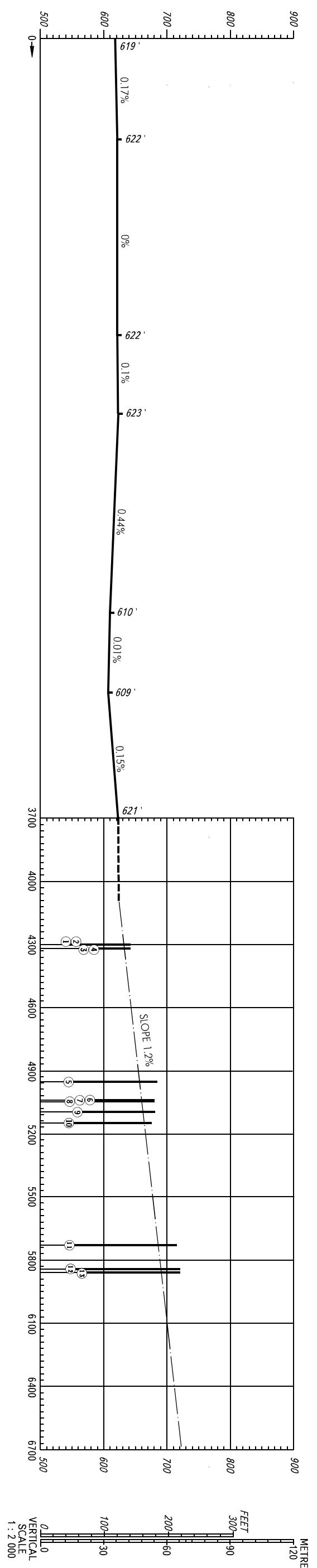
IDENTIFICATION NUMBER	①
TREE, FOREST	▲
BUILDING	■



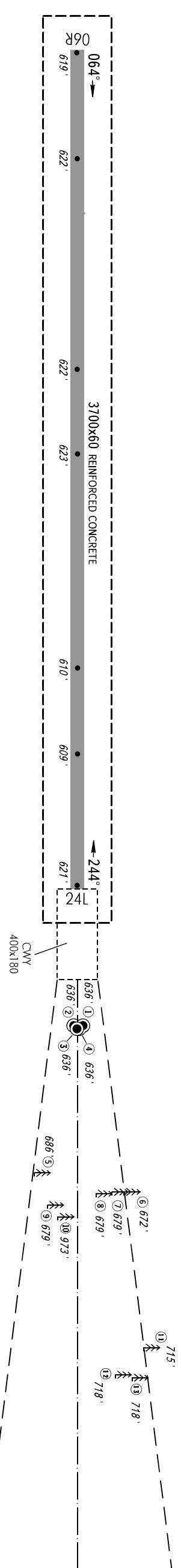
MAGNETIC VARIATION 11

MAGNETIC VARIATION

卷之三



DECLARED DISTANCES
RWY 06R
3700
TAKE-OFF RUN AVAILABLE
4100
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE
3700
ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE
3700
LANDING DISTANCE AVAILABLE



LEGEND

HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000

A vertical scale bar for distance, labeled "METRES", with markings at 0, 500, 1000, 1500, and 5000.

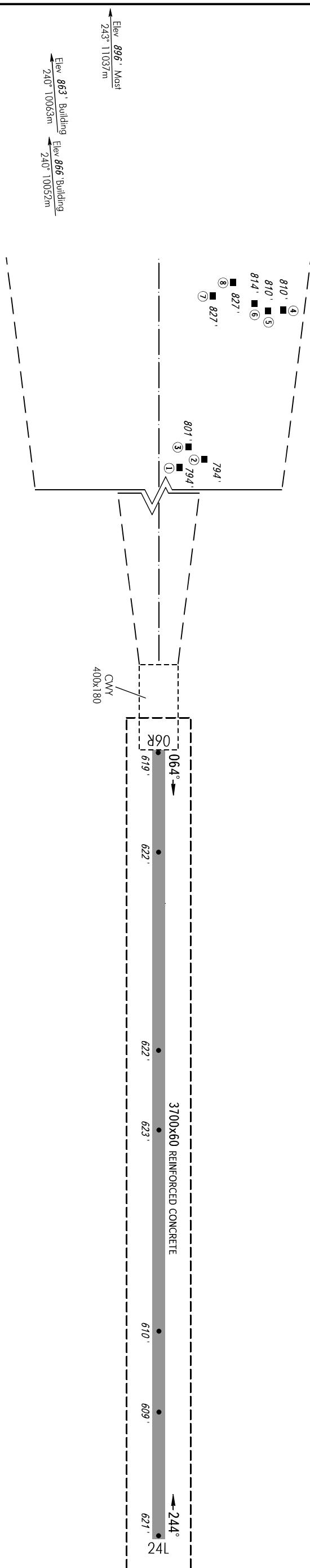
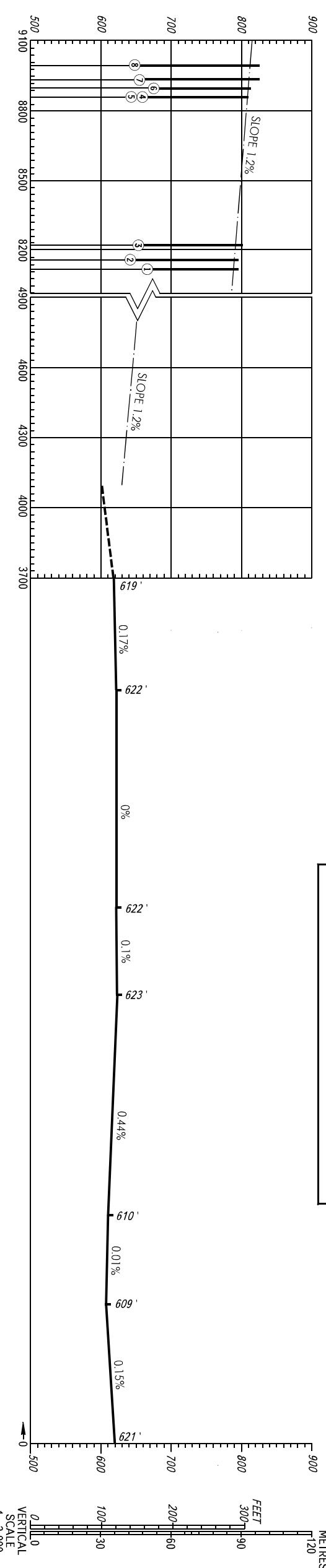
AI
RUSSIA
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
PMW 06P /24

MAGNETIC VARIATION 11°E

TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS IN METERS, ELEVATIONS IN FEET

DECLARED DISTANCES	
TAKE-OFF RUN AVAILABLE	RWY 24L 3700
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	4100
ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE	3700
LANDING DISTANCE AVAILABLE	3700



LEGEND

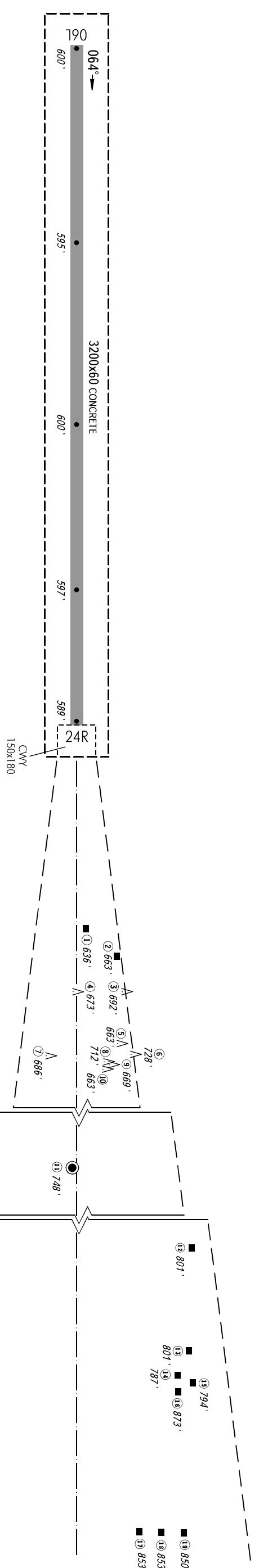
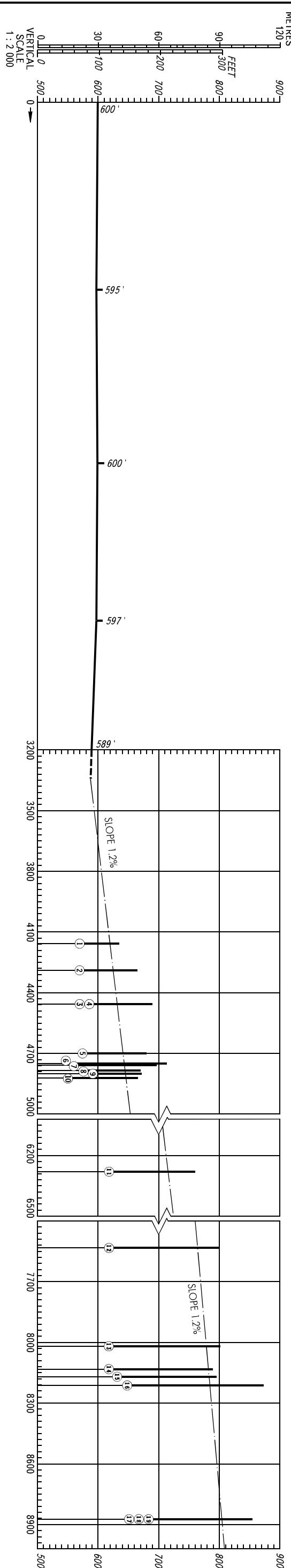
HORIZONTAL SCALE 1 : 20 000

AD 2.1 UUEE-35
03 DEC 20

MAGNETIC VARIATION 11°E

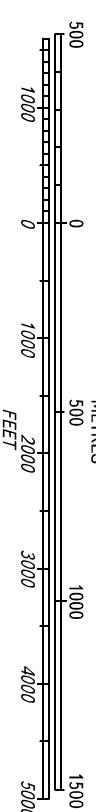
卷之三

DECLARED DISTANCES	
RWY 06L	
3200	TAKE-OFF RUN AVAILABLE
3350	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE
3200	ACCELERATE-STOP DISTANCE AVAILABLE
3200	LANDING DISTANCE AVAILABLE



LEGEND

HORIZONTAL SCALE 1 : 20 00



Federal Air Transport Agency

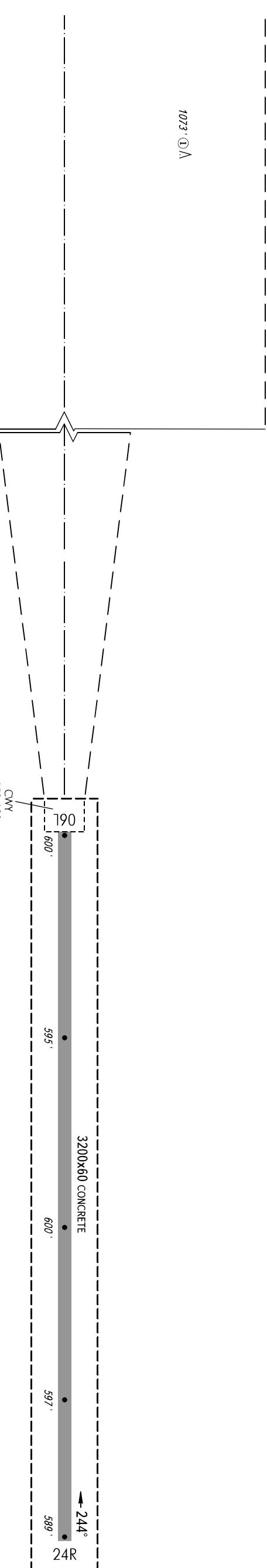
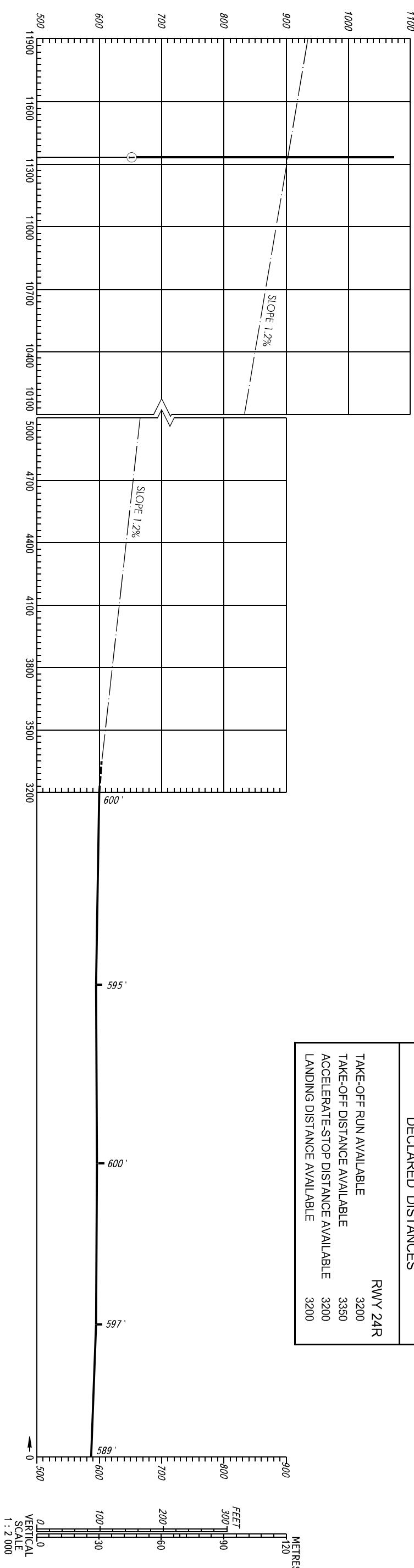
AIRAC AMDT 13/20

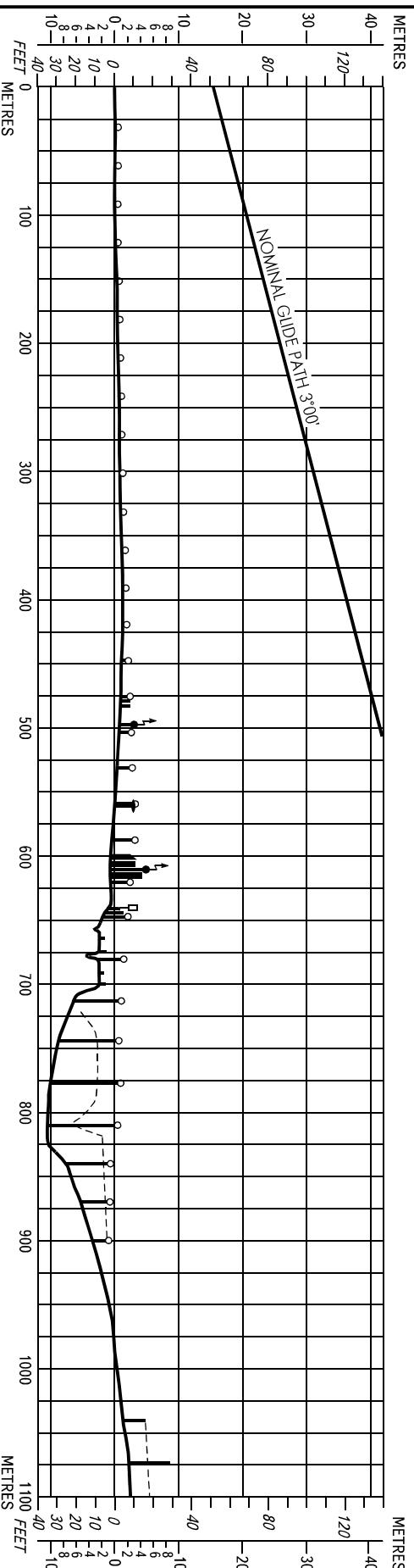
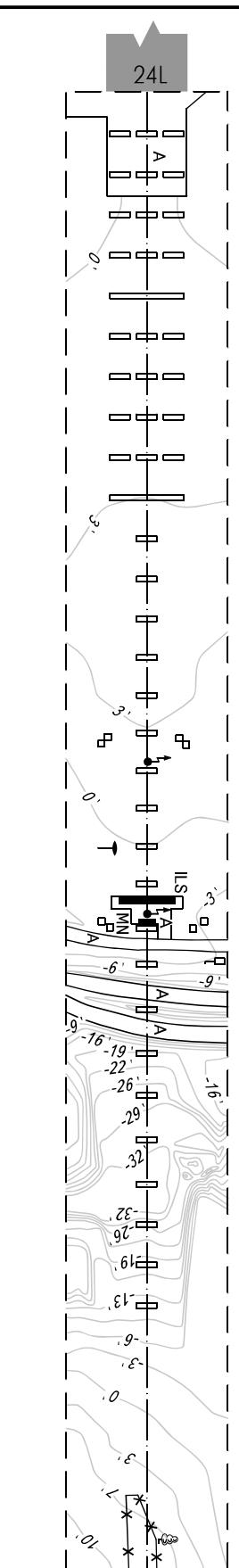
TYPE A (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS IN METERS, ELEVATIONS IN FEET

MAGNETIC VARIATION 11°E

DECLARED DISTANCES
RWY 24R
TAKE-OFF RUN AVAILABLE 3200
TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE 3350
ACCELERATE-STOPO DISTANCE AVAILABLE 3200
LANDING DISTANCE AVAILABLE 3200





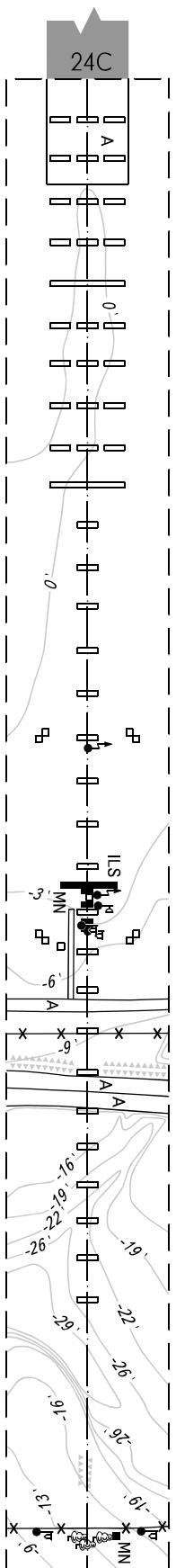
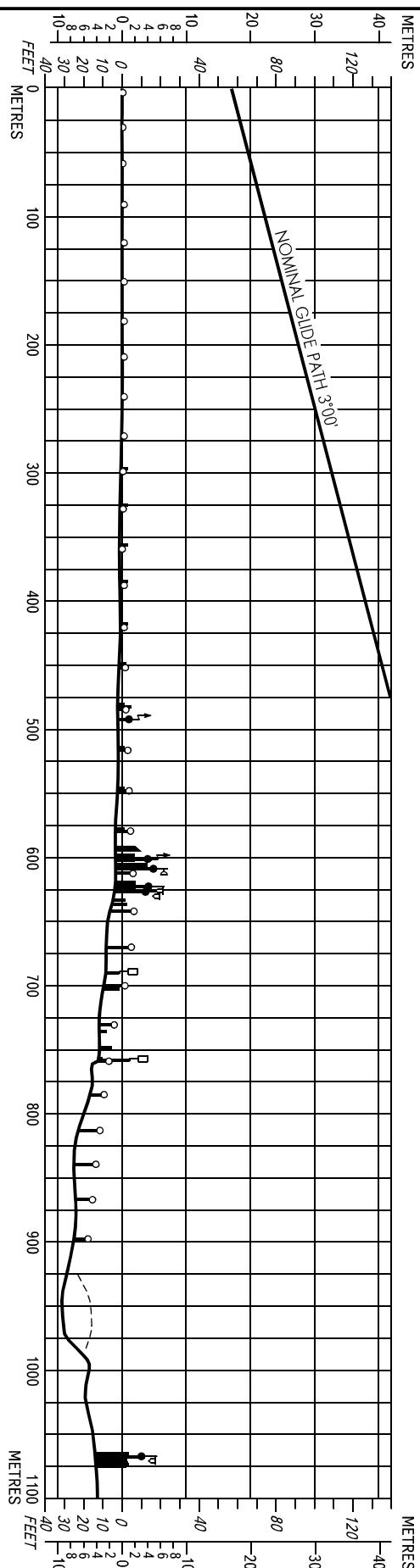
PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES IN METRES, ALTITUDES IN FEET

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RWY 24C

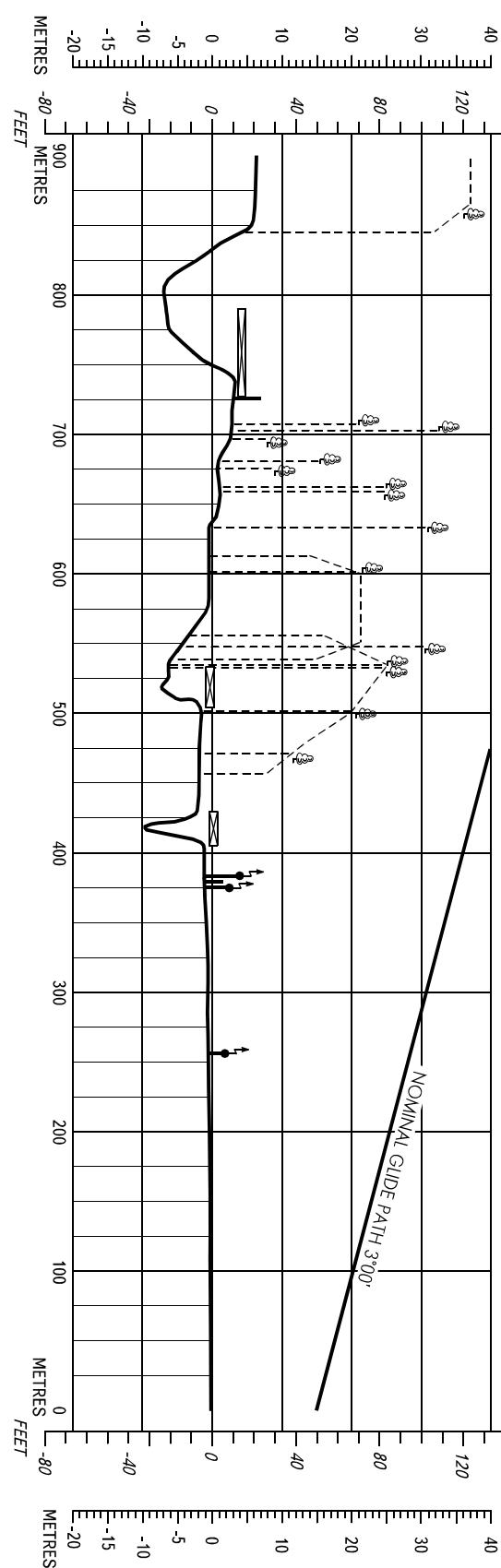
03 DEC 20

• 1 UUEE-37



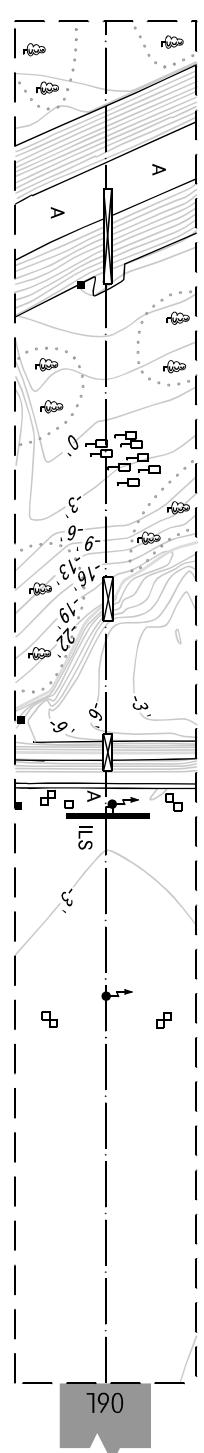
BOOK 1

	LEGEND
ANTENNA	↑
CONTOUR	-3
ROAD	—
TERRAIN PROFILE	—
SIGN	■
POST	□
ELECTRIC POLE	■
LGT	■



PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO
RUSSIA

AD 2.1 UEE-38
03 DEC 20

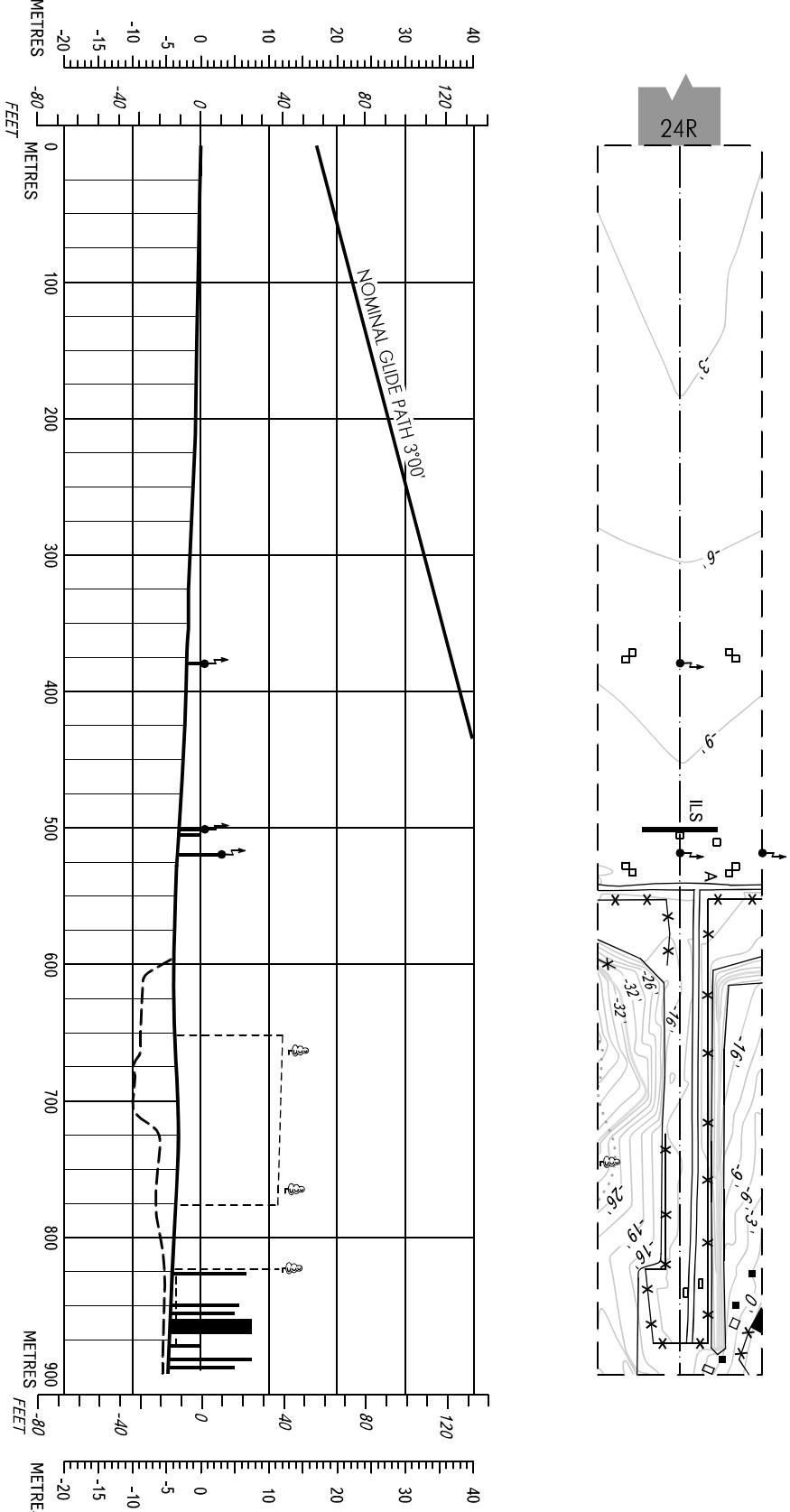


PRECISION APPROACH
TERRAIN CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA
SHERMETYEOV
RWY 24R

RUSSIA
AIP

DISTANCES IN METRES, ALTITUDES IN FEET
SHEREMETYEOU

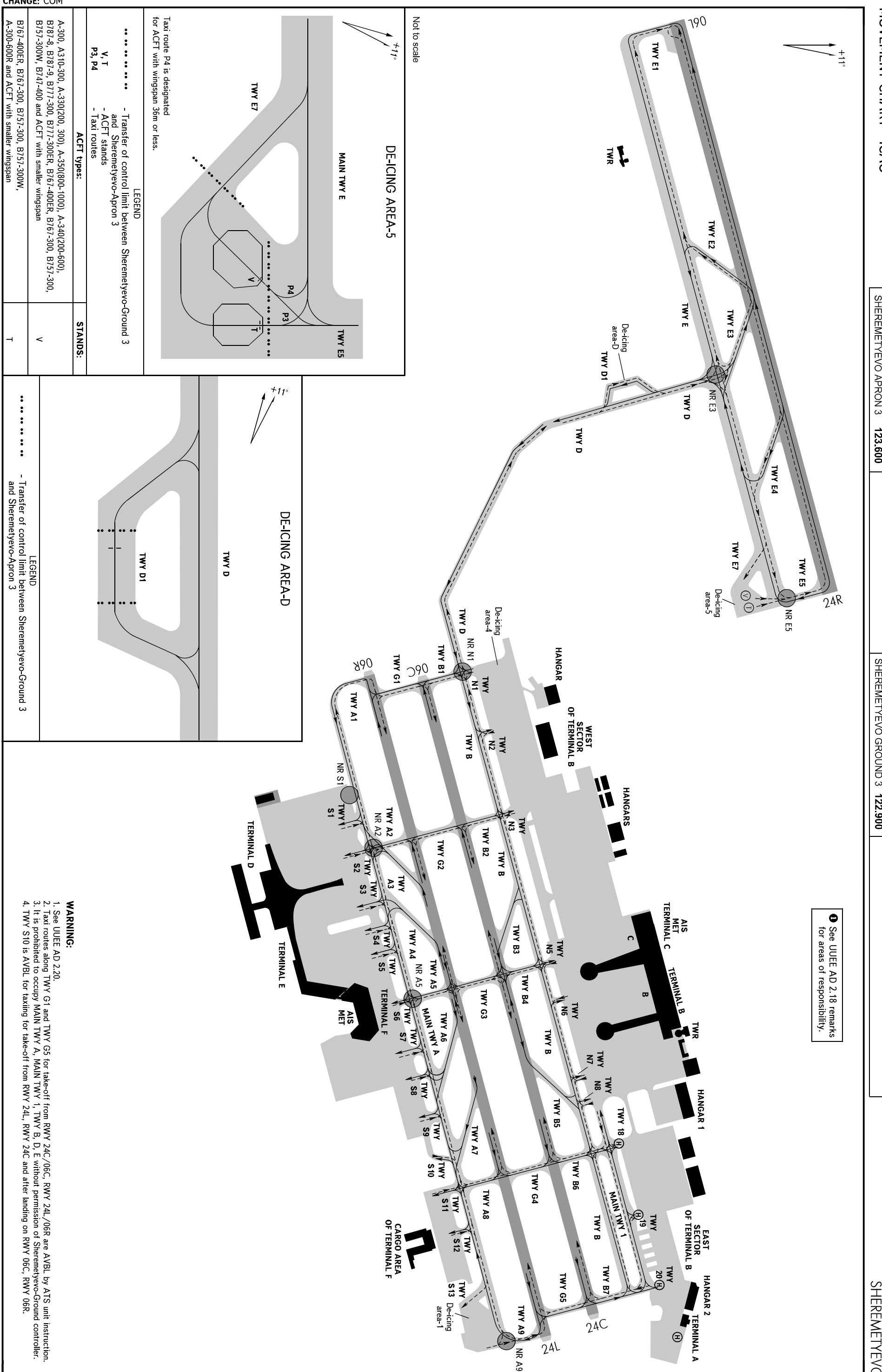


BOOK 1

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

❶	SHEREMETYEVO APRON 1	121.900	SHEREMETYEVO APRON 4	130.350	SHEREMETYEVO GROUND 1	119.000	SHEREMETYEVO TOWER	131.500	118.700	119.300
	SHEREMETYEVO APRON 2	123.600			SHEREMETYEVO GROUND 2	121.800				
	SHEREMETYEVO APRON 3	123.600			SHEREMETYEVO GROUND 3	122.900				

❶ See UJUEE AD 2.18 remarks
for areas of responsibility.

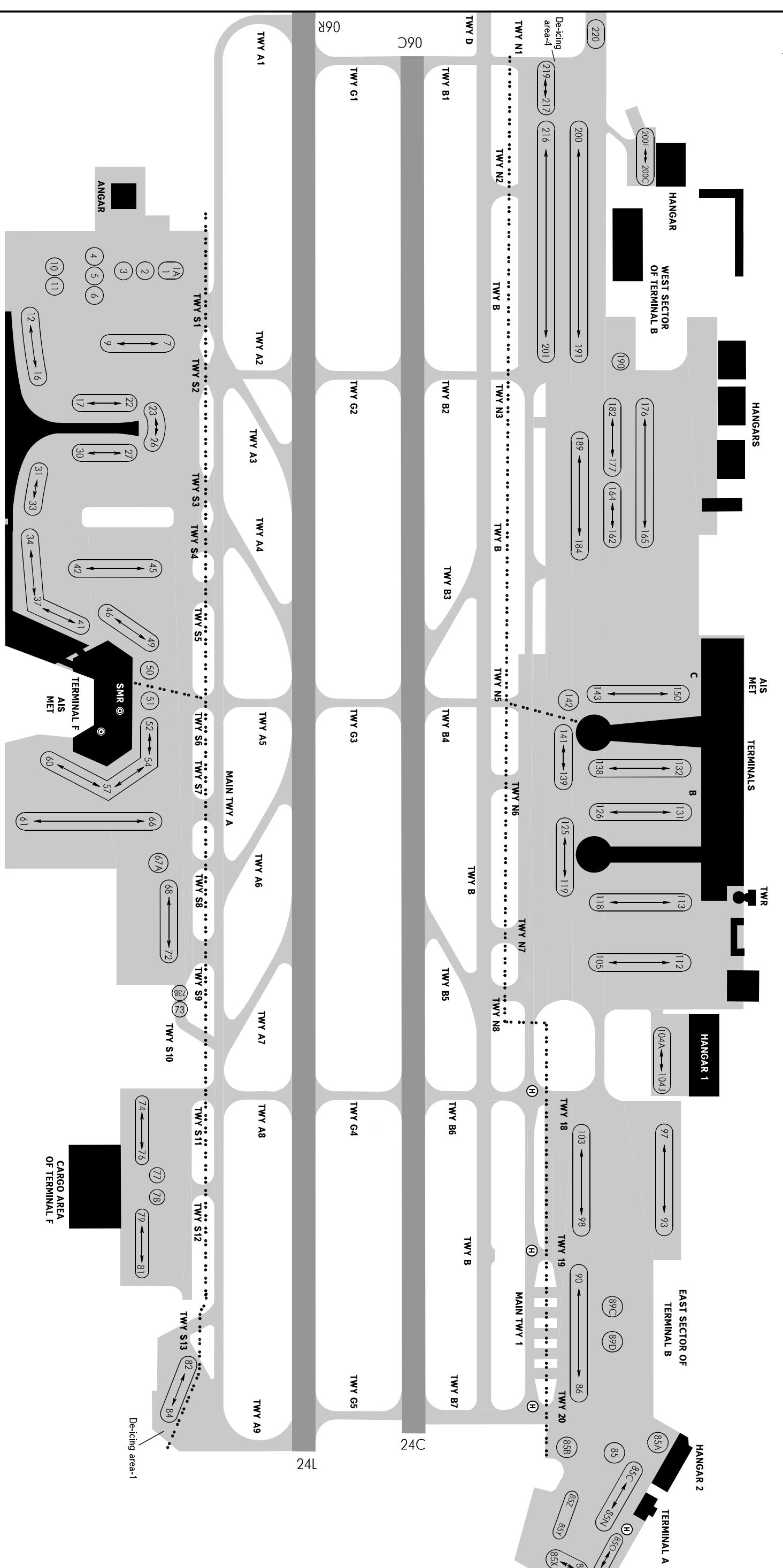


AIRCRAFT PARKING/ DOCKING CHART - ICAO

1	SHEREMETYEVO APRON 1	121.90
	SHEREMETYEVO APRON 2	123.60
	SHEREMETYEVO APRON 3	123.60

SHEREMETYEO GROUND 1 119.000
SHEREMETYEO GROUND 2 121.800
SHEREMETYEVO GROUND 3 122.000

MOSCOW, RUSSIA



1. See UJEE AD 2.20.
2. De-icing pad for ACFT occupying stands 73, 73B located on the apron between TWY S9 and TWY S11 is AVBL for ACFT

with wingspan of not more than 64.8m and length of not more than 73.9m. Commercial servicing of ACF is allowed on stands 73, 73B during daylight hours. Taxing of ACF into stand 73 shall be carried out under own engines power, exit from the stand shall be carried out via TWY 10 under own engines power.

LEGEND

Not to scale

ТАБЛИЦА РАСПОЛОЖЕНИЯ ВС НА СТОЯНКАХ ПЕРРОНА ТЕРМИНАЛА В

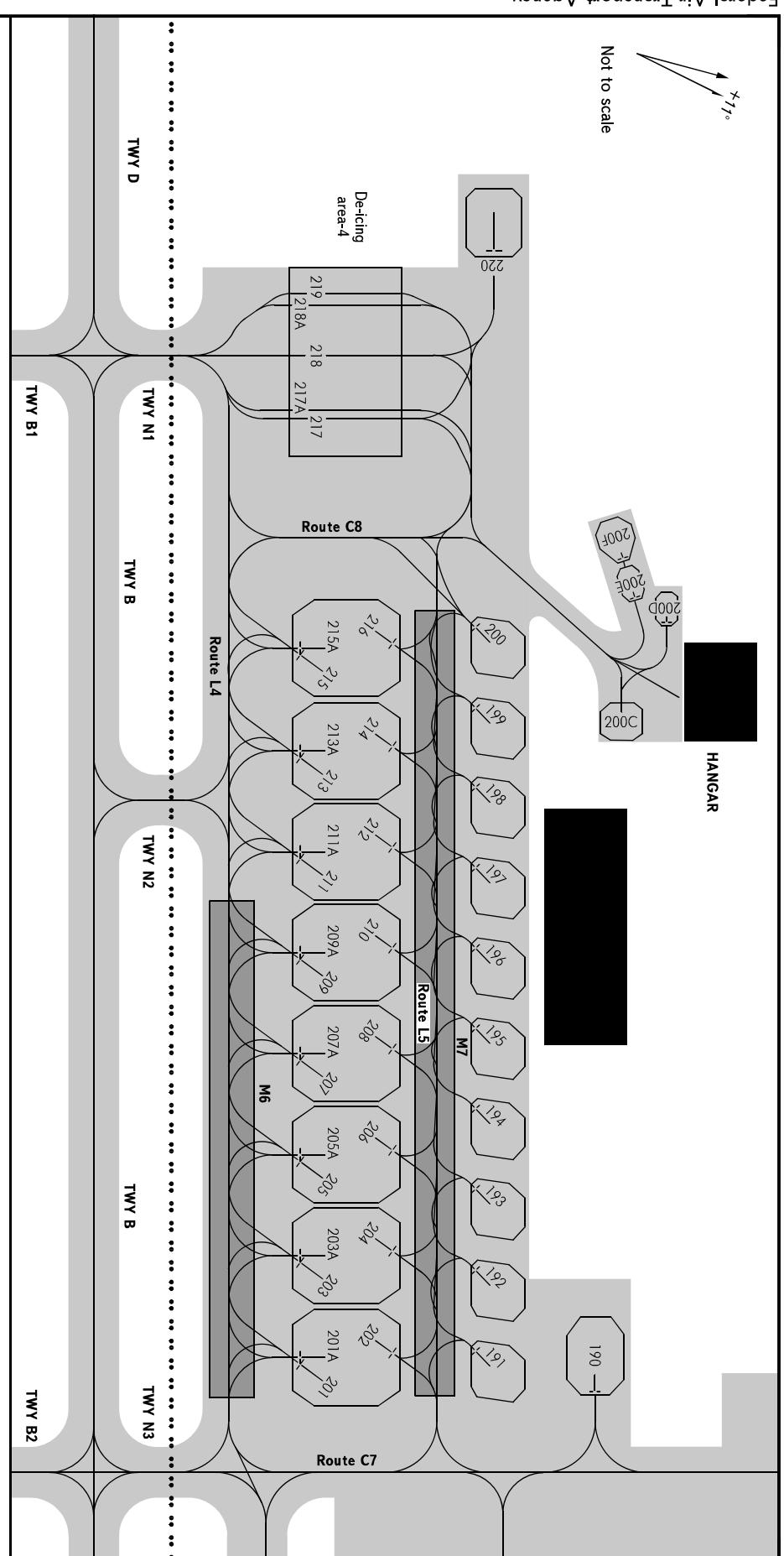
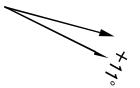
AIRCRAFT PARKING ON STANDS OF TERMINAL B APRON

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

Примечания / Notes:

Знак «+» означает возможность установки ВС не только расчетного типа, но и ВС меньших размеров (по размаху крыла и длине ВС) / «+» - sign indicates that apart from the designated ACFT, parking of smaller ACFT types (according to wingspan and length) on the stand is permitted
Знаком «-» обозначены типы самолетов, установка которых на данной стоянке ЗАПРЕЩЕНА / «-» - sign indicates that parking of the indicated ACFT type on the stand is PROHIBITED

Not to scale

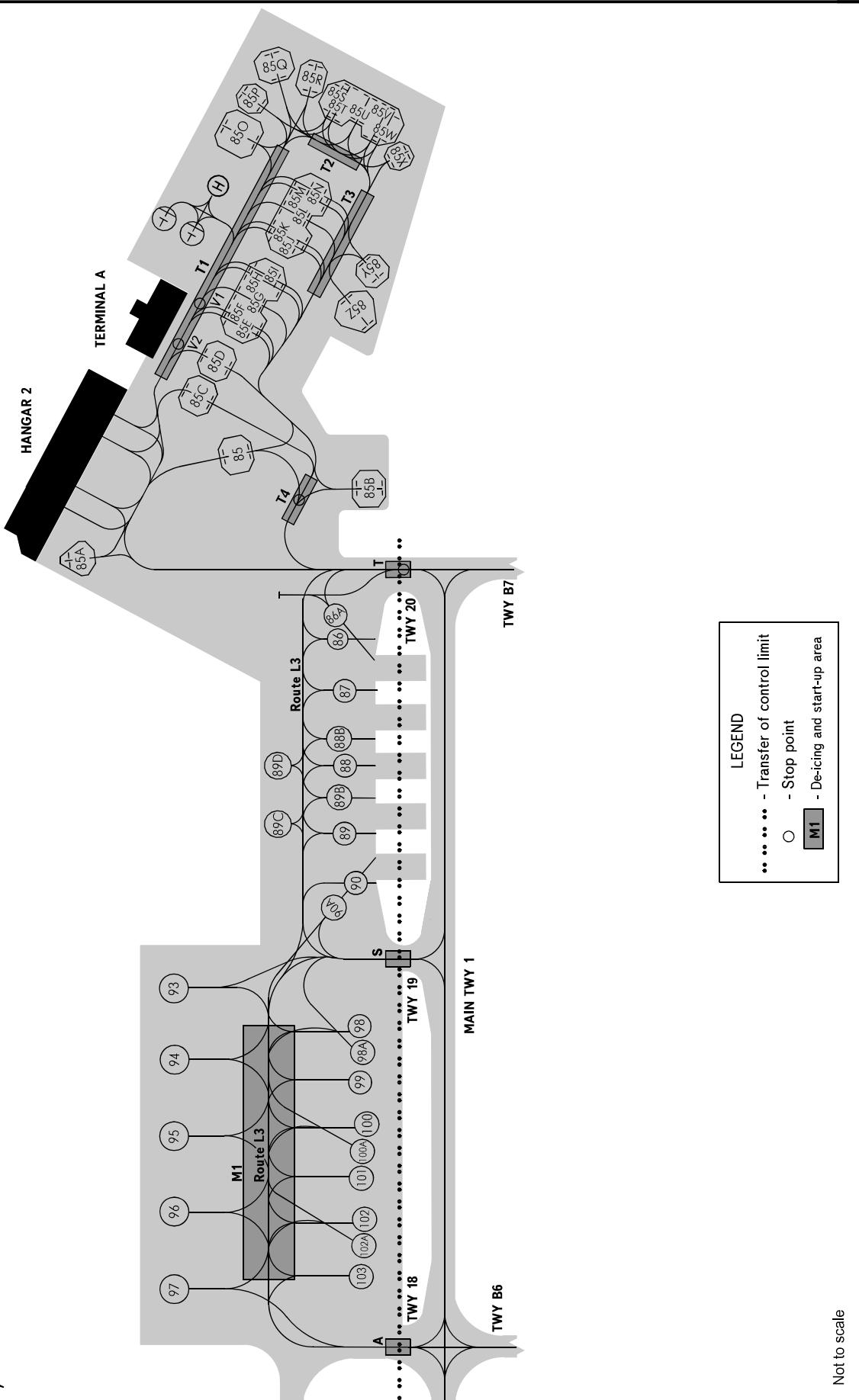


AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

SHEREMETYEVO APRON 3 **123.600**
SHEREMETYEVO GROUND 1 **119.000**

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEO, TERMINAL A, EAST SECTOR OF TERMINAL B



Not to scale

CHANGE: COM

AREA CHART - ICAO
RUSSIA
BOOK 1
**ARRIVAL, DEPARTURE
AND TRANSIT ROUTES**
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

CHANGE: New chart

PZ-90/02 coordinates

PZ-90,11 coordinates

43-00

See all prohibited and restricted areas in AIP ENR 5 part and on page AD 2.1 UUEE-56.

54-00

55-00

56-00

57-00

58-00

59-00

60-00

61-00

62-00

63-00

64-00

65-00

66-00

67-00

68-00

69-00

70-00

71-00

72-00

73-00

74-00

75-00

76-00

77-00

78-00

79-00

80-00

81-00

82-00

83-00

84-00

85-00

86-00

87-00

88-00

89-00

90-00

91-00

92-00

93-00

94-00

95-00

96-00

97-00

98-00

99-00

00-00

01-00

02-00

03-00

04-00

05-00

06-00

07-00

08-00

09-00

10-00

11-00

12-00

13-00

14-00

15-00

16-00

17-00

18-00

19-00

20-00

21-00

22-00

23-00

24-00

25-00

26-00

27-00

28-00

29-00

30-00

31-00

32-00

33-00

34-00

35-00

36-00

37-00

38-00

39-00

40-00

41-00

42-00

43-00

44-00

45-00

46-00

47-00

48-00

49-00

50-00

51-00

52-00

53-00

54-00

55-00

56-00

57-00

58-00

59-00

60-00

61-00

62-00

63-00

64-00

65-00

66-00

67-00

68-00

69-00

70-00

71-00

72-00

73-00

74-00

75-00

76-00

77-00

78-00

79-00

80-00

81-00

82-00

83-00

84-00

85-00

86-00

87-00

88-00

89-00

90-00

91-00

92-00

93-00

94-00

95-00

96-00

97-00

98-00

99-00

00-00

01-00

02-00

03-00

04-00

05-00

06-00

07-00

08-00

09-00

10-00

11-00

12-00

13-00

14-00

15-00

16-00

17-00

18-00

19-00

20-00

21-00

22-00

23-00

24-00

25-00

26-00

27-00

28-00

29-00

30-00

31-00

32-00

33-00

34-00

35-00

36-00

37-00

38-00

39-00

40-00

41-00

42-00

43-00

44-00

45-00

46-00

47-00

48-00

49-00

50-00

51-00

52-00

53-00

54-00

55-00

56-00

57-00

58-00

59-00

60-00

61-00

62-00

63-00

64-00

65-00

66-00

67-00

68-00

69-00

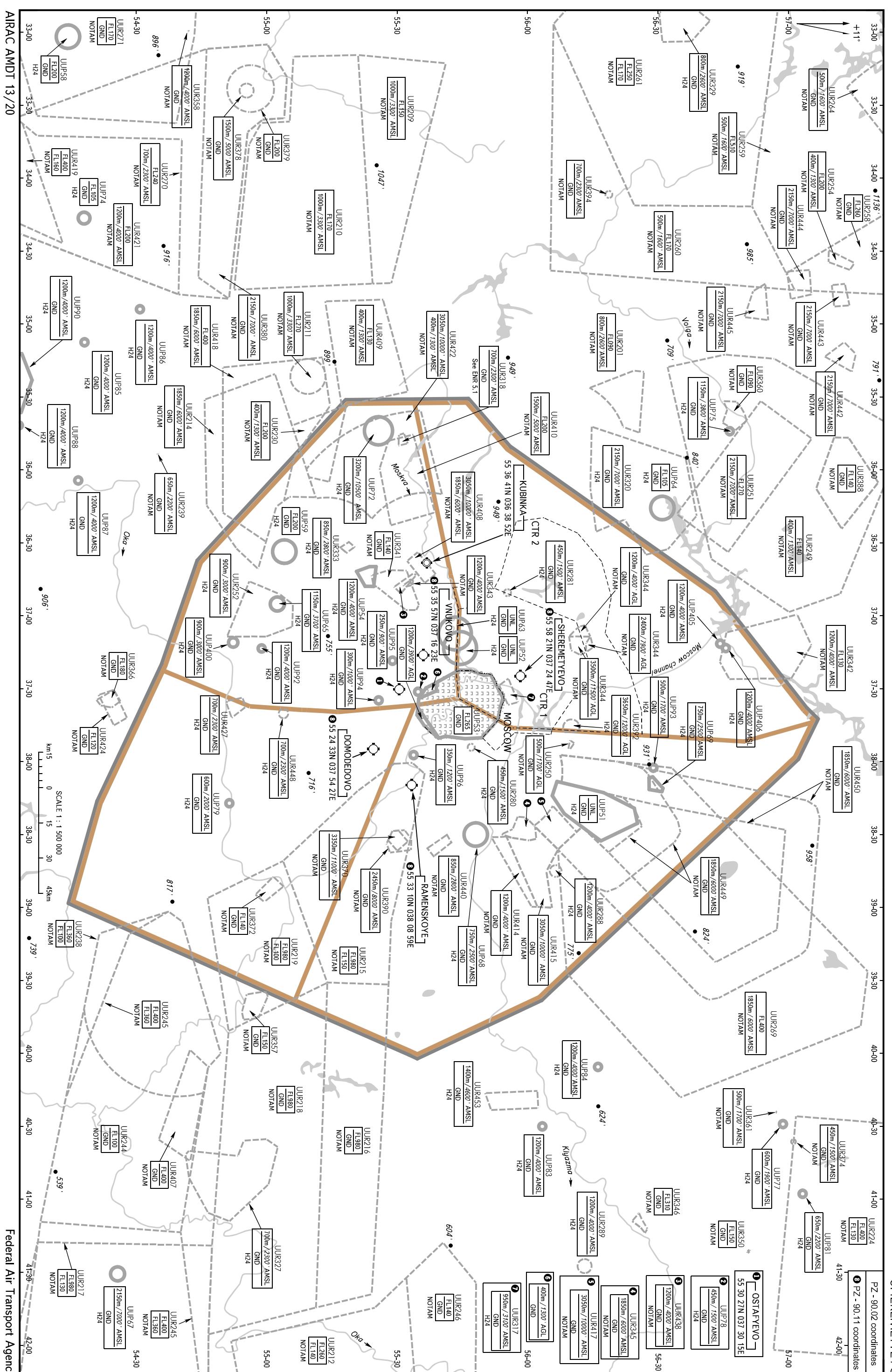
70-00

AREA CHART - ICAO

THE CHART OF PROHIBITED
AND RESTRICTED AREAS

MOSCOW, RUSSIA

All
RUSSIA



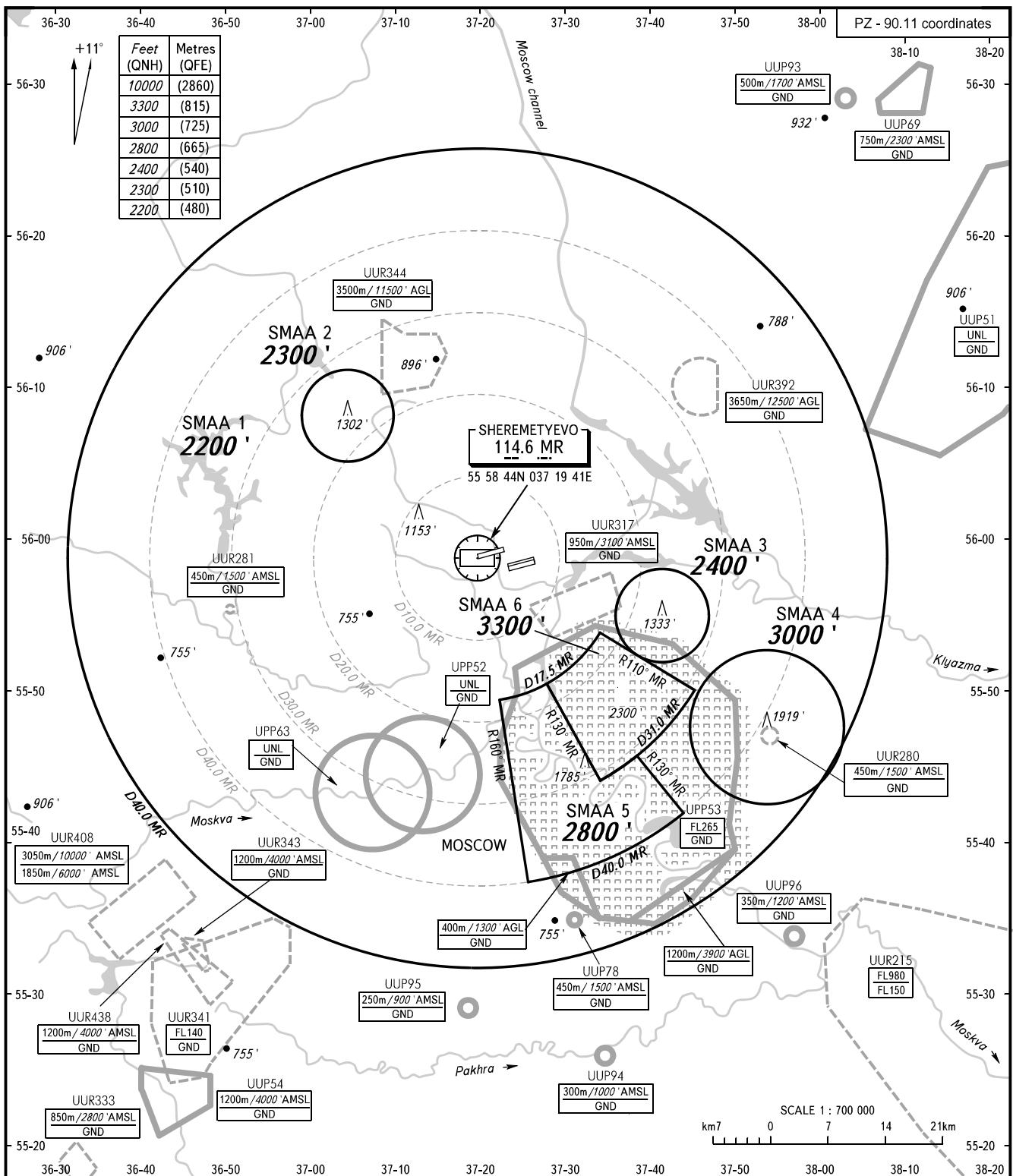
ATC SURVEILLANCE MINIMUM ALTITUDE CHART - ICAO

ELEV
630'

TRANSITION ALTITUDE: ***10000'***

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEVO



MOSCOW	DEPARTURE	118.950
SHEREMETYEVO	DEPARTURE	120.675
SHEREMETYEVO	ARRIVAL	118.100 122.700 126.600 135.900

WARNING:

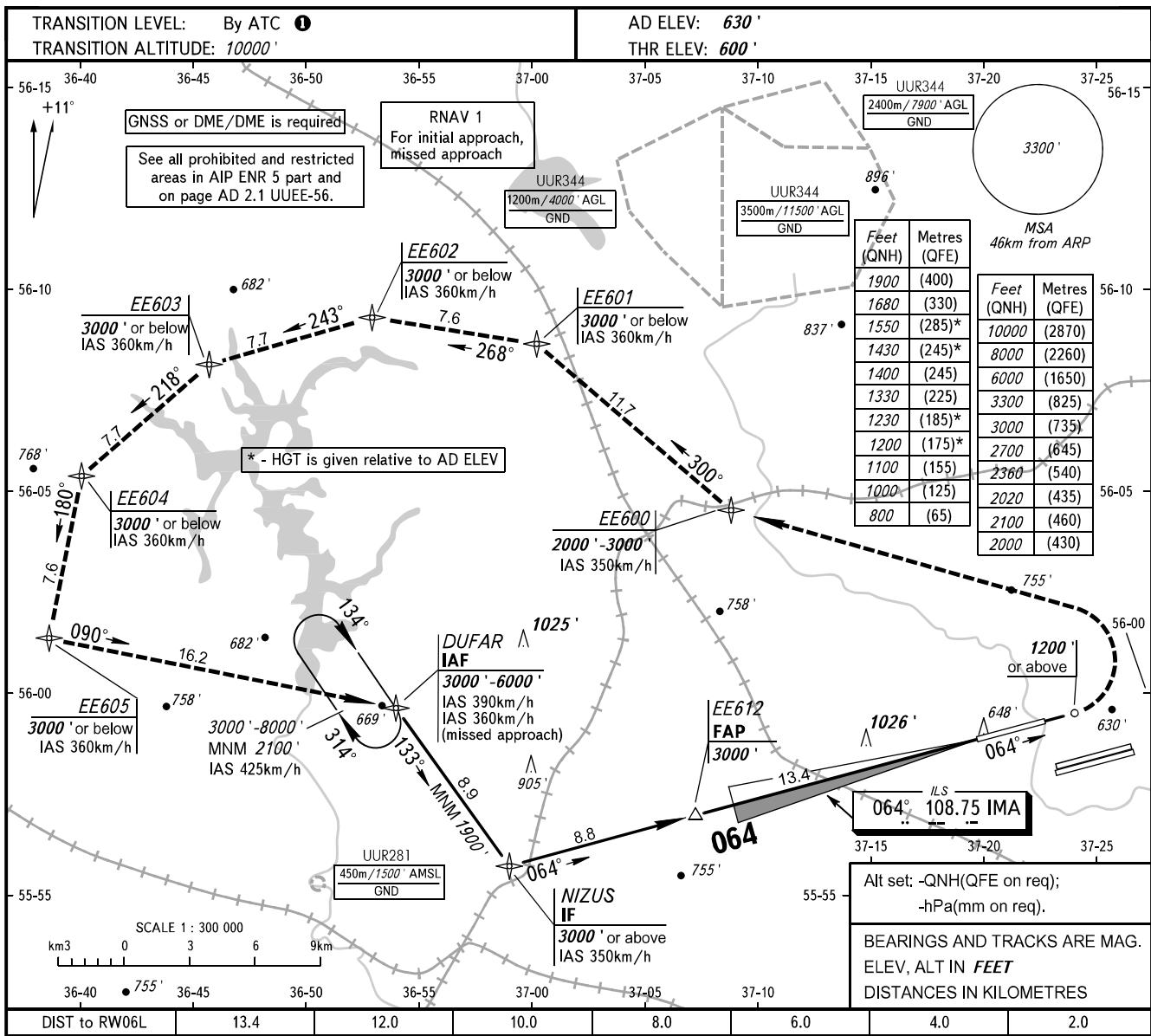
1. The chart may only be used for cross-checking of altitudes assigned while the aircraft is under radar control.
 2. When vectoring is carried out under low-temperature conditions, minimum vectoring altitudes for IFR flight must be corrected by altimeter temperature correction.

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

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
LS RWY 06L CAT I//II//III



NIZUS
IF

EE612

3000'
or above

3000

1400

064° 3.0° (5.2%)

MISSED APPROACH

Climb on track 064° to 1200' or above, turn LEFT to EE600 climbing to 2000'-3000'; then proceed to EE601-EE602-EE60,-EE604-EE605, then to holding area DUFAR climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.

RDH 50'

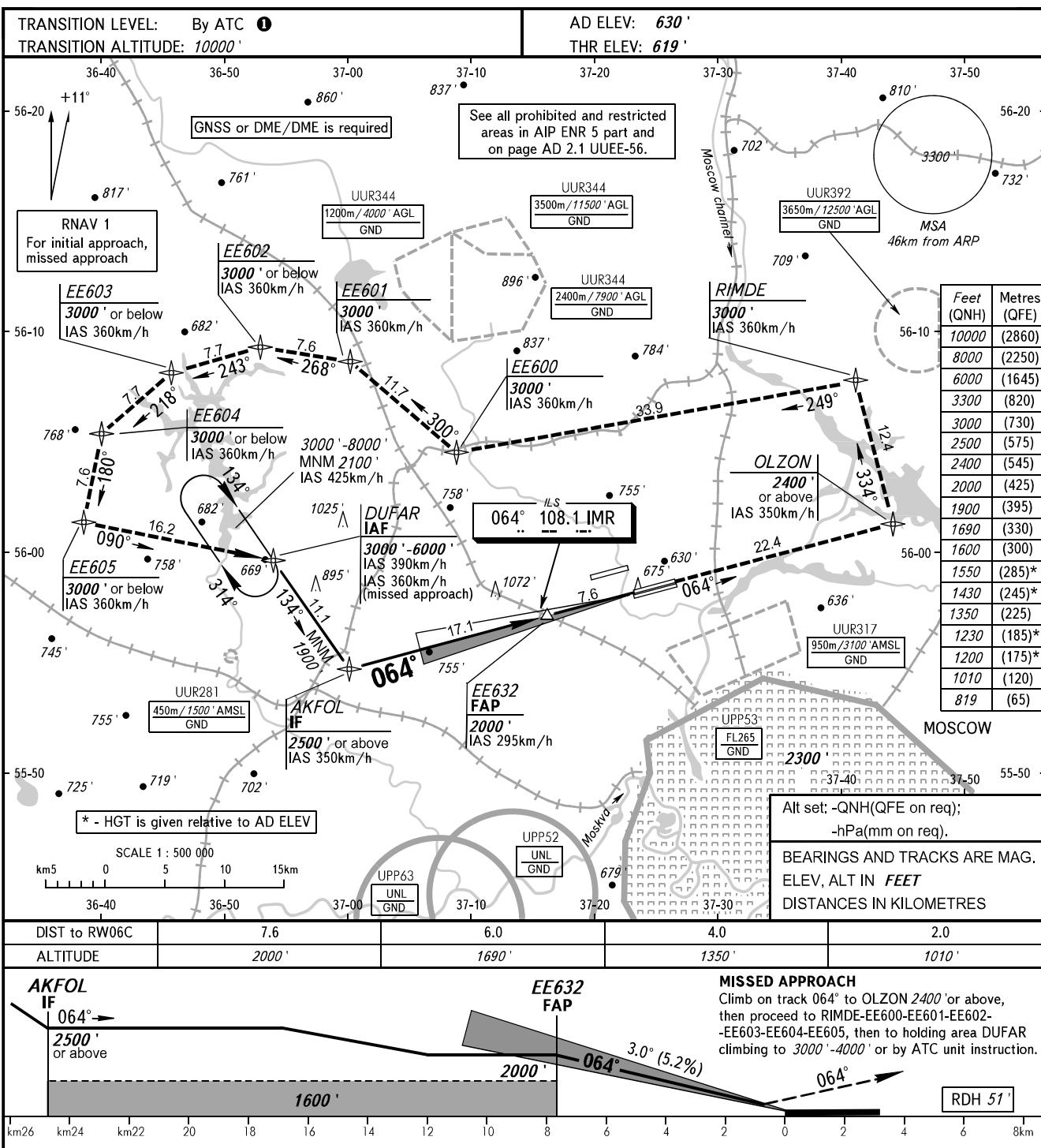
- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

CHANGE: New chart

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

SHEREMETYEOV ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEOV
ILS RWY 06C CAT I



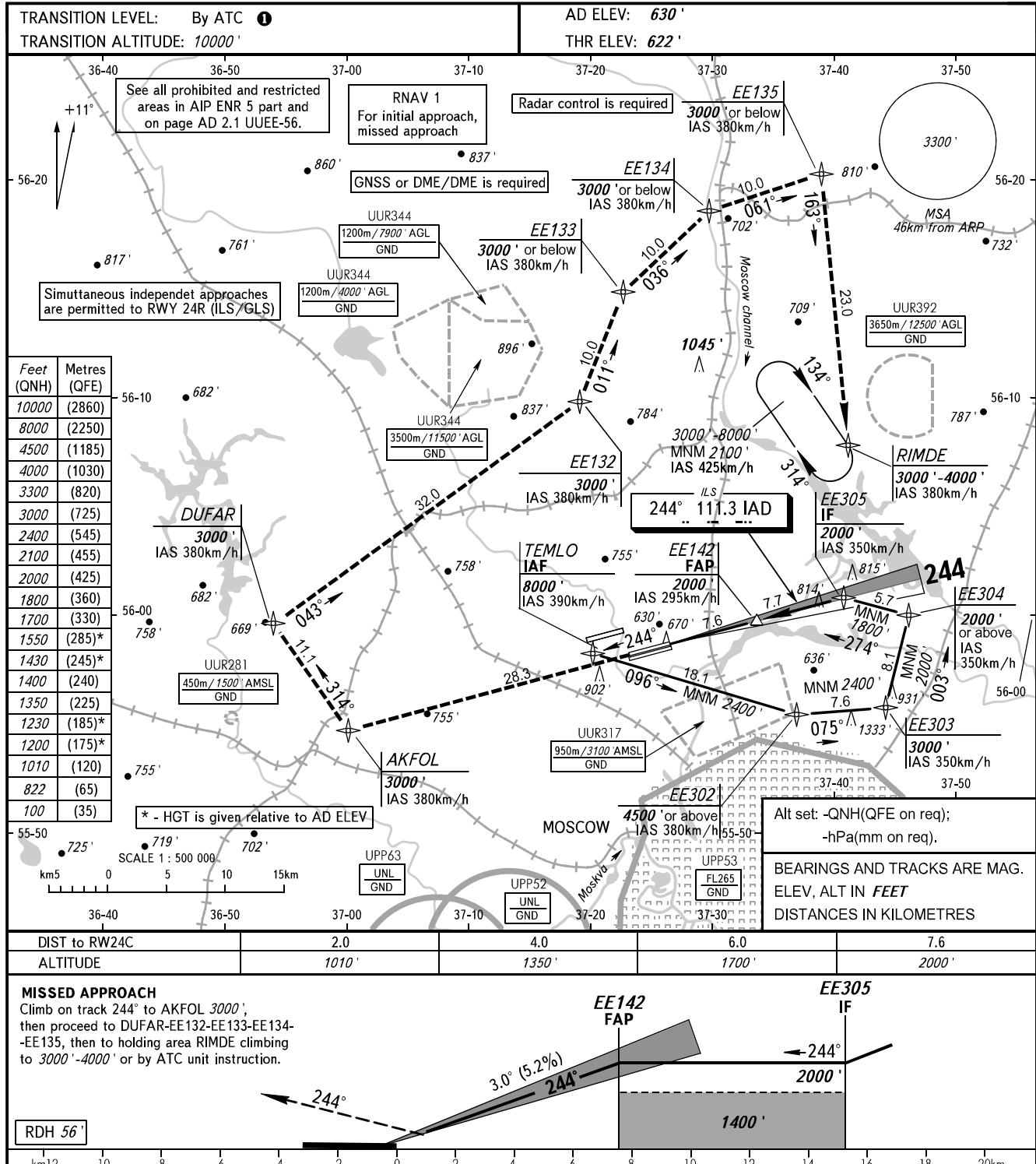
- ① - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA

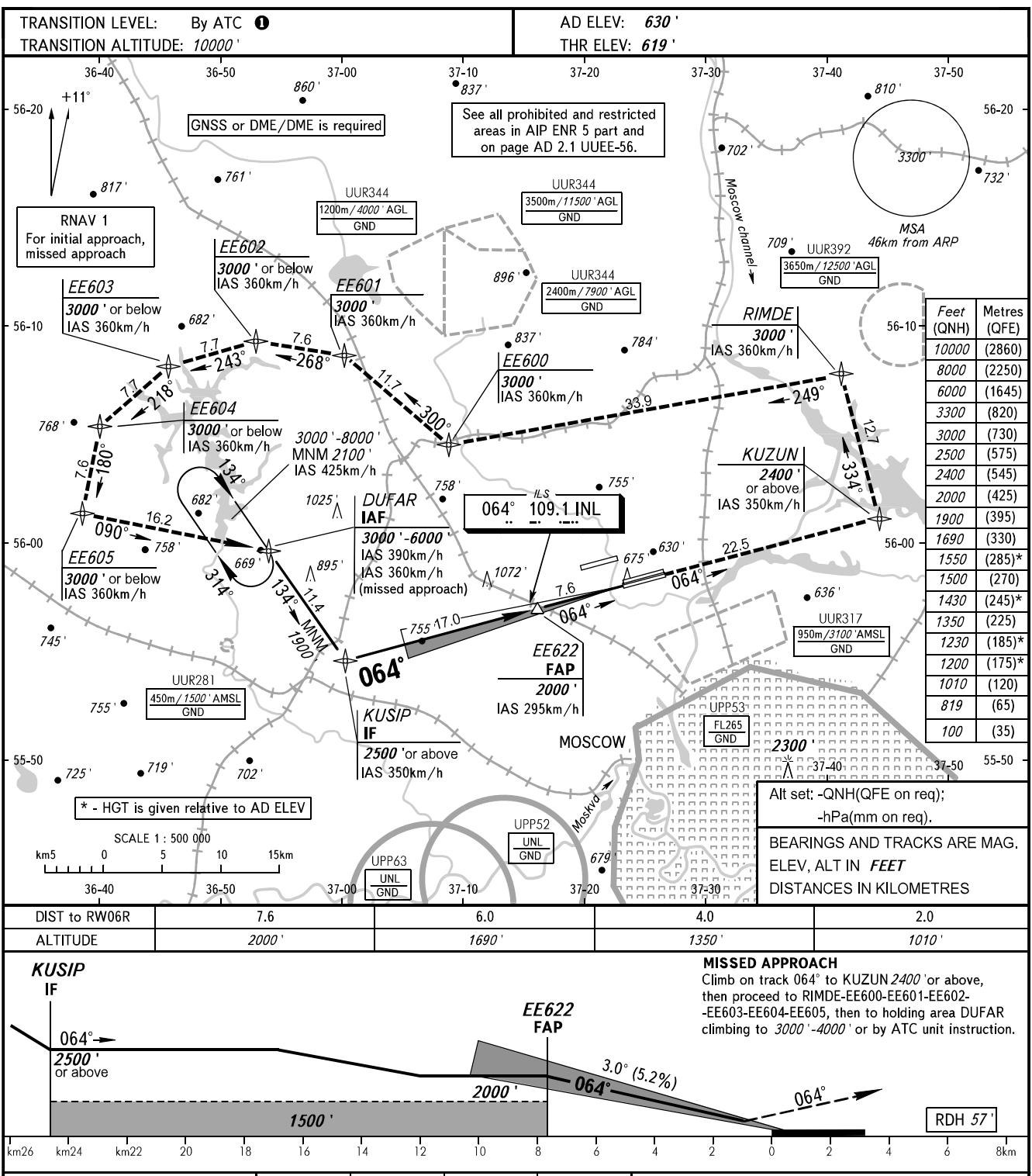
SHEREMETYEVO

ILS Y RWY 24C CAT I/II/III

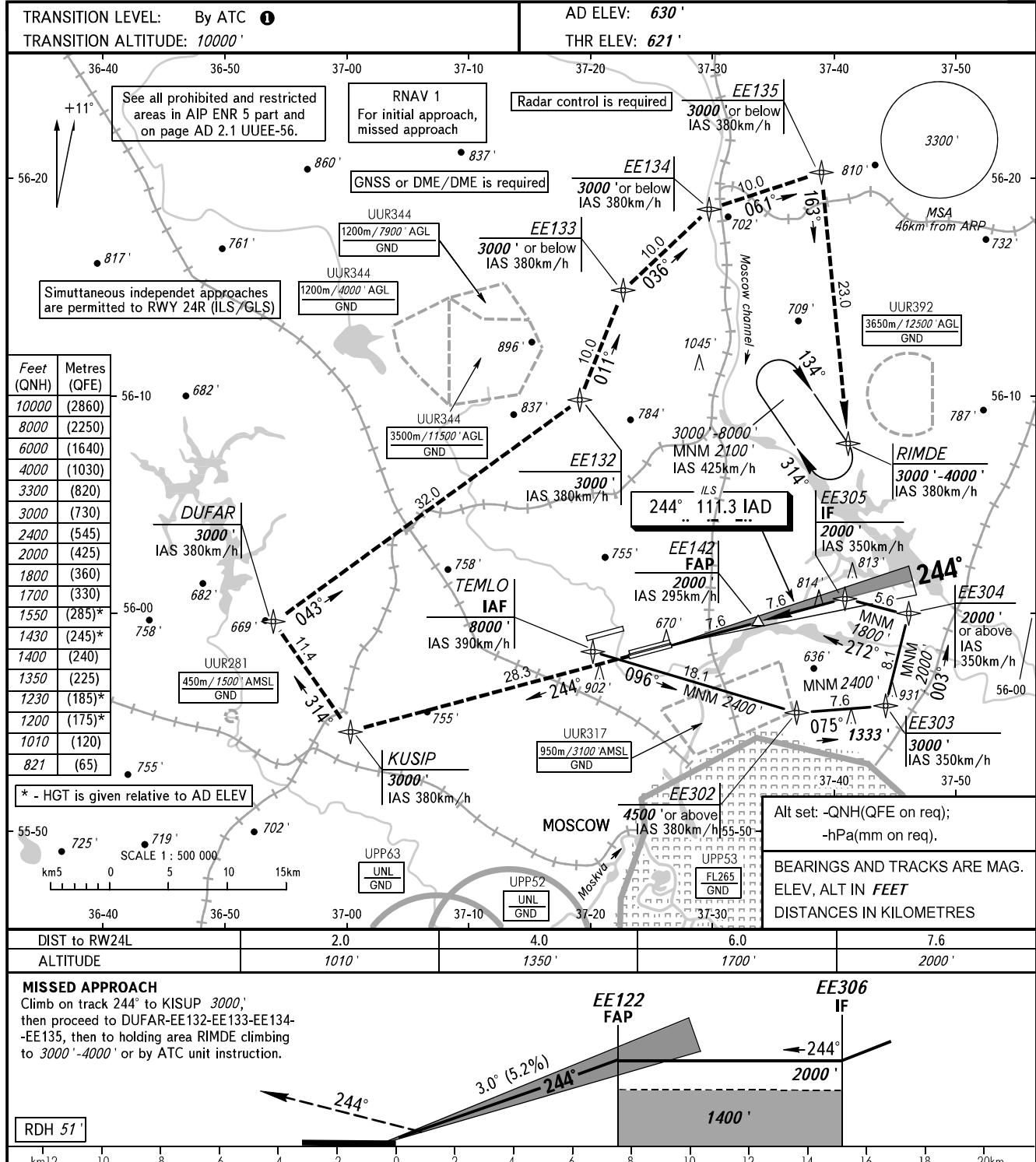


OCA(H)		A	B	C	D										
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	822' (200')	822' (200')	822' (200')	822' (200')									
		CAT II	(100')	(100')	(100')	(100')									
		CAT III	APPROVED												
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')										
GROUND 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	6.1	6.5	
			ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280	

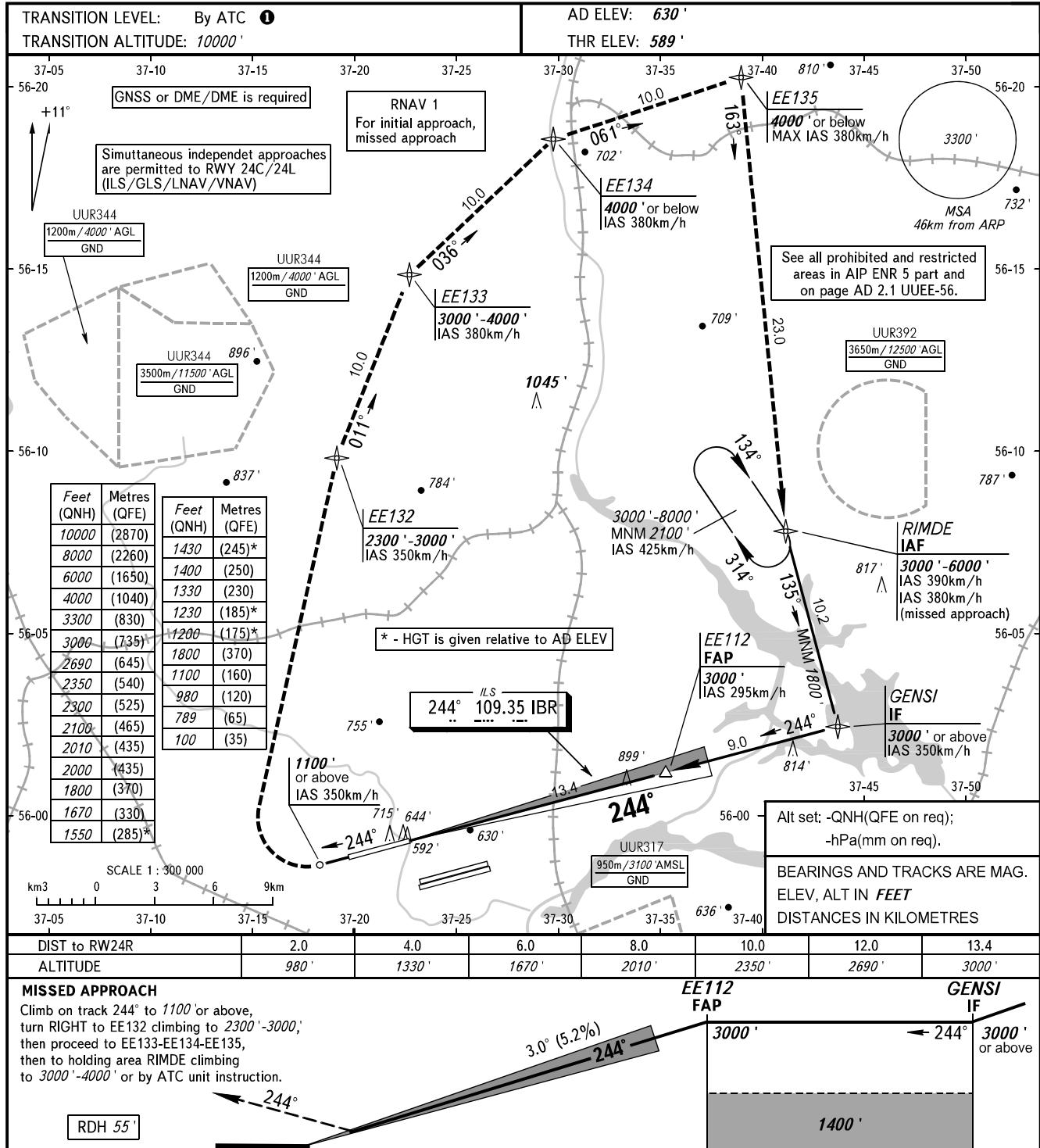
- ① - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
ILS RWY 06R CAT I/II/III**


- ① - 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 - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
ILS Y RWY 24L CAT I/II

OCA(H)			A	B	C	D	① - 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	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	821' (200')	821' (200')	821' (200')	821' (200')								
	CAT II	(100')	(100')	(100')	(100')									
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')									
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	682	768	853	938	1024	1109	1195	1280

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
ILS X RWY 24R CAT I/II/III


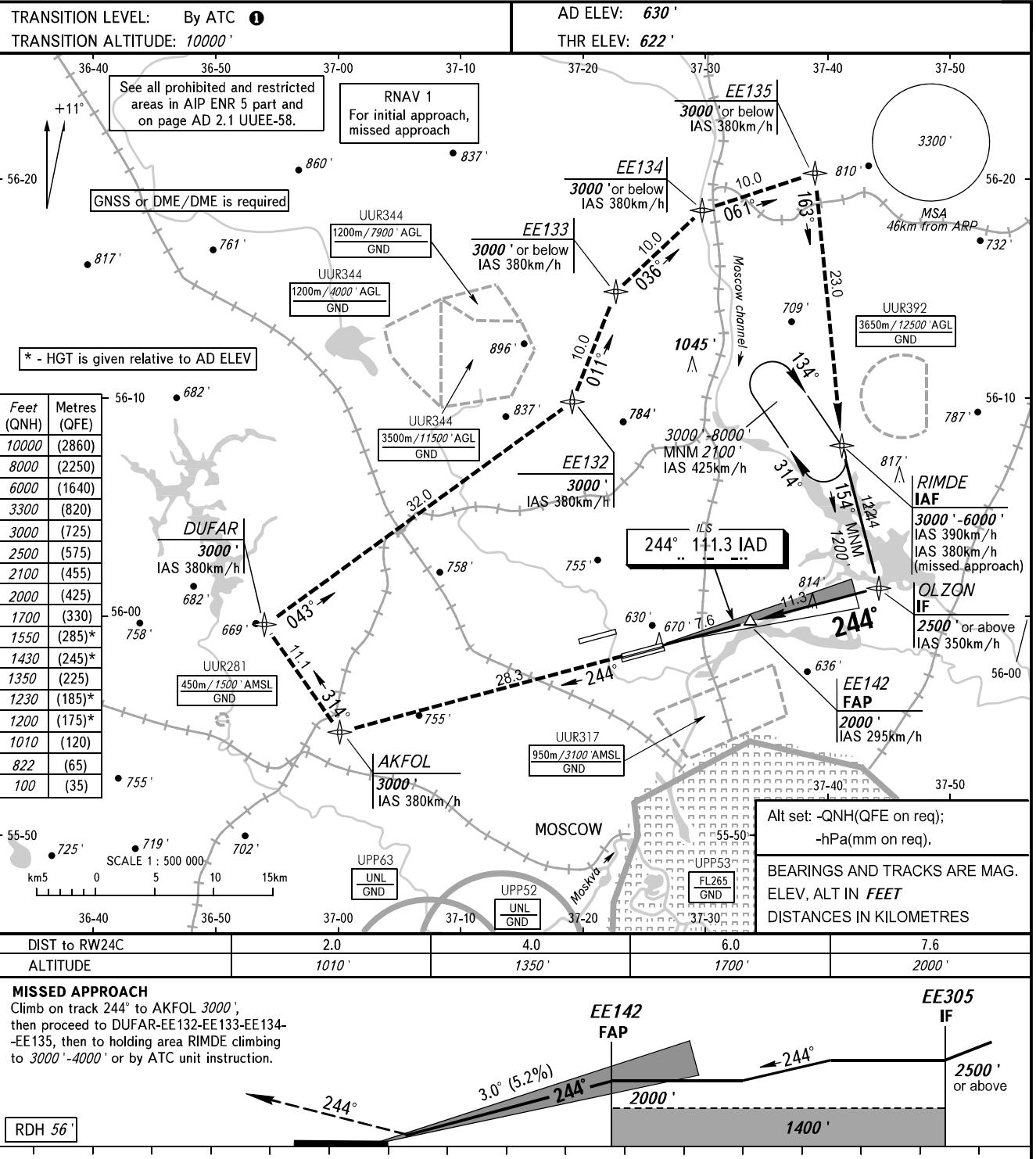
OCA(H)		A	B	C	D	① - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).								
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	789' (200')	789' (200')	789' (200')	789' (200')								
		CAT II	(100')	(100')	(100')	(100')								
		CAT IIIA	APPROVED											
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')									
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	682	768	853	938	1024	1109	1195	1280	

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEVO

ILS X RWY 24C CAT I/II/III



OCA(H)		A	B	C	D								
Straight-in Approach	MNMB climb gradient for missed APCH	CAT I 822' (200')	822' (200')	822' (200')	822' (200')								
	CAT II	(100')	(100')	(100')	(100')								
	CAT III	APPROVED											
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')								
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	682	768	853	938	1024	1109	1195	1280

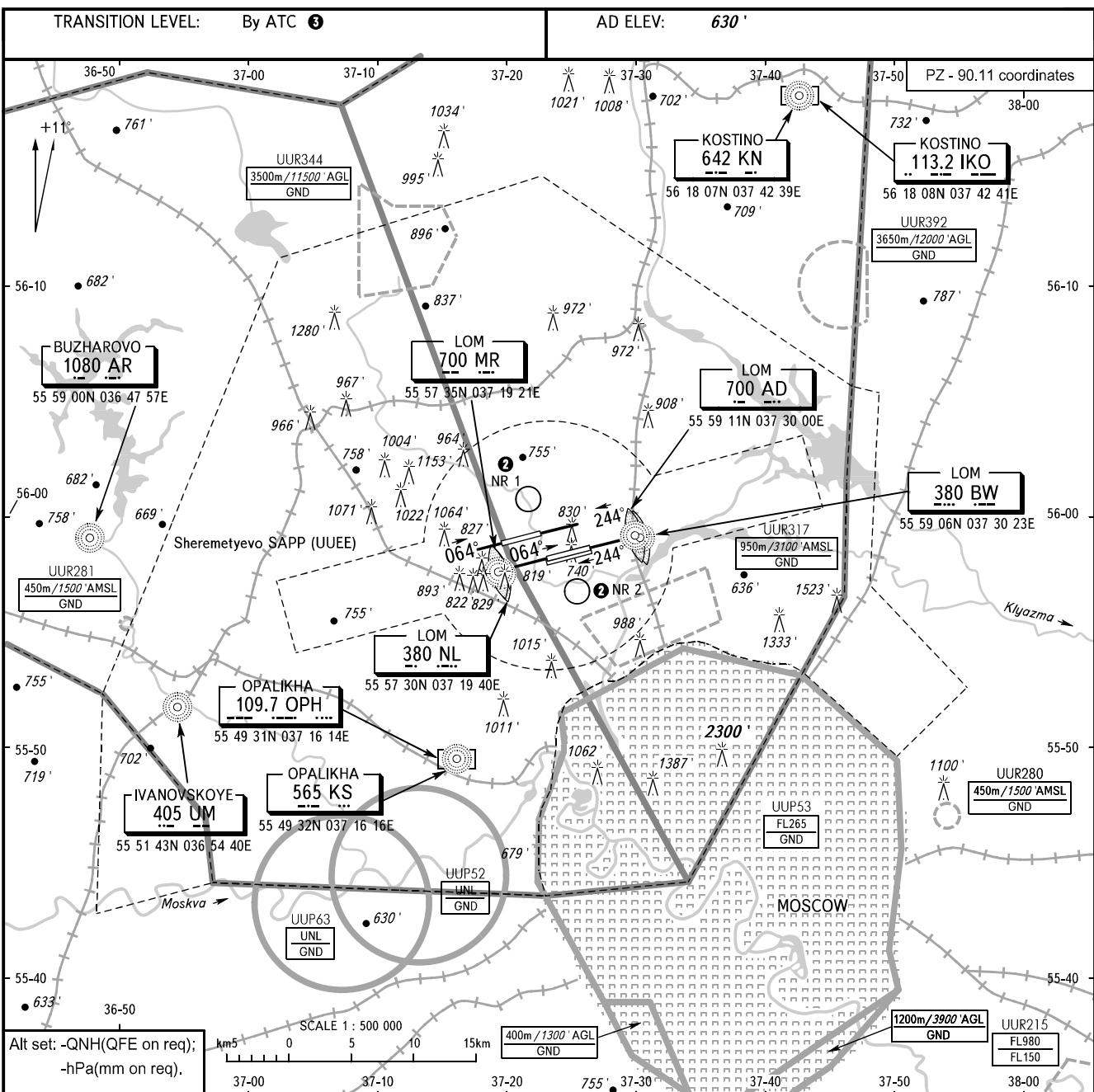
- ① - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

VISUAL APPROACH CHART - ICAO

SHEREMETYEVO ARRIVAL	122.700	135.900	118.100	126.600
SHEREMETYEVO DEPARTURE	120.675			
SHEREMETYEVO TOWER	118.700	131.500	120.700	
SHEREMETYEVO TOWER	119.300			

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEVO



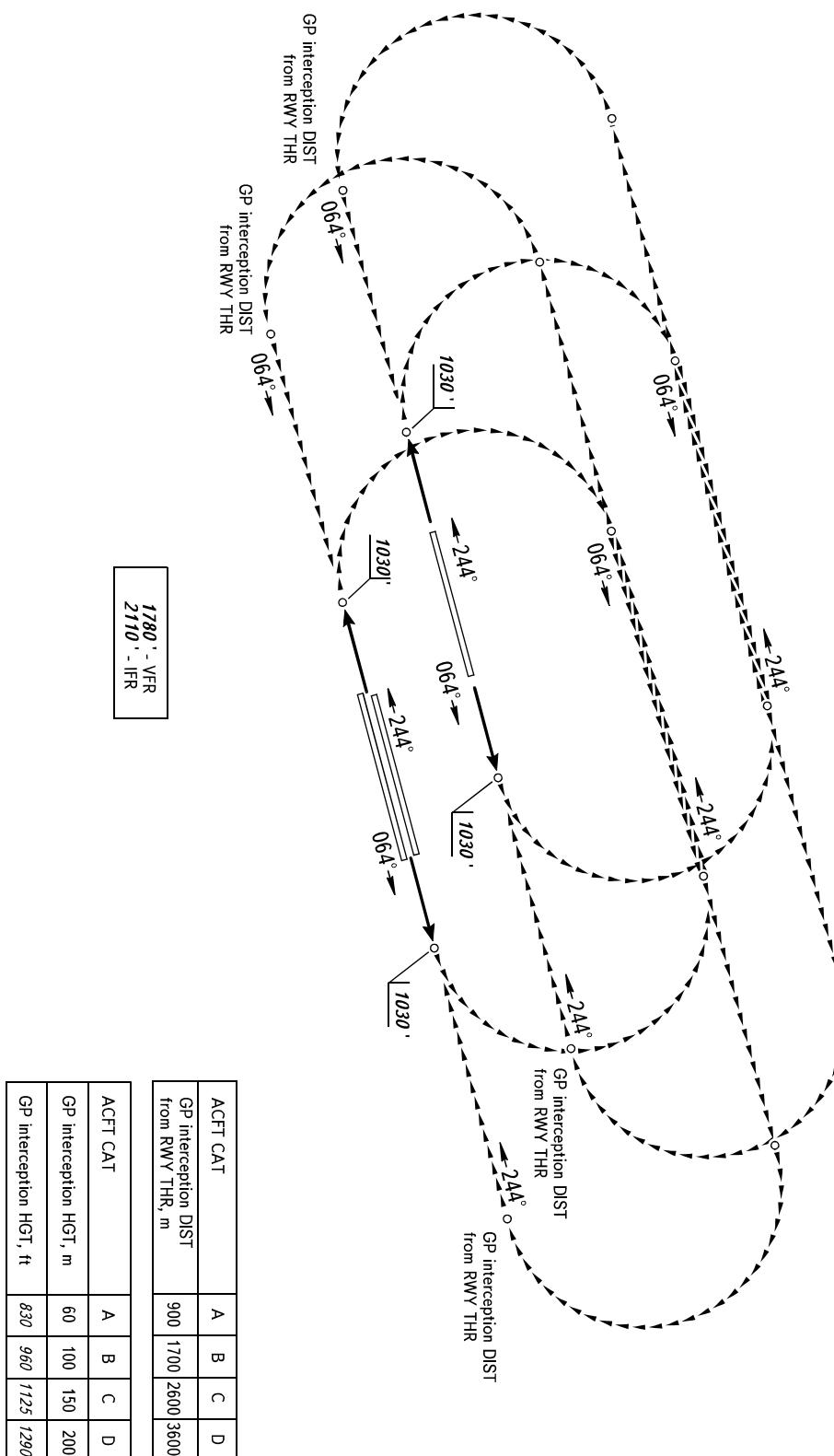
VISUAL APPROACH PROCEDURES:

- The conditions of the approach are as follows:
 - a decision to carry out a visual approach shall be taken by a flight crew (a pilot-in-command) and coordinated with ATS unit;
 - the flight crew shall have a visual contact with the runway and/or its references;
 - the flight crew shall report that meteorological conditions allow to carry out a visual approach and landing;
 - the execution of a visual approach will not cause a delay in take-off and landing traffic of aircraft;
 - ceiling is not less than 600m.
 - A visual control of glide path indication by using PAPI (PAPI-2°59') is possible.
 - When a visual contact with the runway and/or its references is lost, the flight crew must carry out a flight at the minimum safe height under IFR to LMM of the runway-in-use and carry out the established instrument approach procedure climbing to the aerodrome traffic circuit height (900)m.
- ① Lateral and vertical limits see UUEE AD 2.18.
 ② HLDG area for HEL and CAT A ACFT see UUEE AD 2.22.
 ③ - 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).

Not to scale



Ground Speed of turn, km/h	290	300	310	320	330	340	350	360	370	380
Radius of turn, m	2460	2630	2810	3000	3180	3380	3580	3790	4000	4220



MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

КООРДИНАТЫ ТОЧЕК ПУТИ RNAV (ПЗ-90.11)
COORDINATES OF RNAV WAYPOINTS (PZ-90.11 coordinates)

Наименование точки WPT IDENT	Тип точки WPT TYPE	Широта Latitude	Долгота Longitude	Наименование точки WPT IDENT	Тип точки WPT TYPE	Широта Latitude	Долгота Longitude
1	2	3	4	1	2	3	4
RW 06C		555811.32N	0372312.90E	EE121		555937.00N	0373351.40E
RW 06R		555801.74N	0372311.55E	EE122		555935.82N	0373343.46E
RW 06L		555851.49N	0371944.17E	EE128		555745.00N	0363017.30E
RW 24L		555832.53N	0372637.69E	EE130		560344.80N	0372507.50E
RW 24C		555840.89N	0372630.84E	EE131		560417.60N	0371947.10E
RW 24R		555918.21N	0372242.47E	EE132		560945.00N	0371909.40E
EE060		560007.61N	0373614.96E	EE133		561444.30N	0372242.20E
EE061		555958.70N	0373617.60E	EE134		561825.00N	0372943.40E
EE063		555311.74N	0372040.50E	EE135		562005.40N	0373853.60E
EE064		554736.50N	0364424.10E	EE141		555945.30N	0373344.60E
EE066		555144.30N	0371054.30E	EE142		555943.86N	0373334.86E
EE067		554301.40N	0360950.30E	EE240		555646.06N	0371203.53E
EE070		560113.93N	0373543.58E	EE241		555603.00N	0371624.40E
EE078		561150.80N	0373513.90E	EE242		560509.70N	0365050.90E
EE079		561328.70N	0372302.50E	EE243		561040.80N	0365546.95E
EE080		561451.73N	0371428.35E	EE245		555108.35N	0371450.80E
EE098		562850.60N	0372935.90E	EE246		562012.10N	0371625.70E
EE099		563641.70N	0373016.00E	EE249		554829.43N	0372056.98E
EE100		562109.80N	0373842.30E	EE255		562639.70N	0373039.80E
EE101		561920.50N	0372843.90E	EE257		563350.40N	0374316.80E
EE102		561520.60N	0372106.10E	EE258		553718.00N	0372734.00E
EE103		560955.20N	0371715.00E	EE259		551522.00N	0374635.80E
EE104		560359.30N	0371756.20E	EE260		553928.20N	0371852.80E
EE111		560111.29N	0373520.25E	EE261		553106.00N	0371400.80E
EE112		560110.07N	0373512.00E	EE262		555101.90N	0370004.40E
EE114		551331.60N	0371427.80E	EE300		560426.20N	0374456.00E
EE115		545746.60N	0370805.50E	EE301		560157.70N	0374030.30E
EE116		551450.40N	0371459.90E	EE302		555527.20N	0373652.30E
EE117		551732.90N	0373816.00E	EE303		555546.07N	0374408.16E
EE118		553706.90N	0372123.10E	EE304		560000.08N	0374601.32E
EE119		555331.20N	0372035.20E	EE305		560047.87N	0374042.80E

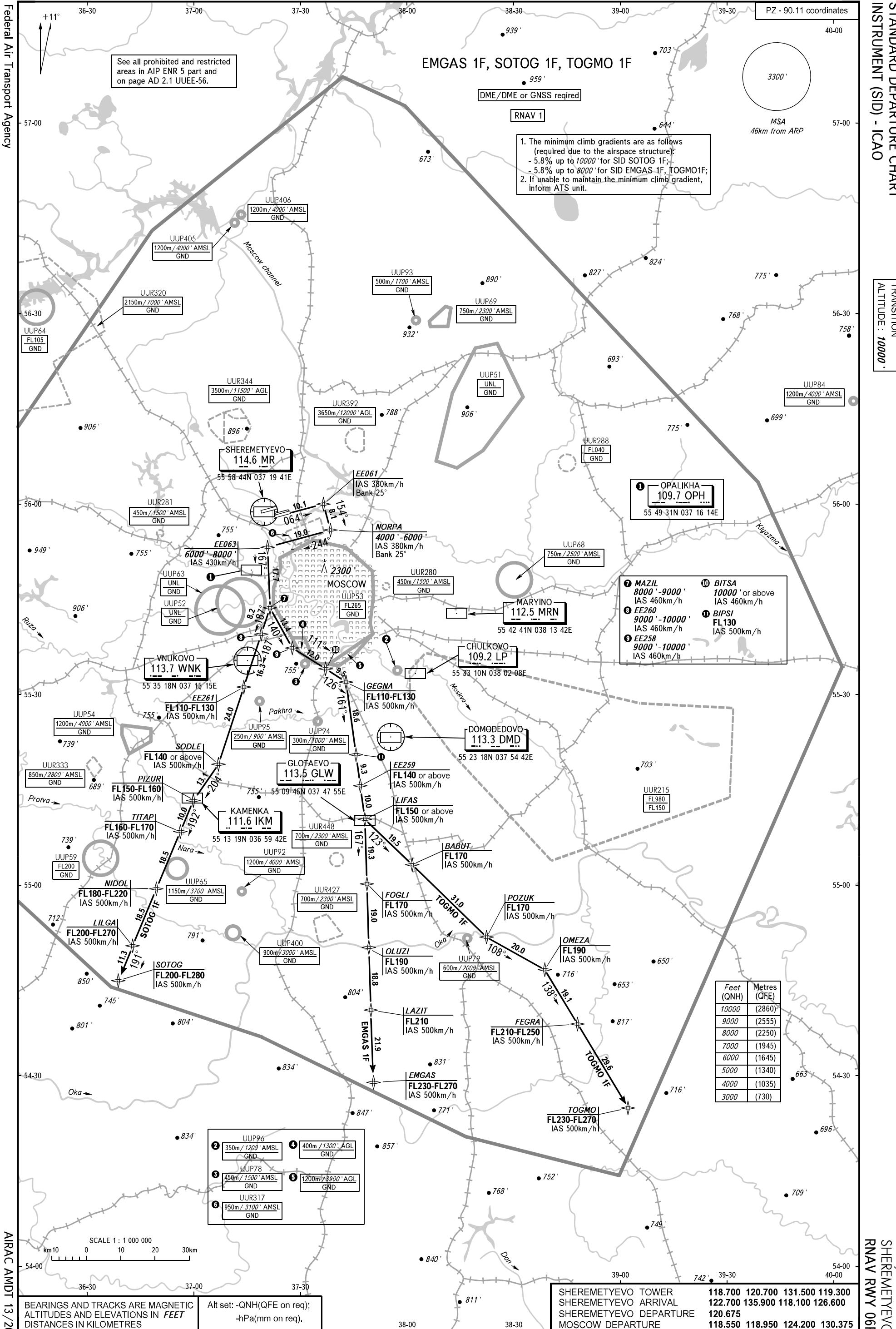
MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

1	2	3	4	1	2	3	4
EE306		560040.00N	0374046.00E	EE622		555658.22N	0371607.42E
EE350		555144.40N	0370344.70E	EE631		555706.30N	0371558.70E
EE351		555714.00N	0370007.80E	EE632		555707.56N	0371607.07E
EE352		560300.40N	0370153.80E	EE700		560608.83N	0371116.93E
EE353		560730.40N	0370836.30E	EE701		561108.70N	0370219.40E
EE400		562749.60N	0364121.90E	EE702		561159.80N	0365247.20E
EE401		561308.90N	0370345.30E	EE703		561030.70N	0364332.60E
EE402		561408.80N	0365232.90E	EE704		560658.80N	0363618.60E
EE403		561224.20N	0364141.30E	EE705		560204.10N	0363227.00E
EE404		560815.20N	0363311.80E	EE706		555707.50N	0363229.90E
EE405		560229.10N	0362840.30E	AGMER		562609.40N	0371307.10E
EE406		555641.00N	0362844.30E	AKFOL		555443.30N	0370015.40E
EE449		555708.70N	0364919.50E	ARKUD		560535.50N	0374642.20E
EE450		555708.50N	0363412.40E	BABUT		550242.90N	0380106.80E
EE451		555708.00N	0365813.10E	BAZUL		553629.70N	0374426.80E
EE452		560327.50N	0370008.80E	BESTA		555500.00N	0374429.00E
EE453		560823.20N	0370729.60E	BINPI		555540.60N	0391804.30E
EE499		560143.00N	0360958.00E	BIPSI		552019.50N	0374524.20E
EE500		555749.90N	0363019.90E	BITSA		553400.00N	0373653.00E
EE501		560216.60N	0363033.70E	BIZMA		563626.90N	0374001.60E
EE502		560737.00N	0363445.30E	BUKUB		543940.00N	0370057.00E
EE503		561127.40N	0364237.00E	DENZA		550539.20N	0371116.10E
EE504		561304.30N	0365240.10E	DIMGI		554740.00N	0394839.90E
EE505		561208.80N	0370302.30E	DIPOP		555450.20N	0355048.40E
EE599		555355.00N	0385537.50E	DUFAR		555937.70N	0365408.60E
EE600		560430.30N	0370853.76E	EMGAS		542728.10N	0375018.80E
EE601		560835.65N	0370020.01E	FAMLA		561746.90N	0370704.60E
EE602		560914.48N	0365305.25E	FAPAS		555124.10N	0384252.50E
EE603		560805.32N	0364554.70E	FEGRA		543658.00N	0384723.90E
EE604		560520.77N	0364017.45E	FIGAL		563059.30N	0371104.20E
EE605		560121.24N	0363851.90E	FOGLI		545937.20N	0374828.30E
EE611		555656.70N	0370705.65E	GAKTI		560441.18N	0373237.10E
EE612		555658.80N	0370719.44E	GAZEN		550321.80N	0375554.20E
EE621		555656.70N	0371557.30E	GEGNA		553015.00N	0374301.10E

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO

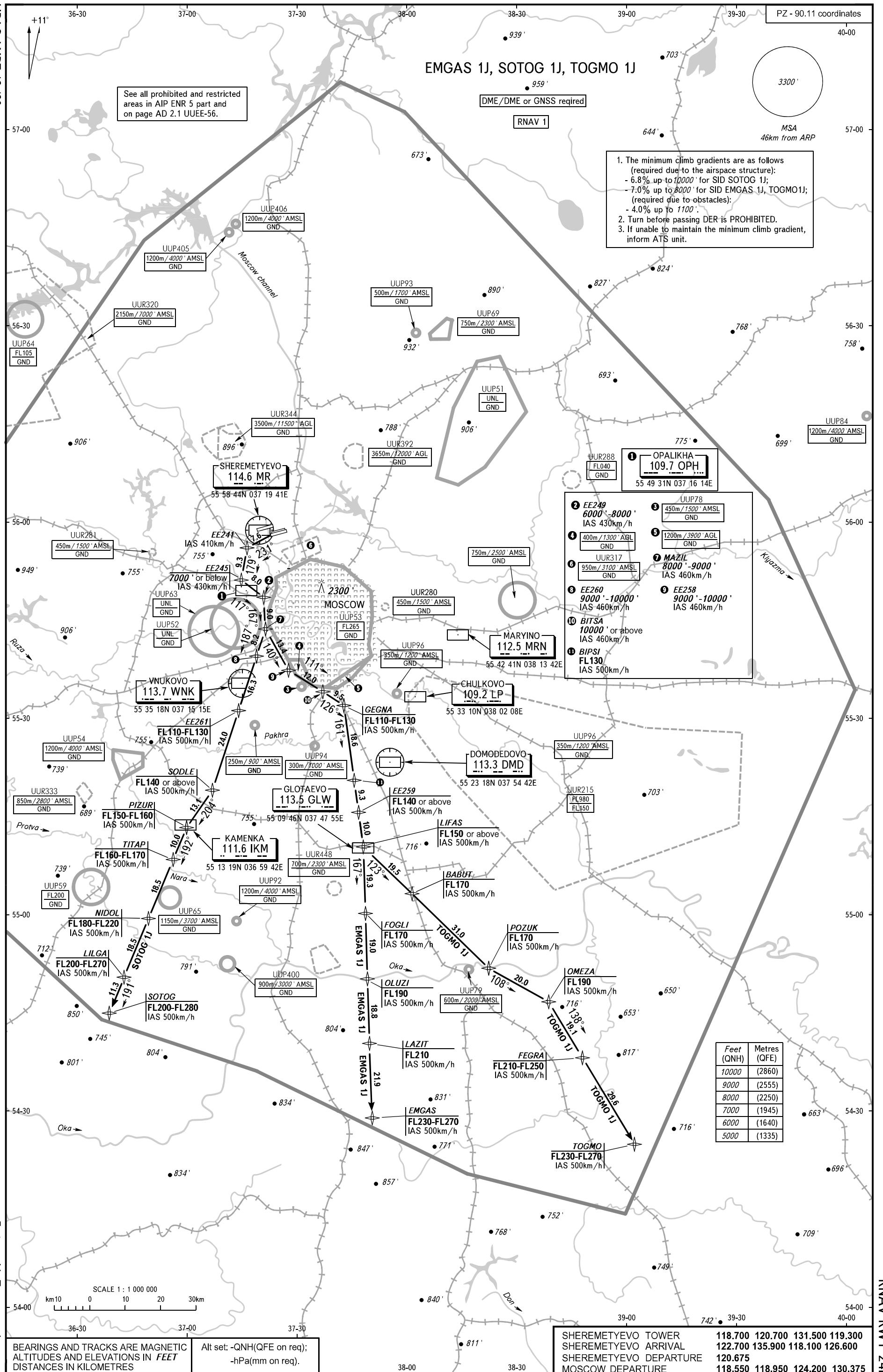
1	2	3	4	1	2	3	4
GEKLA		553900.00N	0375205.00E	PEREK		554057.70N	0380058.00E
GENSI		560225.50N	0374336.85E	PIZUR		551300.00N	0365953.00E
GORNA		563742.90N	0375006.10E	POKAG		553755.50N	0353301.20E
KAZAR		565330.60N	0374132.80E	POZUK		545102.90N	0382156.20E
KOGOM		555933.00N	0394004.00E	RILPO		565220.00N	0381614.00E
KOMNI		562337.70N	0372407.70E	RIMDE		560745.50N	0374104.20E
KUFRA		562808.00N	0365105.00E	ROMTA		570628.00N	0374243.00E
KUSIP		555435.29N	0370024.80E	ROPAP		554254.70N	0380951.60E
KUZUN		560108.00N	0374409.20E	RUBET		555707.60N	0362127.00E
LASRA		555623.00N	0361113.30E	SAFRI		562608.60N	0373908.70E
LAZIT		543914.50N	0374934.00E	SENDAR		554451.10N	0381846.30E
LEZOM		560048.67N	0370559.59E	SIFOD		560831.40N	0375214.40E
LIFAS		551000.00N	0374753.00E	SODLE		551847.90N	0370654.70E
LIGVA		555900.00N	0364757.00E	SOMAG		551627.20N	0373939.90E
LONAF		561740.70N	0364225.30E	SORET		560131.70N	0374614.80E
LUNIS		555107.00N	0385229.00E	SOTOG		544400.00N	0363853.00E
LUNZA		561907.70N	0365159.80E	SUKIT		562452.90N	0373138.50E
MASUS		555626.30N	0383332.30E	TAMFI		560229.00N	0362000.00E
MAZIL		554338.90N	0372119.50E	TAZOL		564009.10N	0372319.30E
MOLZI		555749.00N	0390703.50E	TEMLO		555814.80N	0372013.40E
NAMIN		564306.00N	0364916.00E	TIRDE		560708.00N	0370254.20E
NIDOL		545850.30N	0364932.30E	TITAP		550802.20N	0365614.50E
NIGLI		553428.90N	0381835.90E	TOGMO		542317.80N	0390131.10E
NIZUS		555543.56N	0365907.82E	TOKNU		562141.80N	0362259.60E
NORPA		555554.04N	0373815.19E	ULKEK		553034.60N	0372127.50E
NUZOR		554903.80N	0365342.80E	ULNAD		560158.20N	0370538.50E
OLMUN		560439.00N	0393303.00E				
OLOPI		541400.00N	0385353.00E				
OLUZI		544923.00N	0374859.70E				
OLZON		560116.60N	0374404.80E				
OMEZA		544546.70N	0383813.70E				
ORZIM		562333.68N	0375422.43E				
OSGAK		564130.60N	0375649.20E				
PANZO		560016.80N	0375805.90E				

**STANDARD DEPARTURE CHART
INSTRUMENT (SID) - ICAO**
**TRANSITION
ALTITUDE : 10000'**
BITSA 1J, KOGOM 1J, MAZIL 1J, NIGLI 1J, OLMUN 1J, POKAG 1J, RILPO 1J, TOKNU 1J
PZ - 90.11 coordinates
40-00
**UJP77
600m/1900' AMSL**
57-00
57-00
GND



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

BOOK 1



PZ - 90.11 coordinates

3300' MSA
46km from ARP

EMGAS 1E, SOTOG 1E, TOGMO 1E

DME/DME or GNSS required

RNAV 1

1. The minimum climb gradients are as follows (required due to the airspace structure):
 - 5.8% up to 10000' for SID SOTOG 1E;
 - 5.8% up to 8000' for SID EMGAS 1E, TOGMO1E;
 2. If unable to maintain the minimum climb gradient, inform ATS unit.
 3. There are close-in obstacles (trees) located to the left of take-off heading at DIST 468 - 575m from DER with MAX ELEV 700'.

AIRAC AMDT 13/20
RUSSIA

Feet (QNH)	Metres (QFE)
10000	(2860)
9000	(2555)
8000	(2250)
7000	(1945)
6000	(1645)
5000	(1340)
4000	(1035)
3000	(730)

See all prohibited and restricted areas in AIP ENR 5 part and on page AD 2.1 UUEE-56.

UUP406 1200m/4000' AMSL GND

UUP405 1200m/4000' AMSL GND

UUR320 2150m/7000' AMSL GND

UUP64 FL105 GND

UUR344 3500m/11500' AGL GND

EE060 IAS 380km/h Bank 20°

6000'-8000' IAS 430km/h

UUR281 450m/1500' AMSL GND

UUP52 UNL GND

UUP63 UNL GND

UUR280 450m/1500' AMSL GND

UUR2

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

See all prohibited and restricted areas in AIP ENR 5 part and on page AD 2.1 UUEE-56.

BITSA 1K, KOGOM 1K, MAZIL 1K, NIGLI 1K, OLMUN 1K, POKAG 1K, RILPO 1K, TOKNU 1K

DME/DME or GNSS required

RNAV 1

UJP77 / 57-00

600m / 1500 AMSL

GND

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

57-00

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

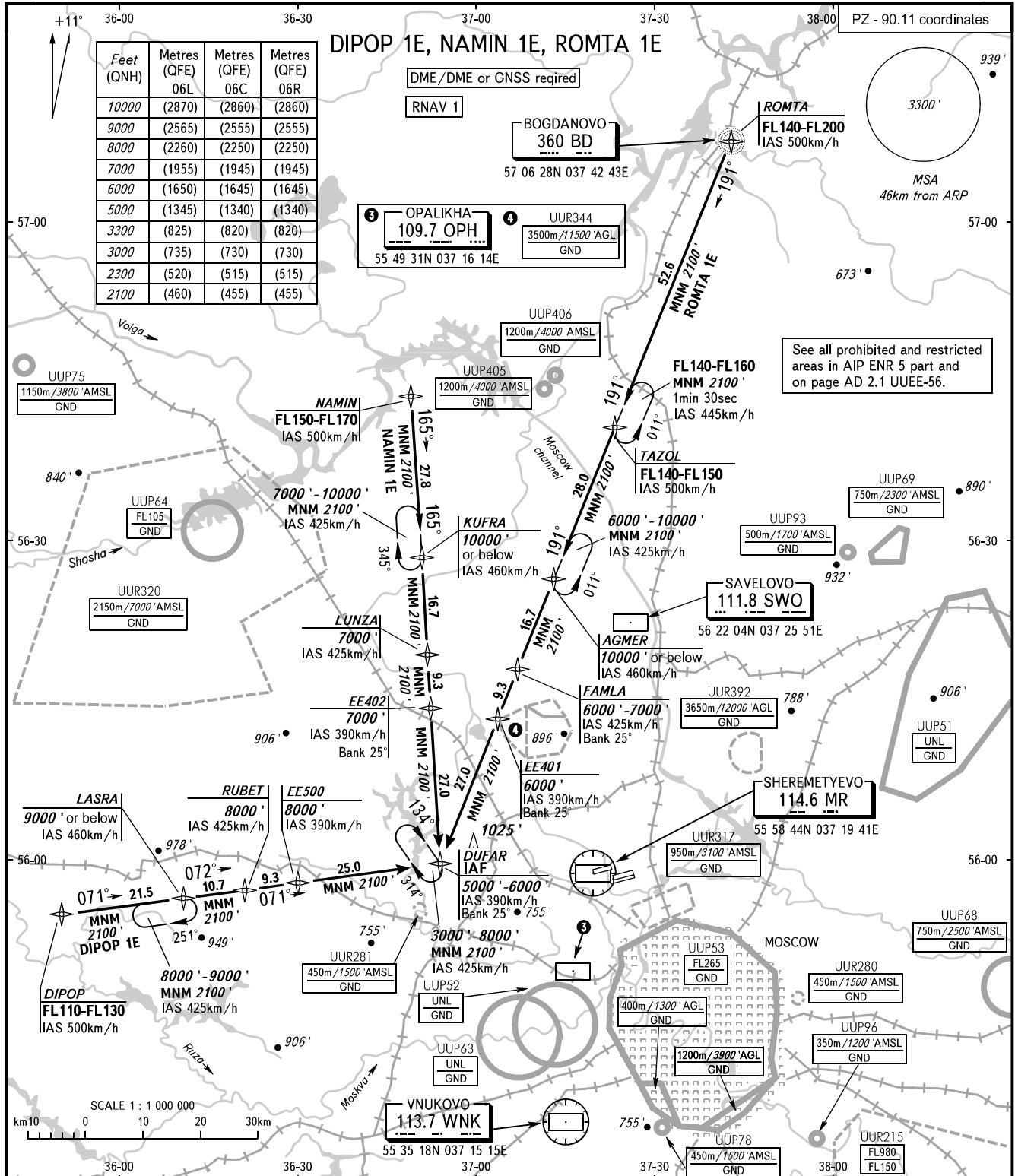
TRANSITION

LEVEL : by ATC ①

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEVO

RNAV RWY 06L, 06C, 06R



- ① - 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).

SHEREMETYEVO ARRIVAL 127.700 135.900 118.100 126.600
SHEREMETYEVO TOWER 118.700 120.700 131.500 119.300
MOSCOW APPROACH 127.200 128.000 134.000 131.200 134.675

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

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

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION

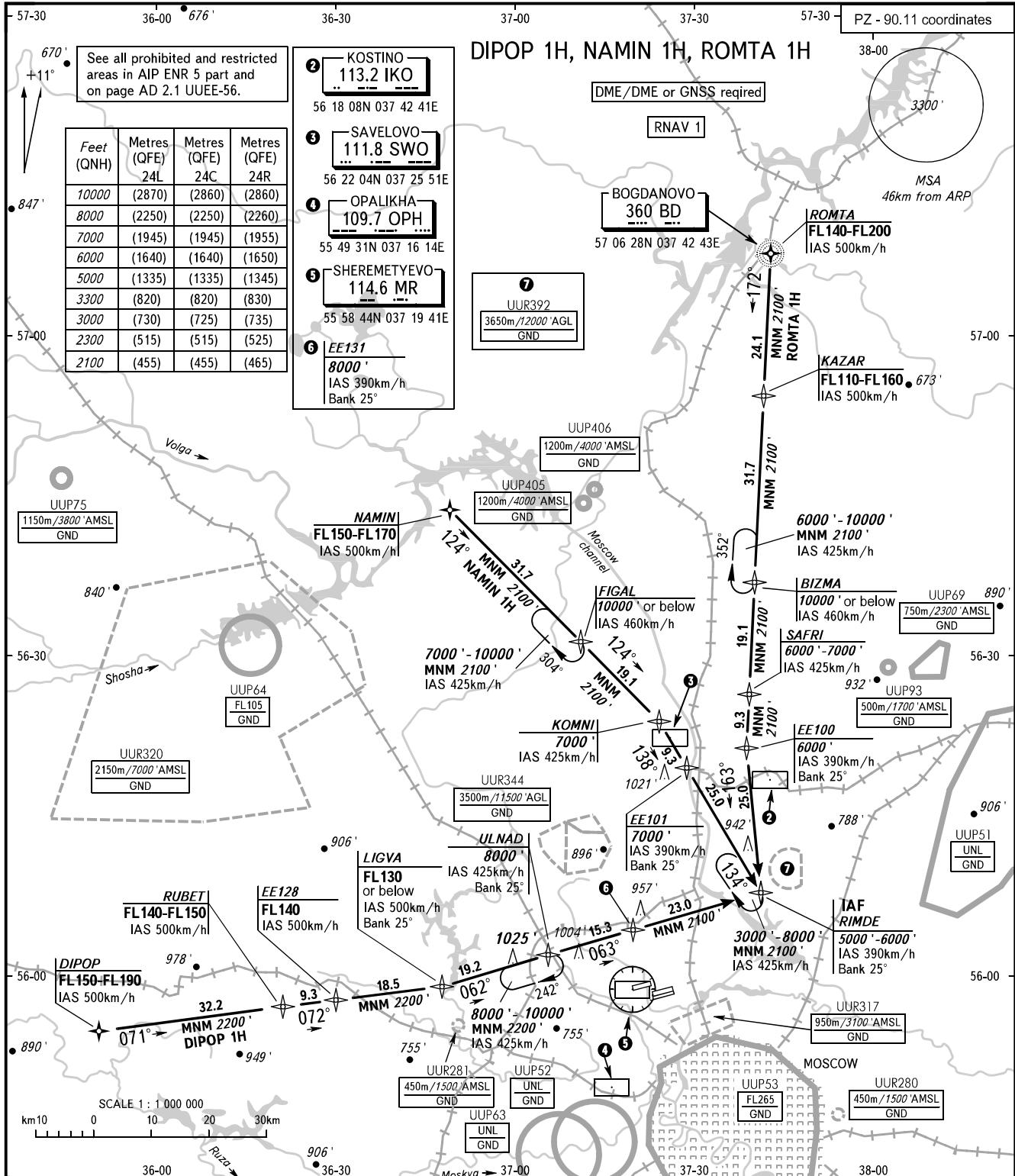
LEVEL : by ATC ①

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEO

RNAV RWY 24L, 24C, 24R

57-30 - BZ 00.11 coordinates



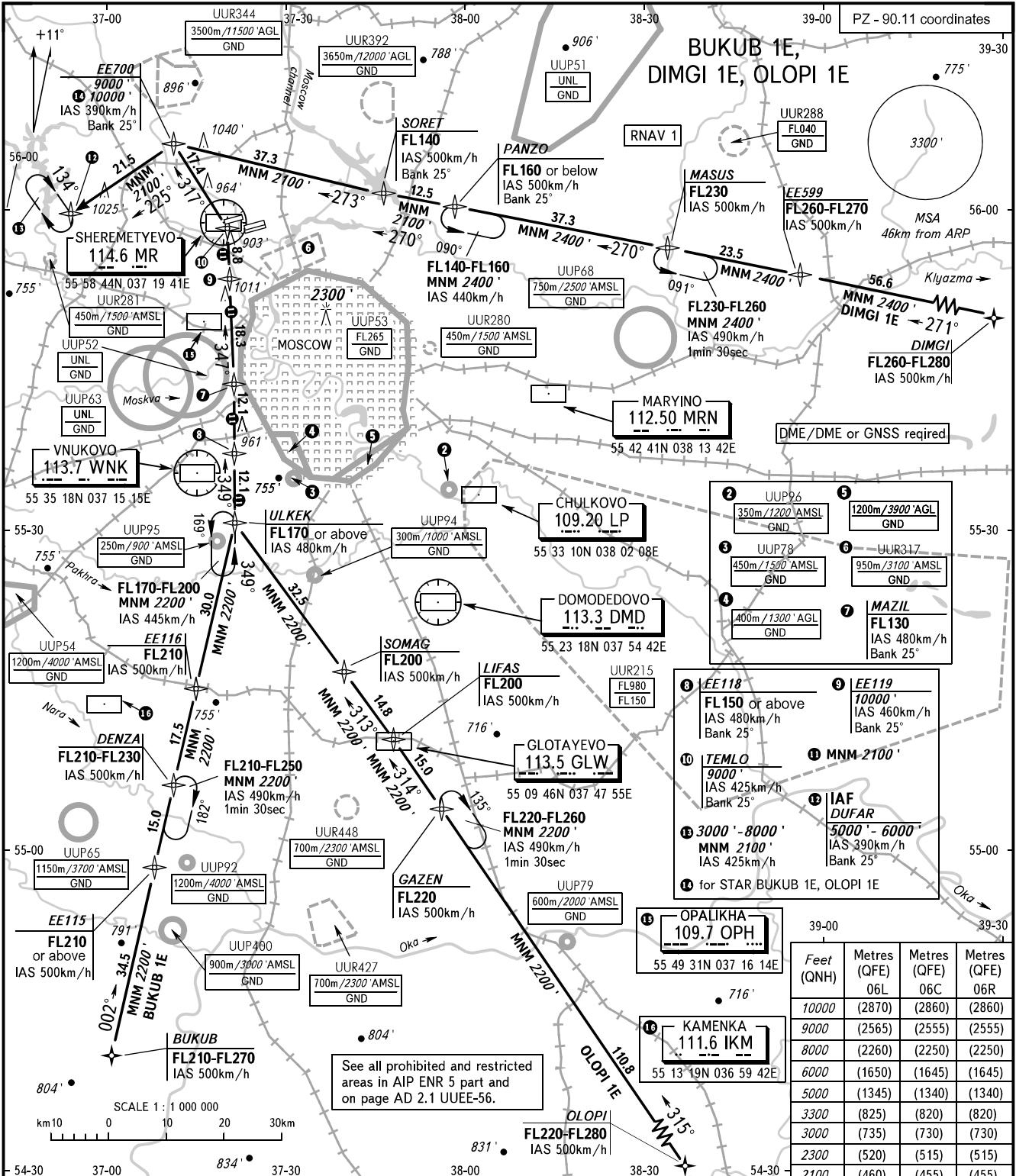
SHEREMETYEVO ARRIVAL	127.700	135.900	118.100	126.600	
SHEREMETYEVO TOWER	118.700	120.700	131.500	119.300	
MOSCOW APPROACH	127.200	128.000	134.000	131.200	134.675

- 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).

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

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

RUSSIA

**STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO**
**TRANSITION
LEVEL : By ATC ①**
MOSCOW, RUSSIA**SHEREMETYEVO****RNAV RWY 06L, 06C, 06R**

SHEREMETYEVO ARRIVAL
SHEREMETYEVO TOWER
MOSCOW APPROACH

127.700	135.900	118.100	126.600	
118.700	120.700	131.500	119.300	
127.200	128.000	134.000	131.200	134.675

- ① - 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).

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

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

03 DEC 20

STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAO

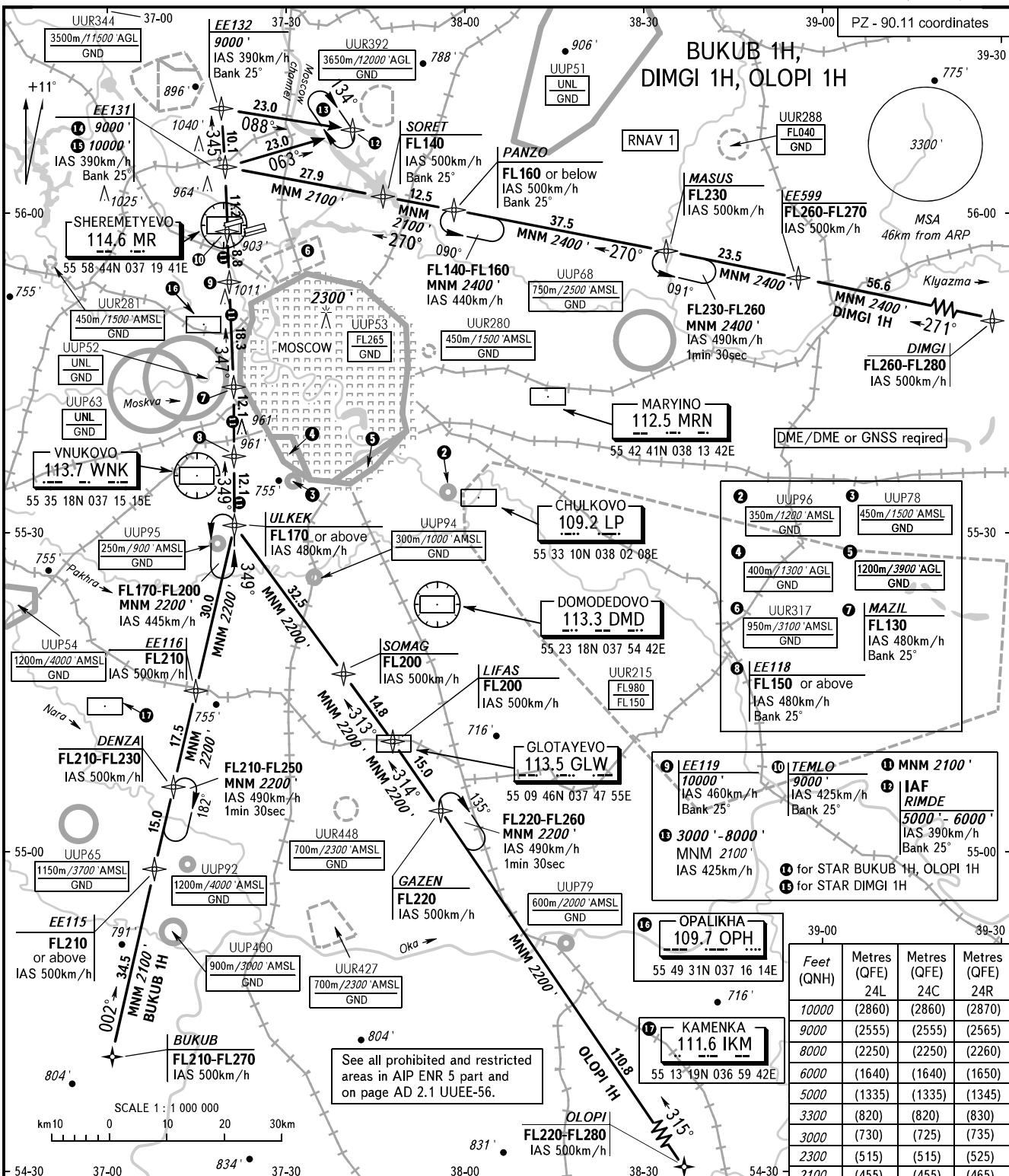
TRANSITION

LEVEL : By ATC ①

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEVO

RNAV RWY 24L, 24C, 24R



STANDARD ARRIVAL CHART
INSTRUMENT (STAR) - ICAOTRANSITION
LEVEL: By ATC ①MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNAV RWY 024L, 024C, 024R

RUSSIA

AIP

PZ - 90.11 coordinates

DIPOP 1J, NAMIN 1J, ROMTA 1J

RNAV 1

DME/DME or GNSS required

BOGDANOVO
360 BD

57 06 28N 037 42 43E

FL140-FL200

IAS 500km/h

57-10

MSA
46km from ARP

57-10

ROMTA 1J

IAS 500km/h

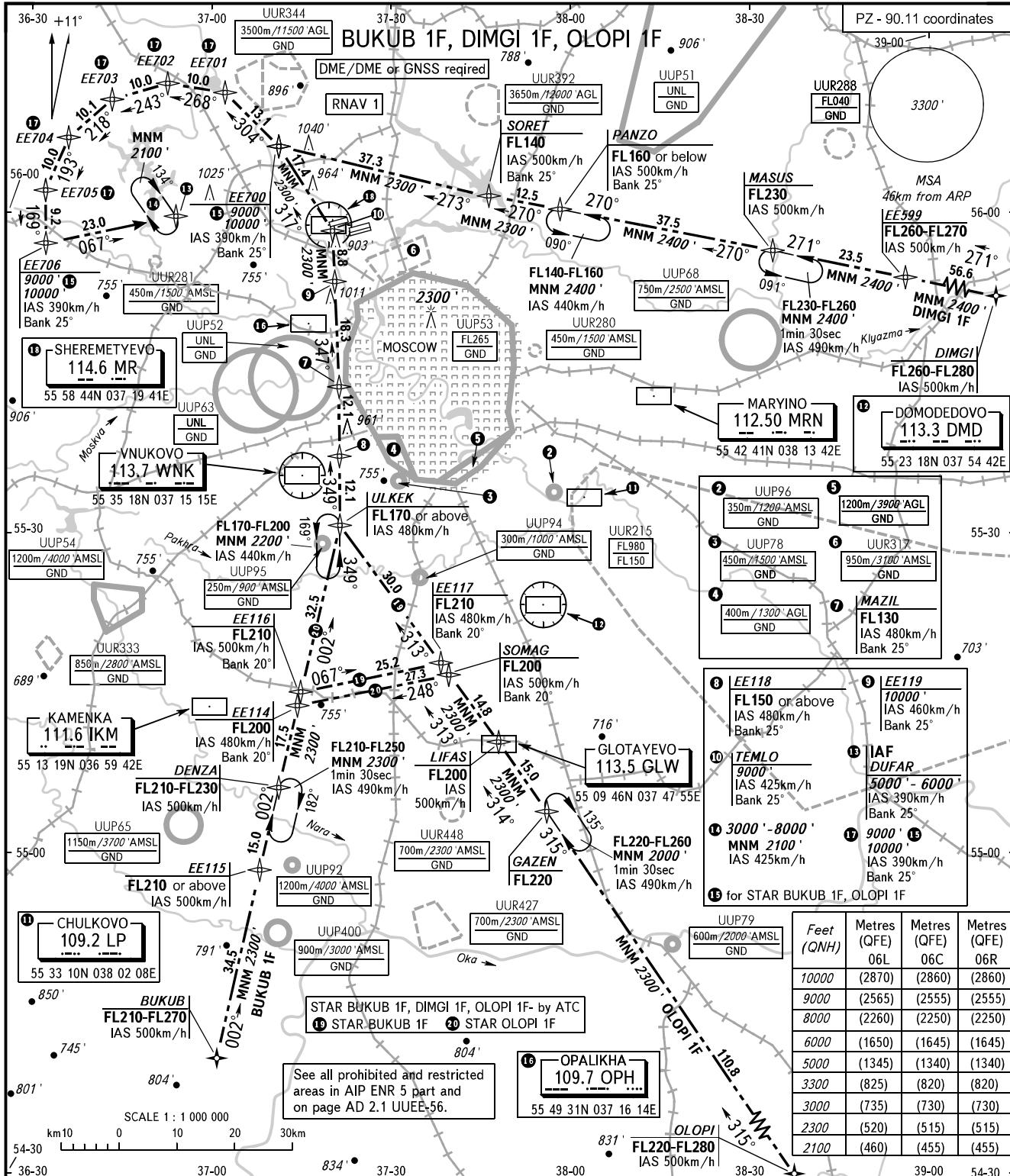
57-00

ROMTA 1J

IAS 500km/h

TRANSITION
LEVEL : By ATC

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
IAV RWY 06L, 06C, 06R



Feet (QNH)	Metres (QFE) 06L	Metres (QFE) 06C	Metres (QFE) 06R
10000	(2870)	(2860)	(2860)
9000	(2565)	(2555)	(2555)
8000	(2260)	(2250)	(2250)
6000	(1650)	(1645)	(1645)
5000	(1345)	(1340)	(1340)
3300	(825)	(820)	(820)
3000	(735)	(730)	(730)
2300	(520)	(515)	(515)
2100	(460)	(455)	(455)

- 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).

Federal Air Transport Agency

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

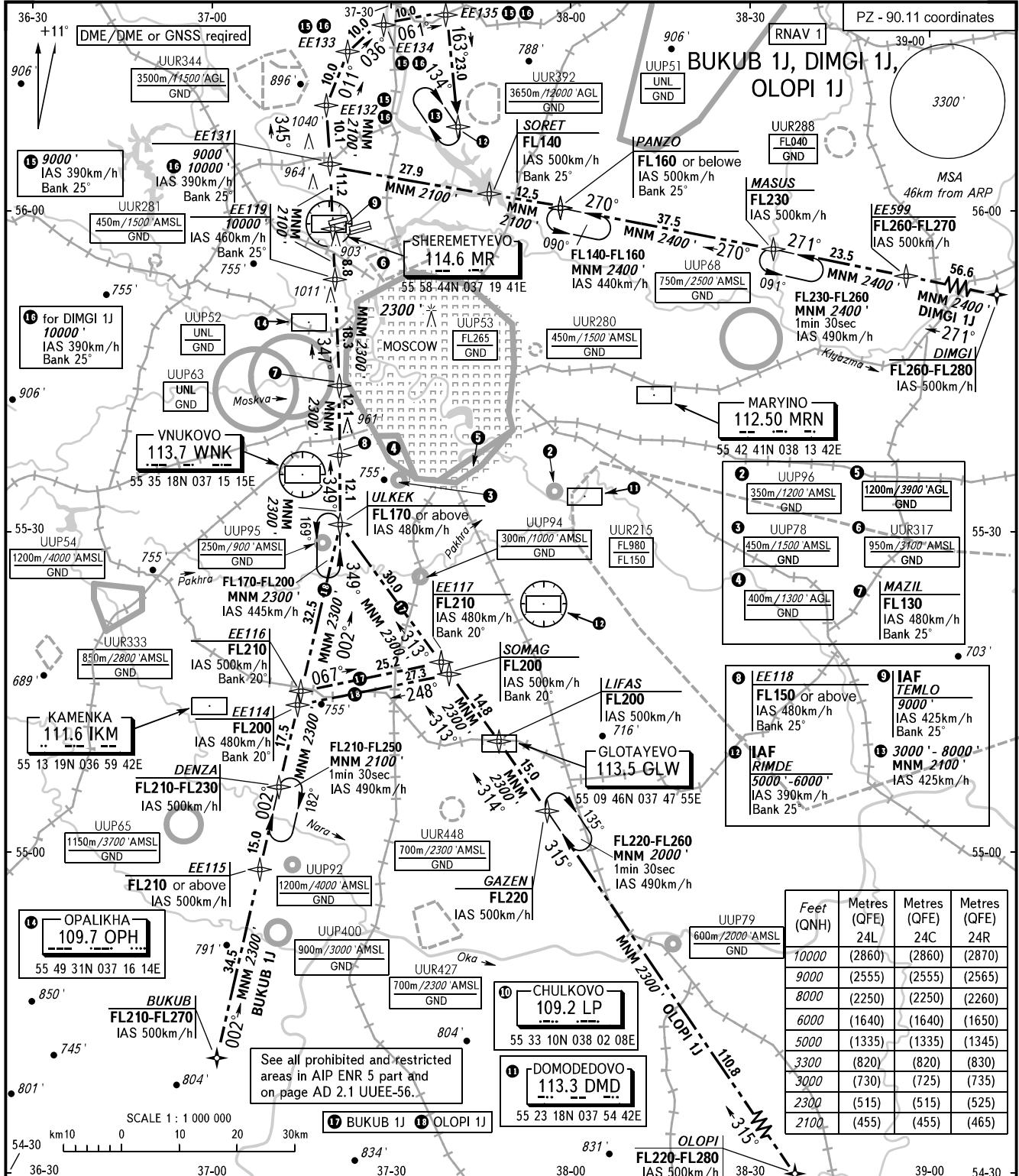
TRANSITION
LEVEL : By ATC ①

MOSCOW, RUSSIA

EMETYEO

CHERKEZEV

20-00-11 00:00:00



<i>Feet</i> (QNH)	Metres (QFE) 24L	Metres (QFE) 24C	Metres (QFE) 24R
10000	(2860)	(2860)	(2870)
9000	(2555)	(2555)	(2565)
8000	(2250)	(2250)	(2260)
6000	(1640)	(1640)	(1650)
5000	(1335)	(1335)	(1345)
3300	(820)	(820)	(830)
3000	(730)	(725)	(735)
2300	(515)	(515)	(525)
2100	(455)	(455)	(465)

SHEREMETYEVO ARRIVAL	127.700	135.900	118.100	126.600	
SHEREMETYEVO TOWER	118.700	120.700	131.500	119.300	
MOSCOW APPROACH	127.200	128.000	134.000	131.200	134.675

1 - 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).

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

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

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION

LEVEL : By ATC ①

MOSCOW, RUSSIA

SHEREMETYEO

RNAV RWY 24L, 24C, 24R

- 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).

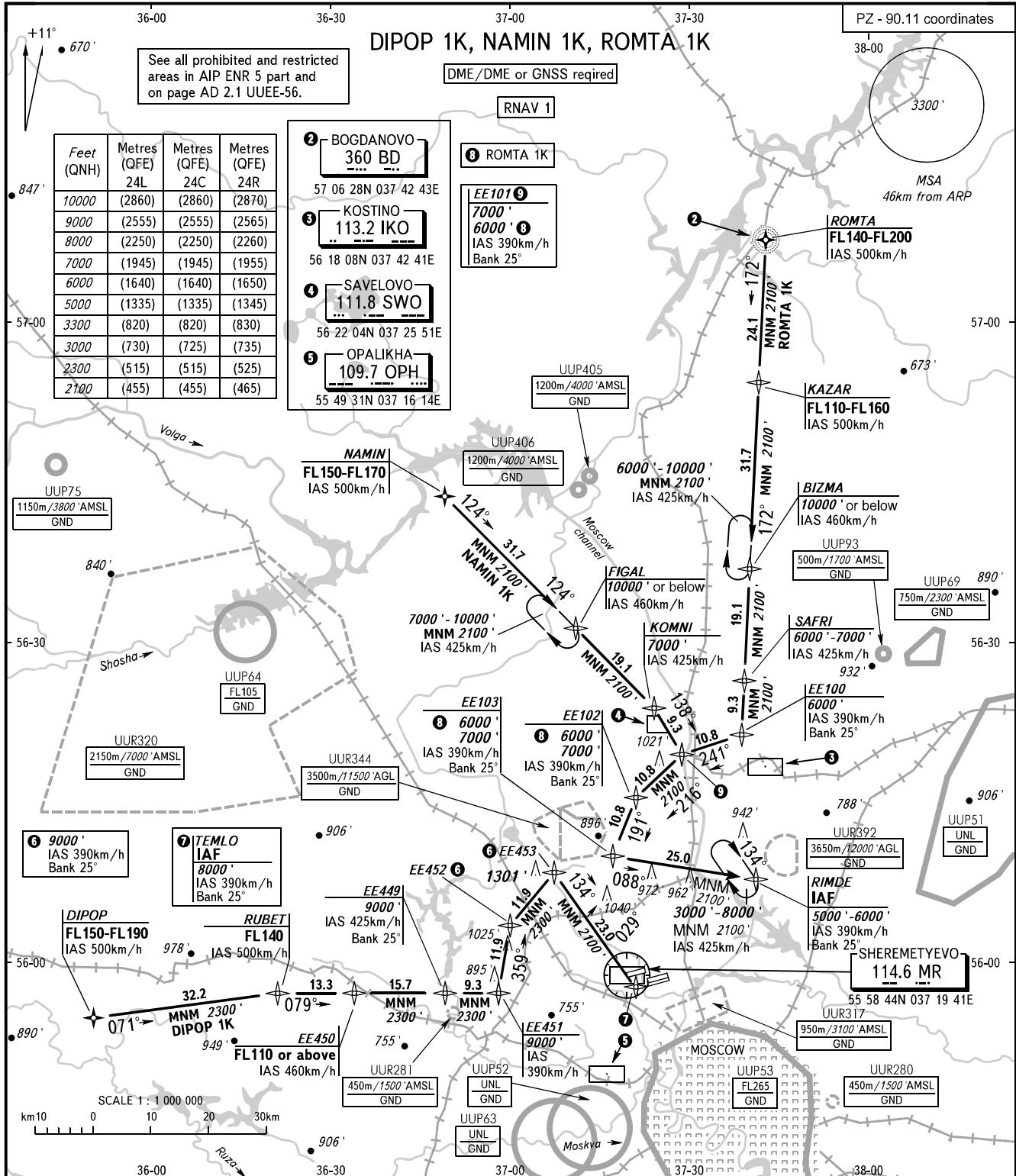
**BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES AND ELEVATIONS IN *FEET*
DISTANCES IN KILOMETRES**

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

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

**TRANSITION
LEVEL : By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
IAV RWY 24L, 24C, 24R

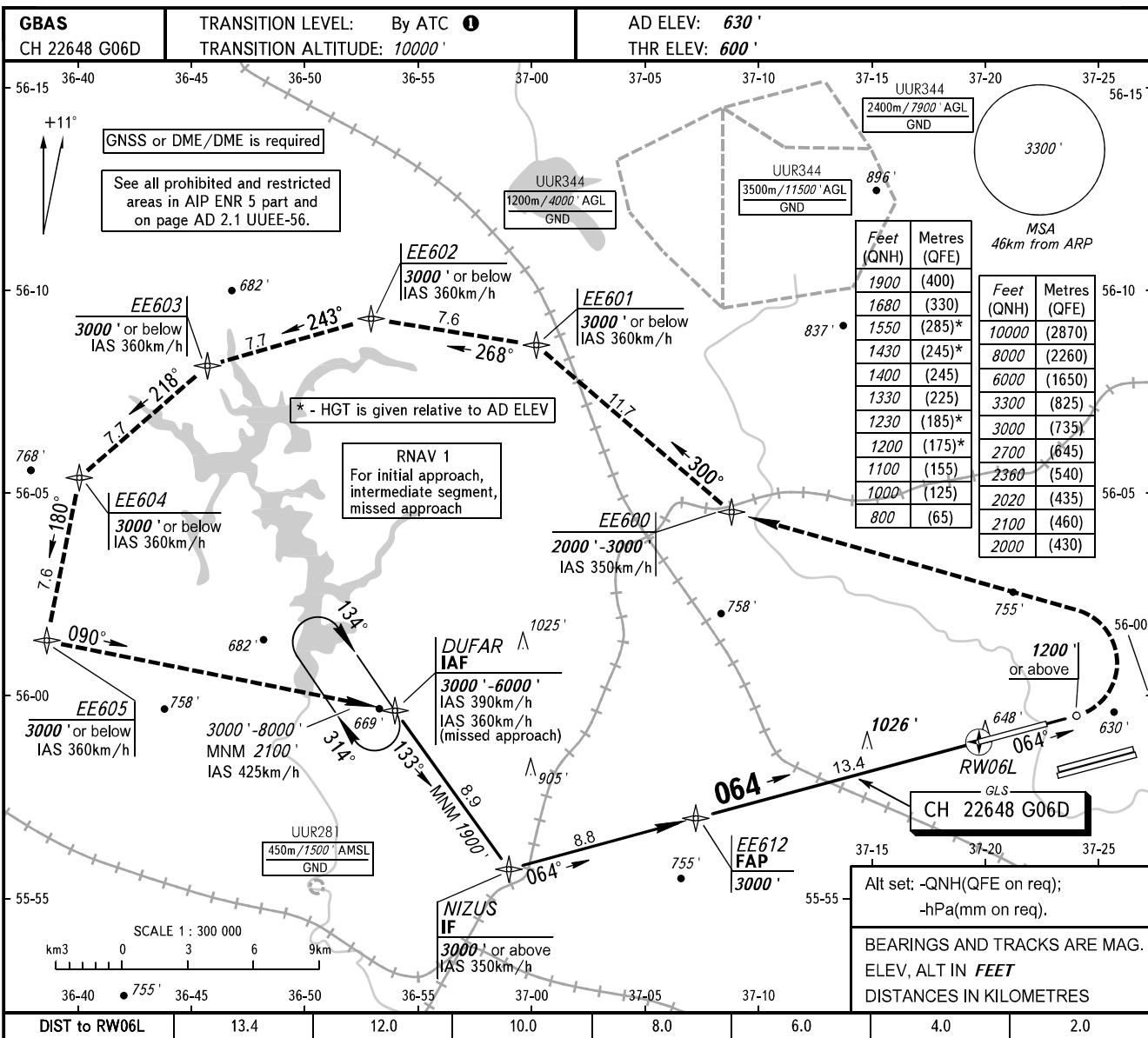


SHEREMETYEVO ARRIVAL	127.700	135.900	118.100	126.600	
SHEREMETYEVO TOWER	118.700	120.700	131.500	119.300	
MOSCOW APPROACH	127.200	128.000	134.000	131.200	134.675

- 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).

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

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

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
GLS RWY 06L**


MISSING APPROACH

Climb on track 064° to 1200' or above, turn LEFT to EE600 climbing to 2000'-3000', then proceed to EE601-EE602-EE603-EE604-EE605, then to holding area DUFAR climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

064°

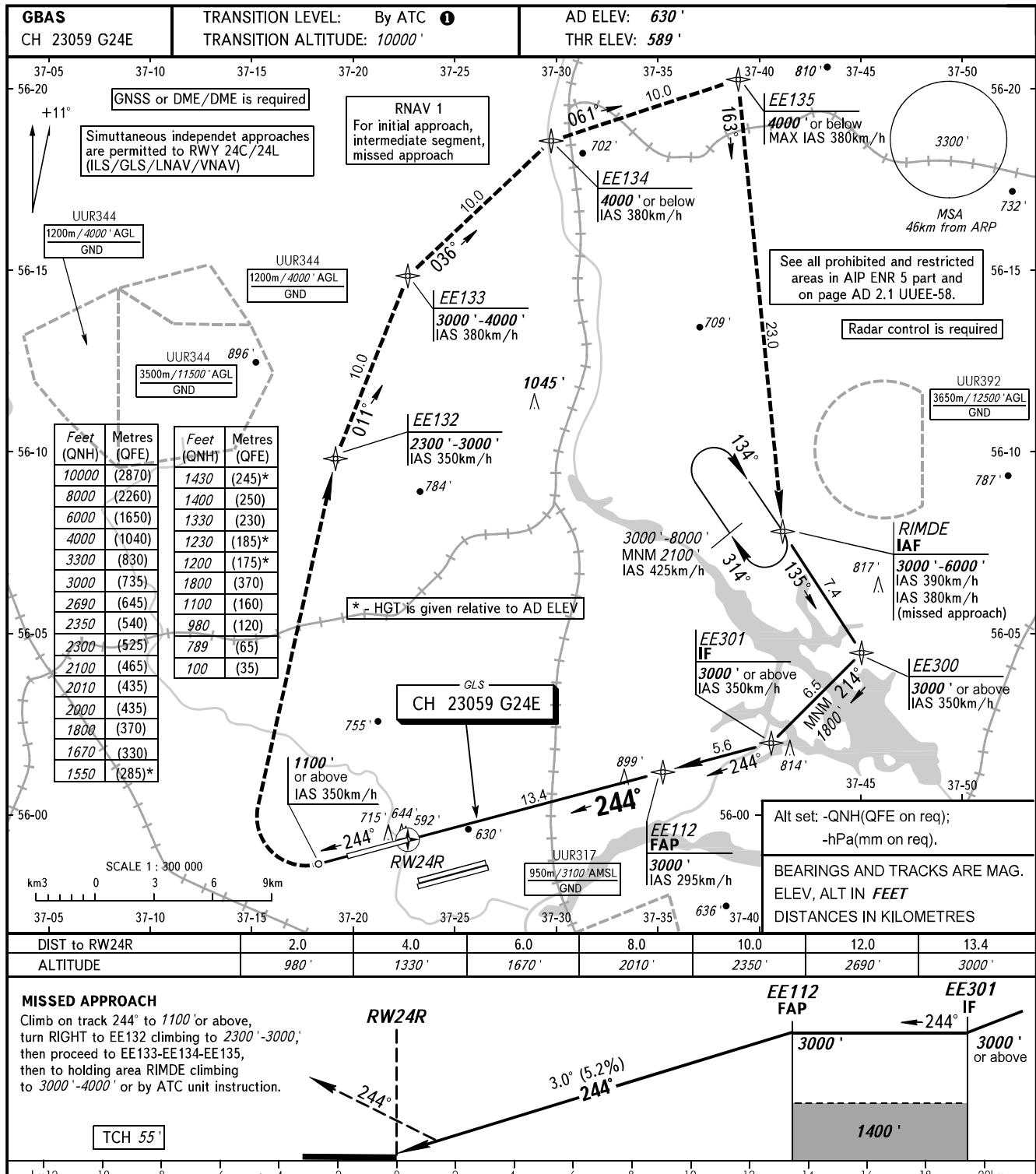
064°

064°

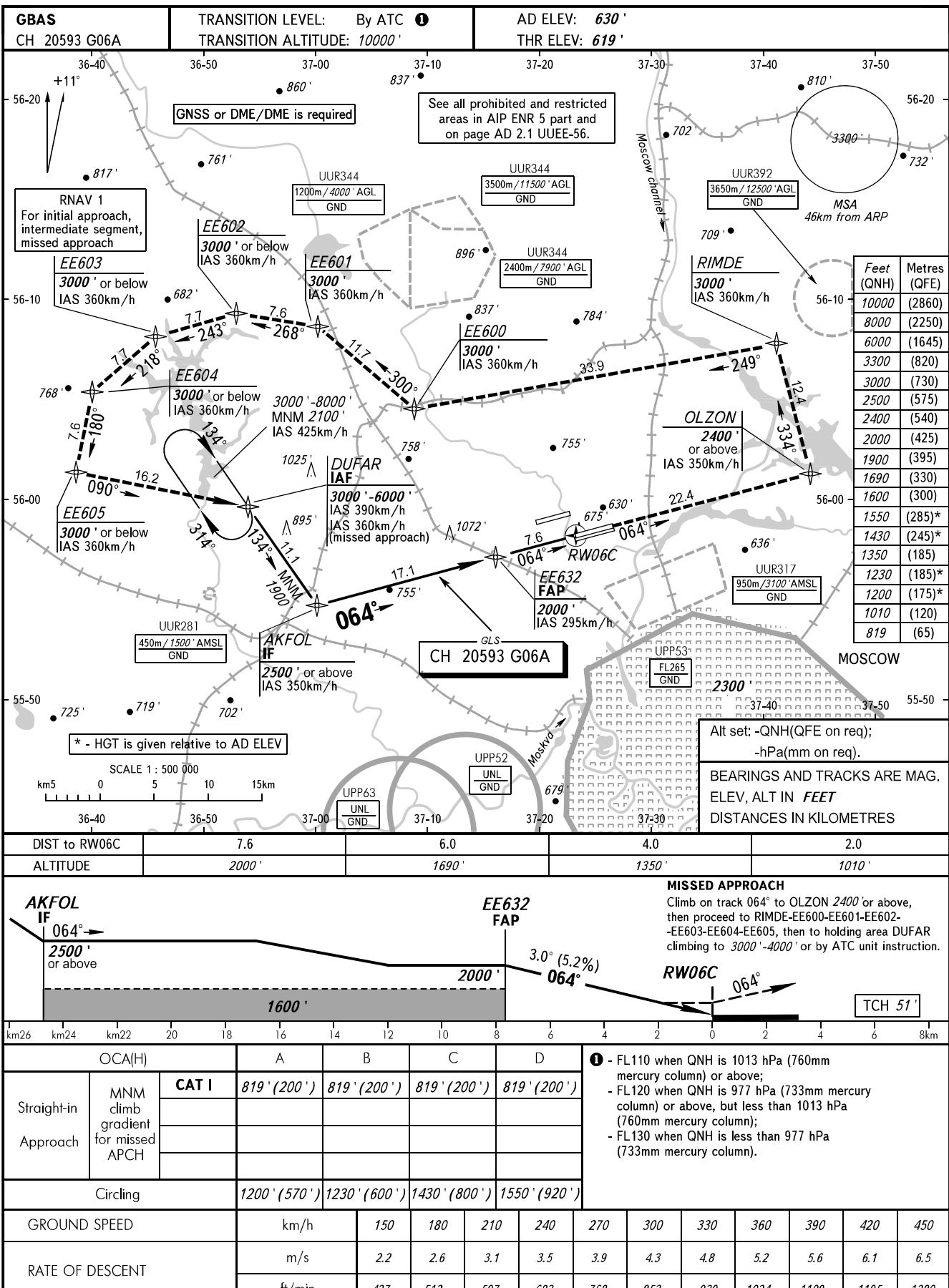
064°

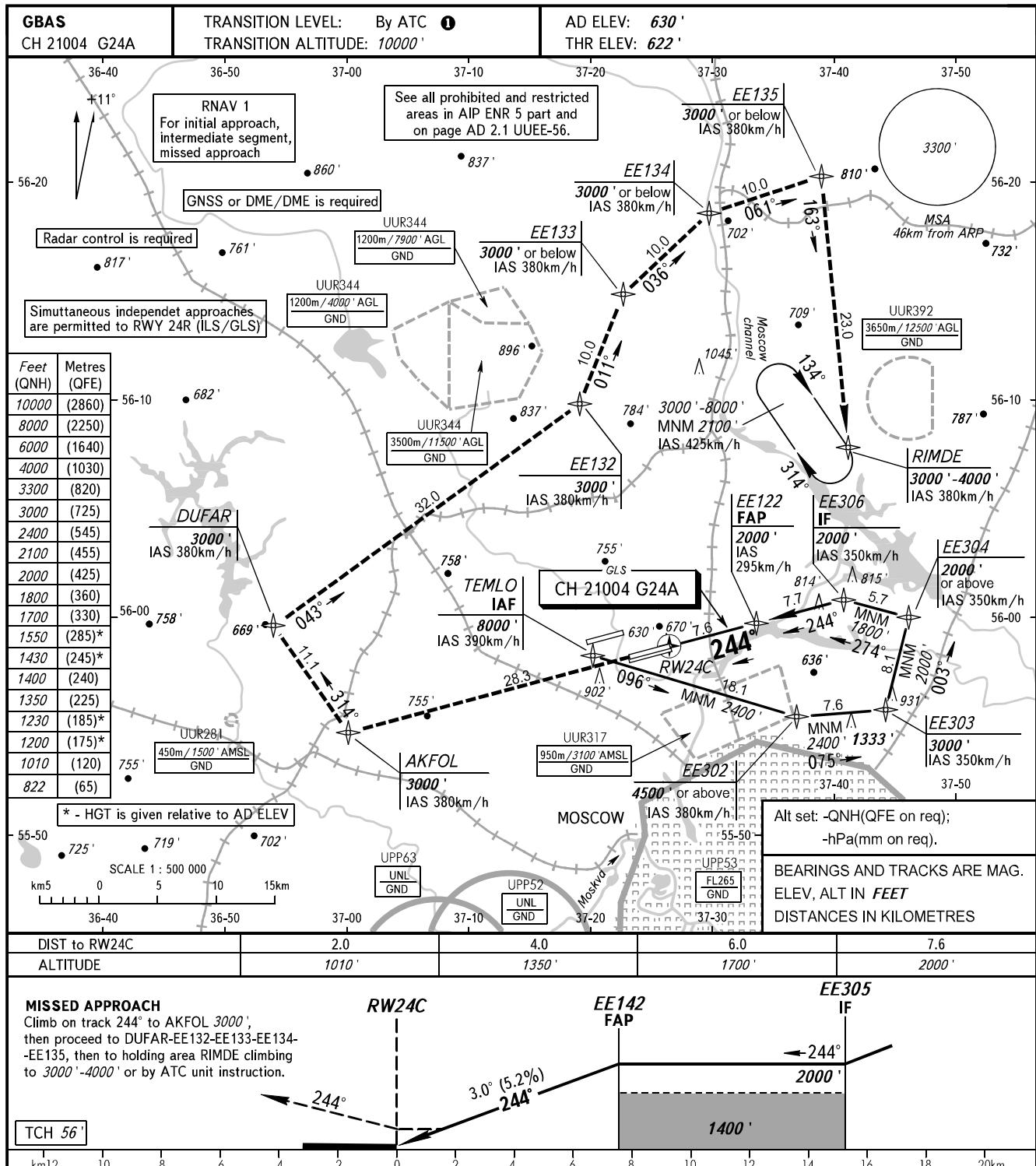
064°

064°

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS Y RWY 24R

OCA(H)			A	B	C	D	① - 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	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	789' (200')	789' (200')	789' (200')	789' (200')	
Circling			1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')	
GROUND SPEED			km/h	150	180	210	240
			m/s	2.2	2.6	3.0	3.5
			ft/min	427	512	597	682
				768	853	938	1024
					1109	1195	1280

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
GLS RWY 06C**


INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS Y RWY 24C**MISSED APPROACH**

Climb on track 24° to AKFOL 3000', then proceed to DUFAR-EE132-EE133-EE134-EE135, then to holding area RIMDE climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.

TCH 56'

RW24C**EE142 FAP****EE305****IF**

244°

2000'

1400'

km12 10 8 6 4 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20km

OCA(H) A B C D

Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	822' (200')	822' (200')	822' (200')	822' (200')

Circling 1200' (570') 1230' (600') 1430' (800') 1550' (920')

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 6.1 6.5

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

- ① - 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

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS RWY 06R

GBAS CH 21415 G06B **TRANSITION LEVEL:** By ATC ① **AD ELEV: 630'**
TRANSITION ALTITUDE: 10000' **THR ELEV: 619'**

* - HGT is given relative to AD ELEV

SCALE 1 : 500 000 km5 0 5 10 15km

36-40 36-50 37-00 37-10 37-20 37-30 37-40 37-50
56-20
56-10
56-00
55-50

GNSS or DME/DME is required

EE602 3000' or below IAS 360km/h

EE603 3000' or below IAS 360km/h

EE604 3000' or below IAS 360km/h

EE605 3000' or below IAS 360km/h

EE601 3000' IAS 360km/h

EE600 3000' IAS 360km/h

EE622 FAP 2000' IAS 295km/h

KUZUN 2400' or above IAS 350km/h

DUFAR IAF 3000'-6000' IAS 390km/h IAS 360km/h (missed approach)

UUR344 1200m/3900' AGL GND

UUR344 1200m/4000' AGL GND

UUR344 3500m/11500' AGL GND

UUR281 450m/1500' AMSL GND

UPP52 UNL GND

UPP63 UNL GND

GLS CH 21415 G06B

See all prohibited and restricted areas in AIP ENR 5 part and on page AD 2.1 UUEE-56.

RNAV 1 For initial approach, intermediate segment, missed approach

MSA 46km from ARP UUR392 3650m/12500' AGL GND

UUR317 950m/3100' AMSL GND

FL265 GND

UPP53 GND

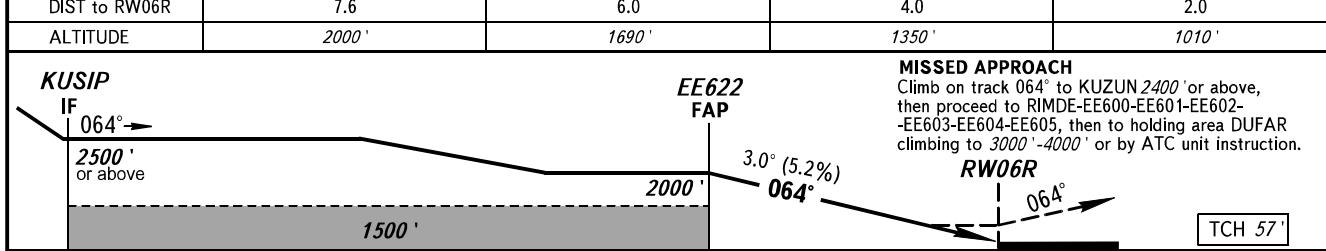
2300' 37-40 37-50 55-50

MOSCOW

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

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

Feet (QNH)	Metres (QFE)
10000	(2860)
8000	(2250)
6000	(1645)
3300	(820)
3000	(730)
2500	(575)
2400	(545)
2000	(425)
1900	(395)
1690	(330)
1550	(285)*
1500	(270)
1430	(245)*
1350	(225)
1230	(185)*
1200	(175)*
1010	(120)
819	(65)



- ① - 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).

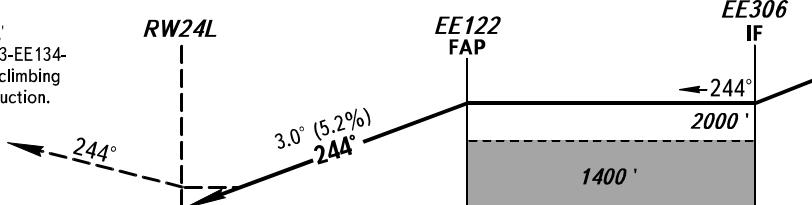
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS Y RWY 24L

MISSED APPROACH

Climb on track 244° to KISUP 3000', then proceed to DUFAR-EE132-EE133-EE134-EE135, then to holding area RIMDE climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.



km12	10	8	6	4	2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20km
OCA(H)			A	B		C	D		① - 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	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	821'(200')		821'(200')		821'(200')									
Circling			1200'(570')	1230'(600')	1430'(800')	1550'(920')										
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	6.1	6.5		
			ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280		

- ① - 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

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS X RWY 24R

MISSED APPROACH

Climb on track 244° to 1100' or above, turn RIGHT to EE132 climbing to 2300'-3000', then proceed to EE133-EE134-EE135, then to holding area RIMDE climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction. **RV**

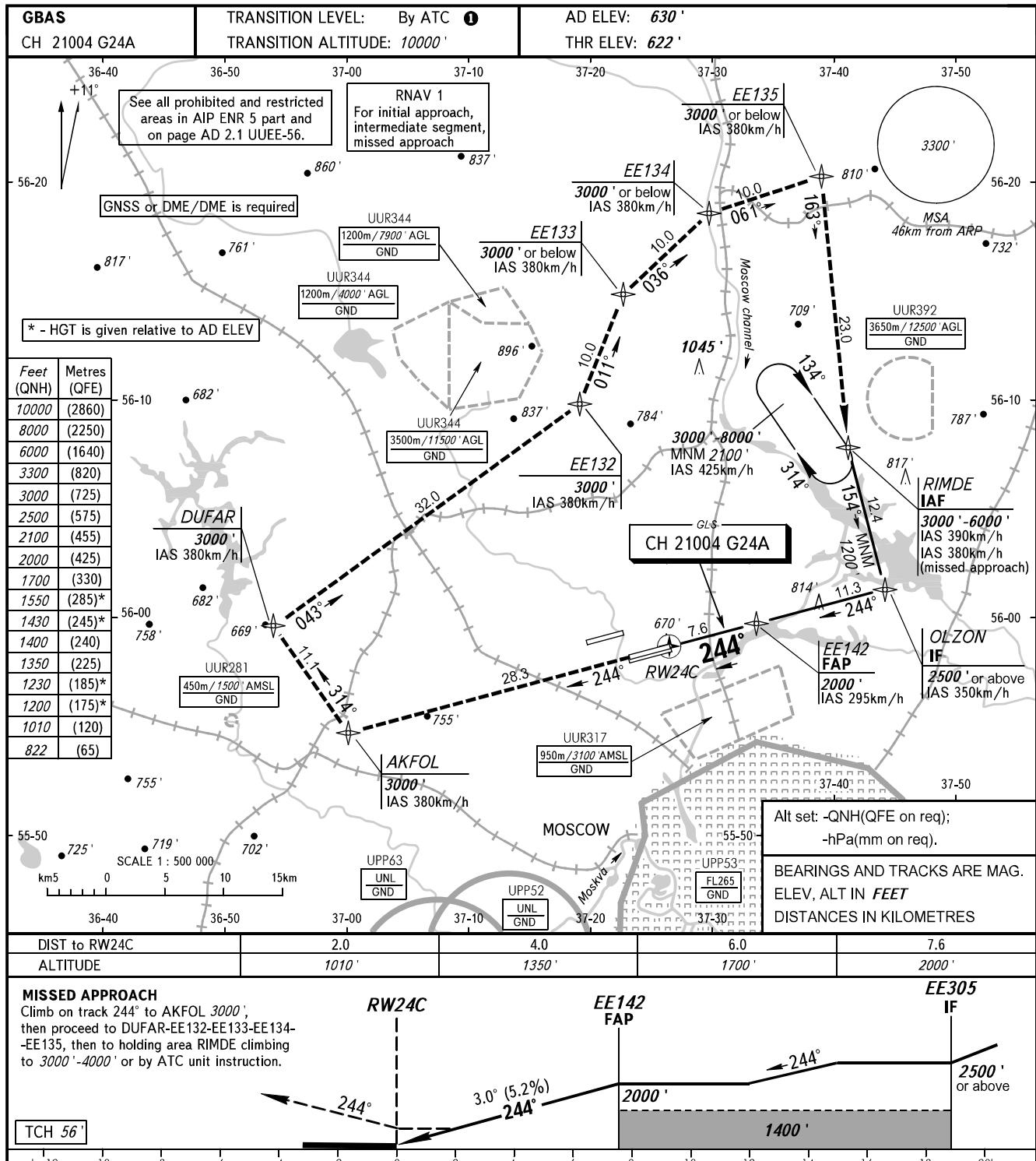
RW24R

TCH 55'

ICN 55		1400															
km10	8	6	4	2	0	2	4	6	8	10	12	14	16	18	20	22	24km
OCA(H)				A	B		C		D	<p>① - 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).</p>							
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	CAT I	789'(200')	789'(200')	789'(200')	789'(200')											
Circling			1200'(570')	1230'(600')	1430'(800')	1550'(920')											
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	127	152	167	182	198	213	229	244	260	275	290			

- ① - 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)

CHANGE: New chart

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSSOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS X RWY 24C

OCA(H)			A	B	C	D	① - 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	MNMB climb gradient for missed APCH	CAT I	822' (200')	822' (200')	822' (200')	822' (200')								
Circling			1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')								
GROUND SPEED				km/h	150	180	210	240	270	300	330	360	390	
RATE OF DESCENT				m/s	2.2	2.6	3.0	3.5	3.9	4.3	4.8	5.2	5.6	
				ft/min	427	512	597	682	768	853	938	1024	1109	
													1195	
													1280	

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAC

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
GLS X RWY 24L

GBAS
CH 21826 G24B **TRANSITION LEVEL:** By ATC ① **AD ELEV:** 630' **THR ELEV:** 621'

RNAV 1
For initial approach, intermediate segment, missed approach

See all prohibited and restricted areas in AIP ENR 5 part and on page AD 2.1 UUEE-56.

GNSS or DME/DME is required

* - HGT is given relative to AD ELEV

Feet (QNH)	Metres (QFE)
10000	(2860)
8000	(2250)
6000	(1640)
4000	(1030)
3300	(820)
3000	(730)
2500	(575)
2000	(425)
1800	(360)
1700	(330)
1550	(285)*
1430	(245)*
1400	(240)
1350	(225)
1230	(185)*
1200	(175)*
1010	(120)
821	(65)

DUFAR IAS 380km/h

UUR344 1200m/7900' AGL GND

UUR344 1200m/4000' AGL GND

UUR344 3500m/11500' AGL GND

EE135 3000' or below IAS 380km/h

EE134 3000' or below IAS 380km/h

EE133 3000' or below IAS 380km/h

EE132 3000' IAS 380km/h

EE122 FAP 2000' IAS 295km/h

RIMDE IAF 3000'-6000' IAS 390km/h IAS 380km/h (missed approach)

KUZUN IF 2500' or above IAS 350km/h

CH 21826 G24B

UUR392 3650m/12500 AGL GND

UUR317 950m/3100 AMSL GND

UPP63 UNL GND

UPP52 UNL GND

UPP53 FL265 GND

MOSCOW

Moskva

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

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

DIST to RW24L **ALTITUDE**

	4.0	6.0	7.6
DIST to RW24L			
ALTITUDE	1010'	1350'	1700'
	1350'	1700'	2000'

MISSED APPROACH
Climb on track 244° to KUSIP 3000', then proceed to DUFAR-EE132-EE133-EE134-EE135, then to holding area RIMDE climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.

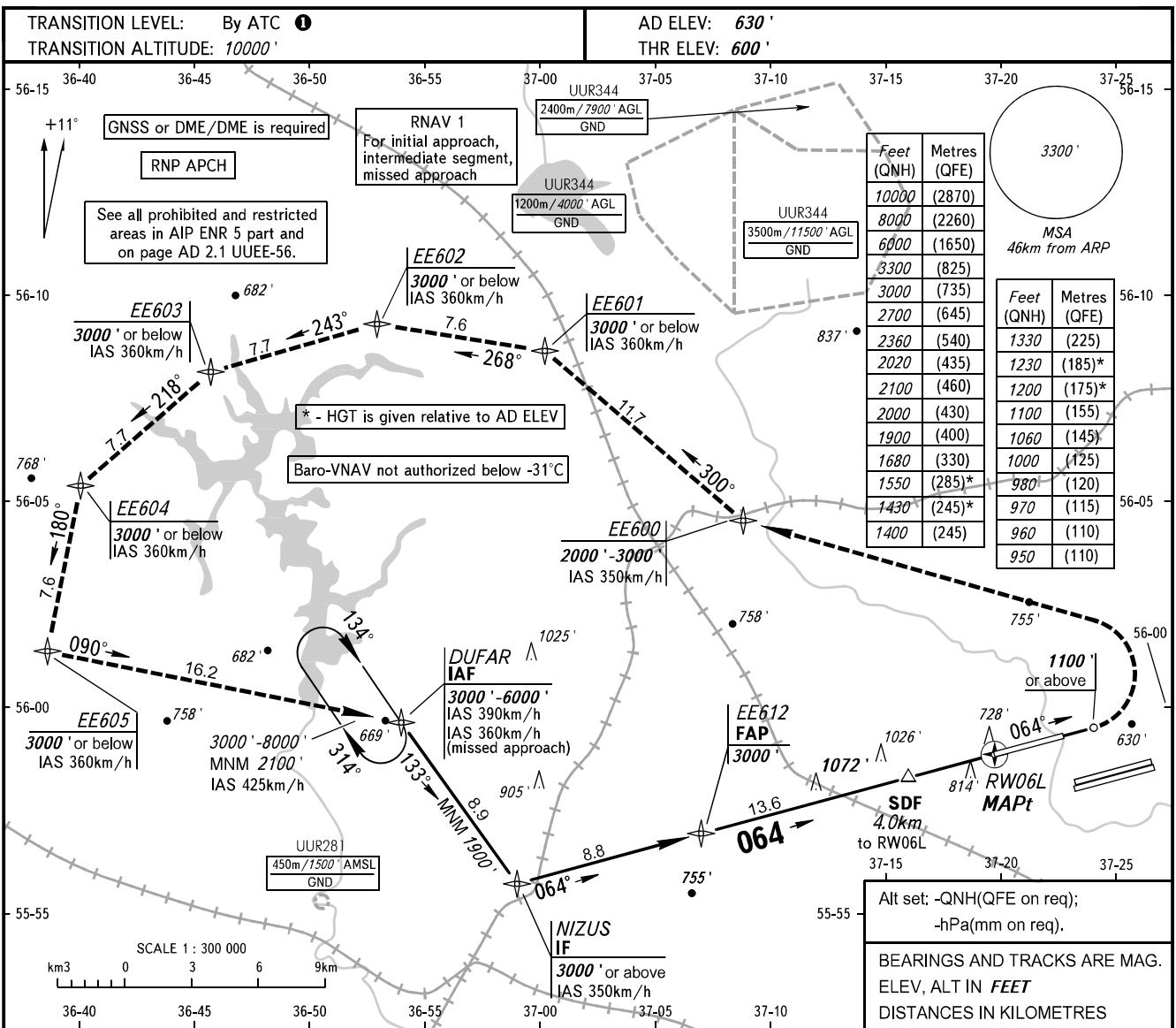
RW24L

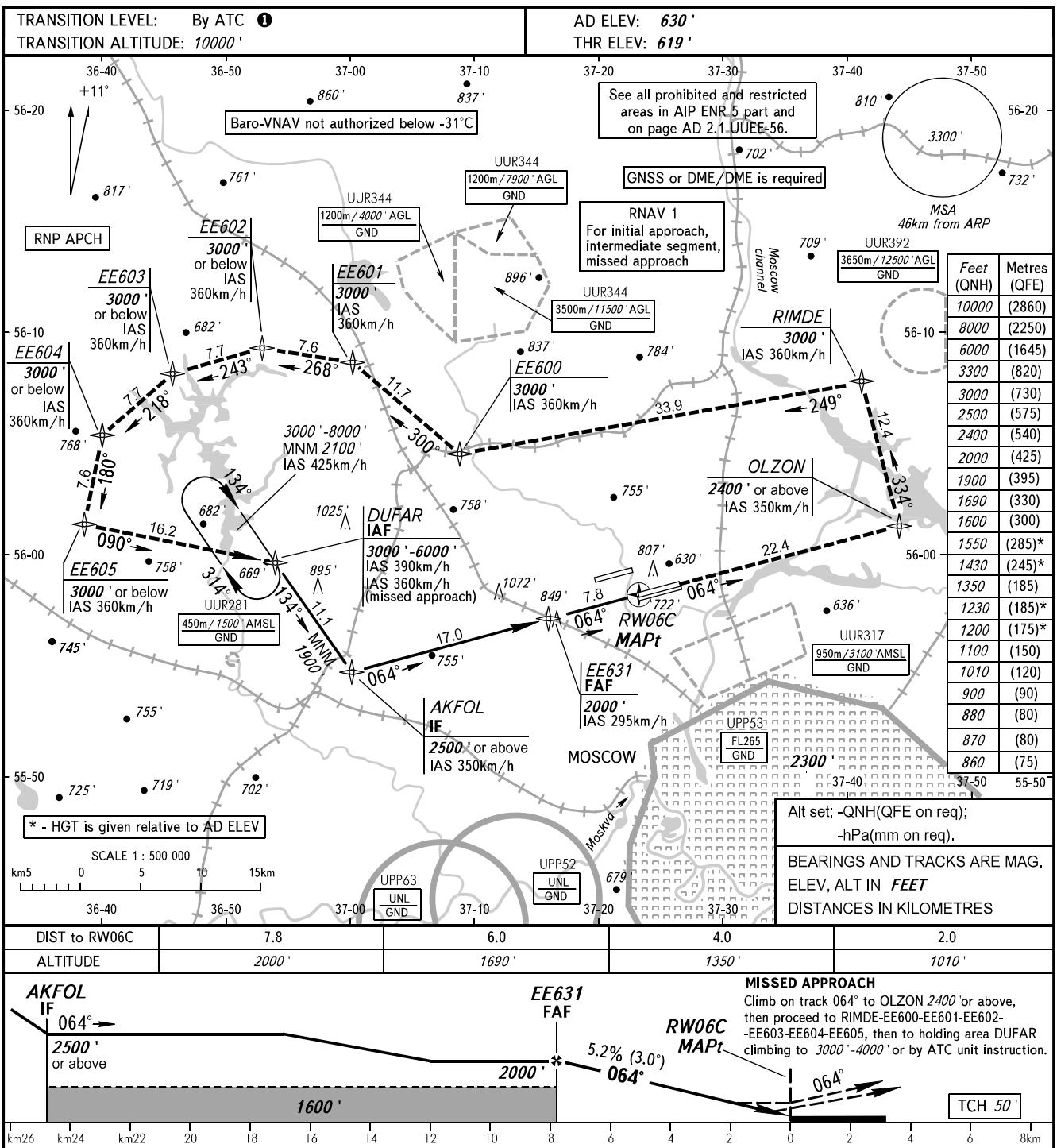
EE122 FAP

KUZUN IF

TCH 50'

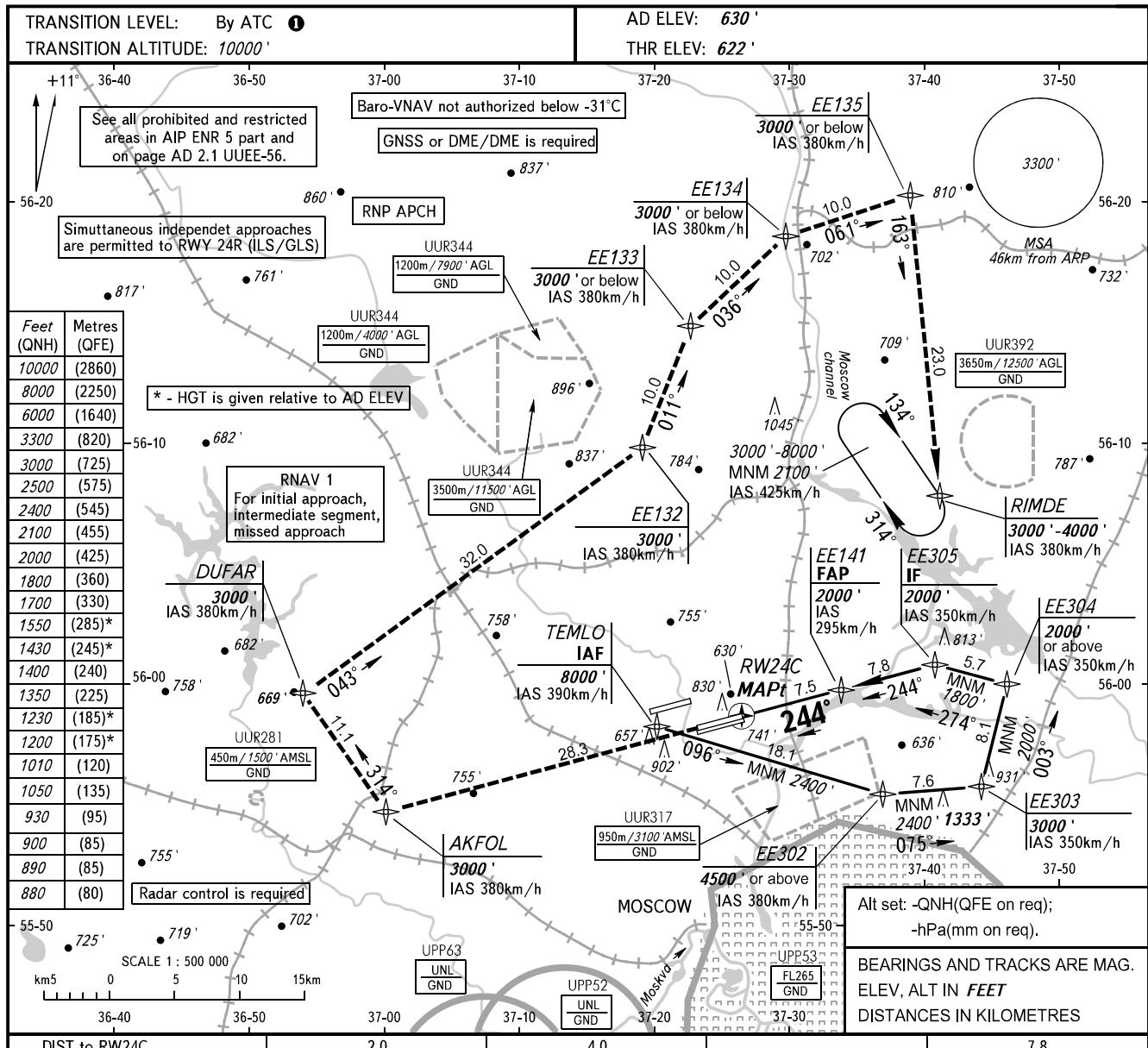
- ①** - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
RNP RWY 06L**


**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
RNP RWY 06C**


CHANGE: New chart

OCA(H)		A	B	C	D												
Straight-in Approach	MNN climb gradient for missed APCH	LNAV	1100' (480')	1100' (480')	1100' (480')	1100' (480')											
		LNAV/VNAV	860' (240')	870' (250')	880' (260')	900' (280')											
		Circling			1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')									
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	6.1	6.5		
			ft/min		427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280		

INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNP Y RWY 24C

MISSSED APPROACH

Climb on track 244° to AKFOL 3000', then proceed to DUFAR-EE132-EE133-EE134-EE135, then to holding area RIMDE climbing to 3000'-4000' or by ATC unit instruction.

TCH 50'

RW24C MAPt

EE141 FAF

EE305 IF

5.2% (3.0°)

244°

1400'

2000'

km12 10 8 6 4 2 0 2 4 6 8 10 12 14 16 18 20km

OCA(H)

LNAV/VNAV

A

B

C

D

①

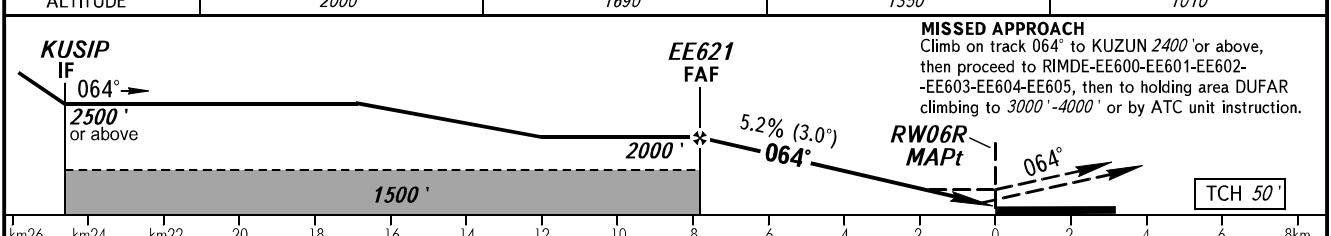
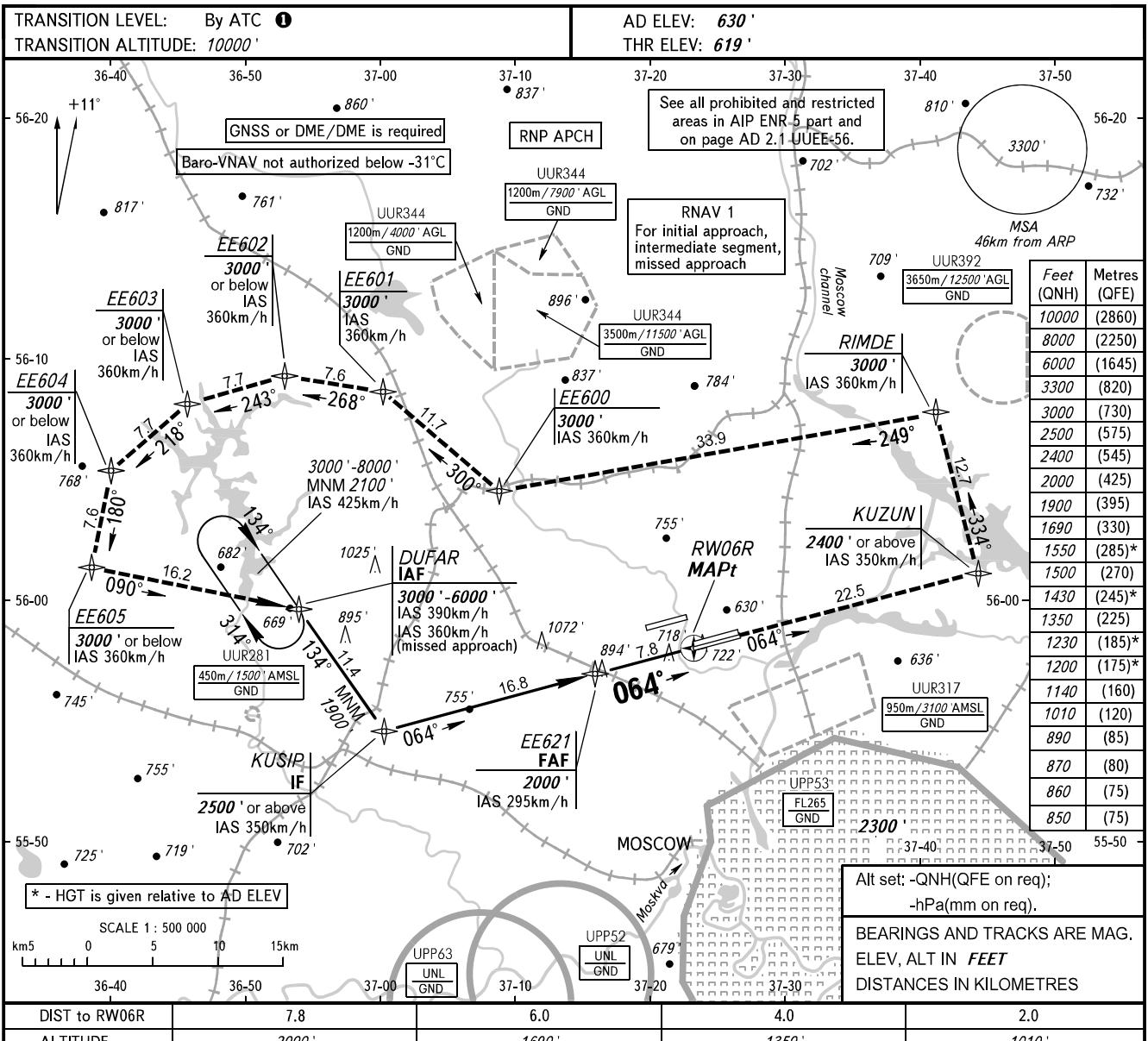
- FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above;
- FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column);
- FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).

Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	880' (260')	890' (260')	900' (280')	930' (310')								
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')								

GROUND SPEED km/h 150 180 210 240 270 300 330 360 390 420 450

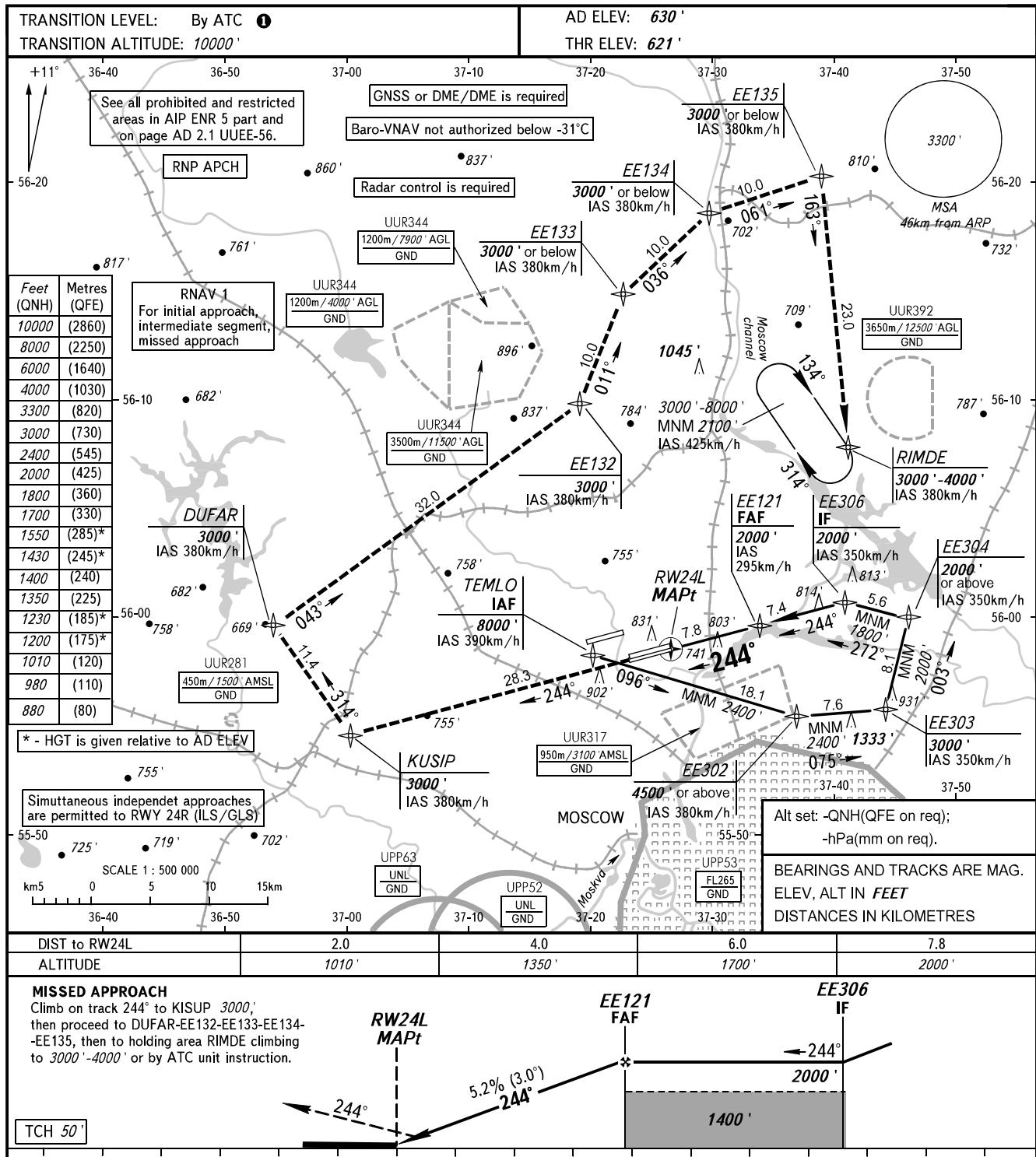
RATE OF DESCENT m/s 2.2 2.6 3.1 3.5 3.9 4.3 4.8 5.2 5.6 6.1 6.5

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

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEO
RNP RWY 06R**


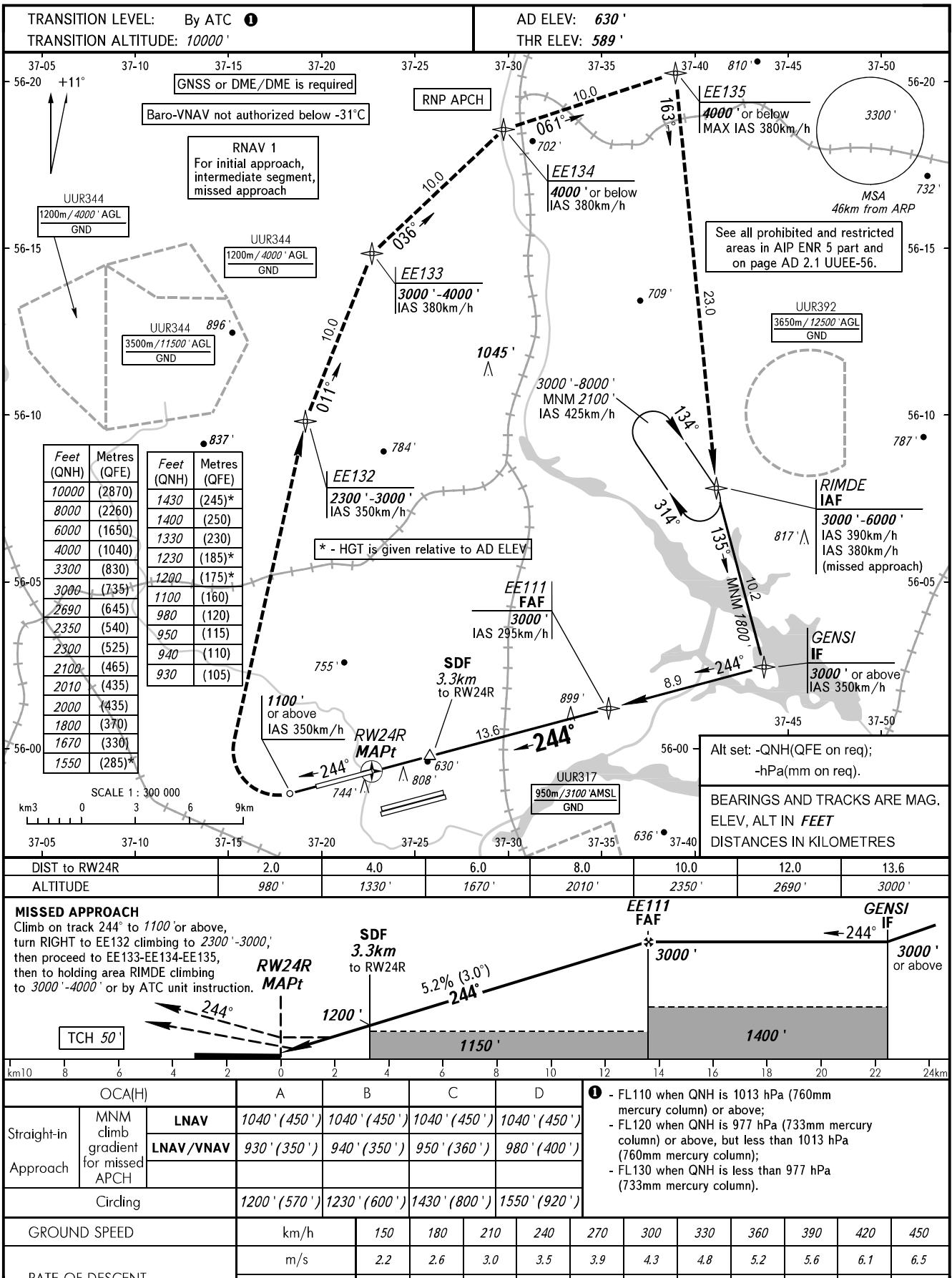
OCA(H)		A	B	C	D													
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	LNAV	1140' (520')	1140' (520')	1140' (520')	1140' (520')												
		LNAV/VNAV	850' (240')	860' (250')	870' (260')	890' (270')												
Circling		1200' (570')	1230' (600')	1430' (800')	1550' (920')													
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	682	768	853	938	1024	1109	1195	1280	

- ① - 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 - ICAOSHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600MOSSOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNP Y RWY 24L

OCA(H)			A	B	C	D								
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	LNAV/VNAV	880'(260')	890'(270')	900'(280')	930'(310')								
Circling			1200'(570')	1230'(600')	1430'(800')	1550'(920')								
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	6.1	6.5
			ft/min	427	512	597	683	768	853	939	1024	1109	1195	1280

- ① - 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**
**SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNP X RWY 24R**


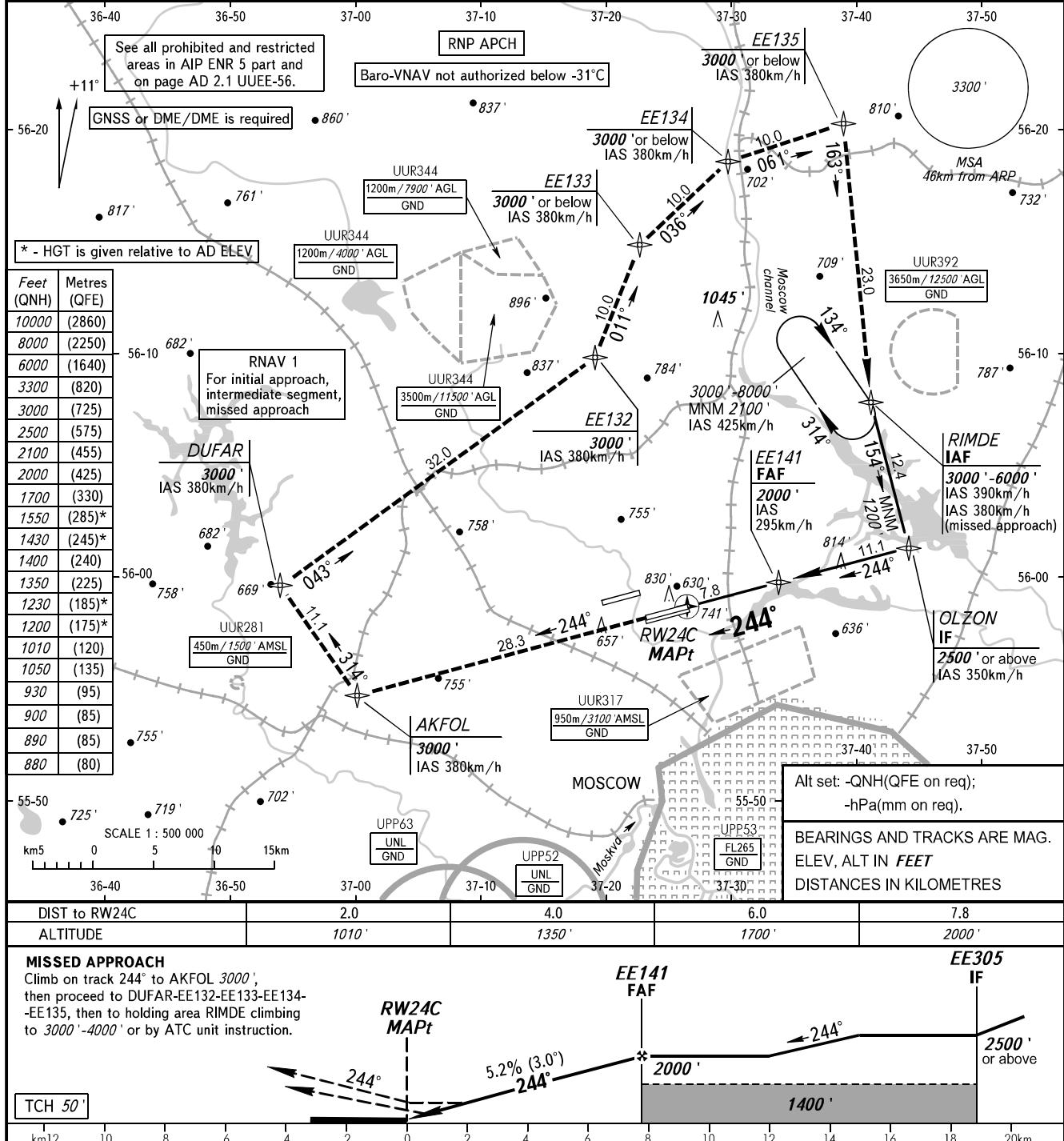
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600

MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNP X RWY 24C

TRANSITION LEVEL: By ATC ①
TRANSITION ALTITUDE: 10000'

AD ELEV: 630'
THR ELEV: 622'

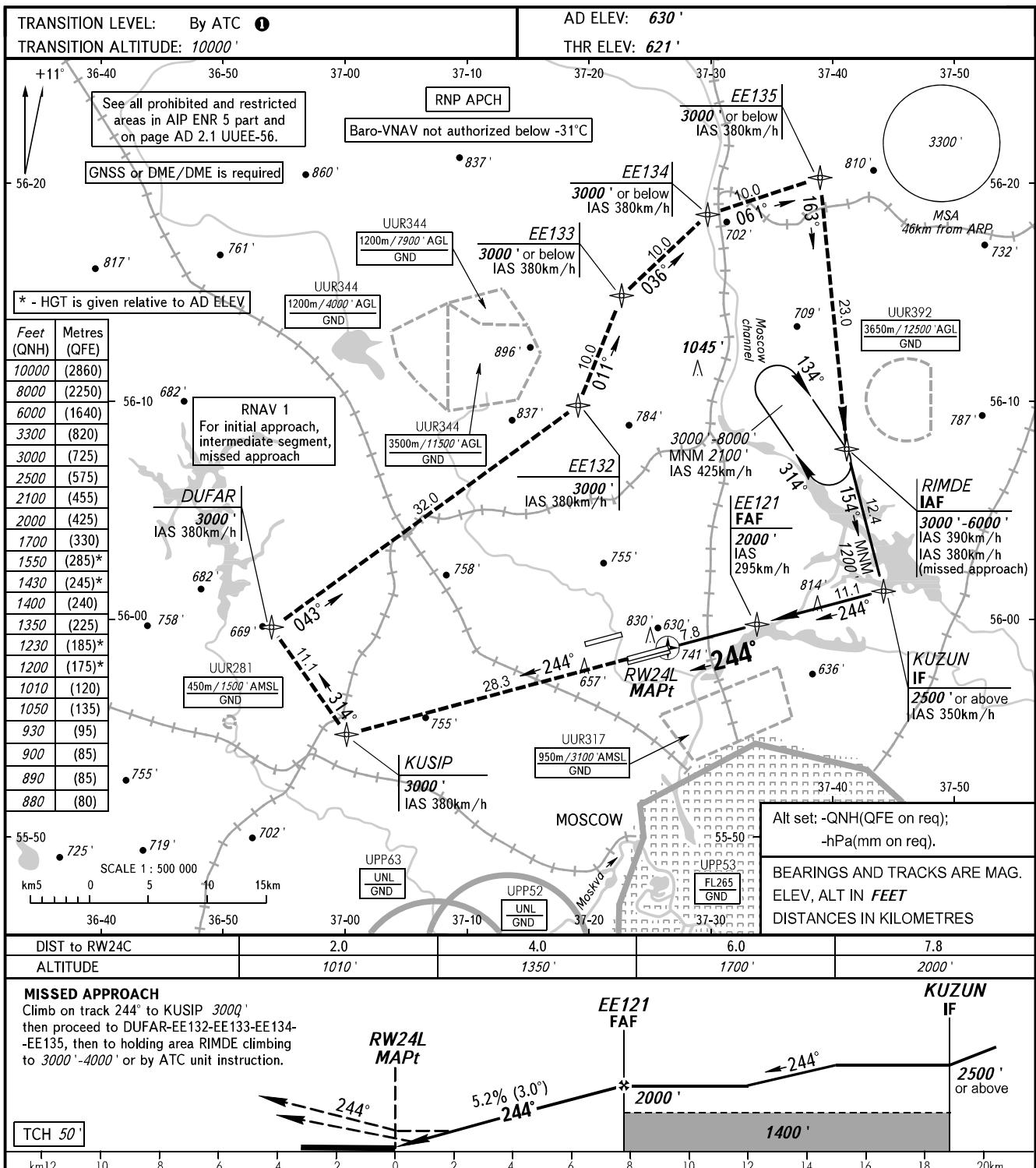


OCA(H)		A	B	C	D		
Straight-in Approach	MNM climb gradient for missed APCH	LNAV	1050'(430')	1050'(430')	1050'(430')	1050'(430')	<ul style="list-style-type: none"> - FL110 when QNH is 1013 hPa (760mm mercury column) or above; - FL120 when QNH is 977 hPa (733mm mercury column) or above, but less than 1013 hPa (760mm mercury column); - FL130 when QNH is less than 977 hPa (733mm mercury column).
	LNAV/VNAV	880'(260')	890'(260')	900'(280')	930'(310')		
Circling		1200'(570')	1230'(600')	1430'(800')	1550'(920')		

- ① - 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).

AIRAG AMDT 12 /20

1024	1109	1193	1200
------	------	------	------

**INSTRUMENT
APPROACH
CHART - ICAO**
**SHEREMETYEVO ARRIVAL 122.700 135.900
118.100 126.600**
**MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RNP X RWY 24C**


- ① - 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).

**VFR
ARRIVAL
CHART****MOSCOW, RUSSIA**

SHEREMETYEVO

RWY 06C, 06R, 24C, 24L

ПРОЦЕДУРНЫЕ ТОЧКИ PROCEDURE POINTS			
Точки/Points	Координаты (ПЗ-90.11)/ Coordinates(PZ-90.11)		Названия/Names
	Широта/Latitude	Долгота/Longitude	
NDB KS	554932.00N	0371616.00E	Опалиха 565 KS Opalikha 565 KS
NDB BP	555402.00N	0374021.00E	Челобитьево 680 ВР Chelobityevo 680 ВР
NDB UM	555143.00N	0365440.00E	Ивановское 405 UM Ivanovskoye 405 UM
DUBBO	561121.00N	0372224.00E	ДУББО
DUFAR	555938.00N	0365409.00E	ДУФАР
EMBOG	555436.00N	0373429.00E	ЕМБОГ
ERPIP	560128.00N	0374616.00E	ЕРПИП
ESEBE	555000.00N	0372341.00E	ЕСЕБЕ
IBDAD	561415.00N	0371953.00E	ИБДАД
IBKUL	555746.00N	0374603.00E	ИБКУЛ
IKEME	555158.00N	0364855.00E	ИКЕМЕ
LUTGE	554724.00N	0372211.00E	ЛУТГЕ
METIS	555500.00N	0374553.00E	МЕТИС
PASAU	560536.00N	0374642.00E	ПАСАУ
RILUL	555532.00N	0375028.00E	РИЛУЛ
SAGVE	555300.00N	0372753.00E	САГВЕ
UMDUS	554824.00N	0372311.00 E	УМДУС
UPMOT	560626.00N	0370158.00E	УПМОТ
T5	555504.00N	0372356.00E	Г.т. (R136° D8.1 MR, МПР 208° KS) GEO point R136° D8.1 MR, QDM 208° KS
T6	555715.00N	0372500.00E	Г.т. (R105° D6.2 MR, МПР 100° ВР) GEO point R105° D6.2 MR, QDM 100° ВР
T7	555910.00N	0373545.00E	Г.т. (R076° D16.7 MR, МПР 260° АД/БВ) GEO point R076° D16.7 MR, QDM 260° АД/БВ
T8	555757.00N	0372935.00E	
T9	560001.00N	0372838.00E	Г.т. (R065° D9.6 MR) GEO point R065° D9.6 MR
T10	555952.00N	0372930.00E	Г.т. (R067° D10.4 MR) GEO point R067° D10.4 MR

**VFR
DEPARTURE
CHART****MOSCOW, RUSSIA
SHEREMETYEVO
RWY 06C, 06R, 24C, 24L**

ПРОЦЕДУРНЫЕ ТОЧКИ PROCEDURE POINTS			
Точки/Points	Координаты (ПЗ-90.11)/ Coordinates(PZ-90.11)		Названия/Names
	Широта/Latitude	Долгота/Longitude	
NDB KS	554932.00N	0371616.00E	Опалиха 565 KS Opalikha 565 KS
NDB BP	555402.00N	0374021.00E	Челобитьево 680 ВР Chelobityevo 680 ВР
NDB UM	555143.00N	0365440.00E	Ивановское 405 UM Ivanovskoye 405 UM
DUBBO	561121.00N	0372224.00E	ДУББО
DUFAR	555938.00N	0365409.00E	ДУФАР
EMBOG	555436.00N	0373429.00E	ЕМБОГ
ERPIP	560128.00N	0374616.00E	ЕРПИП
ESEBE	555000.00N	0372341.00E	ЕСЕБЕ
IBDAD	561415.00N	0371953.00E	ИБДАД
IBKUL	555746.00N	0374603.00E	ИБКУЛ
IKEME	555158.00N	0364855.00E	ИКЕМЕ
LUTGE	554724.00N	0372211.00E	ЛУТГЕ
METIS	555500.00N	0374553.00E	МЕТИС
PASAU	560536.00N	0374642.00E	ПАСАУ
RILUL	555532.00N	0375028.00E	РИЛУЛ
SAGVE	555300.00N	0372753.00E	САГВЕ
UMDUS	554824.00N	0372311.00 E	УМДУС
UPMOT	560626.00N	0370158.00E	УПМОТ
T1	555940.00N	0373336.00E	Г.т. (R072° D14.6 MR, МПР 134° ВР) GEO point R072° D14.6 MR, QDM 134° BP
T2	555720.00N	0372630.00E	Г.т. (R102° D6.6 MR, МПР 207° KS) GEO point R102° D6.6 MR, QDM 207° KS