

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

УУЕЕ МОСКВА/Шереметьево
UUEE MOSCOW/Sheremetyevo

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	555821с 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 СЗ г. Москвы 28 KM NW of Moscow
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	630 фт/ 192 м/ 23.2°C 630 FT/ 192 M/ 23.2°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	16 м 16 M
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	12°В (2023)/ 8.1°В 12°E (2023)/ 8.1°E
6.	Оператор аэродрома: наименование, адрес, номер телефона, номер факса, адрес электронной почты, AFS, адрес официального сайта (при наличии) Aerodrome operator: name, address, telephone and telefax numbers, e-mail address, AFS address and, if available, website address	АО «Международный аэропорт Шереметьево», Россия, 141400, Московская обл., г. Химки, аэропорт Шереметьево Joint stock company "Sheremetyevo International Airport", Airport, Khimki, Moskovskaya Oblast, 141400, Russia Тел./Tel: (495) 578-01-11, 578-01-50 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.
UUEE 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.	Таможенная и миграционная службы Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по проведению инструктажа AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по проведению инструктажа MET Briefing Office	к/с H24
7.	Служба ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Обеспечение безопасности Security	к/с H24
11.	Противообледенительная обработка 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	ТС-1, РТ/ МС-8П TS-1 (equivalent to Jet A-1), RT/ MS-8P
3.	Средства заправки топливом/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограниченной 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	Оборудование для ремонта воздушных судов ПАО «Аэрофлот – российские авиалинии». В ООО «Аэрофлот Техникс» группы ПАО «Аэрофлот» выполняются оперативные и трудоемкие регламенты и ТО ВС типов Boeing 737NG/CL, Boeing 777-200/300, Boeing 747, семейства Airbus A-320, Sukhoi Superjet 100, на договорной основе. Equipment of "Aeroflot - Russian Airlines" PJSC for repair of aircraft of own fleet. "Aeroflot Technics" LLC, subsidiary of "Aeroflot - Russian Airlines" PJSC, performs heavy (base) maintenance and light (line) maintenance of Boeing 737 NG/CL, Boeing 777-200/300, Boeing 747, A-320 Airbus family, Sukhoi Superjet 100 ACFT on a contractual basis.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Гостиницы Hotels	Имеются, вблизи Терминалов А, В, С, D, F AVBL, near Terminals A, B, C, D, F
2.	Рестораны Restaurants	Имеются, в аэровокзалах Терминалов В, С, D, F AVBL, in Airport Terminals B, C, D, F
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. Санитарный автотранспорт и спецмашина (амбулифт) для обслуживания лиц с ограниченной физической способностью. Medical posts, lounges and mother-and-child rooms in Airport Terminals, polyclinic, ambulance service in Khimki town, "Territorial Centre for Disaster Medicine", hospitals in Moscow and in the Moscow Region. Ambulance vehicles and special vehicle (ambulift) for people with disabilities.
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 06С/24С, 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. Пожарные автомобили – 14, типы: – 1 GIMAEX «Atlantic 6x6»; – 1 Buffalo FLF 10200/250/120; – 2 Buffalo FLF 11000; – 1 RIV 2700; – 1 Panther 6x6 CA5; – 1 Kronenburg CTO 12 MAC 6x6; – 1 Panther AA-11.0-100 6x6 NEW (CA5 HRET54); – 4 AA-12/60 (VOLVO); – 2 AA-10/70 (VOLVO). Суммарный запас ОТС – 153200 кг, в том числе 13600 кг пенообразователя. Суммарная подача ОТС – 770 л/с. Санитарные автомобили – 3, типы: – 2 ГАЗ-27324F Газель;

		<p>– 1 УЗСТ 586А-05 (КАМАЗ 43118). Транспортные средства повышенной проходимости – 2, типы: – 1 ГАЗ-27324F (для руководства аварийно-спасательными работами); – 1 УЗСТ 586А-05 (КАМАЗ 43118) (для проведения поисково-спасательных работ и доставки аварийно-спасательного снаряжения). AVBL. Fire fighting vehicles – 14 units – of the following types: – 1 GIMAEX «Atlantic 6x6»; – 1 Buffalo FLF 10200/250/120; – 2 Buffalo FLF 11000; – 1 RIV 2700; – 1 Panther 6x6 CA5; – 1 Kronenburg CTO 12 MAC 6x6; – 1 Panther AA-11.0-100 6x6 NEW (CA5 HRET54); – 4 AA-12/60 (VOLVO); – 2 AA-10/70 (VOLVO). Total reserve of fire extinguishing mixture – 153200 KG, including 13600 KG of foaming agent. Total feed of fire extinguishing mixture – 770 litres per second. Ambulance vehicles – 3 units – of the following types: – GAZ-27324F Gazel – 2 units; – UZST 586A-05 (KAMAZ 43118) – 1 unit. All-road transport vehicles – 2 – of the following types: – GAZ-27324F (for management of SAR operations) – 1 unit; UZST 586A-05 (KAMAZ 43118) (for execution of search and rescue operations and for transportation of search and rescue equipment) – 1 unit.</p>
3.	<p>Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft</p>	<p>Имеются. Эвакуационные средства: – 4 эвакуационных трейлера. Тягачи для буксировки – 5, типы: – 2 (ШОПФ); – 2 ГТУ-1-05; – 1 БРЭМ. Комплекты специализированного эвакуационного оборудования – 21, типы: – 7 комплектов приспособлений для буксировки ВС разных типов; – 3 комплекта приспособлений для подъёма ВС за носовую часть; – 2 комплекта АПТП-40 (аварийные пневмотканевые подъёмники); – 9 комплектов АПТП-30 (аварийный пневмотканевый подъёмник). Средства для укрепления грунта – 5, типы: – плита аэродромная К-1Д – 500 шт.; – эвакуационный настил AMS 10031-01 – 100 шт.; – Трекмат Мамонт – 5 шт.; – настил гибкий аварийный – 10 шт.; – стальные листы 10 мм – 10шт. AVBL. Recovery facilities: recovery trailers – 4 units. Tow tractors – 5 – of the following types: – SHOPF – 2 units; GTU-1-05 – 2 units; BREM - 1 unit. Special recovery equipment – 21 – of the following types: – devices for towing ACFT of different types – 7 sets; – device for lifting an ACFT by nose section – 3 sets; – APTP-40 (emergency lifting bags) – 2 sets; – APTP-30 (emergency lifting bags) – 9 sets. Materials for soil reinforcing – 5 – of the following types: – aerodrome slabs K-1D – 500 sheets; – recovery flexible floor mat AMS 10031-01 – 100 sheets; – Mamont trackmat – 5 sheets; – emergency flexible floor mat – 10 sheets; – steel sheet of 10 MM – 10 sheets.</p>
4.	<p>Примечания Remarks</p>	<p>нет NIL</p>

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

1.	<p>Виды оборудования для удаления осадков Types of clearing equipment</p>	<p>Имеются AVBL</p>
2.	<p>Очередность удаления осадков Clearance priorities</p>	<p>Очистка ВПП, РД и перронов производится:</p> <ul style="list-style-type: none"> – при достижении в зонах «А», «Б» и «Г» курсового и глиссадного радиомаяков величины снежного покрова более 20 см, работы по удалению снега относятся к первой очереди. В случаях выпадения переохлажденных осадков, выпадения снега продолжительностью более 2-х часов установлена следующая очередность очистки элементов летного поля аэродрома: <ul style="list-style-type: none"> – первая очередь: ВПП 06C/24C, ВПП 06R/24L, ВПП 06L/24R в зависимости от посадочного курса, ЛП на ширину 10 м от границы ВПП; при курсе посадки 063°: <ul style="list-style-type: none"> – РД В на участке от РД N1 до РД N11; – МРД А на участке от РД А1 до РД А9; – РД N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11, B1, B4, B5, B6, B7, G1, G3, G4, G5, A1, A5, A6, A7, A8, A9, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13; – маршруты руления ВС на перронах; при курсе посадки 243°: <ul style="list-style-type: none"> – РД В на участке от РД N1 до РД N11; – МРД А на участке от РД А1 до РД А9; – РД N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11, B1, B2, B3, B4, B7, G1, G2, G3, G5, A1, A2, A3, A4, A5, A9, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13; – маршруты руления ВС на перронах; – вторая очередь: свободные МС перронов Терминалов - В, С, D, E, F, перрона АГК Терминала F, обочины РД на ширину 10 м, пути движения спецтранспорта; – третья очередь: очистка ЛП на ширину 25 м от боковых границ ВПП на всей длине ЛП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, места размещения СНО, внутриаэропортовые дороги. Clearance of RWY, TWY and aprons is executed as follows: <ul style="list-style-type: none"> – when thickness of snow cover in A, B and G areas of LOC and GP is more than 20 CM; snow clearance operations apply to the first priority. The following priorities of the airfield elements clearance are established in case of supercooled precipitations fallout or in case when the snowfall lasts more than two hours: <ul style="list-style-type: none"> – 1: clearance of RWY 06C/24C, RWY 06R/24L, RWY 06L/24R, depending on the landing course, runway strip to a width of 10 M from the edge of runway; <ul style="list-style-type: none"> – When the landing course is 063° MAG: <ul style="list-style-type: none"> – segment of TWY B – from TWY N1 to TWY N11; – segment of MAIN TWY A from TWY A1 to TWY A9; – TWY N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11, B1, B4, B5, B6, B7, G1, G3, G4, G5, A1, A5, A6, A7, A8, A9, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13; – apron taxi routes; – When the landing course is 243° MAG: <ul style="list-style-type: none"> – segment of TWY B – from TWY N1 to TWY N11; – segment of MAIN TWY A from TWY A1 to TWY A9; – TWY N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11, B1, B2, B3, B4, B7, G1, G2, G3, G5, A1, A2, A3, A4, A5, A9, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13; – apron taxi routes; – 2: vacant stands on aprons of Terminals B, C, D, E, F, Cargo Area of Terminal F, taxiway shoulders to a width of 10 M, taxi routes of special transport; – 3: runway strip to a width of 25 M from the edge of runway to full length of runway strip, shoulders of aprons and stands, with a layout of junction of the cleaned parts with uncleansed ones, places for parking of snow removal equipment, inner airport roads.
3.	<p>Примечания Remarks</p>	<p>нет NIL</p>

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

1. Обозначение, поверхность и прочность перронов Apron designation, surface and strength	<p>Перрон терминала А / Apron of Terminal A: 85A, 85C, 85D, AA, AB, AC, AD - PCN 34/R/A/W/T 85, 85B, 85E-85X, 85Y, 85Z - PCN 46/F/D/X/T HA, HB</p> <p>Перрон терминала В / Apron of Terminal B: 86-90, 89C, 89D - PCN 73/R/C/X/T 93-103 - PCN 60/R/A/W/T 93B, 93C, 94B, 94C - PCN 60/R/A/W/T 95B, 95C, 96B, 96C 97B, 97C 104, 104A-104J - PCN 59/R/B/W/T 105-131 - PCN 67/R/A/X/T</p> <p>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</p> <p>Западный сектор Терминала В / West sector of Terminal B: 191-220 - PCN 67/R/A/X/T</p> <p>Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-4 (RWY 06C) / De-icing area-4: 217-219 - PCN 67/R/A/X/T</p> <p>Перрон терминала D / Apron of Terminal D: 1-13, 15-33 - PCN 60/R/A/W/T</p> <p>Перрон терминала E / Apron of Terminal E: 34-41 - PCN 60/R/A/X/T</p> <p>Перрон терминала F / Apron of Terminal F: 42-66, 73, 73B - PCN 60/R/A/W/T 67A, 67C, 68-70 - PCN 67/R/A/W/T</p> <p>Грузовой комплекс терминала F / Cargo area of Terminal F: 74-81 - PCN 61/R/C/W/T</p> <p>Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-1 (RWY 24L) / De-icing area-1: 82-84 - PCN 60/R/A/W/T</p> <p>Площадка противообледенительной обработки ПОЖ-5 (RWY 24R) / De-icing area-5: V, T - PCN 69/R/A/W/T</p>
2. Обозначение, ширина, поверхность и прочность РД Taxiway designation, width, surface and strength	<p>РД / TWY:</p> <p>A1, A9 - 25.0 М, PCN 64/R/A/W/T A2, A8 - 23.0 М, PCN 64/R/A/W/T A5, S13 - 25.0 М, PCN 60/R/A/X/T S4, S5 - 52.5 М, PCN 60/R/A/X/T S6 - 25.0 М, PCN 67/R/A/W/T S7 - 50.0 М, PCN 60/R/A/W/T S8 - 51.6 М, PCN 60/R/A/X/T S9 - 52.5 М, PCN 77/R/B/W/T S10 - 23.0 М, PCN 60/R/A/X/T S11, S12 - 22.5 М, PCN 59/R/C/X/T (смешанное/mixed) A3 - 24.5 М, PCN 81/R/B/X/T A4 - 23.0 М, PCN 81/R/B/X/T A6, A7 - 25.0 М, PCN 81/R/B/X/T S1 - 86.0 М, PCN 106/F/D/X/T S2, S3 - 54.0 М, PCN 106/F/D/X/T B - 25.0 М, PCN 67/R/A/X/T B1, B3, B5, B7 - 25.0 М, PCN 68/R/A/W/T B2, B4, B6 - 23.0 М, PCN 68/R/A/W/T D, D1 - 25.0 М, PCN 69/R/A/W/T E, E7 - 25.0 М, PCN 69/R/A/W/T E1, E5 - 28.3 М, PCN 69/R/A/W/T E2, E3, E4 - 23.0 М, PCN 69/R/A/W/T G1, G5 - 25.0 М, PCN 68/R/A/W/T G2, G3, G4 - 23.0 М, PCN 68/R/A/W/T N1, N2, N3, N5 - 38.0 М, PCN 67/R/A/X/T N6, N7, N8 - 38.0 М, PCN 67/R/A/X/T N9 - 23.0 М, PCN 68/R/A/W/T N11 - 25.0 М, PCN 68/R/A/W/T</p> <p>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 М, PCN 64/R/A/W/T</p> <p>МРД А от РД S4 до РД S8 / MAIN TWY A from TWY S4 to TWY S8 - 23.0 М, PCN 64/R/A/W/T</p>
3. Местоположение и превышение мест проверки высот Altimeter check points location and elevation	На ВПП On RWY
4. Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	На ВПП On RWY
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 15-33 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 15-33 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, мест 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", огни защиты ВПП Stop bars, runway guard lights	Огни линии "стоп": ВПП 06C/24C, ВПП 06L/24R, ВПП 06R/24L Огни защиты ВПП: ВПП 06L/24R Stop bars: RWY 06C/24C, RWY 06L/24R, RWY 06R/24L Runway guard lights: RWY 06L/24R
4.	Другие средства защиты ВПП Other runway protection measures	имеются AVBL
5.	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", АИП России

See GEN 3.1.6, "Electronic Terrain and Obstacle Data" of AIP Russia

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 Метеорологический орган, предоставляющий информацию в другие часы Hours of service MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия, частота составления Office responsible for TAF preparation Periods of validity Interval of issuance	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, англ Charts, AD forecast texts RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	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-Вышка, Круг, Деливери, АТИС Sheremetyevo-TWR, Radar, Delivery, ATIS
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 покрытия (PCN) и поверхность ВПП и КПП	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 of pavement (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' 063°	3700x60	PCN 64/R/AW/T Reinforced Concrete	555801.74N 0372311.55E	THR 619 FT / 188.6 M	
24L	255°06' 243°			555832.53N 0372637.69E	THR 621 FT/ 189.3 M	
06C	075°04' 063°	3552x60	PCN 68/R/AW/T Cement-Concrete	555811.31N 0372312.86E	THR 620 FT/ 189.0 M	
24C	255°06' 243°			555840.88N 0372630.79E	THR 622 FT/ 189.6 M	
06L	075°00' 063°	3200x60	PCN 69/R/AW/T Cement-Concrete	555851.49N 0371944.17E	THR 600 FT/ 182.7 M	
24R	255°03' 243°			555918.21N 0372242.47E	THR 589 FT/ 179.5 M	
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Размеры концевых зон безопасности ВПП (м)	Зона, свободная от препятствий	Примечания
Slope of RWY- SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	Dimensions of RWY end safety areas (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12	13
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4000x300	нет NIL	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	4000x300	нет NIL	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3850x300	нет NIL	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
See AOC type A	нет/NIL	400x180	3850x300	нет NIL	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+0.1%	нет/NIL	150x180	3500x300	нет NIL	Имеется AVBL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
-0.1%	нет/NIL	150x180	3500x300	нет NIL	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	2745	3145	2745	-	нет/NIL
From TWY B4, G3	1910	2310	1910	-	нет/NIL
24C	3552	3952	3552	3552	нет/NIL
From TWY B6, G4	2700	3100	2700	-	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, протя- женность и сила света огней приближе- ния	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяжен- ность огней зоны приземле- ния	Протяжен- ность, интер- валы установ- ки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spac- ing, colour, INTST	Протяжен- ность, интер- валы уста- новки, цвет и сила света осевой линии ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет огней ВПП и фланго- вых гори- зонтов	Протяжен- ность и цвет огней концевой полосы торможения	Приме- чания
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 2812 M white next 588 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 2811 M white next 589 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 888 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 596 M yellow HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL
24C	CAT III 895 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 2956 M white last 596 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 890 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.	Указатель направления посадки (LDI), местоположение и освещение 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: имеются. Edge: all TWY, centre line: AVBL.
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	Огни промежуточных мест ожидания – имеются. Выводные огни площадки ПОО – имеются на ПОЖ-1. Intermediate holding position lights – AVBL. De-icing/anti-icing facility exit lights – AVBL on De-icing area-1.

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

1.	Координаты TLOF или порога FATO Волна геоида Coordinates of TLOF or THR of FATO Geoid undulation	1. На пересечении РД В с РД: N2, N3, N7, N9, N11/ At intersection of TWY В and TWY: N2, N3, N7, N9, N11 H2 555820.00N 0372328.50E H3 555824.00N 0372355.30E H7 555836.20N 0372516.90E H9 555839.60N 0372539.70E H11 555846.30N 0372624.40E 2. Шереметьево-А / Sheremetyevo-A: 555856.81N 0372638.38E
2.	Превышение TLOF и/или FATO (м/фт) TLOF and/or /FATO elevation (M/FT)	Шереметьево-А / Sheremetyevo-A: 191 м/ 626 фт 191 M/ 626 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность, маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength	Шереметьево-А / Sheremetyevo-A: TLOF 26x26 М, 13 Т дневная маркировка; ночная маркировка (ОМИ зеленые) / day marking; night marking (LIL green)
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	011°50'/191°50' / –
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	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°/МПП 108° М / from QDR 288°/QDM 108° М; - до МПС 062°/МПП 242° М / to QDR 062°/QDM 242° М; по БПРМ 338 А / LMM 338 А: - от МПС 245°/МПП 065° А / from QDR 245°/QDM 065° А; - до МПС 033°/МПП 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 06С/24С. 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 вертолетную(ой)/ площадку(и) Шереметьево-А выполняется в секторе 320°-060°. Landing and take-off of helicopters on/from helipad of Sheremetyevo-A shall be carried out within sector 320°-060° MAG. Взлёт и посадка вертолётов всех типов по-самолётному, а также посадка вертолётов по приборам производится на ВПП. При необходимости, для взлета и посадки вертолетов по-вертолетному могут использоваться РД, примыкающие к ВПП. Running take-off/landing of helicopters of all types as instrument landing of helicopters shall be carried out from/on the runway. If necessary, TWYs adjoining the runway can be used for helicopter-type take-off/landing of helicopters. Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

<p>1. Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits</p>	<p>МУДР Секторы / Moscow TMA Sectors A2, A2S, SD1, SD2, D2, S6: Диспетчерская зона Москва (Шереметьево): / Moscow (Sheremetyevo) CTR:</p> <p>1. 554459N 0373715E-554336N 0372300E-554339N 0372120E-554350N 0371155E-554407N 0365730E-554110N 0365551E-554612N 0365200E-554427N 0364007E-554130N 0362030E-555623N 0361113E-560214N 0361526E-560324N 0361951E-560757N 0362322E-561113N 0362554E-561652N 0363735E-561738N 0364227E-562808N 0365105E-563059N 0371104E-563100N 0371501E-563055N 0371816E-563101N 0373036E-563309N 0373932E-563350N 0374317E-562611N 0374855E-562334N 0375422E-562031N 0380010E-561716N 0381257E-560736N 0380835E-560637N 0380809E-560530N 0381400E-555531N 0381508E-555212N 0375600E-555153N 0375153E-554936N 0375000E-554459N 0373715E</p> <p>2. 554459N 0373715E-554336N 0372300E-554339N 0372120E-554350N 0371155E-554407N 0365730E-554110N 0365551E-554612N 0365200E-554427N 0364007E-554130N 0362030E-555623N 0361113E-560214N 0361526E-560324N 0361951E-560757N 0362322E-561113N 0362554E-561652N 0363735E-561738N 0364227E-562808N 0365105E-563059N 0371104E-563100N 0371501E-563055N 0371816E-563101N 0373036E-563309N 0373932E-563350N 0374317E-562611N 0374855E-562334N 0375422E-562031N 0380010E-561716N 0381257E-560736N 0380835E- далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (555248N 0380348E) до / to 560519N 0374847E-560215N 0374830E-555700N 0374800E-555532N 0375028E-555429N 0375214E-555212N 0375600E-555153N 0375153E-554936N 0375000E-554459N 0373715E</p> <p>3. 562253N 0371501E-563100N 0371501E-563055N 0371816E-563101N 0373036E-563309N 0373932E-563350N 0374317E-562611N 0374855E-562334N 0375422E-562031N 0380010E-561716N 0381257E-560736N 0380835E- далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (555248N 0380348E) до / to 560519N 0374847E-560215N 0374830E-555700N 0374800E-555532N 0375028E-555429N 0375214E-555212N 0375600E-555153N 0375153E-554936N 0375000E-554459N 0373715E-554336N 0372300E-554339N 0372120E-554350N 0371155E-554407N 0365730E-554110N 0365551E-554612N 0365200E-554427N 0364007E-554130N 0362030E-555623N 0361113E-560214N 0361526E-560324N 0361951E-561113N 0362554E-561652N 0363735E-561738N 0364227E-561908N 0365200E-561758N 0370503E-562253N 0371501E</p> <p>4. 560757N 0362322E-561113N 0362554E-561652N 0363735E-561738N 0364227E-561908N 0365200E-561758N 0370503E-562253N 0371501E-563100N 0371501E-563055N 0371816E-563101N 0373036E-563309N 0373932E-563350N 0374317E-562611N 0374855E-562334N 0375422E-562031N 0380010E-561716N 0381257E-560736N 0380835E- далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (555248N 0380348E) до / to 560519N 0374847E-560230N 0374830E-555700N 0374800E-555532N 0375028E-555429N 0375214E-555233N 0375525E-555212N 0375600E-555153N 0375153E-554936N 0375000E-554459N 0373715E-554336N 0372300E-554339N 0372120E-554350N 0371155E-554407N 0365730E-554110N 0365551E-554612N 0365200E-554427N 0364007E-554130N 0362030E-554201N 0362011E-554828N 0361610E-555623N 0361113E-560214N 0361526E-560324N 0361951E-560757N 0362322E</p> <p>5. 561758N 0370503E-562253N 0371501E-563100N 0371501E-563055N 0371816E-563101N 0373036E-563309N 0373932E-563350N 0374317E-562611N 0374855E-562334N 0375422E-562031N 0380010E-561716N 0381257E-560736N 0380835E- далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (555248N 0380348E) до / to 560519N 0374847E-560230N 0374830E-555700N 0374800E-555532N 0375028E-555429N 0375214E-555233N 0375525E-555212N 0375600E-555153N 0375153E-554936N 0375000E-554459N 0373715E-554336N 0372300E-554339N 0372120E-554350N 0371155E-554407N 0365730E-554110N 0365551E-554612N 0365200E-554427N 0364007E-554130N 0362030E-554201N 0362011E-554828N 0361610E-560324N 0361951E-560757N 0362322E-560703N 0362419E-561332N 0365608E-561758N 0370503E</p>
--	--

		<p>6. 560230N 0374830E - 555700N 0374800E - 555532N 0375028E - 555429N 0375214E - 555233N 0375525E - 555212N 0375600E - 555153N 0375153E - 554936N 0375000E - 554459N 0373715E - 554336N 0372300E - 554339N 0372120E - 554350N 0371155E - 554407N 0365730E - 554110N 0365551E - 554910N 0365316E - 554553N 0363800E - 554201N 0362011E - 554828N 0361610E - 555623N 0361113E - 560214N 0361526E - 560324N 0361951E - 560757N 0362322E - 560703N 0362419E - 561332N 0365608E - 561758N 0370503E - 562253N 0371501E - 563100N 0371501E - 563055N 0371816E - 563101N 0373036E - 563309N 0373932E - 563350N 0374317E - 562611N 0374855E - 562334N 0375422E - 562031N 0380010E - 561716N 0381257E - 560736N 0380835E - далее против часовой стрелки по дуге окружности радиусом 28 км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 28 KM centred at (555248N 0380348E) до / to 560519N 0374847E - 560230N 0374830E.</p> <p>7. 560324N 0361951E - 560757N 0362322E - 560703N 0362419E - 561332N 0365608E - 561758N 0370503E - 561747N 0370705E - 562338N 0372408E - 562609N 0373909E - 562611N 0374855E - 560536N 0374642E - 560519N 0374847E - 560230N 0374830E - 555700N 0374800E - 555429N 0375214E - 555233N 0375525E - 555212N 0375600E - 555153N 0375153E - 554936N 0375000E - 554459N 0373715E - 554336N 0372300E - 554339N 0372120E - 554350N 0371155E - 554407N 0365730E - 554110N 0365551E - 554910N 0365316E - 554553N 0363800E - 555047N 0363049E - 555708N 0362127E - 560324N 0361951E.</p> <p>8. 561444N 0372242E - 561109N 0370219E - 555938N 0365409E - 555346N 0365000E - 555215N 0364856E - 554812N 0364848E - 554910N 0365316E - 554344N 0365501E - 554407N 0365730E - 554441N 0370113E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 7 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 7 KM centred at (554318N 0370730E) до / to 554704N 0370827E, далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 7 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 7 KM centred at (554430N 0371324E) до / to 554718N 0371753E - 554724N 0372242E - 554812N 0372324E - 555000N 0372348E - 555030N 0372348E - 555100N 0372354E - 555154N 0372430E - 555212N 0372506E - 555242N 0372648E - 555254N 0372730E - 555254N 0372830E - 555306N 0372912E - 555406N 0373124E - 555430N 0373300E - 555436N 0373442E - 555430N 0373524E - 555400N 0373718E - 555348N 0373842E - 555336N 0374030E - 555336N 0374142E - 555318N 0374242E - 554936N 0375000E - 555131N 0375332E - 555212N 0375600E - 555532N 0375028E - 555700N 0374800E - 560230N 0374830E - 560519N 0374847E - 560536N 0374642E - 560745N 0374104E - 561444N 0372242E.</p> <p>Диспетчерская зона аэродрома Москва/Шереметьево / Moscow/Sheremetyevo CTR: 560329N 0374250E - 560022N 0374423E - 555838N 0373249E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centred at (555845N 0372313E) до / to 555549N 0371510E - 555405N 0370348E - 555711N 0370216E - 555854N 0371337E - далее по часовой стрелке по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then clockwise by arc of a circle radius of 10 KM centred at (555845N 0372313E) до / to 560144N 0373113E - 560329N 0374250E.</p>
2.	Вертикальные границы Vertical limits	<p>МУДР Секторы / Moscow TMA Sectors A2, A2S, SD1, SD2, D2, S6: Диспетчерская зона Москва/Шереметьево / Moscow/Sheremetyevo CTR: 1. Above 3050 M/10000 FT AMSL - FL135. 2. Above 1850 M/6000 FT AMSL - 3050 M/10000 FT AMSL. 3. Above 1700 M/5500 FT AMSL - 1850 M/6000 FT AMSL. 4. Above 1500 M/5000 FT AMSL - 1700 M/5500 FT AMSL. 5. Above 1200 M/4000 FT AMSL - 1500 M/5000 FT AMSL. 6. Above 900 M/3000 FT AMSL - 1200 M/4000 FT AMSL. 7. Above 450 M/1500 FT AMSL - 900 M/3000 FT AMSL. 8. GND - 450 M/1500 FT AMSL.</p> <p>Диспетчерская зона аэродрома Москва/Шереметьево/ Moscow/Sheremetyevo CTR: От земли до 1200 м/4000 фт AMSL (включительно) / GND - 1200 M/4000 FT AMSL (inclusive).</p>
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Шереметьево-Круг / Sheremetyevo-Radar RUS, ENG Шереметьево-Вышка / Sheremetyevo-Tower RUS, ENG Шереметьево-Руление / Sheremetyevo-Ground RUS, ENG Шереметьево-Деливери / Sheremetyevo-Delivery RUS, ENG
5.	Абсолютная/Относительная высота перехода Transition altitude/height	10000 фт / – 10000 FT/ –
6.	Период использования Hours of applicability	к/с H24
7.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУЕЕ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОБД.
UUEE AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000		Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПК TWR	Шереметьево-Круг Sheremetyevo-Radar	120.675	к/с H24	Сектор ШД1: См. ENR 2.1 Sector SD1: See ENR 2.1
		126.600	к/с H24	Сектор ШД2: См. ENR 2.1 Sector SD2: See ENR 2.1
		118.100	к/с H24	Сектор Д2: См. ENR 2.1 Sector D2: See ENR 2.1
		135.175	к/с H24	Сектор А2С: См. ENR 2.1 Sector A2S: See ENR 2.1
		122.700	к/с H24	Сектор А2: См. ENR 2.1 Sector A2: See ENR 2.1
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 фт AMSL для полётов по ПВП вне границ диспетчерской зоны аэродрома Москва/Шереметьево GND – 450 M/1500 FT AMSL for VFR flights outside Moscow/Sheremetyevo CTR
	Шереметьево-Руление 1 Sheremetyevo-Ground 1	119.000	к/с H24	РД В TWY В
	Шереметьево-Руление 2 Sheremetyevo-Ground 2	121.800	к/с H24	МРД А MAIN TWY А
	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. Перроны терминалов D, E, F. ATC clearance. Aprons of Terminals D, E, F.
АТИС АТИС	Шереметьево-АТИС Вылет Sheremetyevo-ATIS Departure	126.375 RUS 125.125 ENG	к/с H24	Информация о состоянии покрытия поверхности ВПП: - на русском языке – величина нормативного коэффициента сцепления; - на английском языке – величина измеренного коэффициента сцепления и расчетного сцепления. Information about RWY surface condition: - in RUS – value of the normative friction coefficient; - in ENG – value of the measured friction coefficient and estimated surface friction.
	Шереметьево-АТИС Прибытие Sheremetyevo-ATIS Arrival	120.375 RUS 122.075 ENG	к/с H24	
Перрон Apron	Шереметьево-Перрон 1 Sheremetyevo-Apron 1	121.900	к/с H24	Перроны терминалов АГК, F (МС 51-84) Aprons of Terminals Cargo, F (stands 51-84)
	Шереметьево-Перрон 2 Sheremetyevo-Apron 2	123.600	к/с H24	Перроны терминалов D, E, F (МС 1-50) Aprons of Terminals D, E, F (stands 1-50)
	Шереметьево-Перрон 3 Sheremetyevo-Apron 3	130.350	к/с H24	Перроны терминалов А, В (МС 85-141) Aprons of Terminals A, B (stands 85-141)
	Шереметьево-Перрон 4 Sheremetyevo-Apron 4	134.550	к/с H24	Перроны терминалов В, С (МС 142-220) Aprons of Terminals B, C (stands 142-220)
	Шереметьево-Транзит Sheremetyevo-Transit	130.650	к/с H24	Коммерческий канал Commercial channel
				рус RUS

* Шереметьево Вышка / Sheremetyevo TWR от земли до 900 м/ 3000 фт 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 centred 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 centred 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	Обозна- чения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превыше- ние пере- дающей антенны DME	Радиус зоны обслужива- ния от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of trans- mitting antenna coordinates	Elevation of DME trans- mitting antenna	Service volume radius from the GBAS refer- ence point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVOR DME (12°E/-)	MP MR	114.35 CH 90Y	к/с H24	555844.4N 0371940.8E 555844.6N 0371941.3E	180 M / 600 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 06L ILS кат. III (12°В/-) LOC 06L ILS CAT III (12°E/-)	ИМА ИМА	108.75	к/с H24	555922.4N 0372310.4E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06L GP 06L		330.35	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	ИМА ИМА	CH 24Y	к/с H24	555858.0N 0372001.1E	180 M / 600 FT		Нулевые показания над поро- гом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 24R ILS кат. III (12°В/-) LOC 24R ILS CAT III (12°E/-)	ИБР ИБР	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	ИБР ИБР	CH 30Y	к/с H24	555919.4N 0372223.9E	180 M / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРС 24R NDB 24R	ЕР ЕР	794	к/с H24	555925.3N 0372330.1E			063° MAG/0.9 KM RWY 24R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 06C ILS кат. II (12°В/-) LOC 06C ILS CAT II (12°E/-)	ИМР ИМР	108.1	к/с H24	555845.8N 0372704.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06C GP 06C		334.7	к/с H24	555810.1N 0372332.1E			3.00°, RDH 15.7 M / 52 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 06C DME 06C	ИМР ИМР	18X	к/с H24	555810.2N 0372332.0E	180 M / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ДПРМ 06С ЛОМ 06С	MP MR	700	к/с H24	555735.0N 0371921.3E			243° MAG/4.2 KM RWY 06С Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 06С ЛММ 06С	М М	338	к/с H24	555803.5N 0372221.3E			243° MAG/0.9 KM RWY 06С Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 24С ILS кат. III (12°В/-) ЛОС 24С ILS CAT III (12°Е/-)	ИАД IAD	111.3	к/с H24	555803.8N 0372222.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24С ГР 24С		332.3	к/с H24	555833.9N 0372612.0E			3.00°, RDH 16.2 М / 53 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24С ДМЕ 24С	ИАД IAD	50X	к/с H24	555834.0N 0372612.0E	180 М / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24С ЛОМ 24С	АД AD	700	к/с H24	555910.8N 0373000.0E			063° MAG/3.7 KM RWY 24С Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
БПРМ 24С ЛММ 24С	А А	338	к/с H24	555850.0N 0372732.3E			063° MAG/1.1 KM RWY 24С Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 06R ILS кат. III (12°В/-) ЛОС 06R ILS CAT III (12° Е/-)	ИНЛ INL	109.1	к/с H24	555837.5N 0372711.2E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 06R ГР 06R		331.4	к/с H24	555759.6N 0372331.7E			3.00°, RDH 17.4 М / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 06R ДМЕ 06R	ИНЛ INL	СН 28X	H24	555759.6N 0372331.7E	180 М / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 06R ЛОМ 06R	НЛ NL	380	к/с H24	555729.8N 0371940.0E			243° 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	555754.1N 0372221.2E			243° MAG/0.9 KM RWY 06R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
КРМ 24L ILS кат. II (12°В/-) ЛОС 24L ILS CAT II (12°Е/-)	ИБВ IBW	110.5	к/с H24	555756.9N 0372238.9E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 24L ГР 24L		329.6	к/с H24	555824.7N 0372620.2E			3.00°, RDH 17.4 М / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 24L ДМЕ 24L	ИБВ IBW	42X	к/с H24	555824.8N 0372620.1E	180 М / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДПРМ 24L ЛОМ 24L	БВ BW	380	к/с H24	555905.0N 0373023.6E			063° 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	555842.3N 0372741.9E			063° MAG/1.2 KM RWY 24L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

1	2	3	4	5	6	7	8
ЛККС 06C GLS кат. I GBAS (H) 06C GLS CAT I	G06A	CH 20593	к/с H24				3.00°, TCH 15.6 М / 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 16.2 М / 53 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 17.0 М / 55 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 17.5 М / 57 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 М / 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 М / 55 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУЕЕ UUEE	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**

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 (МС 51 и восточнее, площадка ПОЖ-1); «Шереметьево-Перрон 2» – терминалы D, E, F (МС 50 и западнее); «Шереметьево-Перрон 3» – терминалы А, В, С (МС 141 и восточнее); «Шереметьево-Перрон 4» – терминалы В, С (западнее МС 141; площадки ПОЖ-4, ПОЖ-5, ПОЖ-D).

Предупреждения:

1. Руление ВС типа Ан-124, В747-8/8F, А380-800/800F по МРД А (от РД А9 до РД S13), по РД S13 осуществляется строго по оси руления на пониженной скорости при повышенном внимании экипажа.

2. Руление ВС с размахом крыла 60 м и более по РД S12 осуществляется за машиной сопровождения.

3. Исключается нахождение ВС типа Ан-124 на РД N11 при наступлении на аэродроме условий ограниченной видимости (LVP).

Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки ВС (далее ПОО) производится:

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

На световые табло «SAFEDOCK» системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке, выводится информация о запланированном месте противообледенительной обработки с запущенными двигателями и номинал используемой радиочастоты.

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 ПОО ВС с запущенными двигателями, для связи между экипажем и оператором спецмашины используется частота:

- 118.900 МГц – на перроне терминала С (площадки E10, H1, ПОЖ-4), ПОЖ-D, ПОЖ-5;

- 118.500 МГц – на перронах терминалов А, В (площадки МС 105А, МС 107А, М1, S);

- 118.400 МГц – на перронах терминалов D, E, F (площадки на РД S1, ПОЖ-W, B2);

- 118.200 МГц – на перроне терминала F (площадки на РД S8, ПОЖ-2 (МС 73, 73В)), АГК, ПОЖ-1.

Площадки, используемые для проведения противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями:

- площадка H1 в районе МР L5;
- площадка на МС 105А, МС 107А;
- площадка M1 в районе МР L3;
- площадка S в районе МР A2;

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

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).

Warnings:

1. An-124, B747-8/8F, A-380-800/800F ACFT shall taxi via MAIN TWY A (from TWY A9 to TWY S13), TWY S13 strictly along the centre line at reduced speed with increased caution of the flight crew.

2. ACFT with a wingspan of 60 m or above shall taxi via TWY S12 after the "Follow-me" vehicle.

3. In case of LVP implementation at the AD, An-124 ACFT must not be present on TWY N11.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT

De-icing/anti-icing treatment of aircraft is executed:

- on engines start-up positions;
- on aircraft stands and temporary parking points;
- on De-icing areas for ACFT with running engines.

SAFEDOCK Visual Docking Guidance System LED display is used to provide information on position assigned for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with running engines, operating FREQ.

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

Order, in which requests for de-icing/anti-icing treatment are received, does not influence de-icing/anti-icing treatment priority.

During de-icing/anti-icing treatment of aircraft with running engines, communication between the flight crew and operator of the de-icing vehicle shall be maintained on frequency:

- 118.900 MHz – on apron of Terminal C (De-icing areas E10, H1, De-icing area-4), De-icing area-D, De-icing area-5;

- 118.500 MHz – on aprons of Terminals A, B (de-icing areas on stands 105A, 107A; De-icing area M1, De-icing area S);

- 118.400 MHz – on aprons of Terminals D, E, F (de-icing area on TWY S1, De-icing area-W, De-icing area B2);

- 118.200 MHz – on apron of Terminal F (de-icing areas on TWY S8, De-icing area-2 (stands 73, 73B)), apron of the Cargo terminal, De-icing area-1.

Areas designated for de-icing/anti-icing treatment 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 M1 in the vicinity of Route L3;
- De-icing area S in the vicinity of Route A2;

- площадка в районе РД S12;
- площадка ПОЖ-1 (МС 82А, 83);
- площадка на МС 67А, ПОЖ-2 (МС 73, 73В);

- площадка ПОЖ-W (МС 7А, 9А);
- площадка на РД S1, РД S2, РД S8;
- площадка В2 в районе РД S4;
- площадка ПОЖ-4 (МС 217А, 218А);
- площадка ПОЖ-5 (МС V, T);
- площадка E10 в районе МР С5;
- 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 ПОО ВС с запущенными двигателями: в районе РД S8, МС 73, в районе РД S12, в районе РД S1, в районе РД S2, H1 в районе МР L5, ПОЖ-D для ВС размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, B737).

2. Площадки ПОО ВС с запущенными двигателями: МС 105А, МС 107А, E10 в районе МР С5, M1 в районе МР L3, площадка S в районе МР А2, для ВС с размахом крыла не более 64.8 м и длиной до 73.9 м (ВС типа А-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777).

При проведении ПОО ВС с запущенными двигателями с размахом крыла более 36 метров на площадке ПОО E10 руление (буксировка) ВС на участке маршрута руления L5 траверз МС 162 ЗАПРЕЩАЕТСЯ. При проведении ПОО ВС с запущенными двигателями с размахом крыла 36 метров и менее на площадке ПОО E10 руление (буксировка) ВС на участке маршрута руления L5 траверз МС 162 разрешена для ВС с размахом крыла 36 метров и менее.

3. ПОЖ-1:

- МС 82А для ВС с размахом крыла не более 64.8 м и длиной до 73.9 м (ВС типа А-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777);
- МС 83 для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, B737).

4. ПОЖ-W:

- МС 7А предназначено для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, B737);
- МС 9А предназначено для ВС с размахом крыла не более 64.8 м и длиной до 73.9 м (ВС типа А-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777).

5. ПОЖ-В2 и МС 67А используется для всех типов ВС.

6. ПОЖ-4:

- МС 217А для ВС размахом крыла не более 64.8 м и длиной до 73.9 м (А-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777);
- МС 218А для ВС размахом крыла не более 36 м (А-319/320/321, RRJ-95, B737).

7. ПОЖ-5 используется согласно расположения ВС на МС V и T.

Управление наземным движением ВС на площадках ПОЖ с запущенными двигателями осуществляется диспетчером «Шереметьево-Перрон».

Экипажам ВС необходимо сообщать диспетчеру «Шереметьево-Перрон», под управлением которого он находится, о завершении ПОО ВС и готовности освободить площадку ПОО ВС с запущенными двигателями для выполнения процедур «After De-Icing/Anti-Icing Check list».

Примечание:

1. ЗАПРЕЩАЕТСЯ освобождать площадку ПОО ВС для выполнения процедур «After De-Icing/Anti-Icing Check list» с МС ПОЖ-1, ПОЖ-5.

2. После проведения ПОО ВС с запущенными двигателями на площадках:

- De-icing area in the vicinity of TWY S12;
- De-icing area-1 (stands 82A, 83);
- De-icing area on stand 67A, De-icing area-2 (stands 73, 73B);
- 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 (stands 217A, 218A);
- De-icing area-5 (stands V, T);
- De-icing area E10 in the vicinity of Route C5;
- 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. Areas for de-icing treatment of ACFT with running engines: in the vicinity of TWY S8, stand 73, in the vicinity of TWY S12, in the vicinity of TWY S1, S2, H1 in the vicinity of Route L5, De-icing area-D are designated for ACFT with wingspan of not more than 36 m (A-319/320/321, RRJ-95, B737 ACFT).

2. Areas for de-icing treatment of ACFT with running engines: stand 105A, stand 107A, E10 in the vicinity of Route C5, M1 in the vicinity of Route L3, area S in the vicinity of Route A2 are designated for ACFT with a wingspan of not above 64.8 m and up to 73.9 m long (A-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777 ACFT).

During de-icing treatment of ACFT with running engines with a wingspan of above 36 m on de-icing area E10, taxiing (towing) of ACFT on segment of Route L5 abeam stand 162 is PROHIBITED. During de-icing treatment of ACFT with running engines with a wingspan of 36 m or less on de-icing area E10, taxiing (towing) of ACFT on segment of Route L5 abeam stand 162 is permitted for ACFT with a wingspan of 36 m or less.

3. 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-319/320/321/330/350, 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).

4. De-icing area-W:

- stand 7A is designated for ACFT with wingspan not more than 36 m (A-319/320/321, RRJ-95, B737);
- stand 9A is designated for ACFT with wingspan not more than 64.8 m and length not more than 73.9 m (A-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777).

5. De-icing area-B2 and stand 67A are AVBL for ACFT of all types.

6. De-icing area-4:

- stand 217A is designated for ACFT with wingspan not more than 64.8 m and length not more than 73.9 m (A-319/320/321/330/350, RRJ-95, B737/767/777);
- stand 218A is designated for ACFT with wingspan not more than 36 m (A-319/320/321, RRJ-95, B737).

7. De-icing area-5 is used in accordance with ACFT parking positions on stands V and T.

“Sheremetyevo-Apron” controller coordinates ACFT movement on areas designated for de-icing treatment of ACFT with running engines.

Flight crews shall report to the relevant “Sheremetyevo-Apron” controller that de-icing treatment of ACFT is completed and they are ready to vacate de-icing area with started engines to perform “After De-Icing/Anti-Icing Check list” procedure.

Note:

1. It is PROHIBITED to vacate de-icing area to perform “After De-Icing/Anti-Icing Check list” procedure from stands of de-icing area-1, de-icing area-5.

2. After de-icing treatment of ACFT with running engines:

- H1 в районе МР L5, МС 105А, МС 107А, М1 в районе МР L3, ПОЖ-2 (МС 73, 73В), ПОЖ W (9А), Е10 в районе МР С5, оператор ПОО по радиосвязи передает КВС информацию об окончании обработки ВС: «*Бортовой номер __ все чисто, путь свободен, включаю зеленый маяк слева (справа)*». КВС по радиосвязи подтверждает получение информации: «*Бортовой номер __ зеленый маяк наблюдаю, все чисто, путь свободен*»;

- на площадках в районе РД S1, S2, S8, S12, площадке В2 в районе РД S4, ПОЖ-1 (МС 82А, 83), ПОЖ-4 (МС 217А, 218А), S в районе МР А2, ПОЖ-5 (МС V, T), МС 67А, ПОЖ W (МС 7А), ПОЖ-D оператор ПОО по окончании обработки ВС, по радиосвязи передает КВС информацию: «*Ожидайте разрешающего сигнала*», отъезжает на безопасное расстояние и передает КВС сигнал: «*Бортовой номер __ все чисто, путь свободен*». Командир ВС по радиосвязи подтверждает получение информации: «*Бортовой номер __ все чисто, путь свободен*».

При выполнении ПОО на точках (зонах) запуска двигателей и местах стоянок обработка проводится с выключенными двигателями.

Максимальный размах крыла ВС в зонах противобледенительной обработки с выключенными двигателями соответствует максимальному размаху крыла, установленному для маршрута руления на перроне, на котором расположена зона ПОО, за исключением следующих зон:

- в зоне запуска М2 перрона терминала В разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 30 м и менее;

- в зонах запуска М3, М4, М5, М6, М9 перронов терминала В, С разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 30 м и менее;

- в зоне запуска Н1 перрона терминала С разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 36 м и менее;

- на зонах запуска Р, Т, В, А, D, G, S перронов терминала D, E, F разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 40 м и менее;

- на зонах запуска N1, M1, O1, B2, B1, G2 перронов терминала D, E, F разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 65 м и менее;

- в зоне запуска E1, перрона терминала В, для запуска двигателей ВС с размахом крыла 65 м и менее, разрешена ПОО с выключенными двигателями для ВС с размахом крыла 36 м и менее.

Рубежи передачи управления ВС на рабочей площади аэродрома представлены на схемах UUEE-40, 40.1, 43, 44, 45, 46, 49.

На маршрутах руления L1 и L4 (у пересечения с РД входа на перрон) нанесена маркировка промежуточного места ожидания на расстоянии 47.5 м до пересечения с осевой линией РД.

2. Руление на места стоянки и с них

2.1 Прибытие

2.1.1 Прибытие самолетов

После посадки ВС освобождает ВПП по ближайшей или рекомендованной диспетчером «Шереметьево-Вышка» РД.

После освобождения ВПП по РД G1-G5 экипаж ВС продолжает движение по РД, останавливается на маркированном рубеже ожидания перед параллельной ВПП (линиями маркировки критической зоны КРМ параллельной ВПП) и ожидает разрешение диспетчера «Шереметьево-Вышка» на пересечение параллельной ВПП.

- in area H1 in the vicinity of Route L5, stand 105A, stand 107A, M1 in the vicinity of Route L3, De-icing area-2 (stands 73, 73B), de-icing areas W (9A), E10 in the vicinity of Route C5, de-icing operator informs the pilot-in-command about completion of de-icing/anti-icing treatment via radio: “ACFT call sign __ all is clear, route is clear, standby for the green light to the left (right) side”. Pilot-in-command confirms the obtained information via radio: “ACFT call sign __ “All Clear” green signal to the left (right) side, all is clear, route is clear”;

- in de-icing areas in the vicinity of TWY S1, S2, S8, S12, de-icing area B2 in the vicinity of TWY S4, de-icing area 1 (stands 82A, 83), de-icing area 4 (stands 217A, 218A), de-icing area S in the vicinity of Route A2, de-icing area 5 (stands V, T), stand 67A, de-icing area W (stand 7A), de-icing area D, de-icing operator informs the pilot-in-command via radio after completion of de-icing/anti-icing treatment: “Expect clear signal”, drives a safe distance away from the ACFT and transmits to pilot-in-command: “ACFT call sign __ all is clear, route is clear”. Pilot-in-command confirms the obtained information via radio: “ACFT call sign __ all is clear, route is clear”.

De-icing/anti-icing treatment of ACFT in engines start-up areas and on stands shall be carried out, when ACFT engines are shut down.

Equal requirements with regard to ACFT wingspan limits are in force on areas designated for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with shut down engines and adjacent taxi routes, excluding areas specified below:

- start-up area M2 on apron of Terminal B AVBL for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with a wingspan of 30 m or less with shut down engines;

- start-up areas M2, M3, M4, M5, M6, M9 on aprons of Terminals B, C AVBL for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with wingspan of 30 m or less with shut down engines;

- start-up area H1 on apron of Terminal C AVBL for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with a wingspan of 36 m or less with shut down engines;

- start-up areas P, T, B, A, D, G, S on aprons of Terminals D, E, F AVBL for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with wingspan of 40 m or less with shut down engines;

- start-up areas N1, M1, O1, B2, B1, G2 on aprons of Terminals D, E, F AVBL for de-icing/anti-icing treatment of ACFT with wingspan of 65 m or less with shut down engines;

- start-up area E1 on apron of Terminal B AVBL for engines start-up of ACFT with a wingspan of 65 m or less and de-icing/anti-icing treatment of ACFT with a wingspan of 36 m or less with shut down engines;

Transfer of control limits on the AD movement area are indicated on charts on pages UUEE-40, 40.1, 43, 44, 45, 46, 49.

Intermediate holding position marking is displayed on Routes L1 and L4 (at intersection with TWY of entry onto the apron) at a distance of 47.5 m to intersection with TWY centre line.

2. Taxiing to and from stands

2.1 Arrival

2.1.1 Arrival of aircraft

After landing arriving ACFT shall vacate the RWY via the nearest TWY, or the TWY assigned by “Sheremetyevo-Tower” controller.

After vacating the runway via TWY G1-G5, the flight crew shall continue taxiing via TWY, hold short of the parallel runway at the marked holding position (marking lines of LOC critical area of the parallel runway) and standby for “Sheremetyevo-Tower” controller’s clearance to cross the parallel runway.

←
Примечание:

Пересечение параллельной ВПП возможно только при наличии разрешения от диспетчера «Шереметьево-Вышка».

Рекомендуемое время нахождения ВС на ВПП после посадки, в целях реализации ускоренного освобождения ВПП:

1. для ВС категории «СРЕДНИЕ (М)»:
 - при коэффициенте сцепления 0.45 и более – не более 80 секунд;
 - при коэффициенте сцепления от 0.4 до 0.45 – не более 90 секунд;
 - при коэффициенте сцепления менее 0.4, но не менее 0.3 – не более 100 секунд;
 - пересечение ВПП не более 30 секунд.
2. для ВС категории «ТЯЖЕЛЫЕ (H)»:
 - при коэффициенте сцепления 0.45 и более – не более 100 секунд;
 - при коэффициенте сцепления от 0.4 до 0.45 – не более 115 секунд;
 - при коэффициенте сцепления от 0.3 до 0.39 – не более 130 секунд;
 - пересечение ВПП не более 30 секунд.

←
После освобождения ВПП экипаж по указанию диспетчера «Шереметьево-Вышка» переходит на связь с диспетчером «Шереметьево-Руление». ЗАПРЕЩАЕТСЯ занимать МРД А, РД В и РД D без разрешения органа ОВД.

После посадки на ВПП 24R/06L рубеж передачи управления от диспетчера «Шереметьево-Руление 3» к диспетчеру «Шереметьево-Руление 1» – пересечение РД D и РД В.

Указание по изменению частоты выполняется немедленно с обязательным подтверждением.

Доклад пилота диспетчеру «Шереметьево-Руление» должен содержать позывной ВС и место ВС (номер РД). Руление выполняется по указанному диспетчером маршруту.

После освобождения МРД А (РД В, РД D) экипаж по указанию диспетчера «Шереметьево-Руление» переходит на связь с диспетчером «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3», «Шереметьево-Перрон 4». ЗАПРЕЩАЕТСЯ занимать перрон без разрешения диспетчера «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3», «Шереметьево-Перрон 4».

На перроне разрешается руление ВС к МС самостоятельно с разрешения «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4». Автомобиль сопровождения предоставляется по требованию экипажа. Автомобиль сопровождения встречает ВС на РД входа на перрон.

Заруливание на МС, оборудованные системой парковки, выполняется по индикации системы позиционирования под контролем встречающего персонала.

При неработающей системе парковки экипаж обязан остановиться и доложить диспетчеру «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4». Далее заруливание производится по сигналам специалиста по сопровождению ВС или по команде встречающего персонала, под управлением которого находится экипаж.

Note:

Flight crew may cross the parallel runway only when cleared by "Sheremetyevo-Tower" controller.

Time of RWY occupancy after landing recommended to expedite RWY vacation:

1. for "MEDIUM" category ACFT:
 - when friction coefficient value is 0.45 or more – not more than 80 seconds;
 - when friction coefficient value is from 0.4 to 0.45 – not more than 90 seconds;
 - when friction coefficient value is less than 0.4, but not less than 0.3 – not more than 100 seconds;
 - for crossing the RWY – not more than 30 seconds.
2. for "HEAVY" category ACFT:
 - when friction coefficient value is 0.45 or more – not more than 100 seconds;
 - when friction coefficient value is from 0.4 to 0.45 – not more than 115 seconds;
 - when friction coefficient value is from 0.3 to 0.39 – not more than 130 seconds;
 - for crossing the RWY – not more than 30 seconds.

After vacating the runway flight crew shall change over to communication with "Sheremetyevo-Ground" controller by the instruction of "Sheremetyevo-Tower" controller. It is PROHIBITED to occupy MAIN TWY A, TWY B and TWY D unless cleared by ATS unit.

Transfer of control limit from "Sheremetyevo-Ground 3" controller to "Sheremetyevo-Ground 1" controller after landing on RWY 24R/06L is the intersection of TWY D and TWY B.

The instruction to change frequency shall be followed immediately, confirmation is mandatory.

Pilot's report to "Sheremetyevo-Ground" controller must include aircraft call sign and position (TWY number). ACFT shall taxi along the route assigned by the controller.

After vacating MAIN TWY A (TWY B, TWY D), flight crew, by the instruction of "Sheremetyevo-Ground" controller, shall change over to communication with either "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller. It is PROHIBITED to enter the apron without clearance of either "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller.

It is permitted for ACFT to taxi along the apron to the stand under own engines power by clearance of "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller. "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew. ACFT is met by the "Follow-me" vehicle on the TWY of entry onto the apron.

ACFT shall taxi into stands equipped with docking guidance system in accordance with position indications, under the supervision of the specialist providing marshalling services to arriving ACFT.

When docking guidance system is inoperative, flight crew must stop and report to "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller. After that, ACFT shall taxi into the stand by signals of the specialist providing marshalling services to arriving ACFT or the specialist supervising the flight crew.

В случае, когда требуется установка прибывающего ВС буксировкой на МС 15-41, МС 46-60, руление ВС осуществляется на тяге собственных двигателей до пересечения маршрута руления и зоны обслуживания ВС, обозначенной линией красного цвета. Остановка ВС выполняется по команде встречающего персонала. При отсутствии встречающего персонала, экипажу необходимо остановить ВС и доложить «Шереметьево-Перрон 1» или «Шереметьево-Перрон 2». Далее установка на МС осуществляется буксировкой.

2.1.2 Процедура использования стандартных маршрутов руления без получения разрешения на занятие РД В

При следовании прибывающих ВС на МС терминалов А, В, С установлена процедура использования стандартных маршрутов руления без получения разрешения на занятие РД В.

Наименование стандартного маршрута руления включает номер назначенной РД входа на перрон (маршруты N1, N3, N5, N7, N9, N11). РД N1 и РД N11 используются и для входа и для выхода, РД N2, N6, N8 используются для выхода с перрона.

1. Процедура не применяется в случаях, когда на аэродроме введены процедуры LVP.

2. После посадки на ВПП 06С/24С или ВПП 06R/24L ВС, прибывающее на МС терминалов А, В, С, освобождает ВПП по ближайшей или рекомендованной диспетчером «Шереметьево-Вышка» РД.

Указания диспетчера «Шереметьево-Вышка» по порядку освобождения ВПП после посадки: «АФЛ1701, освобождение вправо (влево) РД (...) стандартный маршрут (N...),» или «АФЛ1701 пересекайте ВПП 24С (06С), после пересечения стандартный маршрут (N...).»

If parking of arriving ACFT onto stands 15-41 and 46-60 requires towing, ACFT shall taxi under own engines power to the intersection of the taxi route and stand safety area designated by a red line. ACFT shall stop by the instruction of the specialist providing marshalling services to arriving ACFT. If the specialist is not present, flight crew must stop the ACFT and report to "Sheremetyevo-Apron 1" or "Sheremetyevo-Apron 2". After that, ACFT shall be towed onto the stand.

2.1.2 Use of standard taxi routes WO clearance to occupy TWY B

Procedure for use of standard taxi routes WO obtaining clearance to occupy TWY B is established for arriving ACFT intended to park on stands of Terminals A, B, C.

Standard taxi route designator includes code number of TWY of entry onto the apron (Routes N1, N3, N5, N7, N9, N11). TWYs N1 and N11 are used for entry onto/exit from the apron, TWYs N2, N6, N8 are used for exit from the apron.

1. Procedure is not applied, when LVP are implemented at the aerodrome.

2. After landing on RWY 06C/24C or RWY 06R/24L, arriving ACFT intended to park on stands of Terminals A, B, C shall vacate the RWY via the nearest TWY or the TWY assigned by "Sheremetyevo-Tower" controller.

"Sheremetyevo-Tower" controller gives instructions to flight crews of arriving ACFT regarding RWY vacating after landing: "AFL 1701, vacate right (left) TWY (...) standard route (N...)" or "AFL 1701 cross RWY 24C (06C), when vacated standard route (N...)"

Рекомендованные РД для освобождения ВПП / TWYs recommended for RWY vacation

Категория ВС / ACFT CAT	ВПП 24С RWY 24С	ВПП 24L RWY 24L	ВПП 06С RWY 06С	ВПП 06R RWY 06R
	РД/дистанция (м) TWY/DIST (m)	РД/дистанция (м) TWY/DIST (m)	РД/дистанция (м) TWY/DIST (m)	РД/дистанция (м) TWY/DIST (m)
Тяжелое / Heavy	B2/2745	G2/2798	B6/2700	G4/2798
Среднее / Medium	B4/1910	G3/1962	B4/1660	G3/1761
Легкое / Light	B4/1910	G3/1962	B4/1660	G3/1761

3. ВС, освобождающее ВПП 06С/24С, имеет приоритет по отношению к ВС, выполняющим руление по РД В.

4. После освобождения ВПП 06R/24L по РД G1-G5 экипаж ВС ожидает разрешение «Шереметьево-Вышка» на пересечение параллельной ВПП.

5. После освобождения ВПП 06С/24С по РД В1, В7 экипаж ВС продолжает руление по указанному ранее стандартному маршруту руления, вправо/влево по РД В или пересекая РД В к назначенной РД заруливания на перрон.

В процессе руления по РД В:

- экипаж ВС прослушивает частоту «Шереметьево-Руление 1» (или по указанию органа ОВД) не выходя на связь;

- уступает дорогу ВС, освобождающим ВПП 06С/24С, обозначая намерение уступить дорогу выключением рулёжных фар;

- продолжает движение по РД В по назначенному маршруту.

Приближаясь к назначенной РД экипаж устанавливает связь с «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4», получает указания по дальнейшему движению. Диспетчер контролирует движение ВС и информирует экипаж, если прогнозируется конфликтная ситуация или изменяются условия руления.

3. ACFT vacating RWY 06C/24C has priority over ACFT taxiing via TWY B.

4. After vacating RWY 06R/24L via TWYs G1-G5 flight crew shall standby for "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance to cross the parallel RWY.

5. After vacating RWY 06C/24C via TWYs B1, B7 flight crew shall proceed along the standard taxi route assigned earlier, take a right/left via TWY B or cross TWY B towards the assigned TWY of entry onto the apron.

When taxiing via TWY B flight crew shall:

- maintain a listening watch on "Sheremetyevo-Ground 1" FREQ (or as instructed by the ATS unit) WO initiating contact;

- give way to ACFT vacating RWY 06C/24C, signaling intent to give way by turning off taxi lights;

- proceed via TWY B in accordance with the assigned taxi route.

Flight crew of ACFT approaching the assigned TWY shall establish radio communication with "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller and obtain further taxi instructions. The controller monitors movement of ACFT and informs flight crew, if taxi instructions change or conflicting traffic is expected.

Примечание:

При неготовности экипажа выполнить руление по стандартному маршруту он незамедлительно информирует диспетчера «Шереметьево-Руление 1».

2.1.3 Прибытие вертолетов

После посадки по указанию диспетчера «Шереметьево-Вышка» перейти на связь с «Шереметьево-Руление 1» или «Шереметьево-Перрон», которые сообщают пилоту дальнейший маршрут руления.

Автомобиль сопровождения предоставляется по требованию экипажа.

2.2 Отправление

2.2.1 Отправление самолетов

Запрос диспетчерского разрешения на вылет выполняется:

- у «Шереметьево-Деливери» на частоте 120.875 МГц, круглосуточно;
- при отправлении ВС с перронов терминалов D, E и F, у «Шереметьево-Деливери 2» на частоте 128.600 МГц, круглосуточно.

Разрешение запрашивается в период времени 5 - 15 минут до ТОВТ. Запрос должен содержать: позывной ВС, аэродром назначения, номер МС, код (букву) действующей информации АТИС. При вылете в южном направлении запрос пилота на изменение маршрута выхода из МУДР должен производиться за 20 минут до ТОВТ.

Разрешение на вылет диспетчером «Шереметьево-Деливери» выдается на основании полученного от ГЦ ЕС ОрВД разрешения на использование воздушного пространства (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: аэродром 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, изменения в заявленный в FPL маршрут полета и информирует, при необходимости, об использовании полной длины ВПП, о выполнении процедуры прогрева двигателя перед взлетом, сообщив время прогрева в секундах.

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 буксировке ВС между руководящим буксировкой лицом и экипажем воздушного судна должна поддерживаться двухсторонняя связь по переговорному устройству, по радио или визуально с помощью установленных сигналов.

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.

Note:

If flight crew is not ready to taxi via standard route, they must immediately inform "Sheremetyevo-Ground 1" controller.

2.1.3 Arrival of helicopters

After landing, following the instruction of "Sheremetyevo-Tower" controller, flight crew shall change over to communication with "Sheremetyevo-Ground 1" or "Sheremetyevo-Apron" controller to obtain further taxi route information.

«Follow-me» vehicle is provided upon request of the flight crew.

2.2 Departure

2.2.1 Departure of aircraft

Departure clearance shall be requested:

- from "Sheremetyevo-Delivery" on frequency 120.875 MHz, H24;
- from "Sheremetyevo-Delivery 2" on frequency 128.600 MHz, H24, for ACFT departing from aprons of Terminals D, E and F.

Clearance shall be requested within 5 to 15 minutes before TOBT. The request must contain: ACFT call sign, destination aerodrome, stand number, code letter of the latest ATIS broadcast. If ACFT is departing south, pilot must request change of departure route from Moscow TMA 20 minutes before TOBT.

Departure clearance is issued by "Sheremetyevo-Delivery" controller based on the permit to operate in the airspace (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: destination aerodrome, RWY designator for take-off, SID designator, SSR squawk. In case standard departure route from Moscow TMA was changed, transit route to the point of joining ATS route indicated in the FPL is advised additionally.

Pilot shall acknowledge the following information: RWY designator for take-off, SID designator, SSR squawk, changes to flight route submitted in FPL, and, if necessary, inform of the intention to use full runway length, completion of engines warm-up procedure before take-off by advising duration of warm-up in seconds.

If ACFT remains on the stand for more than 30 minutes after 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, regardless of the reason of ACFT delay on stand.

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

When ACFT is under tow, two-way communication between flight crew and specialist in charge of towing must be maintained via intercom, radio or visually using special designated signals.

When treatment of ACFT with de-icing/anti-icing fluid is required, ATC clearance may be requested before or in the course of de-icing/anti-icing treatment.

Pilot shall request clearance for towing of ACFT to the de-icing and engines start-up position, when ACFT is ready for towing. When submitting the request, pilot shall advise ACFT position (stand number) and acknowledge latest ATIS broadcast.

Примечание:

Полностью готовое ВС к буксировке означает:

- входные и грузовые люки закрыты;
- буксировочное водило подсоединено;
- 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 командир ВС 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.

На аэродроме может вводиться процедура «Отложенный запуск двигателей», необходимость введения и время действия которой определяют РП органа ОВД аэродрома.

Процедура «Отложенный запуск двигателей» не применяется, если объявлена «Сбойная ситуация».

На МС, предусматривающих вырубивание 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 противообледенительной 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.

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.

Note:

ACFT ready for towing means that:

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

ACFT must leave the stand not later than in 1 min after obtaining "Sheremetyevo-Apron" controller's clearance for towing and start-up. When ACFT is on the start-up position, pilot-in-command must maintain a listening watch on "Sheremetyevo-Apron" controller's frequency, and in case delay exceeds 5 minutes (duration of de/anti-icing procedure not included), must inform "Sheremetyevo-Apron" controller about the cause and time of delay.

Delayed engines start-up operations can be implemented at the AD. Flight Control Officer of ATS unit determines the relevance of implementing the indicated operations and their period of validity.

Delayed engines start-up operations are not applied, if an emergency situation occurs at the aerodrome.

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

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

In the start-up area ACFT shall be parked along the taxi guide line.

When ACFT is under tow, start of one engine is permitted, provided driver of the tow truck was notified. In such cases, the responsibility for observing safety requirements is imposed on the duty technician.

ACFT with inoperative APU shall be towed between the aprons by permission of the airport executive (working on a shift basis) upon a written request of the airline representative.

When aircraft APU is inoperative, start of ACFT right engine (left engine – for all modifications of B737 ACFT) is allowed immediately before start of towing operations to engines start-up position by arrangement between the airline representative and airport executive (working on a shift basis) (no later than 30 minutes before ACFT departure) and by clearance of either "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller.

In such cases, the responsibility for observing safety requirements is imposed on the airline representative and duty technician.

ACFT treatment with de/anti-icing fluid shall be carried out on designated areas and stands. If controller indicated area for ACFT de/anti-icing treatment, engines start-up, direction of towing to the pilot, he (pilot) must forward this information to the duty technician.

It is permitted for ACFT 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. Assistance of the "Follow-me" vehicle is provided upon request of the flight crew.

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».

При достижении рубежа передачи ответственности между перронной службой и службой ОВД – РД, примыкающей к МРД, по указанию диспетчера «Шереметьево-Перрон 1», «Шереметьево-Перрон 2», «Шереметьево-Перрон 3» или «Шереметьево-Перрон 4», экипаж переходит на частоту диспетчера «Шереметьево-Руление», где сообщает свой позывной и местоположение и получает разрешение на дальнейшее руление к предварительному старту, а также условия руления.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ занимать РД В, МРД А без разрешения диспетчера «Шереметьево-Руление».

При отправлении с перронов Терминалов А, В, С установлены стандартные маршруты руления на предварительный старт, назначаемые органом ОВД:

- «Маршрут В1» - от РД (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) по РД В до места ожидания у ВПП на РД В1;
- «Маршрут В2» - от РД (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) по РД В до места ожидания у ВПП на РД В2;
- «Маршрут В4» - от РД (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) по РД В до места ожидания у ВПП на РД В4;
- «Маршрут В6» - от РД (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) по РД В до места ожидания у ВПП на РД В6;
- «Маршрут В7» - от РД (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) по РД В до места ожидания у ВПП на РД В7.

При отправлении с перронов Терминалов D, E, F, АГК установлены стандартные маршруты руления на предварительный старт, назначаемые органом ОВД:

- «Маршрут А1» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А до места ожидания у ВПП на РД А1;
- «Маршрут CAT IIIA» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А, до места ожидания у ВПП на МРД А, обозначенного знаком "06 CAT III";
- «Маршрут А2» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А до места ожидания у ВПП на РД А2;
- «Маршрут А5» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А до места ожидания у ВПП на РД А5;
- «Маршрут А8» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А до места ожидания у ВПП на РД А8;
- «Маршрут CAT II» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) по МРД А до места ожидания у ВПП на МРД А, обозначенного знаком "24 CAT II";
- «Маршрут S13» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) по МРД А на РД S13.
- «Маршрут А9» - от РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), с МС ПОЖ-1 по МРД А до места ожидания у ВПП на РД А9.

Диспетчер «Шереметьево-Руление» при назначении экипажу ВС стандартного маршрута руления применяет следующую фразеологию: «АФЛ 1700, «Шереметьево-Руление». Рулите по стандартному маршруту А9».

В других случаях диспетчер «Шереметьево-Руление» назначает маршрут руления на предварительный старт с указанием индексов РД.

When taxiing on the aprons, 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.

After reaching transfer of control limit between apron control service and traffic control service of TWY adjoining MAIN TWY, flight crew, by the instruction of either "Sheremetyevo-Apron 1", "Sheremetyevo-Apron 2", "Sheremetyevo-Apron 3" or "Sheremetyevo-Apron 4" controller, shall change over to frequency of "Sheremetyevo-Ground" controller and report ACFT call sign and position, and obtain clearance to taxi to the runway-holding position and taxi instructions.

It is PROHIBITED to occupy TWY B, MAIN TWY A without obtaining "Sheremetyevo-Ground" controller's clearance.

The following taxi routes to the runway-holding position are established for ACFT departing from aprons of Terminals A, B, C and are assigned by the ATS unit:

- "Route B1" - from TWY (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) via TWY B to runway-holding position on TWY B1;
- "Route B2" - from TWY (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) via TWY B to runway-holding position on TWY B2;
- "Route B4" - from TWY (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) via TWY B to runway-holding position on TWY B4;
- "Route B6" - from TWY (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) via TWY B to runway-holding position on TWY B6;
- "Route B7" - from TWY (N1, N2, N3, N5, N6, N7, N8, N9, N11) via TWY B to runway-holding position on TWY B7.

The following taxi routes to the runway-holding positions are established for ACFT departing from aprons of Terminals D, E, F and cargo area of Terminal F and are assigned by the ATS unit:

- "Route A1" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on TWY A1;
- "Route CAT IIIA" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on MAIN TWY A indicated by "06 CAT III" sign;
- "Route A2" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on TWY A2;
- "Route A5" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on TWY A5;
- "Route A8" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on TWY A8;
- "Route CAT II" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) via MAIN TWY A to runway-holding position on MAIN TWY A indicated by "24 CAT II" sign;
- "Route S13" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) via MAIN TWY A to TWY S13.
- "Route A9" - from TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12), stands on De-icing area-1 via MAIN TWY A to runway-holding position on TWY A9.

When assigning standard taxi routes to the flight crew "Sheremetyevo-Ground" controller uses the following phraseology: "AFL 1700, Sheremetyevo-Ground. Taxi via standard Route A9".

In other cases, "Sheremetyevo-Ground" controller assigns taxi route to the runway-holding position indicating TWY number.

Границей действия диспетчерского разрешения на руление является маркированное место ожидания перед ВПП на указанной РД. Дополнительно диспетчером «Шереметьево-Руление» могут быть сообщены условия руления, ограничения при рулении, информация о движении других ВС и транспортных средств, очередность руления или приоритетность, а также изменения ранее полученных разрешений, в том числе и назначенной для отправления ВПП.

При подходе к РД, назначенной диспетчером, экипаж докладывает об этом диспетчеру «Шереметьево-Руление».

Переход на связь с диспетчером «Шереметьево-Вышка» производится по команде диспетчера «Шереметьево-Руление»: «АФЛ 1700, работайте с «Шереметьево-Вышка» 131.5». Получив такое указание, экипаж ВС должен перестроить радиостанцию на указанную частоту и убедившись в незанятости эфира, установить связь с диспетчером «Шереметьево-Вышка», назвав позывной органа ОВД, свой позывной и своё местоположение и затем следовать указаниям диспетчера «Шереметьево-Вышка». Данная фразеология применяется, как правило, в случаях, когда ВС будет номером один для отправления, когда предполагается пересечение параллельной ВПП перед занятием исполнительного старта или в аэропорту введены процедуры LVP.

Переход на связь с диспетчером «Шереметьево-Вышка» может производиться по команде диспетчера «Шереметьево-Руление»: «АФЛ 1700, прослушивайте «Шереметьево-Вышка», 131.5». В этом случае, экипаж должен переключить радиостанцию на указанную частоту и находиться в режиме прослушивания эфира, ожидая, когда диспетчер «Шереметьево-Вышка» сам вызовет экипаж на связь.

Экипаж продолжает руление до места ожидания у ВПП на указанной РД и прослушивает частоту диспетчера «Шереметьево-Вышка». Данная фразеология не применяется в случаях, когда в аэропорту введены процедуры LVP.

Если экипаж ВС не готов к немедленному отправлению или ему требуется дополнительное время для подготовки к вылету, необходимо проинформировать диспетчера «Шереметьево-Вышка» при первой радиосвязи.

При вылете с ВПП 24R/06L рубеж передачи управления от «Шереметьево-Руление 1» к «Шереметьево-Вышка» - пересечение РД В1 и РД D.

Во всех случаях при рулении по МРД А экипаж должен быть готов остановиться перед маркировочным знаком «24 CAT II» или «06 CAT III» и получить дальнейшие указания и разрешения от диспетчера «Шереметьево-Вышка».

Если ВПП 24L/06R используется для посадки ВС, занимать предварительный старт на РД А1 и РД А9 (въезжать в критические зоны системы ILS) без разрешения диспетчера «Шереметьево-Вышка» ЗАПРЕЩАЕТСЯ независимо от метеоусловий.

При принятии решений диспетчер «Шереметьево-Вышка» основывается на том, что экипаж ВС, находящегося на предварительном старте, готов к отправлению без промедления. Экипаж ВС должен сообщить, если ему требуется дополнительное время на подготовку.

Диспетчер «Шереметьево-Вышка», в зависимости от воздушной обстановки, при свободной ВПП, может разрешить экипажу ВС занятие исполнительного старта и взлет.

В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет. При получении такого разрешения экипаж ВС вырывается на ВПП и, не прерывая движения, взлетает.

Taxi clearance limit is the marked runway-holding position on the designated TWY. In addition, "Sheremetyevo-Ground" controller can provide taxi instructions and restrictions, information about movement of other ACFT and vehicles, sequence (or priority) of taxiing and changes to clearances issued earlier, including change of RWY initially designated for departure.

Flight crew shall report to "Sheremetyevo-Ground" controller, upon approaching the assigned TWY.

Changeover to communication with "Sheremetyevo-Tower" controller shall be carried out by "Sheremetyevo-Ground" controller's instruction: "AFL 1700, contact "Sheremetyevo-Tower" 131.5". Having received this instruction, flight crew must reset radio to the assigned frequency, ensure that the channel is vacant, establish radio contact with "Sheremetyevo-Tower" controller by reporting ATS unit call sign, ACFT call sign and position, and after that follow "Sheremetyevo-Tower" controller's instructions. This phraseology is used, provided ACFT is number one for departure, when ACFT is expected to cross the parallel RWY before lining up or LVP are in force at the aerodrome.

Changeover to communication with "Sheremetyevo-Tower" controller can be carried out by the instruction of "Sheremetyevo-Ground" controller: "AFL 1700, standby for "Sheremetyevo-Tower", 131.5". In this case flight crew must change over to the assigned frequency and maintain a listening watch, expecting "Sheremetyevo-Tower" controller to make contact.

Flight crew shall continue taxiing to the runway-holding position on the assigned TWY, monitoring frequency of "Sheremetyevo-Tower" controller. This phraseology is not used, when LVP are in force.

If flight crew is not ready to execute immediate take-off or additional time to prepare for take-off is required, it is necessary to inform "Sheremetyevo-Tower" controller on initial contact.

For ACFT departing from RWY 24R/06L, transfer of control limit from "Sheremetyevo-Ground 1" to "Sheremetyevo-Tower" is the intersection of TWY B1 and TWY D.

In all cases, when taxiing along MAIN TWY A, flight crew must be ready to stop before "24 CAT II" or "06 CAT III" sign to obtain further instructions and clearances from "Sheremetyevo-Tower" controller.

If landing is executed to RWY 24L/06R, it is PROHIBITED to occupy runway-holding positions on TWY A1 and TWY A9 (enter ILS critical areas) without "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance, regardless of weather conditions.

"Sheremetyevo-Tower" controller takes decisions, assuming that flight crew of the ACFT, holding at the runway-holding position, is ready for departure without delay. Flight crew must report, if additional time for preparation is required.

"Sheremetyevo-Tower" controller can clear flight crew to line up and take off, depending on air situation, provided RWY is vacant.

Flight crew can be cleared for immediate take-off to expedite traffic flow. Having received such clearance, flight crew shall taxi onto the runway and execute rolling take-off.

Экипаж обеспечивает взлёт ВС без остановки на исполнительном старте не позднее 30 секунд от момента получения диспетчерского разрешения на предварительном старте.

Исходя из условий воздушной и наземной обстановки может потребоваться выполнение взлета сразу после занятия исполнительного старта. В этом случае диспетчер «Шереметьево-Вышка» может дать указание о вырубивании на исполнительный старт и подготовке к немедленному вылету.

Экипаж ВС, который не готов выполнить данное указание, сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Вышка».

Указание на занятие исполнительного старта и взлет экипаж должен выполнять без промедления.

Перед занятием исполнительного старта экипаж ВС информирует диспетчера «Шереметьево-Вышка», если не может занять данное положение.

Взлёт с ВПП 24L, 24C, 06R, 06C выполняется:

- от пересечения РД G4, A8 для ВПП 24L;
- от пересечения РД G4, B6 для ВПП 24C;
- от пересечения РД G2, A2 для ВПП 06R;
- от пересечения РД G2, B2 для ВПП 06C.

При необходимости использования полной длины ВПП, экипаж ВС сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Деливери» после получения диспетчерского разрешения на вылет.

Проверки, которые необходимо выполнить на ВПП, должны быть сведены к минимуму. Окончательное решение о производстве взлета принимает командир ВС. Диспетчерское разрешение на взлет не является принуждением экипажа ВС к его совершению.

После занятия ВПП экипажу обеспечить начало движения ВС для взлета в течение 10 сек с момента получения диспетчерского разрешения на взлет.

После подтверждения экипажем ВС разрешения на взлет, диспетчер «Шереметьево-Вышка» предполагает, что ВС начнет движение в течение 10 секунд.

Если по истечении 10 секунд движение ВС не начато, а от экипажа ВС никаких докладов не поступает, то в целях обеспечения установленного интервала между взлетающим и заходящим на посадку ВС, диспетчер «Шереметьево-Вышка» может запретить взлет ВС и дать указания экипажу ВС на освобождение ВПП по ближайшей РД.

В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое ВС уходит на второй круг и т.д.), диспетчер «Шереметьево-Вышка» аннулирует разрешение на взлет.

При выдаче указания экипажу ВС на занятие исполнительного старта диспетчер «Шереметьево-Вышка» может применять условное разрешение на самостоятельное занятие исполнительного старта за предшествующим ВС после того, как оно начнёт разбег.

Пример:

«АФЛ 1234, «Шереметьево-Вышка», разрешаю исполнительный ВПП 24L по очереди». После начала разбега предшествующим ВС, пилот вырубивает на исполнительный старт и ожидает дальнейших указаний.

2.2.2 Отправление вертолетов

За 10 минут до запуска экипаж получает диспетчерское разрешение на «Шереметьево-Деливери».

Запуск производится на стоянке или установленном месте для запуска двигателей по разрешению «Шереметьево-Перрон».

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

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

Flight crew shall ensure rolling take-off without line-up not later than in 30 seconds after obtaining ATC clearance, when holding at the runway-holding position.

Immediate take-off after line-up can be required, depending on air and ground situation. In this case, "Sheremetyevo-Tower" controller can give instruction to line up and prepare for immediate take-off.

If unable to follow this instruction, flight crew shall report to "Sheremetyevo-Tower" controller.

Flight crew must follow the instruction to line up and take off without delay.

Flight crew shall inform "Sheremetyevo-Tower" controller in advance, if unable to line up.

Take-off from RWY 24L, 24C, 06R, 06C shall be carried out:

- from intersection with TWY G4, A8 – for RWY 24L;
- from intersection with TWY G4, B6 – for RWY 24C;
- from intersection with TWY G2, A2 – for RWY 06R;
- from intersection with TWY G2, B2 – for RWY 06C.

Flight crew shall inform "Sheremetyevo-Delivery" controller after obtaining departure clearance, if full length of the runway is required.

Ground checks, that are to be carried out on the runway, must be reduced to a minimum. Pilot-in-command shall take the final decision about execution of take-off. Take-off clearance is not a compulsion for the flight crew to execute take-off.

Having occupied the RWY, flight crew shall ensure start of take-off run within 10 seconds after obtaining take-off clearance.

"Sheremetyevo-Tower" controller assumes, that ACFT will commence take-off run within 10 seconds after flight crew acknowledges take-off clearance.

If after expiration of 10 seconds ACFT did not commence take-off run and reports from the flight crew were not obtained, "Sheremetyevo-Tower" controller can prohibit take-off and instruct flight crew to vacate the runway along the nearest TWY to provide the established interval between ACFT executing take-off and ACFT executing approach.

If ACFT is unable to take off (RWY is occupied, another ACFT is executing a go-around procedure, etc.), "Sheremetyevo-Tower" controller cancels take-off clearance.

When instructing flight crew to line up, "Sheremetyevo-Tower" controller can issue a conditional clearance allowing to line up at own discretion behind the preceding ACFT after it has started take-off run.

For example:

"AFL 1234, "Sheremetyevo-Tower", RWY 24L line up in sequence". After preceding ACFT begins take-off run, pilot shall taxi to the line-up position and wait for further instructions.

2.2.2 Departure of helicopters

Flight crew shall obtain clearance from "Sheremetyevo-Delivery" 10 minutes before start-up.

Engines shall be started on the stand or at the established start-up position by "Sheremetyevo-Apron" controller's clearance.

Air taxiing is permitted along apron taxi routes, over TWY, MAIN TWY, RWY at height up to 670 ft (10) m.

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

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

Легкие и сверхлегкие воздушные суда устанавливаются на перроне, места стоянок 3 и 4, соответствующих геометрическим размерам ВС или другие МС по согласованию с оператором аэродрома.

Легкие и сверхлегкие воздушные суда авиакомпании «Скайрус» располагаются в ангаре в границах перрона.

3.1 Зона стоянки для вертолетов

Стоянки вертолетов расположены на перронах Терминалов А, В.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

ЗАПРЕЩАЕТСЯ буксировка ВС с работающими двигателями на заснеженном, покрытом льдом (скользком) перроне.

5. Ограничение при рулении**5.1 Перрон Терминала А**

Руление ВС на МС перрона Терминала А (МС 85, 85А-85Z, Ангар 2):

Руление ВС на МС 85, 85А-85Z перрона Терминала А осуществляется на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения.

Разрешено заруливание на МС AD ВС с размахом крыла 36 м и менее и длиной 45 м и менее за машиной сопровождения.

Установка ВС в Ангар 2 производится буксировкой.

Выход ВС с МС перрона Терминала А

Выход ВС с МС 85, 85А-85Z и из Ангара 2 производится буксировкой на места запуска двигателей.

Примечание:

Разрешен выход ВС на тяге собственных двигателей с МС 85, 85С-85N.

Разрешен выход ВС на тяге собственных двигателей с МС 85О-85Х (при установке ВС носом на запад и на юг), с МС 85В (при установке носом на север).

Специалист НАО «Авиа Групп» осуществляет контроль, несет ответственность за маневрирование ВС и соблюдение установленных ограничений на перроне Терминала А.

5.2 Перрон Терминала В

Восточный сектор перрона Терминала В (МС 86-103)

Руление на восточный сектор перрона Терминала В осуществляется:

- на МС 86, 87, 88В, 88, 89В, 89, 90 - буксировкой;
- на МС 86А - на тяге собственных двигателей по МР А1, до знака остановки Т, далее установка буксировкой хвостом вперед при свободной МС 86;
- на МС 90А - на тяге собственных двигателей по МР А2, до знака остановки Т в створе с МС 94 на осевой линии маршрута руления L3, далее установка ВС буксировкой хвостом вперед, при свободной МС 90;
- на МС 89С, 89D - на тяге собственных двигателей по МР А1, А2, остановка на маршруте руления L3, далее установка ВС буксировкой хвостом вперед.

Ограничения по установке ВС:

- установка ВС на МС 87 при свободном МС 88В;
- установка ВС на МС 88 при свободных МС 88В, 89В;
- установка ВС на МС 89 при свободном МС 89В.

Ограничения по рулению ВС:

- на маршруте руления L3 перед МС 86-90 разрешено руление ВС на тяге собственных двигателей с размахом крыла до 33 м строго по оси руления;
- на маршруте руления L3 перед МС 86-90 разрешена буксировка ВС с размахом крыла 50.5 м и менее;

3. Parking area for small aircraft (General Aviation)

Light and ultralight ACFT shall be parked on the apron, on stands 3 and 4, corresponding to ACFT geometrical dimensions or other stands by arrangement with the AD operator.

Light and ultralight ACFT of Skyrus Airlines shall be parked in the hangar within apron boundaries.

3.1 Parking area for helicopters

Helicopter stands are located on aprons of Terminals A, B.

4. Apron – taxiing during winter conditions

Towing of ACFT with running engines, when apron is covered with snow or ice (is slippery) is PROHIBITED.

5. Taxiing - limitations**5.1 Apron of Terminal A**

Taxiing of ACFT into stands on apron of Terminal A (stands 85, 85А-85Z, Hangar 2)

ACFT shall taxi to stands 85, 85А-85Z on apron of Terminal A under own engines power after the "Follow-me" vehicle.

ACFT with a wingspan of 36 m or less and length 45 m or less shall taxi into stand AD under assistance of the "Follow-me" vehicle.

ACFT shall be parked in Hangar 2 under tow.

Taxiing of ACFT from stands on apron of Terminal A

ACFT shall be towed from stands 85, 85А-85Z and Hangar 2 to start-up positions.

Note:

ACFT shall taxi from stands 85, 85С-85N under own engines power.

ACFT shall taxi from stands 85О-85Х (when ACFT is parked facing west or south), from stand 85В (when ACFT is parked facing north) under own engines power.

Specialist of "Avia-Group" Private Joint Stock Company coordinates manoeuvring of ACFT and bears full responsibility for observing restrictions applied on apron of Terminal A.

5.2 Apron of Terminal B

East sector of apron of Terminal B (stands 86-103)

Taxiing of ACFT to the east sector of apron of Terminal B shall be carried out:

- into stands 86, 87, 88В, 88, 89В, 89, 90 - under tow;
- into stand 86 А - under own engines power via Route A1 to the T-shaped ACFT stand marking, after that ACFT shall be parked onto the stand by pushback, if stand 86 is vacant;
- into stand 90А - under own engines power via Route A2 to the T-shaped ACFT stand marking facing stand 94 on taxi guide line of Route L3, after that ACFT shall be parked onto the stand by pushback, if stand 90 is vacant;
- into stands 89С, 89D - under own engines power via Route A1, А2, stop on Route L3, after that ACFT shall be parked onto the stand by pushback.

ACFT parking restrictions:

- on stand 87, when stand 88В is vacant;
- on stand 88, when stands 88В, 89В are vacant;
- on stand 89 - when stand 89В is vacant.

ACFT taxiing restrictions:

- ACFT with wingspan up to 33 m are permitted to taxi under own engines power strictly along the taxi guide line via Route L3 in front of stands 86-90;
- ACFT with wingspan 50.5 m or below are permitted to taxi via Route L3 in front of stands 86-90 under tow;

Примечание:

При буксировке ВС по маршруту руления L3 перед MC 86-90 с размахом крыла более 33 м движение спецтранспорта на данном участке ЗАПРЕЩЕНО. Обеспечение безопасности буксировки ВС и движения спецавтотранспорта перед MC 86-90 возлагается на должностные лица авиакомпании или организации, выполняющие буксировку ВС.

- на MC 93-97, 93B-97B, 93C-97C – на тяге собственных двигателей, а также на MC 97, 94, 93, 93B-97B, 93C-97C – на тяге собственных двигателей до остановки на осевой линии маршрута руления, далее буксировкой хвостом вперед;

Примечание:

Допускается установка «носом» к РД В ВС на MC 97, 94, 93 типа B747-8 и ВС с меньшей длиной и размахом крыла.

- на MC 98-103 - на тяге собственных двигателей до остановки на осевой линии маршрута руления, далее буксировкой «хвостом» вперед;

- MC 93B, 94B, 95B, 96B, 97B предназначены для установки ВС типа B737 MAX 9 и меньших типов;

- MC 93C, 94C, 95C, 96C, 97C предназначены для установки ВС типа RRJ-95/100 и меньших типов.

Ограничения по установке ВС:

- установка ВС на MC 93B, 93C при свободной MC 93;

- установка ВС на MC 94B, 94C при свободной MC 94;

- установка ВС на MC 95B, 95C при свободной MC 95;

- установка ВС на MC 96B, 96C при свободной MC 96;

- установка ВС на MC 97B, 97C при свободной MC 97;

- установка ВС на MC 98A при свободных MC 98, 99;

- установка ВС на MC 100A при свободных MC 100, 101;

- установка ВС на MC 102A при свободных MC 102, 103;

- установка ВС на MC 98, 99 при свободном MC 98A;

- установка ВС на MC 100, 101 при свободном MC 100A;

- установка ВС на MC 102, 103 при свободном MC 102A.

Выруливание ВС с восточного сектора перрона Терминала В осуществляется:

- с MC 86, 87, 88B, 88, 89, 89B, 90, 89C, 89D буксировкой на место запуска двигателей;

- с MC 86A – буксировкой на MP A1, на место запуска двигателей T перед пунктирной линией желтого цвета или на место запуска W1;

- с MC 90A – буксировкой на места запуска двигателей;

- с MC 93-97 – буксировкой хвостом вперед на места запуска двигателей;

- с MC 98A, 100A, 98, 99, 100, 101, 102, 102A, 103 – буксировкой на места запуска двигателей.

Примечание:

С MC 86 разрешен выход на тяге собственных двигателей для ВС с размахом крыла 36 м и менее. Обеспечение безопасности руления ВС и движения спецавтотранспорта возлагается на должностные лица авиакомпании или организации выпускающей ВС.

Ограничения по выходу ВС:

- выход с MC 87 при свободной MC 88B;

- выход с MC 88 при свободных MC 89B, 88B;

- выход с MC 89 при свободной MC 89B.

Note:

When ACFT with wingspan exceeding 33 m are towed via Route L3 in front of stands 86-90, movement of special vehicles along this segment is PROHIBITED. Representatives of the airline or of the organization in charge of towing are responsible for ensuring safety of ACFT tow operations and movement of special vehicles in front of stands 86-90.

- into stands 93-97, 93B-97B, 93C-97C – under own engines power, and to stands 97, 94, 93, 93B-97B, 93C-97C – under own engines power to the stop on the taxi route centre line, after that – by pushback;

Note:

Parking of ACFT on stands 97, 94, 93 facing TWY B is permitted for B747-8 and ACFT with smaller length and smaller wingspan.

- into stands 98-103 – under own engines power to the stop on taxi route centre line, after that - by pushback;

- stands 93B, 94B, 95B, 96B, 97B are designated for parking of B737 MAX 9 and smaller ACFT;

- stands 93C, 94C, 95C, 96C, 97C are designated for RRJ-95/100 and smaller ACFT.

ACFT parking restrictions:

- stands 93B, 93C are AVBL for parking, when stand 93 is vacant;

- stands 94B, 94C are AVBL for parking, when stand 94 is vacant;

- stands 95B, 95C are AVBL for parking, when stand 95 is vacant;

- stands 96B, 96C are AVBL for parking, when stand 96 is vacant;

- stands 97B, 97C are AVBL for parking, when stand 97 is vacant;

- stand 98A is AVBL for parking, when stands 98, 99 are vacant;

- stand 100A is AVBL for parking, when stands 100, 101 are vacant;

- stand 102A is AVBL for parking, when stands 102, 103 are vacant;

- stands 98, 99 are AVBL for parking, when stand 98A is vacant;

- stands 100, 101 are AVBL for parking, when stand 100A is vacant;

- stands 102, 103 are AVBL for parking, when stand 102A is vacant.

Taxiing of ACFT from the east sector of Terminal B apron:

- from stands 86, 87, 88B, 88, 89, 89B, 90, 89C, 89D – by towing to engines start-up position;

- from stand 86A – by towing to Route A1, to engines start-up position T in front of the yellow dotted line or to engines start-up position W1;

- from stand 90A – by towing to engines start-up positions;

- from stands 93-97 – by pushback to engines start-up positions;

- from stands 98A, 100A, 98, 99, 100, 101, 102, 102A, 103 – by towing to engines start-up positions.

Note:

ACFT with wingspan 36 m or less are permitted to taxi from stand 86 under own engines power. Representatives of the airline or the organization in charge of ACFT departure are responsible for ensuring safety during taxiing of ACFT and movement of special vehicles.

ACFT taxi-out restrictions:

- from stand 87, when stand 88B is vacant;

- from stand 88, when stands 89B, 88B are vacant;

- from stand 89, when stand 89B is vacant.

Примечание:

Разрешено выполнять поочередный запуск двигателей ВС типа Ил-76, Ан-72, Ан-74 на режиме «малый газ» на месте запуска двигателей S MP A2 по запросу у диспетчера «Шереметьево-Перрон», при установке ВС носом на юг.

Приангарная площадь Ангара 1 (МС 104-104J)**Установка ВС на МС**

По прибытии ВС на приангарную площадь установка ВС производится на знаке Т. Далее установка ВС на МС и в ангар производится буксировкой при свободном месте запуска М и свободных МС 104В, 104А, 104С.

Примечание:

Допускается остановка ВС с размахом крыла 31 м и менее на знаке Т (место остановки ВС) при размещении на точке запуска двигателей М ВС с размахом крыла 31 м и менее. Для ВС с размахом крыла более 31 м остановка ВС производится на месте запуска Е1 перрона терминала В, далее установка производится буксировкой.

Ограничения по установке ВС

Установка ВС типа А-319, В737-ВВJ в Ангар 1 (сектор 2) и обратно по путям руления ВС, проходящим через МС 104-104J выполняется при свободных МС 104-104J.

Буксировка на МС в Ангар 1 и обратно ВС типа А-319, В737-ВВJ и ВС с меньшим размахом крыла по путям руления ВС, проходящим перед МС 104-104J, производится при свободном месте запуска М. Движение спецтранспорта перед МС 104-104J при буксировке ВС с размахом крыла 23.5 м и более ЗАПРЕЩЕНО.

Обеспечение безопасности буксировки ВС и движения спецавтотранспорта возлагается на должностные лица авиакомпании или организации, выполняющие буксировку ВС.

Выход ВС с МС

Выход ВС из Ангара 1 и с МС 104-104J производится буксировкой на место запуска двигателей М. При установке ВС с размахом крыла 31 м и менее на знаке Т (точка остановки ВС) допускается выруливание с приангарной площади ВС с размахом крыла 31 м и менее на тяге собственных двигателей с точки запуска двигателей М.

Облив и запуск двигателей ВС типов А-319, В737-ВВJ производить на месте Е1.

Облив и запуск двигателей ВС типа G650, G550, GLEX и ВС с меньшим размахом крыла производить на месте М. Сбор и утилизация ПОЖ производится оператором, осуществляющим облив ВС.

Предупреждение: запуск двигателей ВС типов А-319, В737 на приангарной площади Ангара 1 ЗАПРЕЩЕН.

Технический представитель НАО «Авиа Групп» осуществляет контроль и несет ответственность за маневрирование ВС и соблюдение установленных ограничений на приангарной площади Ангара 1 перрона Терминала В.

Центральный сектор перрона Терминала В (МС 105-131)**Руление ВС на центральный сектор перрона Терминала В осуществляется:**

- на МС 105-131 - по осевой линии маршрута руления на тяге собственных двигателей.

Примечание:

Разрешена установка одновременно двух ВС с размахом крыла 28 м и менее и длиной 30 м и менее (RRJ-95 и меньших типов) на МС 105Е и 105W, 106Е и 106W, 107Е и 107W, 108Е и 108W, 109Е и 109W, 110Е и 110W, 111Е и 111W, 112Е и 112W.

Note:

Ил-76, Ан-72, Ан-74 ACFT are permitted to start engines sequentially at idle power on start-up area S on Route A2 after requesting clearance from "Sheremetyevo-Apron" controller, provided ACFT are parked facing south.

Apron of Hangar 1 (stands 104-104J)**Parking of ACFT onto stands**

After ACFT taxi onto the apron of Hangar 1, they shall stop at the T-shaped marking, then ACFT shall be parked onto the stands and into the Hangar by towing, provided engines start-up position M and stands 104B, 104A, 104C are vacant.

Note:

ACFT with wingspan of 31 m or less are permitted to stop at the T-shaped marking (ACFT stop position) when engines start-up position M is occupied by ACFT with wingspan of 31 m or less. ACFT with wingspan exceeding 31 m shall stop at start-up area E1 on apron of Terminal B, after that ACFT shall be parked by towing.

ACFT parking restrictions

Taxiing of А-319, В737-ВВJ ACFT for parking in Hangar 1 (sector 2) and in the opposite direction via ACFT taxi routes passing through stands 104-104J shall be executed when stands 104-104J are vacant.

Towing of А-319, В737-ВВJ and ACFT with smaller wingspan to stands in Hangar 1 and in the opposite direction via ACFT taxi routes passing in front of stands 104-104J shall be executed when engines start-up position M is vacant. Movement of special vehicles in front of stands 104-104J during towing of ACFT with wingspan of 23.5 m or more is PROHIBITED.

Representatives of the airline or of the organization in charge of towing are responsible for ensuring safety during towing of ACFT and movement of special vehicles.

Taxiing of ACFT from stands

ACFT shall taxi out of Hangar 1 and from stands 104-104J under tow to engines start-up position M. ACFT with wingspan of 31 m or less parked at the T-shaped marking (ACFT stop point) shall taxi from engines start-up position M on the Hangar apron under own engines power.

De-icing treatment and engines start-up of А-319, В737-ВВJ ACFT shall be carried out at area E1.

De-icing treatment and engines start-up of G650, G550, GLEX and ACFT with smaller wingspan shall be carried out at area M. Collection and recycling of de-icing fluid on the apron is conducted by the de-icing operator.

Warning: engines start-up of А-319 and В737 ACFT on Hangar 1 apron is PROHIBITED.

Technical specialist of "Avia-Group" LLC monitors ACFT manoeuvring and bears full responsibility for the observance of the restrictions applied on Hangar 1 apron of Terminal B apron.

Central sector of Terminal B apron (stands 105-131)**Taxiing of ACFT to the central sector of Terminal B apron:**

- to stands 105-131 - under own engines power along taxi guide line of the taxi route.

Note:

Simultaneous parking of two ACFT with wingspan of 28 m or less and length 30 m or less (RRJ-95 and smaller ACFT) on stands 105Е and 105W, 106Е and 106W, 107Е and 107W, 108Е and 108W, 109Е and 109W, 110Е and 110W, 111Е and 111W, 112Е and 112W.

Ограничения по рулению ВС:

Порядок использования маршрутов руления Т3, Т4, Т5, Т6:

- разрешено одновременное использование маршрутов Т3 и Т5 только для ВС с размахом крыла 36 м и менее;

- разрешено одновременное использование маршрутов Т3 и Т6: Т3 только для ВС с размахом крыла 36 м и менее, Т6 для ВС с размахом крыла 65 м и менее;

- разрешено одновременное использование маршрутов Т4 и Т6: Т4 только для ВС с размахом крыла 36 м и менее, Т6 для ВС с размахом крыла 65 м и менее;

- разрешено одновременное использование маршрутов Т4 и Т6: Т6 только для ВС с размахом крыла 36 м и менее, Т4 для ВС с размахом крыла 65 м и менее;

- ЗАПРЕЩЕНО одновременное использование маршрутов Т4 и Т3;

- ЗАПРЕЩЕНО одновременное использование маршрутов Т4 и Т5;

- ЗАПРЕЩЕНО одновременное использование маршрутов Т5 и Т6.

Разрешён разворот ВС, при рулении в северном направлении, с МР Т3 на МР Т5, Т6, а также с МР Т5, Т6 на МР Т3 по соответствующей линии разметки на траверзе МС 131 для ВС с размахом крыла 36 м и менее за машиной сопровождения.

Разрешён разворот ВС, при рулении в северном направлении, с МР Т4 на МР Т6, а также с МР Т6 на МР Т4 по соответствующей линии разметки на траверзе МС 128 для ВС с размахом крыла 65 м и менее за машиной сопровождения.

Выход ВС с МС:

- с МС 113-131 - буксировкой на места запуска двигателей;

- с МС 105-112 - на тяге собственных двигателей, либо буксировкой на места запуска.

Примечание:

При нахождении одновременно двух ВС на МС 105E и 105W, 106E и 106W, 107E и 107W, 108E и 108W, 109E и 109W, 110E и 110W, 111E и 111W, 112E и 112W – выход производить буксировкой «носом» вперед на места запуска двигателей.

С МС 112-111 разрешен выход на тяге собственных двигателей при установке «носом» на восток только для ВС с размахом крыла 36 м и менее при свободной МС 112D.

5.3 Перрон Терминала С (МС 132-150)

Установка ВС на МС центрального сектора перрона Терминала С:

- на МС 132-150 по осевой линии маршрута руления на тяге собственных двигателей.

Ограничения по рулению ВС:

- разрешено одновременное использование маршрутов руления С1, С3 только для ВС с размахом крыла 36 м и менее;

- руление ВС одновременно по маршрутам руления С2 и С1 ЗАПРЕЩЕНО;

- руление ВС одновременно по маршрутам руления С2 и С3 ЗАПРЕЩЕНО.

Выруливание ВС с МС перрона Терминала С:

- с МС 132-150 – буксировкой на места запуска двигателей.

Места стоянки С01E/W-C03E/W предназначены для установки ВС с размахом крыла 36 м и менее и длиной 44.6 м и менее. Установка и выход ВС с/на МС С01E/W-C03E/W на тяге собственных двигателей. Разрешено руление ВС с размахом крыла от 40 м до 65 м через МС С02E/W при свободных МС С01E/W, С03E/W.

ACFT taxi restrictions:

Taxi procedures, Routes T3, T4, T5, T6:

- simultaneous taxi operations on Routes T3 and T5: only for ACFT with wingspan of 36 m or less;

- simultaneous taxi operations on Routes T3 and T6: T3 only for ACFT with wingspan of 36 m or less, T6 for ACFT with wingspan of 65 m or less;

- simultaneous taxi operations on Routes T4 and T6: T4 only for ACFT with wingspan of 36 m or less, T6 for ACFT with wingspan of 65 m or less;

- simultaneous taxi operations on Routes T4 and T6: T6 only for ACFT with wingspan of 36 m or less, T4 for ACFT with wingspan of 65 m or less;

- simultaneous taxi operations on Routes T3 and T4 are PROHIBITED;

- simultaneous taxi operations on Routes T4 and T5 are PROHIBITED;

- simultaneous taxi operations on Routes T5 and T6 are PROHIBITED.

ACFT with a wingspan of 36 m or less taxiing north under assistance of the "Follow-me" vehicle are permitted to turn from Route T3 to Routes T5, T6 and from Routes T5, T6 to Route T3 abeam stand 131 in accordance with the appropriate marking.

ACFT with a wingspan of 65 m or less taxiing north under assistance of the "Follow-me" vehicle" are permitted to turn from Route T4 to Route T6 and from Route T6 to Route T4 abeam stand 128 in accordance with the appropriate marking.

Taxiing of ACFT from stands:

- stands 113-131 - by towing to engines start-up position;

- stands 105-112 - under own engines power or by towing to start-up position.

Note:

When 2 (two) ACFT are simultaneously parked on stands 105E and 105W, 106E and 106W, 107E and 107W, 108E and 108W, 109E and 109W, 110E and 110W, 111E and 111W, 112E and 112W - taxiing from stands to engines start-up positions shall be carried out under tow.

Taxiing from stands 112-111 under own engines power is permitted only for ACFT with wingspan of 36 m or less, provided ACFT is parked facing east and stand 112D is vacant.

5.3 Apron of Terminal C (stands 132-150)

Parking of ACFT onto stands of central sector of Terminal C apron:

- onto stands 132-150 - under own engines power along taxi guide line of taxi route.

ACFT taxi restrictions:

- simultaneous taxi operations on Routes C1, C3 are permitted only for ACFT with wingspan of 36 m or less;

- simultaneous taxiing of ACFT via Routes C2 and C1 is PROHIBITED;

- simultaneous taxiing of ACFT via Routes C2 and C3 is PROHIBITED.

Movement of ACFT from stands of Terminal C apron:

- from stands 132-150 – by towing to engines start-up positions.

Stands C01E/W - C03E/W are designated for parking of ACFT with a wingspan 36 m or less and length 44.6 m or less. ACFT shall taxi in/taxi out of stands C01E/W - C03E/W under own engines power. It is permitted for ACFT with wingspan 40 m - 65 m to taxi through stands C02E/W, when stands C01E/W, C03E/W are vacant.

Западный сектор перрона Терминала С (МС 162-190)**Руление ВС на МС западного сектора перрона Терминала С:**

- на МС 162А на тяге собственных двигателей при свободных МС 162, 165;
- на МС 162-182 до остановки на осевой линии маршрута руления, далее буксировкой хвостом вперед;
- на МС 163В, 163, 164, 177В, 177, 178, 179В, 179, 180, 181 на тяге собственных двигателей;
- на МС 184, 185, 186, 187, 188, 189 - на тяге собственных двигателей, или буксировкой хвостом вперед;
- на МС 186А, 164А, 178А, 180А до остановки на осевой линии маршрута руления носом на восток, далее буксировкой хвостом вперед;
- на МС 187А, 163А, 177А, 179А до остановки на осевой линии маршрута руления носом на запад, далее буксировкой хвостом вперед;
- на МС 181А до остановки на осевой линии маршрута руления носом на юг, далее буксировкой хвостом вперед;
- на МС 190 - на тяге собственных двигателей до остановки на осевой линии маршрута руления, далее - буксировкой хвостом вперед.

Выруливание ВС с МС западного сектора перрона Терминала С:

- с МС 162-182 - буксировкой на места запуска;
- с МС 165-176 - буксировкой на места запуска;
- с МС 184-189 - буксировкой на места запуска;
- с МС 184, 185, 186, 187, 188, 189, 186А, 187А выход на тяге собственных двигателей при установке ВС хвостом на юг;
- с МС 190 на тяге собственных двигателей.

Примечание:

МС 190 предназначено для коммерческого и технического обслуживания ВС.

Перрон западного сектора Терминала В

- заруливание ВС на МС 191-200 осуществляется на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения;
- заруливание ВС на МС 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215 осуществляется на тяге собственных двигателей с МР L7 за машиной сопровождения;
- заруливание ВС на МС 202, 204, 206, 208, 210, 212, 214, 216 осуществляется на тяге собственных двигателей с МР L4 за машиной сопровождения;
- заруливание ВС на МС 201А, 203А, 205А, 207А, 209А, 211А, 213А, 215А до остановки на оси руления перрона, далее буксировкой хвостом вперед;
- разрешено заруливание ВС на МС 201А, 203А, 205А, 207А, 209А, 211А, 213А, 215А носом к ангару на тяге собственных двигателей;
- установка на МС 191-200 осуществляется по указаниям маршала;
- на МС 217-219 на тяге собственных двигателей;
- на МС 220 до остановки на оси руления перрона, далее буксировкой хвостом вперед.

Экипажам ВС строго следовать указаниям маршала.

При заруливании ВС на МС на тяге собственных двигателей обеспечение установки ВС на соответствующей точке остановки на МС возлагается на встречающего (представителя компании-оператора по наземному обслуживанию, технический персонал авиакомпании, специалиста по сопровождению ВС).

West sector of Terminal C apron (stands 162-190)**Movement of ACFT to stands of the west sector of Terminal C apron:**

- to stand 162A - under own engines power, when stands 162, 165 are vacant;
- to stands 162-182 - to the stop on the taxi route, then - by pushback;
- to stands 163B, 163, 164, 177B, 177, 178, 179B, 179, 180, 181 - under own engines power;
- to stands 184, 185, 186, 187, 188, 189 - under own engines power or by pushback;
- to stands 186A, 164A, 178A, 180A - to the stop on the taxi route facing east, then - by pushback;
- to stands 187A, 163A, 177A, 179A - to the stop on the taxi route facing west, then - by pushback;
- to stand 181A - to the stop on the taxi route facing south, then - by pushback;
- to stand 190 - under own engines power to the stop on the taxi route, then - by pushback.

Movement of ACFT from stands of the west sector of Terminal C apron:

- from stands 162-182 - under tow to start-up positions;
- from stands 165-176 - under tow to start-up positions;
- from stands 184-189 - under tow to start-up positions;
- from stands 184, 185, 186, 187, 188, 189, 186A, 187A - under own engines power, when ACFT is parked with a tail towards south;
- from stand 190 - under own engines power.

Note:

Stand 190 is designated for commercial servicing and maintenance of ACFT.

Terminal B west sector apron

- ACFT shall taxi into stands 191-200 under own engines power, assisted by the "Follow-me" vehicle;
 - ACFT shall taxi into stands 201, 203, 205, 207, 209, 211, 213, 215 from Route L7 under own engines power, assisted by the "Follow-me" vehicle;
 - ACFT shall taxi into stands 202, 204, 206, 208, 210, 212, 214, 216 from Route L4 under own engines power, assisted by the "Follow-me" vehicle;
 - ACFT taxiing to stands 201A, 203A, 205A, 207A, 209A, 211A, 213A, 215A shall proceed to the stop on the taxi guide line on the apron, after that - by pushback;
 - ACFT shall taxi into stands 201A, 203A, 205A, 207A, 209A, 211A, 213A, 215A facing the hangar under own engines power;
 - ACFT shall be parked onto stands 191-200 following marshaller's instructions;
 - ACFT shall taxi into stands 217-219 under own engines power;
 - ACFT taxiing to stand 220 shall proceed to the stop on the taxi guide line on the apron, then - by pushback.
- Flight crews must strictly follow marshaller's instructions.
- Specialist providing marshalling services to arriving ACFT (representative of the ground handling service of the ACFT Operator, airline technical personnel, marshaller) is responsible for parking the ACFT on the appropriate stop point on stand, provided ACFT taxi into stands under own engines power.

Разрешено руление на приангарную площадь, в ангар АНТЦ и обратно, на тяге собственных двигателей для ВС с размахом крыла 32 м и менее. Движение ВС с размахом крыла более 32 м осуществлять буксировкой.

Установка и выход ВС с МС 200Е, 200F, 200С осуществляется буксировкой. МС 200С для ВС с размахом крыла 35.7 метров и длиной 34.5 метров и менее. МС 200Е для ВС с размахом крыла 26.5 м и длиной 23.1 м и менее. МС 200F для ВС с размахом крыла 24.2 м и длиной 36.5 м и менее. МС 200Е, 200F предназначены для обслуживания в светлое время суток.

При рулении ВС с/на приангарную площадь движение спецтранспорта от траверза МС 200 до Ангара ЗАПРЕЩЕНО.

Выход ВС с МС:

- с МС 191-216 буксировкой хвостом вперед на места запуска;
- с МС 201А, 203А, 205А, 207А, 209А, 211А, 213А, 215А - буксировкой на место запуска;
- с МС 217-219 на тяге собственных двигателей;
- с МС 220 - буксировкой на место запуска.

Разрешение на запуск двигателей и выруливание экипажам всех ВС дает диспетчер «Шереметьево-Перрон».

Примечание:

Обеспечение безопасности при выруливании ВС на тяге собственных двигателей возлагается на должностное лицо авиакомпании или организации, выпускающей ВС.

При занятии РД входа на перрон пилот обязан остановиться и с разрешения диспетчера ДПР перейти на связь с диспетчером «Шереметьево-Перрон». Маневрирование по перрону осуществляется с разрешения диспетчера «Шереметьево-Перрон».

5.4 Перроны Терминалов Е, F (МС 34-73)

Порядок руления ВС на стоянки Терминалов Е, F

Руление ВС на МС 34-41, 46-60 перронов Терминалов Е, F производится на тяге собственных двигателей, по системе позиционирования на стоянке («SAFEDOCK»). Руление ВС к МС осуществляется в зону действия системы «SAFEDOCK», дальнейшее заруливание и остановка на месте стоянки обеспечивается действиями экипажа по индикации системы «SAFEDOCK» и под контролем технического персонала авиакомпании или организации, обслуживающей ВС.

Руление на МС 59 на тяге собственных двигателей разрешено только для ВС с размахом крыла 64.8 м или менее, за машиной сопровождения. Установка ВС на МС 59 осуществляется по командам технического персонала.

Руление на МС 60 на тяге собственных двигателей разрешено только для ВС с размахом крыла 31 м или менее.

Руление ВС типа А-380 на МС 48А производится за автомобилем сопровождения до остановки на сопряжении оси руления по перрону с осью заруливания на указанное МС. На МС 48А установку ВС типа А-380 производить буксировкой на точку С.

Руление ВС на МС 42-45 производится на тяге собственных двигателей.

Установка ВС на МС 42С, 43С, 44С производится буксировкой. МС 42С, 43С, 44С предназначены для установки ВС с размахом крыла 36 м и менее. Место стоянки 43С использовать для ВС длиной 42 м и менее.

Ограничения по рулению:

- при свободных МС 44А, 42А за МС 42-45 (маршрут руления F1) разрешено руление/буксировка ВС с размахом крыла не более 61 м;
- при занятых МС 44А, 42А руление/буксировка за МС 44А, 42А (маршрут руления F1) разрешено для ВС с размахом крыла не более 42.5 м;

ACFT with a wingspan of 32 m or less are permitted to taxi to the Hangar area and to/from the apron of the Aviation Scientific and Technical Centre under own engines power. ACFT with a wingspan of more than 32 m shall be towed.

ACFT shall taxi into/out of stands 200E, 200F, 200C under tow. Stand 200C is AVBL for ACFT with a wingspan of 35.7 m, 34.5 m or less in length. Stand 200E is AVBL for ACFT with a wingspan of 26.5 m, 23.1 m or less in length. Stand 200F is AVBL for ACFT with a wingspan of 24.2 m, 36.5 m or less in length. Stands 200E, 200F are designated for ACFT maintenance in daylight hours.

During taxiing of ACFT to/from the Hangar area, movement of special vehicles from abeam stand 200 to the Hangar is PROHIBITED.

Movement of ACFT from stands:

- from stands 191-216 - by pushback to start-up positions;
 - from stands 201А, 203А, 205А, 207А, 209А, 211А, 213А, 215А - under tow to start-up position;
 - from stands 217-219 - under own engines power;
 - from stand 220 - under tow to start-up position.
- “Sheremetyevo-Apron” controller issues start-up and taxi clearance to all ACFT.

Note:

Representatives of the airline or the organization in charge of ACFT departure are responsible for ensuring safe manoeuvring, when ACFT taxi out of stands under own engines power.

After occupying a taxiway entering the apron pilot-in-command must stop the ACFT and, following the instruction of “Sheremetyevo-Ground” controller, change over to communication with “Sheremetyevo-Apron” controller. Movement of ACFT on the apron is subject to “Sheremetyevo-Apron” controller’s clearance.

5.4 Aprons of Terminals E, F (stands 34-73)

Taxiing procedures to stands of Terminals E, F

ACFT shall taxi into stands 34-41, 46-60 located on aprons of Terminals E, F under own engines power using “SAFEDOCK” docking guidance system. ACFT shall taxi to the “SAFEDOCK” operating area, then flight crew shall proceed and stop on the stand following the information indicated on the “SAFEDOCK” system display, under the supervision of the technical specialist of the airline or the organization responsible for ACFT handling.

Taxiing to stand 59 under own engines power is permitted only for ACFT with a wingspan of 64.8 m or less under assistance of the “Follow-me” vehicle. ACFT shall be parked on stand 59 following the instructions of the technical specialist.

Taxiing into stand 60 under own engines power is permitted only for ACFT with a wingspan of 31 m or less.

A-380 type ACFT shall taxi to stand 48А under assistance of the “Follow-me” vehicle to the stop at junction of the apron taxi guide line and stand lead-in line. A-380 type ACFT shall be towed into stand 48А and positioned on point «С».

ACFT shall taxi to stands 42-45 under own engines power.

ACFT shall be parked onto stands 42С, 43С, 44С under tow. Stands 42С, 43С, 44С are designated for parking of ACFT with a wingspan of 36 m or less. Stand 43С is AVBL for parking of ACFT 42 m or less in length.

Taxiing restrictions:

- when stands 44А, 42А are vacant, taxi/tow operations behind stands 42-45 (Route F1) are permitted for ACFT with a wingspan of not more than 61 m;
- when stands 44А, 42А are occupied, taxi/tow operations behind stands 44А, 42А (Route F1) are permitted for ACFT with a wingspan of not more than 42.5 m;

- руление ВС на МС 66-61 осуществляется на тяге собственных двигателей при установке хвостом к Терминалу F, либо до остановки на маршруте руления и далее буксировкой при установке носом к Терминалу F;

- разрешена установка ВС на МС 66-64 на тяге собственных двигателей по маршруту руления F4 носом к Терминалу F при свободных МС 67А, МС 67С.

Ограничения по рулению:

- между МС 66 и МС 68 (маршрут руления F4) разрешено руление и буксировка ВС с размахом крыла не более 64.8 м;

- руление ВС на МС 67А осуществляется на тяге собственных двигателей;

- выход ВС с МС 34-41, 46-60 перрона Терминала E, F производится буксировкой на осевую линию маршрута руления по перрону на места запуска двигателей;

- выход ВС с МС 42-45 производится на тяге собственных двигателей.

Ограничения по рулению:

- при установке ВС на МС 44А, 42А хвостом к Терминалу F, выход производить буксировкой хвостом вперед на осевую линию руления перрона на места запуска двигателей;

- при занятых МС 42С, 43С, 44С, выход ВС с МС 42-45 производится буксировкой на осевую линию руления перрона на места запуска двигателей;

- разрешён разворот по маршруту руления вдоль МС 57А, 58 по соответствующей линии разметки для ВС с размахом крыла 36 м и менее за машиной сопровождения;

- выход ВС с МС 66-61, при установке носом к Терминалу F, производится на тяге собственных двигателей;

- выход ВС с МС 63-61, при установке хвостом к Терминалу F, производится буксировкой на осевую линию руления перрона на места запуска двигателей;

- выход ВС с МС 64-66, при установке хвостом к Терминалу F, производится буксировкой на осевую линию руления перрона на места запуска двигателей, либо на тяге собственных двигателей, при свободных МС 67А, МС 67С по маршруту руления F4;

- выход ВС с МС 67А производится буксировкой на осевую линию руления перрона на места запуска двигателей.

Примечание:

На стоянках перрона Терминала F (МС 42-45, 62-66 при установке ВС носом к вокзалу) разрешено выполнять поочередный запуск двигателей ВС с выходом на режим малого газа по запросу у ведущего специалиста - диспетчера по рулению ВС на перроне «Шереметьево-Перрон».

В условиях продолжительных и обильных снегопадов, на период очистки перрона, ВС устанавливаются на места стоянок буксировкой.

В пределах единой зоны обслуживания ВС нанесены дополнительные маркировочные знаки зоны действия телетрапов.

Места облива антиобледенительными жидкостями и места запуска двигателей приведены на картах размещения на стоянку/стыковки судов. Сбор и утилизация ПЖ на перронах и стоянках аэродрома производится оператором, осуществляющим облив ВС.

Порядок руления ВС на стоянки (со стоянок) 68-73 перрона Терминала F

Порядок маневрирования ВС типов А-319, А-320, А-321-100, RRJ-95/100 на МС 68, 69В:

- на МС 68, 69В допускается заруливание ВС типа А-319, А-320, А-321-100, RRJ-95/100 на тяге собственных двигателей;

- ACFT intended to park on stands 66-61 with a tail towards Terminal F shall taxi to the stands under own engines power, ACFT intended to park on stands 61-66 facing Terminal F shall taxi to the stop on the taxi route, then - under tow;

- ACFT shall taxi into stands 66-64 under own engines power via Route F4 facing Terminal F, when stands 67A, 67C are vacant.

Taxiing restrictions:

- segment between stands 66 and 68 (Route F4) is AVBL for taxi and tow operations of ACFT with a wingspan of not more than 64.8 m;

- ACFT shall taxi to stand 67A under own engines power;

- ACFT shall taxi out of stands 34-41, 46-60 located on aprons of Terminals E, F under tow to engines start-up positions on the apron taxi guide line;

- ACFT shall taxi out of stands 42-45 under own engines power.

Taxiing restrictions:

- ACFT parked on stands 44A, 42A with a tail towards Terminal F shall taxi out of the stands by pushback to engines start-up positions on the apron taxi guide line;

- ACFT shall taxi out of stands 42-45 under tow to start-up positions on the apron taxi guide line, when stands 42C, 43C, 44C are occupied;

- ACFT with a wingspan of 36 m or less are permitted to turn on the taxi route along stands 57A, 58 following the appropriate marking under assistance of the "Follow-me" vehicle;

- ACFT parked on stands 66-61 facing Terminal F shall taxi out of the stands under own engines power;

- ACFT parked on stands 63-61 with a tail towards Terminal F shall taxi out of the stands under tow to start-up positions on the apron taxi guide line;

- ACFT parked on stands 64-66 with a tail towards Terminal F shall taxi out of the stands under tow to start-up positions on the apron taxi guide line or under own engines power via Route F4, when stands 67A, 67C are vacant;

- ACFT shall taxi out of stand 67A under tow to start-up positions on the apron taxi guide line.

Note:

Stands 42-45, 62-66 located on the apron of Terminal F (when ACFT are parked facing the Terminal) are AVBL for successive start of engines followed by setting engines to idle power by "Sheremetyevo-Apron" controller's clearance.

During the period of apron clearing in conditions of long-lasting and heavy snow showers ACFT shall be parked on the stands under tow.

Marking of aerobridge operating area is provided within the contour of the apron safety area.

De-icing and engines start-up areas are depicted on Aircraft Parking/Docking charts. Collection and recycling of de-icing/anti-icing fluid on aprons and on stands is conducted by the de-icing operator.

Taxiing procedures into/out of stands 68-73 of Terminal F apron

Procedure for taxiing of А-319, А-320, А-321-100, RRJ-95/100 ACFT into stands 68, 69В:

- the above-mentioned ACFT types shall taxi into the specified stands under own engines power;

- на МС 68 - при свободных МС 68А, 68В, 69;
- на МС 69В - при свободных МС 68А, 68В, 69, 69С, 70С, 70;

Выход ВС производится буксировкой на осевую линию маршрута руления.

Порядок маневрирования ВС на МС 68-70:

- по прилёту ВС производят выключение двигателей на осевой линии маршрута руления между РД S8 и РД S9 с последующей установкой их на МС 68-70 буксировкой.

Порядок заполнения МС 68-70:

- на МС 68: Tu-154W, A-320-200W при свободных МС 68А, 68В, 69; A-319, A-320, A-321-100 при свободном МС 68А, 68В;

- на МС 68А - при свободных МС 68-69С;
- на МС 68В - А-330-200, Ил-96, Ил-86 при свободных МС 68, 68А, 69, 69В, 69С;
- на МС 69 - А-319, А-320, А-321-100 при отсутствии Tu-154W, А-320-200W на МС 68, А-330-200, Ил-96, Ил-86 на МС 70 и свободных МС 68А, 69В, 69С, 70С;

- на МС 69В - А-319, А-320, А-321-100 при свободных МС 68А, 68В, 69, 69С, 70С, 70;
- на МС 69С - Tu-154W, А-320-200W при свободных МС 68А, 68В, 69, 69В, 70С, 70;
- на МС 70С - А-319, А-320, А-321-100, Tu-154W, А-320-200W при свободных МС 69, 69В, 69С, 70;

- на МС 70 - А-319, А-320, А-321-100 при свободных МС 69В, 69С, 70С; А-330-200, Ил-96, Ил-86 при свободных МС 69, 69В, 69С, 70С.

Выход ВС с этих МС производить буксировкой на осевую линию маршрута руления.

Маркировка контура зоны обслуживания для МС 68-70 нанесена в виде замкнутой ломаной линии красного цвета шириной 0.15 м.

Маркировка контура зоны обслуживания для МС 68А нанесена в виде замкнутой ломаной линии красного цвета.

На перроне между РД S9 и РД S10 расположена площадка ПОЖ-2 (МС 73, 73В) для ВС с размахом крыла 65 м и менее и длиной 74 м и менее. На МС 73, 73В разрешено коммерческое обслуживание ВС в светлое время суток. Заруливание и выход ВС на МС 73 осуществлять на тяге собственных двигателей. Заруливание и выход ВС на МС 73В осуществлять буксировкой.

Примечание:

Выход с МС 73 на тяге собственных двигателей через РД S10 влево по МРД А разрешен для ВС с размахом крыла 36 м и менее.

5.5 Перрон грузового комплекса Терминала F (МС 74-81)

Порядок руления ВС на стоянке:

- заруливание ВС на МС 74А, 76А, 77, 78, 79А, 81А по РД S12, остановка передней стойки шасси на точке 1, далее - буксировкой;
- на МС 74А - при свободных МС 74, 74В, 75;
- на МС 76А - при свободных МС 75, 76, 76В;
- на МС 77 - при свободных МС 76, 76В;
- на МС 79А - при свободных МС 79, 79В, 80;
- на МС 81А - при свободных МС 80, 81В, 81;

Выход ВС с МС 74А, 76А, 77 производить буксировкой на точку 4, расположенную на РД S11, далее на тяге собственных двигателей;

- выход ВС с МС 76А - при свободных МС 74, 74В, 75;

- into stand 68 - when stands 68А, 68В, 69 are vacant;

- into stand 69В - when stands 68А, 68В, 69, 69С, 70С, 70 are vacant;

ACFT shall be towed out of the specified stands to the taxi route.

Taxiing procedures to stands 68-70:

- after arrival ACFT shall shut down engines on the taxi route between TWY S8 and TWY S9, then ACFT shall be towed onto stands 68-70.

Parking procedure onto stands 68-70:

- stand 68: Tu-154W, А-320-200W ACFT - when stands 68А, 68В, 69 are vacant; А-319, А-320, А-321-100 ACFT - when stands 68А, 68В are vacant;

- stand 68А: when stands 68-69С are vacant;
- stand 68В: А-330-200, Ил-96, Ил-86 ACFT - when stands 68, 68А, 69, 69В, 69С are vacant;
- stand 69: А-319, А-320, А-321-100 ACFT, when stand 68 is not occupied by Tu-154W, А-320-200W ACFT, stand 70 is not occupied by А-330-200, Ил-96, Ил-86 ACFT, and when stands 68А, 69В, 69С, 70С are vacant;

- stand 69В: А-319, А-320, А-321-100 ACFT - when stands 68А, 68В, 69, 69С, 70С, 70 are vacant;
- stand 69С: Tu-154W, А-320-200W ACFT - when stands 68А, 68В, 69, 69В, 70С, 70 are vacant;
- stand 70С: А-319, А-320, А-321-100, Tu-154W, А-320-200W ACFT - when stands 69, 69В, 69С, 70 are vacant;

- stand 70 - А-319, А-320, А-321-100 ACFT - when stands 69В, 69С, 70С are vacant; А-330-200, Ил-96, Ил-86 ACFT - when stands 69, 69В, 69С, 70С are vacant.

ACFT shall be towed out of the specified stands to the taxi route.

Contour of apron safety area delineating stands 68-70 is marked as a red closed broken line 0.15 m wide.

Contour of apron safety area delineating stand 68А is marked as a red closed broken line.

De-icing area-2 (stands 73, 73В) located on the apron between TWY S9 and TWY S10 is designated for ACFT with a wingspan of 65 m or less, 42 m or less in length. Commercial servicing is permitted on stands 73, 73В during the day-time. ACFT shall taxi into/out of stand 73 under own engines power, into/out of stand 73В - under tow.

Note:

Taxiing out of stand 73 under own engines power via TWY S10 to the left onto MAIN TWY А is permitted for ACFT with wingspan of 36 m or less.

5.5 Apron of the cargo area of Terminal F (stands 74-81)

Taxiing procedures into stands:

- into stands 74А, 76А, 77, 78, 79А, 81А - via TWY S12 until ACFT nose landing gear is positioned at Stop point 1, then - under tow;
- into stand 74А, when stands 74, 74В, 75 are vacant;
- into stand 76А, when stands 75, 76, 76В are vacant;
- into stand 77, when stands 76, 76В are vacant;
- into stand 79А, when stands 79, 79В, 80 are vacant;
- into stand 81А, when stands 80, 81В, 81 are vacant;

Taxiing out of stands 74А, 76А, 77 – under tow to Stop point 4 on TWY S11, then - under own engines power;

- taxiing out of stand 76А, when stands 74, 74В, 75 are vacant;

- выход ВС с МС 77 - при свободных МС 76, 76В;

- выход ВС с МС 78, 79А, 81А производить буксировкой на точку 4 или 5, расположенную на РД S11 или РД S12 соответственно, далее на тяге собственных двигателей;

- выход ВС с МС 81А - при свободных МС 79, 79В, 80.

Примечание:

Запуск ВС на точке 4 РД S11 производить при свободных МС 74, 74В, 74А, 75.

Запуск ВС на точке 5 РД S12 производить при свободных МС 77, 78.

Точки 1, 4, 5 маркированы в виде круга желтого цвета D=1.0 м.

На МС 74В, 76В, 79В, 81В, 74, 75, 76, 79, 80, 81 - заруливание на тяге собственных двигателей через РД S11, РД S12 на осевую линию маршрута руления. Остановка после освобождения РД. Установка на МС буксировкой.

Выход - буксировкой на место запуска двигателей X или Y соответственно, далее на тяге собственных двигателей через РД S11 или РД S12.

Примечание:

На МС 74, 75, 76, 79, 80, 81 - допускается заруливание на тяге собственных двигателей через РД S11, РД S12.

Выход - буксировкой на место запуска двигателей X или Y соответственно, далее на тяге собственных двигателей через РД S11 или РД S12.

Примечание:

Руление на тяге собственных двигателей по маршруту руления по перрону перед МС 74-81 разрешено только для ВС с размахом крыла 50 м и менее.

Обработка ВС противообледенительными жидкостями производится на МС. Сбор и утилизация ПОЖ на аэродроме производится оператором, осуществляющим облив ВС.

Порядок руления ВС на стоянки (со стоянок) 82-84 и точки установки F, E площадки ПОЖ-1

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

Точки установки F, E предназначены для установки ВС без коммерческого обслуживания. Место установки E предназначено для установки ВС с размахом крыла 36 м и менее, место установки F предназначено для установки ВС с размахом крыла 61 м и менее.

Заруливание ВС на МС 82-84, точки E и F производить на тяге собственных двигателей по РД S13 за спецмашиной по сопровождению ВС на перроне под управлением диспетчера «Шереметьево-Перрон 1».

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

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

Выход ВС с точек F и E производить буксировкой через МС 82-84. Выход ВС с точки F при свободном месте установки E.

При занятой МС 82А:

- заруливание ВС на МС 83А ЗАПРЕЩЕНО;

- заруливание ВС на МС 83 на тяге собственных двигателей только для ВС с размахом крыла 36 м;

- заруливание ВС на МС 84 на тяге собственных двигателей только для ВС с размахом крыла 36 м при свободных МС 83А, 83;

- заруливание ВС с размахом крыла более 36 м на МС 84 - буксировкой, при свободных МС 83А, 83.

- taxiing out of stand 77 - when stands 76, 76B are vacant;

- taxiing out of stands 78, 79А, 81А - under tow to Stop point 4 or 5 on TWY S11 or TWY S12 accordingly, then - under own engines power;

- taxiing out of stand 81А - when stands 79, 79В, 80 are vacant.

Note:

Start-up at Stop point 4 on TWY S11 is permitted, when stands 74, 74В, 74А, 75 are vacant.

Start-up at Stop point 5 on TWY S12 is permitted, when stands 77, 78 are vacant.

Stop points 1, 4, 5 are marked as a yellow circle 1.0 m in diameter.

ACFT shall taxi to stands 74В, 76В, 79В, 81В, 74, 75, 76, 79, 80, 81 under own engines power via TWY S11, TWY S12 to the taxi route. ACFT shall stop after vacating the TWY and shall be parked on the stands under tow.

ACFT shall taxi out of the stands to engines start-up position X or Y under tow, then - under own engines power via TWY S11 or TWY S12.

Note:

ACFT shall taxi into stands 74, 75, 76, 79, 80, 81 under own engines power via TWY S11, S12.

ACFT shall taxi out of the stands to engines start-up position X or Y under tow, then - under own engines power via TWY S11 or S12.

Note:

Taxiing under own engines power along taxi route on the apron in front of stands 74-81 is permitted only for ACFT with a wingspan of 50 m or less.

ACFT de-icing/anti-icing treatment is conducted on stands. De-icing/anti-icing fluid is collected and recycled by the de-icing operator.

Taxiing procedure to/from stands 82-84 and points F and E on De-icing area-1

Stands 82-84 are AVBL for commercial servicing and maintenance of ACFT.

Points F, E are designated for parking of ACFT, commercial servicing is not authorized. Point E is designated for parking of ACFT with a wingspan of 36 m or less, point F is designated for parking of ACFT with a wingspan of 61 m or less.

ACFT shall taxi into stands 82-84, onto points E, F under own engines power via TWY S13, assisted by the "Follow-me" vehicle, under the supervision of "Shere-metyevo-Apron 1" controller.

ACFT shall taxi out of stands 82, 82А, 83, 83А, 84 on De-icing area-1 only by the instruction of "Sheremetyevo-Tower" ("Sheremetyevo-Ground") controller.

When points F and/or E are occupied, ACFT shall taxi from stands 82, 82А to the start-up position under tow.

ACFT shall taxi from points F and E under tow through stands 82-84. ACFT are permitted to taxi from point F, when point E is vacant.

When stand 82А is occupied:

- taxiing of ACFT into stand 83А is PROHIBITED;

- taxiing into stand 83 under own engines power: only for ACFT with a wingspan of 36 m;

- taxiing into stand 84 under own engines power: only for ACFT with a wingspan of 36 m when stands 83А, 83 are vacant;

- ACFT with a wingspan of more than 36 m shall taxi into stand 84 under tow, when stands 83А, 83 are vacant.

ЗАПРЕЩАЕТСЯ одновременное руление (буксировка) нескольких ВС на площадке ПОЖ-1. Выход с МС 82-84 на тяге собственных двигателей. При занятом месте установки F, E выход ВС с МС 82, 82А - буксировкой на точку запуска.

5.6 Порядок руления на перроне Терминала D (МС 1-33)

Разрешение на запуск двигателей и выруливание экипажам всех ВС на перроне Терминала D дает диспетчер «Шереметьево-Перрон 2».

Передвижение ВС по перрону производится по установленным маршрутам, в соответствии с маркировкой.

Заруливание ВС на МС 2-33 производится на тяге собственных двигателей через РД S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9.

Установка ВС на МС 1А, 1 осуществляется буксировкой.

Выход ВС с МС 1А на тяге собственных двигателей.

Установка ВС типа В787-8/9 на МС 26(А) осуществляется за машиной сопровождения.

Примечание:

МС 1А предназначено для коммерческого и технического обслуживания ВС. Выход ВС с МС 1А после коммерческого обслуживания разрешен на тяге собственных двигателей. При выполнении полетов с МК 063° выход с МС 1А осуществляется через РД S2.

МС 1 предназначено для технического обслуживания ВС, выход осуществляется буксировкой.

Выход ВС с МС 2-6, 15-33 осуществляется буксировкой к местам запуска двигателей.

Выход ВС с МС 7, 7А, 8, 9, 9А осуществляется на тяге собственных двигателей.

Открыт участок перрона между МС 2, 2А, 3 и ангаром, PCN 66 R/B/W/T. Установку и выход ВС в/из ангара производить при свободных МС 2, 2А, 3.

Примечание:

МС 10, 11, 12, 13 - предназначены для установки ВС типа В737-8 и меньших по длине и размаху. Заход и выход ВС на МС 10, 11, 12, 13 осуществляется на тяге собственных двигателей.

Зону запуска двигателей R разрешено использовать для ВС с размахом крыла 65 м и менее при установке ВС носом к Терминалу.

На МС 2, 3 допускается установка ВС буксировкой носом к МС 7-9.

На МС 4-6 допускается установка ВС буксировкой носом к МС 10, 11.

Разрешено заруливание ВС на МС 6 на тяге собственных двигателей через МС 3 при свободной МС 3 за машиной сопровождения.

С МС 2, 2А, 3, 4, 4D, 5, 6 разрешается выход на тяге собственных двигателей при соблюдении следующих условий:

- с МС 2, 2А, 3 - при установке ВС носом к Терминалу D;

- с МС 4-6 - при установке ВС носом к МС 10, 11 строго соблюдая меры безопасности, при отсутствии ВС на МС 4D;

- с МС 5 - при отсутствии ВС на МС 3.

- с МС 6 - при отсутствии ВС на МС 3 для ВС с размахом крыла не более 36 м.

При невозможности выполнения данных условий, выход ВС осуществлять буксировкой на место запуска.

Simultaneous ACFT taxi (tow) operations on De-icing area-1 are PROHIBITED. ACFT shall taxi out of stands 82-84 under own engines power. When points F, E are occupied, ACFT shall taxi out of stands 82, 82A to the start-up position under tow.

5.6 Taxiing procedures on apron of Terminal D (stands 1-33)

“Sheremetyevo-Apron 2” controller issues start-up and taxi clearance to flight crews of all ACFT parked on apron of Terminal D.

Movement of ACFT on the apron shall be carried out along the established taxi routes, in accordance with the marking.

ACFT shall taxi into stands 2-33 under own engines power via TWY S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9.

ACFT shall be parked on stands 1А, 1 under tow.

ACFT shall taxi out of stand 1А under own engines power.

В787-8/9 type ACFT shall be parked on stand 26(А) under assistance of the “Follow-me” vehicle.

Note:

Stand 1А is designated for commercial servicing and maintenance of ACFT. After commercial servicing is completed, ACFT are permitted to taxi from stand 1А under own engines power. ACFT intended to take off on heading 063° MAG shall taxi from stand 1А via TWY S2.

Stand 1 is designated for ACFT maintenance, vacation of stand - under tow.

ACFT shall taxi out of stands 2-6, 15-33 to engines start-up positions under tow.

ACFT shall taxi out of stands 7, 7А, 8, 9, 9А under own engines power.

Apron segment between stands 2, 2А, 3 and the Hangar is AVBL for taxiing, PCN 66 R/B/W/T. Taxiing into/out of the Hangar is permitted, when stands 2, 2А, 3 are vacant.

Note:

Stands 10, 11, 12, 13 are designated for parking of В737-8 type and smaller ACFT (according to wingspan and length). ACFT shall taxi into/out of stands 10, 11, 12, 13 under own engines power.

Start-up position R is AVBL for ACFT with a wingspan of 65 m or less, provided ACFT is parked facing the Terminal.

Stands 2, 3 are AVBL for parking of ACFT under tow facing stands 7-9.

Stands 4-6 are AVBL for parking of ACFT under tow facing stands 10, 11.

ACFT shall taxi into stand 6 under own engines power, assisted by the “Follow-me” vehicle through stand 3, provided stand 3 is vacant.

ACFT shall taxi out of stands 2, 2А, 3, 4, 4D, 5, 6 under own engines power as follows:

- out of stands 2, 2А, 3 - when ACFT are parked facing Terminal D;

- out of stands 4-6 - when ACFT are parked facing stands 10, 11, strictly observing safety precautions, provided stand 4D is vacant.

- out of stands 5 - when stand 3 is vacant.

- out of stand 6 - when stand 3 is vacant, for ACFT with a wingspan of 36 m or less.

If unable to comply with the requirements specified above, ACFT shall be towed from these stands to start-up position.

Обеспечение безопасности при вырубивании ВС на тяге собственных двигателей возлагается на технический персонал ПАО «Аэрофлот».

На МС 7-9 перрона Терминала D разрешено выполнять поочередный запуск двигателей ВС с выходом на режим малого газа по запросу у диспетчера «Шереметьево-Перрон 2».

5.7 Порядок руления ВС на МС V, T

На МС V, T разрешено коммерческое и техническое обслуживание ВС.

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

Выход на тягу собственных двигателей.

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

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

6. Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться

Удаление воздушных судов, потерявших способность двигаться, осуществляется силами оперативных служб.

7. Учебные и тренировочные полеты, технические испытательные полеты, использование ВПП

Учебно-тренировочные полеты на аэродроме не производятся.

8. Ограничение полётов вертолётов

В целях ОВД для вертолётов могут использоваться зоны ожидания.

Technical personnel of «Aeroflot» PJSC is responsible for ensuring safety, when ACFT taxi out of stands under own engines power.

Stands 7-9 located on apron of Terminal D are AVBL for successive engines start-up followed by idle power setting by “Sheremetyevo-Apron 2” controller’s clearance.

5.7 ACFT taxi procedures to/from stands V, T

Stands V, T are AVBL for commercial servicing and maintenance of ACFT.

Taxiing into stands V, T shall be carried out under own engines power after “Follow-me” vehicle via TWY E7 to the stop point.

Taxiing from stands shall be carried out under own engines power.

1. ACFT movement from stands V, T on De-icing area-5 is permitted only by the instruction of “Sheremetyevo-Tower” (“Sheremetyevo-Ground”) controller.

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

6. Removal of disabled aircraft

Removal of disabled ACFT is carried out by emergency services.

7. Training and practice flights, technical test flights, use of the runway

Training and practice flights are not conducted at the aerodrome.

8. Helicopter traffic – limitation

For the purpose of providing ATS, holding areas may be used for HEL.

**УУЕЕ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ
СНИЖЕНИЯ ШУМА****1. Общие положения**

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

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

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

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

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

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

2. Использование системы ВПП

ВПП 06С, 06R, 24С, 24L являются предпочтительными ВПП, которые, по возможности, используются в максимальной степени.

Ежедневно с 2000–0300 введены ограничения для взлета и посадки ВС следующих типов: Ту-134, Ту-154, Ил-86, Ил-76, Ан-12, Ан-26, не соответствующих по уровню шума требованиям Приложения 16 ICAO, за исключением литерных, медицинских и аварийно-спасательных полетов.

3. Ограничения**3.1 Ограничения на взлет**

Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты 1030 фт и пролета MPM обратного старта, далее строго выдерживать опубликованные схемы.

Разворот воздушного судна на высотах полета от 1030 фт до 1600 фт выполнять с креном не более 15°, на высотах от 1600 фт до 3600 фт с креном не более 20°, на высотах полета 3600 фт и выше с креном не более 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

3.1.1 Процедуры ограничения шума

Применяется процедура уменьшения шума NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1)

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 1430 фт.

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

UUEE AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. General provisions**

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

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

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

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

1.5 When weather conditions that can pose danger to ACFT flight operations occur in arrival and approach sectors, flight crew can deviate from STAR route, report to ATS unit is mandatory.

1.6 Flight crews must maintain the prescribed STAR routes and in case of deviation from them - join the assigned track immediately.

2. Use of the runway system

RWY 06C, 06R, 24C, 24L are noise preferential, and shall be used to the maximum possible degree.

Restrictions for take-off and landing operations of Tu-134, Tu-154, Il-86, Il-76, An-12, An-26 ACFT that do not comply with noise standards specified in ICAO Annex 16 (except for VIP, medical, emergency and SAR flights) are imposed daily from 2000 till 0300.

3. Restrictions**3.1 Take-off restrictions**

Change of ACFT flight direction (course) after take-off is permitted only after ACFT reaches ALT 1030 ft and passes back course MKR, after that flight crew must strictly maintain the published procedures.

At flight altitude from 1030 ft up to, but not including 1600 ft, ACFT shall turn at a bank angle of not more than 15°, at flight altitude from 1600 ft up to, but not including 3600 ft – not more than 20°, at flight altitude 3600 ft or above – not more than 25° or rate of turn 3°/sec.

3.1.1 Noise abatement procedures

Noise abatement procedure NADP 1 is applied (ICAO Doc 8168).

Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1)

Noise abatement procedure shall be initiated at ALT not less than 1430 ft.

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

По достижении высоты 1430 фт или выше, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты $V_2 + (20-40)$ км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации. На высоте 3600 фт, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать в установленном порядке закрылки/предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

3.2 Ограничения на посадку

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

Изменение конфигурации и скорости полета ВС, связанное с приемами снижения шума, осуществляется согласно требованиям РЛЭ данного типа ВС.

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

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

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

Во время выполнения схем снижения шума, связь «воздух-земля» должна быть сведена к минимуму.

On reaching altitude 1430 ft or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of $V_2 + (20-40)$ km/h (10-20 kt) with flaps and slats in take-off configuration. At 3600 ft, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule to complete the transition to normal en-route climb speed.

3.2 Landing restrictions

Immediately prior to final approach segment excessive rates of descent should be avoided (if possible)..

Change of ACFT flight configuration and flight speed within noise abatement procedures is permitted in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual specific for the given type of ACFT.

Flying below ILS glide path is PROHIBITED during instrument approach and visual approach.

Noise abatement procedures should not involve employment of speed greater than the Indicated airspeed of descent.

Displaced runway threshold is not used as a noise abatement measure.

Air-ground communications must be kept to a minimum, when noise abatement procedures are employed.

**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 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.

На глиссаде снижения возможны кратковременные помехи в работе ILS.

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 векторение 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-Круг» 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 24С».

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

Пилот подтверждает: «24С, АФЛ 1713».

Доклад от экипажа ВС о готовности к посадке не требуется, если не поступил запрос от диспетчера. О неготовности к посадке экипаж должен информировать диспетчера.

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 располагаемые 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».

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

Unless special clearance was obtained from the ATS unit in compliance with the established procedure, flight operations within CTR shall be carried out in accordance with Instrument Flight Rules (IFR).

A minimum longitudinal separation interval of 10 km is established in the aerodrome traffic circuit between ACFT proceeding along the same route at the same flight level (ALT) for ACFT following ACFT with MTOM 136 tons or more, in all other cases – 5 km.

Short-term interferences in ILS operation can be expected, while descending on the glide path.

Clearance for visual approach is issued only after flight crew reports establishing visual contact with runway and/or its references, after that vectoring is terminated.

After obtaining clearance for visual approach from the ATS unit, flight crew shall maintain descent path and profile at own discretion, unless ATS unit has imposed restrictions for visual approach operations. In all cases, flight crew bears full responsibility for maintaining a safe flight path and safe descent profile.

If flight crew determines that additional spacing is required (spacing between ACFT tends to reduce, in case of turbulence, etc.), flight crew shall inform the controller, coordinating operations of this ACFT.

After receiving the instruction "Contact Sheremetyevo-Tower 131.5" from "Sheremetyevo-Radar" controller, pilot shall tune to the indicated 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 indicating index of the runway for landing: "AFL 1713, 24C, Sheremetyevo-Arrival".

Pilot shall confirm: "24C, AFL 1713".

Flight crew is not required to report preparedness for landing, unless requested by controller. If flight crew is not ready to execute landing, a report to the controller is mandatory.

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

In the event of a missed approach, flight crew shall follow procedures specified in the Aeroplane Flight Manual, report reason for and initiation of missed approach to ATS unit controller.

1.1 Take-off procedure

ACFT take-off shall be carried out from the RWY beginning in accordance with the Aeroplane Flight Manual.

Take-off not from the RWY beginning is permitted, provided RWY available distances from start of the take-off run conform to those required, considering ACFT actual take-off mass and take-off conditions.

ACFT take-off is subject to "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance.

Первоначально разрешенная высота набора после взлета для стандартных маршрутов вылета с указателями маршрута E, H – 7000 фт.

Первоначально разрешенная высота набора после взлета для стандартных маршрутов вылета с указателями маршрута F, G, J, K – 4000 фт.

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 – не менее 2 минут, при взлете от РД B4, G3, A5 – не менее 3 минут. Если экипаж считает необходимым увеличить этот интервал, он сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Вышка».

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

Если по истечении 10 секунд движение ВС не начато, диспетчер «Шереметьево-Вышка» 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.

Экипажи информируются диспетчером «Шереметьево-Вышка» о движении на ВПП и очередности вылета.

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

1.3 Выполнение процедур сокращённых минимумов эшелонирования на ВПП

Процедуры сокращённых минимумов эшелонирования на ВПП применяются при выполнении полётов на ВПП 06С/24С, ВПП 06R/24L и ВПП 06L/24R только в дневное время в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени. Метеорологические условия на аэродроме должны соответствовать следующим критериям:

- видимость составляет 5 км и более;
- высота нижней границы облаков 300 м/1000 фт и выше;
- составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;
- измеренный коэффициент сцепления на ВПП – 0.36 и более (расчетное сцепление «Хорошее» или «между Средним и Хорошим»).

Информация о действии на аэродроме процедур сокращённых минимумов эшелонирования на ВПП должна вещаться в сводке АТИС.

Разрешение на взлет экипажу ВС может выдаваться воздушному судну в том случае, когда у органа ОВД имеется обоснованная уверенность в том, что в момент начала ускоренного движения этого ВС по ВПП с места исполнительного старта, предшествующее вылетающее воздушное судно будет находиться в воздухе и пройдёт точку, расположенную на расстоянии не менее 2500 м от последующего взлетающего ВС.

В разрешении на взлёт экипажу последующего взлетающего ВС органом ОВД должна быть представлена информация о типе предшествующего взлетевшего ВС и может быть выдано указание по ограничению высоты первоначального набора.

Экипаж, по запросу органа ОВД, сообщает о наличии в поле зрения предшествующего взлетевшего ВС и подтверждает разрешение органа ОВД на взлёт.

Initially cleared climb altitude after take-off for SIDs with route indicators E, H is 7000 ft.

Initially cleared climb altitude after take-off for SIDs with route indicators F, G, J, K is 4000 ft.

When medium and light ACFT take off from TWYs B2, G2, B6, G4, A2, A8, following a heavy ACFT, a separation minimum of 2 minutes or more is applied in view of wake turbulence; when ACFT take off from TWYs B4, G3, A5 – a separation minimum of 3 minutes or more is applied. If flight crew determines that separation interval needs to be increased, they shall inform "Sheremetyevo-Tower" controller.

Pilot-in-command shall begin take-off run within 10 seconds after obtaining take-off clearance.

If ACFT did not begin take-off run after expiration of 10 seconds, "Sheremetyevo-Tower" controller can prohibit take-off and instruct flight crew to vacate the RWY via the near-rest TWY.

1.2 Procedure for simultaneous line-up of more than one ACFT on the RWY

Two (several) ACFT are permitted to line up at the RWY beginning and on TWYs adjoining RWY after obtaining "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance.

"Sheremetyevo-Tower" controller informs flight crews about movements on RWY and departure sequence.

Take-off shall be carried out by "Sheremetyevo-Tower" controller's clearance, if obstacles are not detected ahead along the take-off path.

1.3 Reduced runway separation minima

Reduced runway separation minima are applied during flight operations to/from RWY 06C/24C, RWY 06R/24L and RWY 06L/24R only in the day-time, within the time period that starts 30 minutes after sunrise and ends 30 minutes before sunset (LT), provided weather conditions at the aerodrome comply with the following criteria:

- visibility is 5 km or above;
- the height of cloud base (ceiling) is 300 m/1000 ft or above;
- tailwind component does not exceed 3 m/s;
- measured friction coefficient on the runway is 0.36 or above (estimated braking action is "good" or "good to medium").

Information about implementation of reduced runway separation minima at the aerodrome must be included in ATIS broadcast.

ATS unit can issue take-off clearance to flight crew of a departing ACFT, provided there is reasonable assurance, that when flight crew starts accelerating this ACFT on the runway from the line-up position, the preceding departing ACFT is airborne and has already passed the point located at DIST of not less than 2500 m from the succeeding departing ACFT.

Take-off clearance issued by the ATS unit to flight crew of a succeeding departing ACFT must contain information on type of the preceding departing ACFT. ATS unit may instruct flight crew to comply with altitude restrictions on initial climb.

Flight crew must report having the preceding departing ACFT in sight and acknowledge obtaining take-off clearance at the request of ATS unit.

Окончательное решение о производстве взлёта принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на взлёт не является принуждением экипажа воздушного судна к его совершению.

Разрешение на посадку может выдаваться воздушному судну в том случае, когда у органа ОВД имеется обоснованная уверенность в том, что в момент пересечения этим воздушным судном входного порога ВПП:

- предшествующее прибывающее воздушное судно выполнит посадку, пройдёт точку, расположенную на расстоянии не менее 2500 м от входного порога ВПП, будет находиться в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении;

- предшествующее вылетающее воздушное судно будет находиться в воздухе и пройдёт точку, расположенную на расстоянии не менее 2500 м от входного порога ВПП.

В разрешении на посадку экипажу прибывающего ВС органом ОВД должна быть предоставлена информация о типе предшествующего вылетающего или совершившего посадку воздушного судна.

Экипаж, по запросу органа ОВД, сообщает о наличии в поле зрения предшествующего вылетающего или совершившего посадку ВС и подтверждает разрешение органа ОВД на посадку.

Окончательное решение о производстве посадки принимает командир воздушного судна. Диспетчерское разрешение на посадку не является принуждением к её совершению.

1.4 Выполнение процедур взлётов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку

Процедуры выполнения взлётов, посадок воздушных судов, в том числе прерванных заходов на посадку – это процедуры, при выполнении которых возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов в диспетчерской зоне аэродрома Москва/Шереметьево. К таким процедурам относятся:

- процедуры параллельных взлётов и посадок воздушных судов;

- процедура прерванного захода на посадку, при выполнении которой возникает потенциально конфликтная ситуация между воздушным судном, прервавшим заход и ушедшим на второй круг, и взлетевшим впереди воздушным судном или другим заходящим на посадку воздушным судном.

- процедура «взлёт-посадка», при которой вылетающее воздушное судно выполнило взлёт, а прибывающее воздушное судно совершает посадку;

- процедура последовательных взлётов пары воздушных судов «взлёт-взлёт», когда второе вылетающее воздушное судно органом ОВД ограничивается по высоте первоначального набора.

1.4.1 Выполнение процедур параллельных взлётов и посадок воздушных судов

На аэродроме могут выполняться следующие процедуры параллельных взлётов и посадок ВС:

- процедура отдельных параллельных операций;
- процедура одновременных независимых параллельных взлётов;
- процедура одновременных зависимых параллельных заходов на посадку.

Pilot-in-command takes the final decision regarding execution of take-off. The obtained take-off clearance does not entail an obligation for the flight crew to execute take-off.

ATS unit can issue landing clearance to flight crew of an arriving ACFT, provided there is reasonable assurance, that when this ACFT crosses RWY THR:

- the preceding arriving ACFT has landed and passed the point located at DIST of not less than 2500 m from RWY THR, is in motion and will vacate the RWY without backtracking;

- the preceding departing ACFT is airborne and has passed the point located at DIST of not less than 2500 m from RWY THR.

Landing clearance issued by the ATS unit to flight crew of an arriving ACFT must contain information on type of the preceding departing ACFT or arriving ACFT that has already landed.

Flight crew must report having the preceding departing ACFT or arriving ACFT that has executed landing in sight and acknowledge receipt of landing clearance, if requested by ATS unit.

Pilot-in-command takes the final decision regarding execution of landing. The obtained landing clearance does not entail an obligation to execute landing.

1.4 ACFT departure and approach operations, including cases when approach procedures are discontinued

The established minimum horizontal separation interval can be reduced for a short-term period in Moscow/Sheremetyevo CTR over the course of ACFT departure and approach operations, including cases when approach procedures are discontinued, such as:

- ACFT parallel departure and approach operations;

- an approach procedure that was discontinued and as a result a potential air traffic conflict situation occurred between the ACFT that has discontinued approach procedure and initiated missed approach and a departing ACFT, which has taken off before the above actions were taken, or another approaching ACFT;

- “departure - approach” procedure, when one ACFT has executed take-off and the other ACFT is intended to execute landing;

- successive departures of two ACFT («departure-departure” procedure), when initial climb altitude restrictions are assigned to flight crew of the succeeding ACFT by the ATS unit.

1.4.1 Parallel departure and approach operations

Aerodrome is AVBL for the following parallel departure and approach operations:

- segregated parallel operations;
- simultaneous independent parallel departures;
- simultaneous dependent parallel approaches.

Процедуры параллельных взлётов и посадок ВС на аэродроме могут выполняться при условии, что все вылетающие и заходящие на посадку ВС следуют строго по установленным схемам вылета, захода на посадку и ухода на второй круг. В случаях, когда требование по следованию ВС по установленным схемам выполнено быть не может, выполнение указанных процедур должно быть прекращено.

Информация о выполнении на аэродроме процедур параллельных взлётов и посадок ВС должна вестись в сводке АТИС фразой «На аэродроме выполняются процедуры параллельных взлётов и посадок воздушных судов».

Основные режимы использования ВПП:

- при выполнении процедуры раздельных параллельных операций: ВПП 06L/24R используется для посадки, ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L используется для взлёта ВС. Это не исключает возможности одновременного использования ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L для посадок ВС;

- при выполнении процедуры одновременных независимых параллельных взлётов: ВПП 06L/24R используется для взлёта, ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L также используется для взлёта ВС. Это не исключает возможности одновременного использования ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L, и/или ВПП 06L/24R для посадок ВС;

- при выполнении процедуры одновременных зависимых параллельных заходов на посадку: ВПП 06L/24R используется для посадки, ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L также используется для посадки ВС. Это не исключает возможности одновременного использования ВПП 06C/24C и/или ВПП 06R/24L для взлётов ВС.

При выполнении процедур параллельных взлётов и посадок воздушных судов возможно сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов до значения, равного расстоянию между осями параллельных ВПП или их продолжениями, если иное не предписывается условиями для выполнения конкретной процедуры.

1.4.2 Выполнение процедуры прерванного захода на посадку, при которой возникают потенциально конфликтные ситуации:

- между двумя последовательно заходящими на посадку воздушными судами, когда одно из прибывающих воздушных судов (или следующее первым, или следующее вторым) прерывает заход и уходит на второй круг;

- между взлетевшим воздушным судном и воздушным судном, заходящим на посадку, когда оба воздушных судна находятся в воздухе, при этом прибывающее воздушное судно впоследствии совершает посадку (процедура «взлёт-посадка») или прерывает заход и уходит на второй круг.

При возникновении указанных ситуаций возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов до значения 3.2 км.

1.4.3 Выполнение процедуры последовательных взлётов пары воздушных судов «взлёт-взлёт»

Данная процедура применяется при выполнении взлётов двумя последовательно вылетающими воздушными судами либо с одной ВПП (06C/24C или 06R/24L), либо с параллельных ВПП (06C/24C и 06R/24L).

Parallel departure and approach operations shall be carried out at the aerodrome, provided all departing and approaching ACFT strictly comply with the established departure, approach and missed approach procedures. If unable to comply, flight crew must discontinue the assigned procedures.

Information about parallel departure and approach operations at the aerodrome must be included in ATIS broadcast using the following phrase: "Parallel departure and approach operations in progress".

Basic RWY operation modes:

- during segregated parallel operations: RWY 06L/24R is used for landing, RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L is used for take-off. RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L can also be used for simultaneous approach operations;

- during simultaneous independent parallel departure operations: RWY 06L/24R is used for take-off, RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L is also used for take-off. RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L, and/or RWY 06L/24R can also be used for simultaneous landing operations;

- during simultaneous dependent parallel approach operations: RWY 06L/24R is used for landing, RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L is also used for landing. RWY 06C/24C and/or RWY 06R/24L can also be used for simultaneous departure operations.

The established minimum horizontal separation interval can be reduced to a value equal to the distance between parallel runway centre lines or their extensions over the course of parallel departure and approach operations, unless other conditions are required for employment of a specific procedure.

1.4.2 Potential air traffic conflict situations, which can occur in case an approach procedure is discontinued:

- between two successive approaching ACFT, when one of the arriving aircraft (proceeding either first or second) has discontinued approach procedure and initiated missed approach;

- between an aircraft that has taken off and an aircraft executing approach, when both aircraft are airborne, and the arriving aircraft intends to execute landing («departure – approach» procedure) or discontinues approach procedure and initiates missed approach.

The established minimum horizontal separation interval can be reduced for a short-term period to a value of 3.2 km, if the specified above situations occur.

1.4.3 Successive departures of aircraft (“departure – departure” procedure)

The procedure is employed, when successive departures are operated by two aircraft either from one RWY (RWY 06C/24C or RWY 06R/24L) or from parallel runways (RWY 06C/24C and RWY 06R/24L).

Перед разрешением на взлёт второго воздушного судна его экипаж получает от органа ОВД указание по ограничению высоты первоначального набора, которое экипаж должен подтвердить и выполнить.

При выполнении процедуры «взлёт-взлёт» возможно кратковременное сокращение установленного минимума горизонтального эшелонирования воздушных судов до значения 3.2 км в границах диспетчерской зоны аэродрома Москва/Шереметьево.

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.

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 аварийной посадки;
- 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 командир ВС обязан доложить диспетчеру органа ОВД и в дальнейшем информировать его о своих действиях и месте ВС относительно ВПП.

Prior to issuing take-off clearance to the second departing aircraft, ATS unit shall assign initial climb altitude restrictions to flight crew of this aircraft. Flight crew must acknowledge receipt and follow these instructions.

The established minimum horizontal separation interval in Moscow/Sheremetyevo CTR can be reduced for a short-term period to a value of 3.2 km over the course of ACFT successive departure operations ("departure - departure" procedure).

1.5 Procedures to reduce runway occupancy time by aircraft

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

1.5.1 Departure

1. All pre-flight checks on board the aircraft must be completed before ACFT reaches the runway-holding position limit. Pre-flight checks conducted on the runway must be reduced to a minimum.

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

Flight crew must advise the ATS unit as early as possible, if unable to comply with the above-mentioned requirements.

1.5.2 Arrival

1. Flight crew shall plan runway vacation via the nearest AVBL taxiway or via TWY assigned by the ATS unit, depending on actual landing conditions.

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

3. Flight crew shall remain in contact with TWR controller till vacating the runway to receive further instructions.

1.6 ACFT transponder operation

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 ACFT is parked on stand.

1.7 Execution of continued take-off

If, during take-off, after V_1 speed has been reached, an emergency situation occurs, pilot-in-command must continue take-off, evaluate current situation and:

- a) execute approach in accordance with emergency landing procedure.
- b) execute vectored approach on active landing direction;
- c) execute missed approach procedure;
- d) divert to an alternate aerodrome, if unable to land at AD of departure due to weather conditions. Moscow/Vnukovo and Moscow/Domodovo aerodromes are designated for forced landing of all ACFT of all types.

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

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 фт, командир ВС в зависимости от условий взлета может осуществить аварийную посадку, сообщив об этом диспетчеру «Шереметьево-Вышка».

На высоте (120) м 1030 фт выполнить разворот на 180° (правый при курсе 243° и левый при курсе взлета 063°) с набором высоты (350) м 1780 фт по ПВП и (450) м 2110 фт по ППП и осуществить полет по схеме захода и посадку.

Диспетчер «Шереметьево-Вышка» после доклада командира ВС 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.

Для расчета топлива для полета до аэродрома назначения Москва/Шереметьево рекомендовано использовать специально разработанные STAR: OLOPI 3W, DIMGI 3W.

Данные маршруты рекомендованы исключительно для расчета топлива и не используются для навигации.

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 очередности 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.

2.4 Процедура визуального захода на посадку

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

Органом ОВД выдаётся разрешение на выполнение визуального захода на посадку при соблюдении следующих условий:

- экипаж доложил о том, что он наблюдает ВПП или ее ориентиры;
- высота нижней границы облаков составляет 600 м/2000 ft и более, или экипаж сообщил, что метеорологические условия позволяют выполнить визуальный заход на посадку.

1.8 Emergency landing procedures

In the event of an emergency situation on board that requires immediate landing, during take-off from V_1 (decision speed) till reaching (120) m 1030 ft pilot-in-command can execute emergency landing depending on take-off conditions, having reported to "Sheremetyevo-Tower" controller.

At (120) m 1030 ft execute a 180 -degree turn (right turn on take-off heading 243° MAG and left turn on take-off heading 063° MAG) climbing to (350) m 1780 ft under VFR or (450) m 2110 ft under IFR and execute approach and landing.

"Sheremetyevo-Tower" controller, after pilot-in-command reports taking the decision to execute emergency landing, must immediately take measures to clear RWY of ACFT or other machinery.

2. Procedures for IFR flights

2.1 IFR flight operations along standard routes

Flights in the terminal area shall be carried out along SID, STAR routes, routes of AWYs entry/exit, in accordance with approach procedures and RNAV routes for each direction of each RWY. Various route options for each landing direction are established in the terminal area to ensure control 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.

STAR OLOPI 3W, DIMGI 3W are advised for fuel planning calculations for flights proceeding to Moscow/Sheremetyevo aerodrome.

These STAR are designated only for calculation of fuel to destination and are not used for navigation.

2.2 Procedures for IFR flights

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

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

Vectoring of ACFT is provided.

2.3 Holding procedures

Holding areas are used to ensure control of approach sequence and in case temporary restrictions are introduced at the aerodrome.

2.4 Visual approach procedure

Visual approach clearance for ACFT operating an IFR flight shall be requested by the flight crew or is initiated by the ATS unit. In the latter case, consent of the flight crew is required.

ATS unit issues clearance for visual approach, provided:

- flight crew has reported establishing visual contact with RWY or its references;
- the height of cloud base (ceiling) is 600 m/2000 ft or above and flight crew has reported, that weather conditions allow to execute visual approach.

При выполнении заходов на посадку по приборам на ВПП 06С или ВПП 06R, ВПП 24С или ВПП 24L допускается визуальное перенацеливание воздушного судна для визуального захода на посадку на параллельную ВПП до удаления 8 км от входного порога ВПП посадки.

В случае согласия экипажа воздушного судна выполнить визуальное перенацеливание на параллельную ВПП, орган ОВД должен дополнительно сообщить экипажу новую схему в случае ухода воздушного судна на второй круг: следовать с посадочным курсом, набирать 3000 футов.

При выполнении визуального захода на посадку 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. После чего этому экипажу органом ОВД даётся указание продолжать заход и самостоятельно выдерживать приемлемый для себя интервал эшелонирования относительно находящегося впереди воздушного судна.

Если находящееся впереди воздушное судно относится к категории «тяжёлое» или более «тяжёлого» с учётом турбулентности в следе, чем следующее за ним воздушное судно, и дистанция между воздушными судами становится меньше соответствующей минимуму эшелонирования по турбулентности в следе, орган ОВД выдаёт экипажу последующего воздушного судна предупреждение о возможной турбулентности в следе.

Экипаж следующего вторым воздушного судна обеспечивает приемлемый для себя интервал эшелонирования относительно предшествующего воздушного судна. Если экипаж считает необходимым увеличить интервал эшелонирования, то он информирует об этом орган ОВД или принимает решение об уходе на второй круг.

3. Процедуры наблюдения ОВД

3.1 Радиолокационные процедуры

3.1.1 Радиолокационное наведение

Радиолокационное наведение на аэродроме 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.

ACFT executing instrument approaches to RWY 06C or RWY 06R, RWY 24C or RWY 24L are allowed to perform a side-step manoeuvre to carry out visual approach to a parallel RWY before ACFT passes DIST of 8 km from RWY THR.

If pilot-in-command agrees to perform a side-step manoeuvre to a parallel RWY, ATS unit must additionally advise new procedure to the flight crew in the event of a missed approach: proceed on landing heading, climb to 3000 ft.

Over the course of visual approach operation, separation of successive ACFT is provided by the ATS unit until flight crew of the succeeding ACFT reports having the preceding ACFT in sight. Flight crew is then instructed to continue visual approach, maintaining own separation from the preceding ACFT.

If the preceding ACFT relates to category "Heavy" or is of a heavier wake turbulence category than the succeeding ACFT, and the distance between ACFT is less than the appropriate wake turbulence minimum, ATS unit issues a caution of possible wake turbulence to flight crew of the succeeding ACFT.

Flight crew of the succeeding aircraft shall ensure that the spacing from the preceding aircraft is acceptable. If flight crew determines that additional spacing is required, they should inform ATS unit or take the decision to execute missed approach.

3. ATC surveillance procedures

3.1 Radar procedures

3.1.1 Radar vectoring

Radar vectoring at the aerodrome 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 about accuracy of the information received from GNSS satellites (DME/DME) and in case of an outage of the airborne navigation database;

- 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.

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 ближайшую точку начала кратчайшего 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 ухода 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 (кратчайшего основного) RNAV STAR;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме;

- 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 Communication failure during departure

In the event of radio communication failure, flight crew must set transponder to code 7600 and:

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

a) In case a decision to return to the aerodrome of departure was taken, flight crew shall:

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

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

- execute approach in accordance with the established procedure;

- in the event of a missed approach, proceed to the nearest holding area, maintaining flight route and profile of the missed approach procedure to the maximum extent;

- follow «Communication failure during/and after missed approach» procedure;

b) In case a decision to proceed to the destination aerodrome was taken, flight crew shall:

- after leaving Moscow TMA, continue climbing to the flight level indicated in the flight plan.

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

5.2 Communication failure during arrival

In the event of radio communication failure, flight crew must set transponder to code 7600 and:

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

- execute approach in accordance with the established procedure;

- 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 ухода на второй круг».

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

5.3 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 верхнюю опубликованную высоту полета в IAF, 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 полет на DVORDME MR с набором высоты перехода 10000 фт;

- выполнить полет до IAF запасного аэродрома в МУДР по следующим точкам:

- in the event of a missed approach, proceed to the nearest holding area, maintaining flight route and profile of the missed approach procedure to the maximum extent;

- follow «Communication failure during/and after missed approach» procedure.

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

5.3 Communication failure during/after missed approach

In the event of radio communication failure, flight crew must set the transponder to code 7600 and:

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

- enter the holding area at the upper published altitude at IAF, burn out fuel, if necessary;

a) In case a decision to land at the destination aerodrome was taken, flight crew shall:

- execute approach in accordance with the established procedure;

b) In case a decision to proceed to an alternate aerodrome in Moscow TMA was taken, flight crew shall:

- proceed to DVORDME MR climbing to transition altitude 10000 ft;

- proceed to IAF of the alternate aerodrome in Moscow TMA via the following waypoints:

ALTN AD	ROUTE
Moscow/ Domodedovo	BESTA - RUGEL - GEKLA - IMZUP - KUPVE - NIDBE - IZVOK - IPKED - ZOVGO - ODZAG - GUFUZ - ALBOR (IAF)
Moscow/ Vnukovo	GIGUN - ASLEK - BUPOS - ORSIF - MEZER - NALFI - RAMZA - UKABE - FIDOT - RORUK (IAF)
Ostafyevo	GIGUN - ASLEK - BUPOS - ORSIF - MEZER - NALFI - RAMZA - UKABE - FIDOT - RORUK (IAF)
Ramenskoye	BESTA - RUGEL - MONIK - RAFDA - NIGLI - NDB RT - BW316 - BW317 - BW318 - BW319 - ODLOR (IAF)

- над IAF выполнить вход в опубликованную, а при её отсутствии в стандартную зону ожидания;

- выполнить снижение в зоне ожидания с высоты перехода 10000 фт до верхней опубликованной высоты в IAF установленной схемы захода на посадку;

- выполнить заход на посадку по установленной схеме;

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

- выполнить полет по установленной схеме захода на посадку до IF;

- выполнить полёт от IF до первой точки основного RNAV SID этой же ВПП;

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

- после выхода из МУДР занять специально установленный эшелон для полёта без связи (FL140, FL150, FL240, FL250);

d) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- выполнить полет по установленной схеме захода на посадку до IF;

- выполнить полёт от IF до первой точки основного RNAV SID этой же ВПП;

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

- at IAF enter the published, if available, or standard holding area;

- in the holding area descend from transition altitude 10000 ft to the upper published approach procedure altitude at IAF;

- execute approach in accordance with the established procedure;

c) In case a decision to proceed to an alternate aerodrome outside Moscow TMA indicated in the flight plan was taken, flight crew shall:

- execute approach in accordance with the established procedure to IF;

- proceed from IF to the initiation point of the basic RNAV SID of the same RWY;

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

- after leaving Moscow TMA reach the flight level specially established for flight without radio communication (FL140, FL150, FL240, FL250);

d) In case a decision to proceed to the destination aerodrome was taken, flight crew shall:

- execute approach in accordance with the established procedure to IF;

- proceed from IF to the initiation point of the basic RNAV SID of the same RWY;

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

- после выхода из МУДР занять эшелон, указанный 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

При дальности видимости на ВПП (RVR) менее 550 м хотя бы в одной из точек наблюдения (в начале, в середине и конце ВПП) и/или высоте нижней границы облаков (вертикальной видимости) менее 60 м на аэродроме вводятся процедуры полетов в условиях ограниченной видимости (LVP).

Диспетчеры органов ОВД АД Москва/Шереметьево и диспетчеры управления движением на перронах информируют экипажи ВС, находящиеся у них на связи, о введении LVP в течение 15 минут с момента начала действия процедур LVP. Экипажу ВС передаются значения RVR по трём точкам наблюдения.

Диспетчер «Шереметьево-Деливери» информирует экипажи ВС о введении LVP, если не получил подтверждение о приеме сводки АТИС, 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 RVR менее 550 м:

- диспетчер «Шереметьево-Вышка» обеспечивает защиту критических зон глиссадного и курсового маяка ВПП посадки, с момента достижения заходящим на посадку ВС высоты 1600 футов AMSL (удаления 6 км до торца ВПП);

- на РД В1, В2, В3, В4, В5, В6, В7, G1, G2, G3, G4, G5, А1, А9, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5 и МРД А включаются огни линий «Стоп» у маркировки типа А и типа Б;

- на РД А2, А3, А4, А5, А6, А7, А8 включаются огни защиты ВПП у маркировки типа А.

При RVR менее 300 м:

- диспетчер «Шереметьево-Вышка» обеспечивает защиту критической зоны глиссадного маяка ВПП посадки, с момента достижения заходящим на посадку ВС удаления 12 км до торца ВПП;

- на РД N2, РД N3, РД N5, РД N6, РД N7, РД N8, В, РД S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12 у маркировки промежуточных мест ожидания включаются огни промежуточных мест ожидания;

- на РД В, N1, А2, А3, А4, А5, А6, А7, А8, D, Е и МРД А у маркировки промежуточных мест ожидания включаются стоп огни;

- на РД N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9, В, В1, В7, G1, G5, А1, А6, А7, А9, D, Е, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5, Е7 и МРД А включаются осевые огни РД;

- используются РД В1, В7, В, G5, G1, А1, А6, А7, А9, N9, N8, N7, N6, N5, N3, N1, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5, Е7, Е, D, D1, МРД А, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13;

- after leaving Moscow TMA, reach flight level indicated in the flight plan.

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

6. Low visibility procedures

6.1 General provisions

Low visibility procedures are implemented at the aerodrome, when RVR is below 550 m at least at one of the three observation sites (touchdown zone, mid-point and stop end of the RWY) and/or ceiling (vertical visibility) is below 60 m.

Controllers of ATS units of Moscow/Sheremetyevo AD and apron traffic controllers inform flight crews currently on standby about LVP implementation within 15 minutes from the moment LVP are introduced. RVR values at three observation sites are advised to the flight crew.

"Sheremetyevo-Delivery" controller informs flight crews about LVP implementation, unless he received flight crew's acknowledgement of ATIS broadcast, already containing this information.

RWY 06R, 06L, 24R, 24L, 24C are AVBL for precision approach CAT II operations.

RWY 06R, 24C, 06L, 24R are AVBL for precision approach CAT IIIA operations.

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

6.2 Aerodrome operation restrictions in low visibility conditions

When RVR is below 550 m:

- "Sheremetyevo-Tower" controller ensures protection of landing RWY LOC and GP critical areas from the moment ACFT executing approach reaches ALT 1600 ft AMSL (DIST 6 km from RWY extremity);

- stop bar lights shall be switched on at pattern A and pattern B runway-holding position marking on TWY B1, B2, B3, B4, B5, B6, B7, G1, G2, G3, G4, G5, А1, А9, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5 and MAIN TWY A;

- RWY guard lights shall be switched on at pattern A runway-holding position marking on TWY A2, A3, A4, A5, A6, A7, A8.

When RVR is below 300 m:

- "Sheremetyevo-Tower" controller ensures protection of landing RWY GP critical area from the moment ACFT executing approach reaches DIST 12 km from RWY extremity

- intermediate holding position lights shall be switched on at the intermediate holding position marking on TWY N2, N3, N5, N6, N7, N8, В, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12;

- stop bar lights shall be switched on at the intermediate holding position marking on TWY В, N1, А2, А3, А4, А5, А6, А7, А8, D, Е and MAIN TWY A;

- TWY centre line LGT shall be illuminated on TWY N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9, В, В1, В7, G1, G5, А1, А6, А7, А9, D, Е, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5, Е7 and MAIN TWY A;

- RWY B1, B7, В, G5, G1, А1, А6, А7, А9, N9, N8, N7, N6, N5, N3, N1, Е1, Е2, Е3, Е4, Е5, Е7, Е, D, D1, MAIN TWY A, S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13 shall be used;

- на РД Е7 включаются выводные огни площадки противобледенительной обработки ВС;

- руление ВС по РД S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13 и перрону осуществляется только за спецмашиной по сопровождению ВС, оборудованной двухсторонней связью «земля - воздух» и «земля - земля», проблесковыми маяками и световым табло «Следуйте за мной»;

- взлет ВС выполняется только от начала ВПП.

6.3 Для ВС установлены стандартные маршруты руления на вылет при RVR менее 300 м

Для ВПП 24C:

- с перронов терминалов А, В: МС - РД N9 - РД В - РД В7;

- с перронов терминалов В и С: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - РД В7;

- с перрона АНТЦ: РД (N1, N3) - РД В - РД В7;

- с перронов терминалов D, F и E: МС - РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - МРД А - РД А9 - РД G5;

- с ПОЖ-1: МС (82, 82А, 83, 83А, 84) – МРД А - РД А9 - РД G5.

Для ВПП 24L:

- с перронов терминалов А, В: МС - РД N9 - РД В7 - РД G5;

- с перронов терминалов В и С: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - РД В7 - РД G5;

- с перрона АНТЦ: РД (N1, N3) - РД В - РД В7 - РД G5;

- с перронов терминалов D, F и E: МС - РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - МРД А - РД А9;

- с ПОЖ-1: МС (82, 82А, 83, 83А, 84) – МРД А - РД А9.

Для ВПП 24R:

- с перронов терминалов А, В, С: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - РД D - РД E - РД E5;

- 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 E - РД E5;

- с секторов перрона терминала D: МС - РД (S1, S2, S3) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД E - РД E5;

- с ПОЖ-1: МС (82, 82А, 83, 83А, 84) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД E - РД E5.

Для ВПП 06R:

- с перронов терминалов А, В, С и АНТЦ: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - РД В1 - РД G1;

- с перронов терминалов D, F и E: МС - РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11 и S12) - МРД А - РД А1;

- с ПОЖ-1: МС (82, 83, 84) - МРД А - РД А1;

- с ПОЖ-1: МС (82А, 83А) - РД А9 - РД G5 - РД В7 - РД В - РД В1 - РД G1.

Для ВПП 06C:

- с перронов терминалов А, В, С: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - РД В1;

- с перронов терминалов D, F и E: МС - РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - МРД А - РД А1 - РД G1;

- exit lights of de-icing/anti-icing pad shall be illuminated on TWY E7;

- ACFT shall taxi via TWY S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12, S13 and along the apron only under assistance of the "Follow-me" vehicle equipped with two-way "ground-to-air" and "ground-ground" radio communication, flashing lights and "Follow-me" LED display;

- ACFT shall take-off only from the RWY beginning.

6.3 The following standard taxi routes are established for departing ACFT, when RVR is below 300 m

For RWY 24C:

- from aprons of Terminals A, B: stand - TWY N9 - TWY B - TWY B7;

- from aprons of Terminals B and C: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - TWY B - TWY B7;

- from apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY (N1, N3) - TWY B - TWY B7;

- from aprons of Terminals D, F and E: stand - TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A9 - TWY G5;

- from De-icing area-1: stand (82, 82А, 83, 83А, 84) - MAIN TWY A - TWY A9 - TWY G5.

For RWY 24L:

- from aprons of Terminals A, B: stand - TWY N9 - TWY B7 - TWY G5;

- from aprons of Terminals B and C: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - TWY B - TWY B7 - TWY G5;

- from apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY (N1, N3) - TWY B - TWY B7 - TWY G5;

- from aprons of Terminals D, F and E: stand - TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A9;

- from De-icing area -1: stand (82, 82А, 83, 83А, 84) - MAIN TWY A - TWY A9.

For RWY 24R:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - 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;

- from De-icing area-1: stand (82, 82А, 83, 83А, 84) - 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 and apron of the Aviation Scientific and Technical Center: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - TWY B - TWY B1 - TWY G1;

- from aprons of Terminals D, F and E: stand - TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A1;

- from De-icing area-1: stand (82, 83, 84) - MAIN TWY A - TWY A1;

- from De-icing area-1: stand (82А, 83А) - TWY A9 - TWY G5 - TWY B7 - TWY B - TWY B1 - TWY G1.

For RWY 06C:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - TWY B - TWY B1;

- from aprons of Terminals D, F and E: stand - TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S10, S11, S12) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1;

- с ПОЖ-1: МС (82, 82А, 83, 83А, 84) - МРД А - РД А1 - РД G1;
- с ПОЖ-1: МС (82А,83А) - РД А9 - РД G5 - РД В7 - РД В - РД В1.

Для ВПП 06L:

- с перронов терминалов А, В, С: МС - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - РД В - 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 А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД E - РД E1;
- с секторов перрона терминала D: МС - РД (S1, S2, S3) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД E - РД E1;
- с ПОЖ-1: МС (82, 82А, 83, 83А, 84) - МРД А - РД А1 - РД G1 - РД В1 - РД В - РД D - РД E - РД E1.

6.4 Для ВС установлены стандартные маршруты руления после посадки при RVR менее 300 м

Для ВПП 24C:

- на перроны Терминалов А, В, С, АНТЦ: РД В1 - РД В - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - МС;
- на перроны Терминалов D, F и E: РД G1 - РД А1 - МРД А - РД (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - МС.

Для ВПП 24R:

- на перроны терминалов А, В, С, АНТЦ: РД (E1, E2) - РД E - РД D - РД В - РД РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - МС;
- на перроны терминалов F и E: РД (E1, E2) - РД E - РД D - РД В - РД В1 - РД G1 - РД А1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - МС;
- на сектора перрона терминала D: РД (E1, E2) - РД E - РД D - РД В - РД В1 - РД G1 - РД А1 - МРД А - РД (S1, S2, S3) - МС.

Для ВПП 06L:

- на перроны терминалов А, В, С, АНТЦ: РД (E3, E4, E5) - РД E - РД D - РД В - РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - МС;
- на перроны терминалов F и E: РД (E1, E2) - РД E - РД D - РД В - РД В1 - РД G1 - РД А1 - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - МС;
- на сектора перрона терминала D: РД (E1, E2) - РД E - РД D - РД В - РД В1 - РД G1 - РД А1 - МРД А - РД (S1, S2 и S3) - МС.

Для ВПП 06R:

- на перроны терминалов А, В, С, АНТЦ: РД G5 - РД В7 - РД В - РД (N9, N8, N7, N6, N5, N3, N1) - МС;
- на перроны терминалов F и E: РД (A6, A7, A9) - МРД А - РД (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - МС;
- на сектора перрона терминала D: РД (A6, A7, 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 по его запросу об освобождении критической зоны ILS.

- from De-icing area-1: stand (82, 82A, 83, 83A, 84) - MAIN TWY A - TWY A1 - TWY G1;
- from De-icing area-1: stand (82A, 83A) - TWY A9 - TWY G5 - TWY B7 - TWY B - TWY B1.

For RWY 06L:

- from aprons of Terminals A, B, C: stand - TWY (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - 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;
- from De-icing area-1: stand (82, 82A, 83, 83A, 84) - 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, when RVR is below 300 m

For RWY 24C:

- to aprons of Terminals A, B, C and apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY B1 - TWY B - TWY РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - stand;
- to aprons of Terminals D, F and E: TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2, S3, S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - stand.

For RWY 24R:

- to aprons of Terminals A, B, C and apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY (E1, E2) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - stand;
- to aprons of Terminals F and E: TWY (E1, E2) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - stand;
- to sectors on apron of Terminal D: TWY (E1, E2) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2, S3) - stand.

For RWY 06L:

- to aprons of Terminals A, B, C and apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY (E3, E4, E5) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY РД (N1, N3, N5, N6, N7, N8, N9) - stand;
- to aprons of Terminals F and E: TWY (E1, E2) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - stand;
- to sectors on apron of Terminal D: TWY (E1, E2) - TWY E - TWY D - TWY B - TWY B1 - TWY G1 - TWY A1 - MAIN TWY A - TWY (S1, S2 and S3) - stand.

For RWY 06R:

- to aprons of Terminals A, B, C and apron of the Aviation Scientific and Technical Center: TWY G5 - TWY B7 - TWY B - TWY (N9, N8, N7, N6, N5, N3, N1) - stand;
- to aprons of Terminals F and E: TWY (A6, A7, A9) - MAIN TWY A - TWY (S4, S5, S6, S7, S8, S9, S11, S12, S13) - stand;
- to sectors on apron of Terminal D: TWY (A6, A7, A9) - MAIN TWY A - TWY (S1, S2 and S3) - stand.

6.5 Arrival

After landing flight crew must report RWY vacation to “Sheremetyevo-Tower” controller. Vacation of ILS critical area shall be reported, if requested by “Sheremetyevo-Tower” controller.

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 06С/24С и ВПП 06R/24L) осуществляется в соответствии с процедурами LVP при RVR менее 550 м, но не менее 300 м.

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

7. Процедуры полетов по ПВП

7.1. Процедуры полетов по ПВП в диспетчерской зоне Москва / Шереметьево

При полетах по ПВП необходимо:

- иметь двустороннюю 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:

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

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

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

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

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

f) на установленной частоте поддерживается двусторонняя радиосвязь;

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

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.

Control 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 traffic flow on the final approach segment, control services of ACFT, departing with employment of two-runway system (RWY 06C/24C and RWY 06R/24L), are provided in accordance with low visibility procedures established for RVR 300 m or above, but below 550 m.

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

7. Procedures for VFR flights

7.1. Procedures for VFR flights within Moscow / Sheremetyevo CTR

Requirements for VFR flight operations:

- to have two-way radio communication;
- to obtain clearance from the appropriate ATS unit;
- to report ACFT position, when required;

- to carry out ATS unit instructions.

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

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

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

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

d) deviations from ATS unit clearance are permitted, provided prior clearance for these deviations was obtained;

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

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

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

Note:

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

7.2 Execution of 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 Requirements for visual approach

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 appropriate clearance from the ATS unit.

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:

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

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

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.

6. При выполнении визуального захода на посадку ответственность за выдерживание безопасной высоты полета, за безопасный пролет препятствий полностью возлагается на экипаж ВС.

7.3 Зоны ожидания для вертолетов и самолетов категории А

Ожидание захода на посадку выполняется по указанию органа ОВД в зоне ожидания.

1. Clearance for ACFT operating under IFR to execute visual approach shall be 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 weather conditions.

3. ATS unit issues clearance for visual approach to ACFT operating under IFR, provided:

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

b) reported ceiling conforms to or exceeds the altitude of the beginning of the initial approach segment for ACFT cleared for visual approach or the flight crew reports that weather conditions allow to execute visual approach and landing.

4. ATS unit can start vectoring the ACFT for visual approach, when the reported ceiling is above the established minimum vectoring altitude and weather conditions allow to execute visual approach and landing.

5. ATS unit must provide separation between the ACFT cleared for visual approach and other arriving and departing ACFT.

Separation of successive ACFT is provided by the ATS unit until the flight crew of the succeeding ACFT reports having the preceding ACFT in sight. Flight crew is then instructed to follow and maintain own separation from the 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 appropriate wake turbulence minimum, the air traffic controller should issue a caution of possible wake turbulence.

The flight crew of the aircraft concerned shall ensure that the spacing from a preceding aircraft of a heavier wake turbulence category is acceptable.

If flight crew determines that additional spacing is required, they should inform the ATS unit accordingly.

6. Flight crew bears full responsibility for maintaining safe flight path and profile over the course of a visual approach.

7.3 Holding areas for helicopters and category A aircraft

HEL and CAT A ACFT shall join holding area awaiting for approach by the instruction of ATS unit.

В районе аэродрома установлены две зоны ожидания, представляющие собой окружности радиусом 1 км. Координаты центров зон:

Северная зона ожидания (NR 1):
560300N 0372100E, высота полета в зоне 1000 - 1400 фт.

Южная зона ожидания (NR 2):
555317N 0371942E, высота полета в зоне 1000 - 1400 фт.

Командир ВС обеспечить время захода из зоны ожидания до посадки не более 5 минут. Ожидать задержки по прибытию не менее 15 минут.

7.4 Порядок выполнения полетов на вертолетах

Полеты на вертолетах по правилам визуальных полетов (ПВП) выполняются днем и ночью при метеорологических 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, частота 118.700 МГц, ЮЗО с диспетчером сектора С2, частота 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.

Командир ВС 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».

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

Контрольное висение и разрешение на взлет запрашивать 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 согласованию с диспетчером «Шереметьево-Вышка», с соблюдением норм эшелонирования и учетом турбулентности 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.

Two holding areas are established at the aerodrome, designated as circles with radius of 1 km.

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

North holding area (NR 1):
560300N 0372100E, holding ALT 1000 - 1400 ft.

South holding area (NR 2):
555317N 0371942E, holding ALT 1000 - 1400 ft.

Pilot-in-command shall ensure that approach from holding area till landing is kept within a 5-minute limit. Expect arrival delay of not less than 15 minutes.

7.4 HEL 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 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 in accordance with the established instrument approach procedures.

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 Helicopter VFR departures

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

It is permitted to air taxi 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".

It is permitted for helicopters to take off from helipads towards North holding area and then proceed to CRP DUBBO, provided helicopter does not obstruct take-off and landing operations of other ACFT and the distance from the main rotor tips to ACFT executing take-off or airborne is not less than two diameters of the main rotor. During climb and approach obstacle clearance altitude (OCA) must be not less than 10 m.

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 altitude established earlier by ATS unit.

УУЕЕ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ**1. Полетно-информационное обслуживание**

1. Прилетающие и вылетающие воздушные суда обеспечиваются метеорологической и полетной информацией в районе аэродрома по каналам автоматической передачи погоды АТИС и по каналам радиосвязи органами ОВД по запросу пилота. В сводку METAR о состоянии ВПП включена информация об измененном коэффициенте сцепления.

2. Орган ОВД передает экипажу информацию, отличающуюся от передаваемой АТИС.

3. Орган ОВД оперативно информирует экипаж:

а) об изменении состояния поверхности ВПП общая:

- номер ВПП;
- время наблюдения (если это не фактическое состояние);
- физическое состояние, тип осадков на ВПП;
- толщина слоя, расчетное сцепление;
- по запросу КВС значение измеренного коэффициента сцепления;

б) об изменениях дальности видимости на ВПП (RVR) когда ее значение достигает хотя бы в одной из трех точек: зоне приземления, средней точке или дальнем конце ВПП, значений 550 м и менее. Значения RVR в трех точках наблюдения (точке приземления, средней точке или в конце ВПП) передается в случаях:

- значение RVR в любой из трех точек измерения достигает значения 550 м и менее;
- по запросу экипажа ВС.

с) об изменениях НГО (вертикальной видимости) когда ее значение достигает 50 м и менее.

д) об возникновении неблагоприятных атмосферных условий:

- сдвиг ветра;
- сильная турбулентность;
- умеренное или сильное обледенение;
- замерзающие осадки;
- гроза (с осадками, без осадков), град, смерч, шквал;
- сильные ливневые осадки (дождь, снег) ухудшающие видимость до значений менее 600 м;
- е) об изменениях направления и скорости ветра у земли с учетом его порывов, если:
 - среднее направление изменилось на 60° или более при средней скорости 5 м/с или более;
 - средняя скорость ветра изменилась на 5 м/с или более;
 - средняя скорость ветра до или после изменения составляет 8 м/с или более;
 - имеется попутная составляющая ветра.

2. Координация расписания

Аэропорт Москва/Шереметьево является координируемым аэропортом 3-го уровня по классификации IATA.

Запрос, отмена и изменение параметра выполнения любого полета, должен быть представлен в Дирекцию координации расписания формализованным сообщением SCR (Slot clearance request/reply) в соответствии с действующими стандартами IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual) в следующие сроки:

UUEE AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION**1. Flight information service**

1. Arriving and departing aircraft are provided with meteorological and flight information within the aerodrome area via ATIS channels and via the channels of radio communication with ATS units on pilot's request. METAR report on RWY surface condition contains the information on the measured friction coefficient.

2. The ATS unit provides the flight crew with information, other than the information included in ATIS broadcast.

3. The ATS unit timely informs the flight crew about:
а) change of the runway surface condition advising:

- RWY designator;
- time of observation (if information doesn't refer to present condition);
- physical condition, type of precipitation on the runway;
- precipitation depth, calculated friction coefficient;
- the value of measured friction coefficient on request of the pilot-in-command;

б) changes of runway visual range (RVR), when its value reaches 550 m or below at least at one of the three observation points: touchdown, mid-point or stop-end of RWY. RVR values at all three observation points (touchdown, mid-point or stop-end of RWY) are transmitted in the following cases:

- RVR value is 550 m or below at one of the three observation points;
- upon request of the flight crew.

с) changes of ceiling (vertical visibility) when its value reaches 50 m or below;

д) occurrence of adverse weather conditions, such as:

- wind shear;
- heavy turbulence;
- moderate or heavy icing;
- freezing precipitation;
- thunderstorm (with/without precipitation), hail, funnel cloud, squall;
- heavy showers (rain, snow) deteriorating visibility to values less than 600 m;
- е) the changes of surface wind direction and speed taking into account wind gusts, if:
 - the mean direction has changed by 60° or more when the mean speed is 5 m/s or more;
 - the mean wind speed has changed by 5 m/s or more;
 - the mean wind speed is 8 m/s or more prior to or after the change;
 - a tailwind component occurs.

2. Schedule coordination

Moscow/Sheremetyevo airport is a Level 3 fully-coordinated airport according to the IATA classification.

A request, a cancellation and a change of the parameter of any flight operation must be submitted to the Schedule coordination service in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) in accordance with the valid IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual) within the following periods:

- не позднее 1-го дня до планируемой даты регулярного (пассажирского/грузового) полета, исключая праздничные дни в Российской Федерации:

понедельник-четверг: 0500-1430 UTC.

пятница: 0500-1130 UTC.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

электронная почта:

svohp7x@svo.aero – международные полеты;

svofs7x@svo.aero – внутренние полеты;

Круглосуточно, для выполнения полетов деловой авиации, по каналам связи:

электронная почта:

svokw7x@svo.aero – международные/внутренние полеты;

АФТН: UUEEЫДЫС, UUEEАПЦС; SITA: SVOKW7X;

тел.: + 7 495-578-34-85, + 7 495-578-01-41,

+ 7 495-578-01-28.

Круглосуточно, для выполнения полетов всех видов авиаперевозок на этапе тактического (текущего) планирования полетов, по каналам связи:

электронная почта:

svokw7x@svo.aero – международные/внутренние полеты;

АФТН: UUEEЫДЫС, UUEEАПЦС; SITA: SVOKW7X;

тел.: +7 495-578-34-85, +7 495-578-01-41,

+7 495-578-01-28.

Ежедневно, для выполнения полетов по всем видам авиаперевозок:

понедельник-четверг: 1430-0500 UTC;

пятница: после 1130 UTC;

выходные и праздничные дни РФ: круглосуточно.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

электронная почта:

svokw7x@svo.aero – международные/внутренние полеты;

АФТН: UUEEЫДЫС, UUEEАПЦС; SITA: SVOKW7X;

тел.: +7 495-578-34-85, +7 495-578-01-41,

+7 495-578-01-28.

Запросы, составленные с нарушением действующих стандартов IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual), к рассмотрению не принимаются.

Полеты, не имеющие утвержденных слотов или не соответствующие утвержденным слотам, ЗАПРЕЩАЮТСЯ.

В целях обеспечения пропускной способности системы ВПП на аэродроме Москва/Шереметьево, пользователям воздушного пространства (авиакомпаниям) планировать и обеспечивать выполнение полетов в соответствии с утвержденными слотами аэродрома.

1. Допускается отклонение расчетного времени прибытия ВС от утвержденного слота в диапазоне:

- +15/-15 минут для полетов продолжительностью не более 6 часов;

- +25/-20 минут для полетов продолжительностью более 6 часов.

2. При прогнозировании отклонения времени прибытия и/или отправления ВС от утвержденного слота, а также при изменении типа ВС, представитель пользователя воздушного пространства (авиакомпания) обязан согласовать с Дирекцией координации расписания новый слот на прибытие/отправление ВС до подачи FPL и своевременно обеспечить подачу FPL и связанных с ним стандартных сообщений в адреса, указанные в разделе ENR 1.11 настоящего АИП.

- not later than one day before the planned date of a scheduled (passenger/cargo) flight excluding holidays of the Russian Federation:

Monday-Thursday: 0500-1430 UTC.

Friday: 0500-1130 UTC.

Communication shall be carried out via the following channels:

e-mail:

svohp7x@svo.aero – international flights;

svofs7x@svo.aero – domestic flights;

H24, for business aviation flights, via the following communication channels:

e-mail:

svokw7x@svo.aero – international/domestic flights;

AFTN: UUEEYDYS, UUEEAPCS; SITA: SVOKW7X;

tel: + 7 495-578-34-85, + 7 495-578-01-41,

+ 7 495-578-01-28.

H24, for all flight operations on the stage of tactical (current) flight planning, via the following communication channels:

e-mail:

svokw7x@svo.aero – international/domestic flights;

AFTN: UUEEYDYS, UUEEAPCS; SITA: SVOKW7X;

tel: + 7 495-578-34-85, + 7 495-578-01-41,

+ 7 495-578-01-28.

Daily, for all flight operations:

Monday-Thursday: 1430-0500 UTC;

Friday: after 1130 UTC;

nonworking days and holidays of the Russian Federation: H24.

Communication shall be carried out via the following channels:

e-mail:

svokw7x@svo.aero – international/domestic flights;

AFTN: UUEEYDYS, UUEEAPCS; SITA: SVOKW7X;

tel: + 7 495-578-34-85, + 7 495-578-01-41,

+ 7 495-578-01-28.

Requests made with violation of the valid IATA standards (SSIM Ch.6, Standard Schedules Information Manual) shall not be accepted for consideration.

Flights, having no approved slots or not complying with the approved slots, are PROHIBITED.

To sustain capacity of Moscow/Sheremetyevo AD RWY system, airspace users (airlines) should plan and ensure flight operations in accordance with the slots confirmed by the aerodrome.

1. Deviation of ETA from the confirmed slot is permitted within the following range:

- +15/-15 minutes for flights under 6 hours;

- +25/-20 minutes for flights over 6 hours.

2. When predicting deviation of ETA/ETD from the confirmed slot as well as when there is a change of aircraft type, representative of the airspace user (airline) must approve the new arrival/departure slot with the Schedule coordination service before submitting a FPL and ensure timely submission of FPL and all related standard messages to the addresses indicated in ENR 1.11 part of the present AIP.

3. При подаче FPL на нерегулярные полеты указывать время утвержденного слота на прибытие в аэропорт Москва/Шереметьево.

4. При публикации оператором аэродрома извещений NOTAM о снижении пропускной способности аэродрома, Дирекция координации расписания согласовывает с пользователями воздушного пространства (авиакомпаниями) новое расчетное время прибытия/отправления для ВС, которые не приступили к движению по рабочей площадке аэродрома.

3. Совместное принятие решений в аэропорту

Процедура совместного принятия решений (A-CDM) обеспечивает оптимальное функционирование процессов и операций по обслуживанию ВС в аэропорту Москва/Шереметьево. Процедура A-CDM охватывает период времени между расчетным временем уборки колодок (EOBT) минус три часа (EOBT-3 часа) и взлетом, и представляет собой процесс по согласованию плана полета (FPL), согласованию очередности наземного обслуживания ВС и согласованию времени взлета ВС.

Процедура A-CDM в аэропорту Москва/Шереметьево основана на Европейской системе A-CDM и знаниях, полученных из предыдущего опыта работы.

Повышение качества входящей и исходящей информации о статусе рейса, оптимизация процессов обслуживания ВС от прибытия до отправления требуют использования заданного времени разрешения запуска «Target Start-up Approval Time» (TSAT), вычисляемого при планировании операций A-CDM, предполагаемого времени запуска двигателей и утверждения маршрута руления. Последовательность отправления ВС основывается на вычисленном времени TSAT.

Процедура A-CDM начинается с передачи FPL в аэропортовую IT-платформу (база данных оператора аэропорта). FPL, представленные в аэропорт, и слоты аэропорта сравниваются, комбинируются и коррелируются.

Основное внимание уделяется:

- соединению прилетающего и вылетающего рейса;
- сравнению времени отправления ВС по расписанию с MC «Scheduled Off-Block Time» (SOBT) в слоте аэропорта для вылетающего рейса с расчетным временем уборки колодок в FPL «Estimated Off-Block Time» (EOBT).

Если FPL подается на более позднем этапе, то начало процедуры A-CDM переносится на это время.

Если время SOBT отличается от времени EOBT, представителю авиакомпании (обслуживающему оператору) необходимо соответствующим образом скорректировать FPL.

Если FPL представлен в аэропорт, а слот отсутствует, то рейс в IT-платформе не активируется, и данные для планирования операций по обслуживанию ВС не будут обрабатываться.

Представителю авиакомпании (обслуживающему оператору) необходимо получить слот в аэропорту.

3.1 Оперативный обмен слотами

Авиаперевозчик может применять процедуру обмена слотами «SWAP» для изменения очередности вылетающих рейсов, в рамках выделенных ей слотов, в зависимости от планируемого времени завершения процесса наземного обслуживания ВС «Target Off-Block Time» (TOBT) и статуса рейса.

Условия применения процедуры:

- только в отношении слотов, выделенных конкретной авиакомпании;
- возможен обмен слотами между рейсами, выполняемыми на ВС одной категории («СРЕДНИЕ» на «СРЕДНИЕ» и «ТЯЖЕЛЫЕ» на «ТЯЖЕЛЫЕ»);

3. When submitting a FPL for non-scheduled flights, confirmed arrival slot in Moscow/Sheremetyevo airport should be indicated.

4. When AD Operator issues a NOTAM regarding decrease of aerodrome capacity the Schedule coordination service approves the new ETA/ETD for aircraft that haven't started movement on AD movement area with airspace users (airlines).

3. Airport Collaborative Decision Making A-CDM

Airport Collaborative Decision Making (A-CDM) procedure ensures the optimal functioning of the processes and operations on aircraft handling at Moscow/Sheremetyevo airport. A-CDM procedure covers the period of time between the Estimated Off-Block Time (EOBT) minus 3 hours (EOBT - 3 hours) and take-off, and is a coherent process of flight plan (FPL) coordination, coordination of the aircraft ground handling sequence and coordination of the aircraft take-off time.

A-CDM procedure at Moscow/Sheremetyevo airport is based on the European A-CDM system and knowledge from the previous work experience.

The improved quality of input and outgoing data on flight status, optimization of aircraft handling process from arrival to departure require the use of the Target Start-up Approval Time (TSAT) calculated when planning A-CDM operations, expected time of start-up and confirmation of taxi route. The sequence of aircraft departure is based on the calculated TSAT.

A-CDM procedure starts from FPL submission to the airport IT-platform (airport operator's database). FPL submitted to the airport and the airport slots are compared, combined and correlated.

Emphasis is put on:

- linking of arriving and departing flights;
- comparison of the Scheduled Off-Block Time (SOBT) in the airport slot for a departing flight with the Estimated Off-Block Time (EOBT) in FPL.

If FPL is submitted at a later stage, then the start of A-CDM procedure will be postponed to this time.

If SOBT deviates from EOBT, then the Airline representative (Operator) needs to correct FPL accordingly.

If FPL has been submitted to the airport but no slot is available, the flight is not activated in IT-platform and the data for planning aircraft handling operations will not be processed.

The Airline representative (Operator) needs to receive the slot at the airport.

3.1 Tactical slot swapping

The air carrier can use slot swapping procedure (SWAP) to change sequence of departing flights within allocated slots, depending on the planned time of completion of ground handling procedures (TOBT) and flight status.

Swapping procedure requirements:

- procedure is used only with regard to slots allocated to a specific airline;
- slot swapping is permitted between flights conducted by ACFT relating to a similar category ("MEDIUM"/"MEDIUM", "HEAVY"/"HEAVY");

- до момента запроса диспетчерского разрешения на использование воздушного пространства у «Шереметьево-Деливери»;

- для базовых авиакомпаний процедура доступна при подключении к Аэропортовой базе данных «Airport Operational Database» (AODB).

3.2 Регулирование прилетающего потока ВС

При вводе ограничений пропускной способности аэродрома Москва (Шереметьево) РП ШЦ ОВД проводят анализ пропускной способности диспетчерских пунктов (секторов) и организует формирование и направление сообщения SPS о пропускной способности диспетчерских пунктов. При получении сообщения SAM пользователи воздушного пространства и органы ОВД аэродромов вылета доводят назначенное время ETO или ETA до соответствующих экипажей ВС.

Экипажам ВС необходимо придерживаться назначенного времени в сообщении SAM (ETO или ETA) в пределах ± 5 минут. Дополнительно в сообщении SAM указывается расчетное время взлета ВС.

Для соблюдения назначенного времени ETO/ETA без соблюдения расчетного времени ETD пользователем воздушного пространства также может приниматься решение о задержке на маршруте полета путем снижения запланированной крейсерской скорости на участках заявленного маршрута полета.

4. Заданное время начала руления

«Target Off-Block Time» (TOBT) контролируемое время, подлежащее подтверждению обслуживающим оператором или авиакомпанией, планируемое время завершения процесса наземного обслуживания ВС (состояние ВС, у которого двери ВС закрыты, телетрап или самоходный трап отведен, ВС готово для получения разрешения запуска двигателей, буксировки и руления). Все процессы наземного обслуживания, за исключением противообледенительной обработки ВС, основаны на времени TOBT.

TOBT используется как время для координации деятельности аэропортовых служб.

4.1 Автоматически рассчитанное время TOBT

На этапе окончательного формирования последовательности отправления ВС (с учетом расчетного времени посадки, прибытия и технологического графика обслуживания ВС), система автоматически генерирует время TOBT для связанного вылетающего рейса. Если время TOBT не создано автоматически, оно вводится в систему вручную лицом, ответственным за назначение времени TOBT. Для ВС, которые не подлежат «развороту» (ВС, вылетающие с АД постоянного базирования или ВС после длительной стоянки), время TOBT генерируется с начала наземного обслуживания ВС.

4.2 Назначение TOBT

Авиакомпания или обслуживающий оператор должны обеспечить:

- определение ответственности за назначение времени TOBT;
- связь операционного центра авиакомпании с соответствующим специалистом, отвечающим за время EOBT в FPL;
- координацию внутренних рабочих процедур.

4.3 Лицо, ответственное за время TOBT

За правильность назначения времени TOBT несет ответственность авиакомпания (для рейсов без агентов) или пилот (для полетов авиации общего без обслуживающего оператора).

- slot swapping procedure is used prior to requesting ATC clearance from “Sheremetyevo-Delivery” controller;

- procedure is AVBL for airlines based at Moscow/ Sheremetyevo airport, provided they have access to the Airport Operational Database (AODB).

3.2 Arriving air traffic management

If restrictions are imposed on Moscow/Sheremetyevo AD capacity, Flight Control Officer of Sheremetyevo Control Centre performs assessment of ATC (sector) capacity and distributes this information through SPS messages. Having obtained SAM message, airspace users and ATS units of the aerodrome of departure transmit the assigned ETO or ETA to relevant flight crews.

Flight crews must adhere to ETO or ETA indicated in the Slot Allocation Message (SAM) within tolerance window of ± 5 minutes. Estimated Take-Off Time (ETOT) is additionally included in the Slot Allocation Message (SAM).

If intended to adhere to the assigned ETO/ETA, but not intending to adhere to ETD, airspace user may also take the decision to initiate an en-route flight delay by reducing the cruising speed on segments of the flight route filed in the flight plan.

4. Target Off-Block Time

«Target Off-Block Time» (TOBT) is a monitored time, subject to confirmation of the Operator or the Airline, the planned time of termination of aircraft ground handling process (all ACFT doors are closed, aerobridge is removed, the aircraft is ready to obtain clearance for start-up, towing and taxiing). All ground handling procedures, except for ACFT de-icing treatment, are based on TOBT.

TOBT is used as time for coordination of activities of airport services.

4.1 Automated TOBT

The system automatically generates TOBT for the connected departing flight at the final stage of planning aircraft departure sequence (taking into account estimated time of landing, arrival and aircraft handling schedule). If TOBT has not been generated automatically, it will be entered into the system manually by the person responsible for TOBT. TOBT is generated from the start of aircraft ground handling for those aircraft, which are not part of a direct “turn-round” (aircraft departing from the base aerodrome or aircraft after long-term parking).

4.2 TOBT assignment

The Airline or the Handling Agent must ensure:

- determination of responsibility for TOBT assignment;
- communication of the Airline Operational Control Centre with the appropriate specialist responsible for EOBT in FPL;
- coordination of internal operating procedures.

4.3 Person responsible for TOBT

The Airline (for flights without Handling Agents) or the pilot (for general aviation flights without an Operator) are responsible for TOBT correctness.

Неправильно определенное время TOBT приводит к недостаткам при дальнейшем планировании и/или распределению расчетного времени взлета ВС «Calculated Take-Off Time» (CTOT) или заданного времени взлета ВС «Target Take-Off Time» (TTOT) для регулируемых рейсов. Таким образом, время TOBT должно быть скорректировано как можно скорее.

Для дополнительного информирования экипажей ВС, на табло SAFEDOCK терминалов В и С отображается информация о расчетном времени взлета (ETOT).

4.4 Ввод и корректировка TOBT

Для ввода и/или корректировки времени TOBT необходимо учитывать следующее:

- TOBT может быть скорректировано необходимое количество раз, пока не было выдано время TSAT;
- после выдачи времени TSAT, время TOBT может быть исправлено только три раза;
- значение времени TOBT должно вводиться на 5 минут позже, чем текущий момент времени;
- время TOBT является основой для процессов аэропортового обслуживания, корректировки времени TOBT должны производиться лицом, ответственным за назначение данного времени, даже если процесс завершен раньше на пять минут и более.

4.5 Отклонения TOBT от EOBT

Если время TOBT отличается от времени EOBT более, чем на 15 минут, то авиакомпания должна представить сообщение о задержке рейса «Delay message» (DLA). Время задержки EOBT должно основываться на последних значениях времени TOBT.

4.6 TOBT в случае замены самолета

Если в процессе подготовки рейса к вылету происходит замена ВС, то сообщение по замене «Change message» (CHG) – регистрационный номер и тип ВС, должно быть представлено незамедлительно. В данном случае время TOBT может остаться прежним или назначаться новое время TOBT.

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 A-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 изменится, если новое время TOBT не позднее, чем рассчитанное время TSAT.

Расчет времени TSAT основывается на следующих факторах:

- TOBT;
- CTOT/TTOT для регулируемых рейсов;

Incorrectly defined TOBT leads to problems in further planning and/or allocation of the Calculated Take-Off Time (CTOT) or the Target Take-Off Time (TTOT) for regulated flights. Consequently TOBT must be adjusted as soon as possible.

SAFEDOCK display of Terminals B and C will show the information about the estimated take-off time (ETOT) to inform the flight crews additionally.

4.4 TOBT input/update

The following shall be taken into account for TOBT input and/or adjustment:

- TOBT can be adjusted as often as necessary, until TSAT has been issued;
- after TSAT has been issued, TOBT can be adjusted three times only;
- the new TOBT has to be at least 5 minutes later than the actual time;
- TOBT is a reference time used for all ground handling processes at the airport, TOBT shall be adjusted by the person responsible for TOBT when deviations of more than 5 minutes become obvious.

4.5 TOBT deviations from EOBT

If TOBT deviates from EOBT by more than 15 minutes, the Airline must send a Delay message (DLA). EOBT delay time must be based on the latest TOBT.

4.6 TOBT in case of the aircraft change

If aircraft is changed in the process of preparation for departure, then a Change message (CHG) – the aircraft type/registration number shall be sent immediately. In this case the original TOBT remains in effect or a new TOBT shall be issued.

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;

- 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.

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 диспетчер 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)

- 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. 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 are applied:

- 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 not 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)

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 фт до 2000 фт от уровня земли. Перелеты отдельных видов птиц происходят до высоты 9900 фт от уровня земли.

7.1.4 Частота

Миграция птиц происходит круглосуточно.

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 фт от уровня земли.

7.2.4 Частота

Перелеты птиц происходят круглосуточно.

Радиолокационный контроль за перемещением птиц отсутствует.

На аэродроме используются стационарные и мобильные технические средства отпугивания птиц: био-акустические, акустические, механические, пиротехнические, лазерные.

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-Прибытие»:

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

8. Маршруты перелета между аэродромами МУДР

1. Условия выхода векторением на основную точку маршрута (первую точку плана полета);

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 season.

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 continuously 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.

Permanently installed and mobile technical facilities are AVBL at the aerodrome for scaring the birds: bio-acoustic, acoustic, mechanical, pyrotechnical, laser.

7.3 Information broadcast

Information about hazardous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is included in ATIS broadcast, 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.

8. Flight routes between AD within Moscow TMA

1. Departure instructions provide ACFT vectoring to the significant point on the route (the first waypoint in the flight plan);

2. Полет в пределах диспетчерских зон по точкам маршрута, разделенными признаками DCT, до IAF аэродрома назначения (согласно информации, указанной в текстовом описании раздела АИП соответствующего аэродрома вылета);

3. Заход на посадку от IAF аэродрома назначения:

Москва/Шереметьево - KEZVU (IAF)
Москва/Домодедово - ALBOR (IAF)
Москва/Внуково - RORUK (IAF)
Остафьево - RORUK (IAF)
Раменское - ODLOR (IAF)

2. Flights within CTRs shall be carried out via waypoints, separated by letters DCT in the flight plan, to IAF of the destination aerodrome (in accordance with the information published in AIP in the text description of the appropriate departure aerodrome);

3. Approach shall be executed from IAF of the destination aerodrome:

Moscow/Sheremetyevo - KEZVU (IAF)
Moscow/Domodedovo - ALBOR (IAF)
Moscow/Vnukovo - RORUK (IAF)
Ostafyevo - RORUK (IAF)
Ramenskoye - ODLOR (IAF)

DEST AD	ROUTE
Moscow/ Domodedovo	BESTA - RUGEL - GEKLA - IMZUP - KUPVE - NIDBE - IZVOK - IPKED - ZOYGO - ODZAG - GUFUZ - ALBOR (IAF)
Moscow/ Vnukovo	GIGUN - ASLEK - BUPOS - ORSIF - MEZER - NALFI - RAMZA - UKABE - FIDOT - RORUK (IAF)
Ostafyevo	GIGUN - ASLEK - BUPOS - ORSIF - MEZER - NALFI - RAMZA - UKABE - FIDOT - RORUK (IAF)
Ramenskoye	BESTA - RUGEL - MONIK - RAFDA - NIGLI - NDB RT - BW316 - BW317 - BW318 - BW319 - ODLOR (IAF)

При планировании маршрута перелёта между аэродромами МУДР для расчёта топлива могут применяться следующие маршруты:

The following routes can be used for fuel calculation when planning flight routes between the aerodromes in Moscow TMA:

DEST AD	ROUTE
Moscow/ Domodedovo	BESTA - RUGEL - GEKLA - IMZUP - KUPVE - PEFOS – DD362 - ALBOR (IAF)
Moscow/ Vnukovo	GIGUN - ASLEK - BUPOS - ORSIF - MEZER - FIDOT - RORUK (IAF)
Ramenskoye	BESTA - RUGEL - MONIK - RAFDA - NIGLI – BW138 - BW316 - BW319 – ODLOR (IAF)

Указанные маршруты предназначены исключительно для расчёта топлива и не используются для навигации.

The mentioned routes are designated only for fuel calculation and shall not be used for navigation.

УУЕЕ АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UUEE AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-31 AD 2.1 UUEE-31.1 AD 2.1 UUEE-31.2
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06C/24C Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 24C/06C Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06R/24L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06R/24L Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06L/24R Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 06L/24R	AD 2.1 UUEE-33 AD 2.1 UUEE-33.1 AD 2.1 UUEE-34 AD 2.1 UUEE-34.1 AD 2.1 UUEE-35 AD 2.1 UUEE-35.1
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 06R Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 24L Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 24C Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 06L Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 24R	AD 2.1 UUEE-36 AD 2.1 UUEE-36.1 AD 2.1 UUEE-37 AD 2.1 UUEE-38 AD 2.1 UUEE-38.1
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-39
Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-40 AD 2.1 UUEE-40.1 AD 2.1 UUEE-43 AD 2.1 UUEE-44 AD 2.1 UUEE-45 AD 2.1 UUEE-46 AD 2.1 UUEE-49
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-57
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II/IIIA RWY 06L	AD 2.1 UUEE-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II/IIIA RWY 24R	AD 2.1 UUEE-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 06C	AD 2.1 UUEE-99
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II/IIIA RWY 24C	AD 2.1 UUEE-100
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II/IIIA RWY 06R	AD 2.1 UUEE-101
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I/II RWY 24L	AD 2.1 UUEE-102
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 06L	AD 2.1 UUEE-103
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 24R	AD 2.1 UUEE-104
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 06C	AD 2.1 UUEE-105
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 24C	AD 2.1 UUEE-106
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 06R	AD 2.1 UUEE-107
Instrument Approach Chart – ICAO. LOC RWY 24L	AD 2.1 UUEE-108
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 06L	AD 2.1 UUEE-109
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 24R	AD 2.1 UUEE-110
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 06L	AD 2.1 UUEE-111
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 24R	AD 2.1 UUEE-112
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 06C	AD 2.1 UUEE-113
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 24C	AD 2.1 UUEE-114
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 06R	AD 2.1 UUEE-115
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 24L	AD 2.1 UUEE-116
Visual Approach Chart – ICAO	AD 2.1 UUEE-117

Emergency Landing On RWY	AD 2.1 UUEE-118
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-137
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-138
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06L	AD 2.1 UUEE-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24R	AD 2.1 UUEE-142
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06L	AD 2.1 UUEE-143
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24R	AD 2.1 UUEE-144
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-145
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-146
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-147
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-148
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-149
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-150
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-151
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-152
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-153
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 06L, 06C, 06R, 24R, 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-154
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06L	AD 2.1 UUEE-161
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24R	AD 2.1 UUEE-162
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06C	AD 2.1 UUEE-163
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24C	AD 2.1 UUEE-164
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 06R	AD 2.1 UUEE-165
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 24L	AD 2.1 UUEE-166
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 06L	AD 2.1 UUEE-167
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24R	AD 2.1 UUEE-168
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 06C	AD 2.1 UUEE-169
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24C	AD 2.1 UUEE-170
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 06R	AD 2.1 UUEE-171
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 24L	AD 2.1 UUEE-172
VFR Departure Chart RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-201
VFR Departure Chart RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-202
VFR Arrival Chart RWY 06C, 06R	AD 2.1 UUEE-203
VFR Arrival Chart RWY 24C, 24L	AD 2.1 UUEE-204