

УУДД
UDD

АД 2.1

ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА.

УУДД МОСКВА/Домодедово
UDD MOSCOW/Domodovovo

AD 2.1

AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME.

УУДД
UDD

АД 2.2

ГЕОГРАФИЧЕСКИЕ И АДМИНИСТРАТИВНЫЕ ДАННЫЕ ПО АЭРОДРОМУ.

AD 2.2

AERODROME GEOGRAPHICAL AND ADMINISTRATIVE DATA.

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	552433с 0375427в 552433N 0375427E
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	45 км ЮВ г. Москвы 45 KM SE of Moscow
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	592 фт/ 181 м/ 22.5°С 592 FT/ 181 M/ 22.5°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	11°В (2018)/ 7.2°В 11°Е (2018)/ 7.2°Е
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ООО «ДОМОДЕДОВО ЭРФИЛД», Россия, 142015, Московская область, г. Домодедово, террито- рия «Аэропорт Домодедово», строение 9 Limited Liability Company «Domodedovo Airfield», Building 9, Domodedovo airport territory, Domodedovo, Moskovskaya Oblast, 142015, Russia Тел./Tel: (495) 363-30-63 Факс/Fax (495) 787-86-35 Телекс/Telex: 207555 PETL E-mail: adk@dme.ru Web: http://www.dme.ru AFTN: УУДДЫДЫЬ / UDDYDYX
7.	Вид разрешенных полетов (ППП/ПВП) Types of traffic permitted (IFR/VFR)	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

УУДД
UDD

АД 2.3

ЧАСЫ РАБОТЫ.

AD 2.3

OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1500 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0600-1500 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ по инструктажу AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 2. Тм = UTC + 3 часа LT = UTC + 3 HR

УДД
UDD

АД 2.4
AD 2.4

СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн Modern facilities for cargo handling with up to 5 T capacity
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/CM-4.5, MC-8П, РТ, MC-20, ИПМ-10 TS-1 (equivalent to Jet A-1)/ SM-4.5, MS-8P, RT, MS-20, IPM-10
3.	Средства заправки топливом/емкость/пропускная способность Fuelling facilities/capacity	Имеются, ограничений нет AVBL, without limitation
4.	Средства по удалению льда De-icing facilities	Имеются AVBL
5.	Места в ангаре для прибывающих ВС Hangar space for visiting aircraft	нет NIL
6.	Ремонтное оборудование для прибывающих ВС Repair facilities for visiting aircraft	Крупный и мелкий ремонт в АТБ Major and minor repairs at aircraft repair base
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД
UDD

АД 2.5
AD 2.5

СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПассажиРОВ.
PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 299 номеров Hotel at the airport offering 299 rooms
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, железная дорога Bus, taxi, railroad
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	В аэровокзале имеется медпункт, аптека, комната матери и ребенка First-aid post, pharmacy, mother-and-child room in the terminal building
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД
UDD

АД 2.6
AD 2.6

АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат.9 ВПП 14R/32L, 14L/32R; кат. 7 ВПП 14C/32C H24, CAT 9 RWY 14R/32L, 14L/32R; CAT 7 RWY 14C/32C
2.	Аварийно-спасательное оборудование Rescue equipment	Имеется AVBL
3.	Возможности по удалению ВС, потерявших способность двигаться Capability for removal of disabled aircraft	Имеется AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УДД
UDD

АД 2.7
AD 2.7

СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

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

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

1.	Поверхность и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон / Reinforced Concrete «Центральный перрон», MC / «Central apron», Stands: 1-5 – PCN 62/R/C/X/T 6-19 – PCN 72/R/B/W/T «Дальний перрон», MC / «Distant apron», Stands: 35-38, 52-54 – PCN 58/R/C/X/T 41-50 – PCN 46/R/C/X/T 55-58 – PCN 66/R/C/X/T 60-62A – PCN 58/R/C/X/T «Правый перрон», MC / «Right apron», Stands: 64-67A – PCN 66/R/C/X/T 68-72A – PCN 60/R/C/X/T 74-78 – PCN 58/R/C/X/T «Новый дальний перрон», MC / «New distant apron», Stands: 81-96 – PCN 70/R/C/X/T «Совмещенный перрон», MC / «Combined apron», Stands: G1-G16C – PCN 57/R/A/W/T «Перрон ЦДА», MC / «Apron of AD central management», Stands: S1-S17 – PCN 17/R/B/W/T «Перрон «Атран», MC / «Apron «Atran», Stands: 121-131 – PCN 46/R/C/X/T «Перрон ПОЖ-1», MC / «Apron DA-1», Stands: C1-C18 – PCN 57/R/A/W/T «Перрон ПОЖ-2», MC / «Apron DA 2», Stands: M1-M24 – PCN 57/R/A/W/T
2.	Ширина, поверхность и прочность РД TWY width, surface and strength	РД, МР / TWY, taxi routes: A2, A4, A9, A11, M, 36, Route N – 25 М, бетон / Concrete, PCN 57/R/A/W/T P4, P9 – 42 М, бетон / Concrete, PCN 57/R/A/W/T P5, P6, P8 – 36 М, бетон / Concrete, PCN 57/R/A/W/T Routes A3, A10 – 40 М, бетон / Concrete, PCN 57/R/A/W/T A5-A8 – 23 М, бетон / Concrete, PCN 57/R/A/W/T Route H1 – 21 М, смешанное / mixed, PCN 64/R/C/X/T Route H2 – 22.5 М, смешанное / mixed, PCN 62/R/C/X/T B8, Routes T1, T2 – 23 М, смешанное / mixed, PCN 62/R/C/X/T B1, B11 – 30 М, цементобетон / Cement-Concrete, PCN 94/R/A/W/T B2-B7 – 23 М, смешанное / mixed, PCN 76/R/C/X/T Route H4 – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 70/R/C/X/T Route H – 22.5 М, бетон / Concrete, PCN 62/R/C/X/T Route H3 – 22.5 М, смешанное / mixed, PCN 64/F/D/X/T Routes 33, 34 – 18 М, бетон / Concrete, PCN 16/R/B/X/T 25, 26, 27, 35 – 22.5 М, смешанное / mixed, PCN 64/R/C/X/T Route 3 – 22.5 М, смешанное / mixed, PCN 65/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотометров Altimeter checkpoint location and elevation	нет NIL
4.	Местоположение точек проверки VOR VOR checkpoints	нет NIL
5.	Местоположение точек проверки ИНС INS checkpoints	нет NIL
6.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД	АД 2.9	СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ И КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UDD	AD 2.9	SURFACE MOVEMENT GUIDANCE, CONTROL SYSTEM AND MARKING.
1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки воздушных судов, указательных линий РД и системы визуального управления стыковкой/размещением на стоянке Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на МС, маркировка знаков обозначения РД. Система SAFEDOCK на МС 1-18. Guidance sign boards at entrances to stands, TWY ID marking, SAFEDOCK on stands 1-18.
2.	Маркировочные знаки и огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, мест ожидания при рулении. Входные огни, огни зоны приземления, осевые огни ВПП, посадочные огни ВПП, знаки обозначения ВПП, знаки местоположения, знаки схода с ВПП на РД. Осевая линия РД на всех РД. Осевые и боковые огни РД, знаки местоположения, знаки направления. Marking of RWY THR, TDZ, centre line, fixed distances, RWY side stripe, landing magnetic track value, taxi-holding positions. Threshold lights, touchdown zone lights, runway centre line lights, runway edge lights, RWY designation signs, location signs, RWY exit signs. Taxiway centre line on all taxiways. Taxiway centre line and edge lights, location signs, direction signs.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	Имеются на РД А1-А12, В1-В8, В11 AVBL on TWY А1-А12, В1-В8, В11
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UDD 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

УДД
UDD

АД 2.11
AD 2.11

ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Филиал ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» Домодедово Domodedovo branch of FSBI "Civil Aeronautical Meteorological Centre of Roshydromet"
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Филиал ФГБУ «ГАМЦ Росгидромета» Домодедово, 30 часов Domodedovo branch of FSBI "Civil Aeronautical Meteorological Centre of Roshydromet", 30 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 1 час, TAF 3 часа, в зависимости от изменений метео-элементов (TREND), предупреждения о сдвиге ветра и предупреждения по аэродрому. TREND 1 HR, TAF 3 HR, depending on weather elements variations (TREND), wind shear warnings and aerodrome warnings.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, консультация, предполетный инструктаж, показ. Briefing, consultation, pre-flight briefing, display.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты прогноза ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, сводки METAR, SPECI, TAF, SIGMET, FIRMET, информация о вулканическом пепле и тропических циклонах. Рус, англ Upper wind and upper-air temperature forecast charts, SIGWX charts, METAR, SPECI, TAF, SIGMET, FIRMET summaries, information about volcanic ash and tropical cyclones. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	Карты прогноза ветра и температуры на высотах, карты особых явлений погоды, карты барической топографии, приземные, информация спутниковая, метеорологического радиолокатора (ДМРЛ-С), метеорологической автоматической радиотехнической станции (МАРС), комплексные радарные карты, прогноз турбулентности. Upper wind and upper-air temperature forecast charts, SIGWX charts, baric topography charts, surface charts, information from satellite, weather radar (Doppler Weather Radar DMRL-S (DWRS)), meteorological automatic radio technical station, complex radar charts, turbulence forecast.
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	Грозопеленгатор Thunderstorm radar
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	ДПК, Вышка TWR
10.	Дополнительная информация (ограничения обслуживания и т.д.) Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УДД
UDD

АД 2.12
AD 2.12

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

Обозначения ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE BRG MAG BRG	Dimensions of RWY (M)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APP RWY
1	2	3	4	5	6
14L	145.64° 135°	3800x60	Cement-Concrete PCN 94/R/A/W/T	552528.26N 0375442.36E — —	THR 543 FT / 165.4 M
32R	325.66° 315°			552346.81N 0375644.22E — —	THR 523 FT / 159.3 M

1	2	3	4	5	6
14C	145.64° 135°	2370x53	Reinforced Concrete PCN 74 R/C/X/T	552501.00N 0375455.30E — —	THR 544 FT / 165.9 M
32C	325.65° 315°			552357.73N 0375611.31E — —	THR 524 FT / 159.8 M
14R	145.60° 135°	3500x60	Cement-Concrete PCN 57/R/AW/T	552515.82N 0375219.72E — —	THR 592 FT / 180.6 M
32L	325.63° 315°			552342.43N 0375412.06E — —	THR 531 FT / 161.8 M

Уклон ВПП и концевой поло- сы торможения	Размеры конце- вой полосы торможения (м)	Размеры по- лос, свобод- ных от препят- ствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от пре- пятствий зона	Примечания
Slope of RWY - SWY	SWY dimensions (M)	CWY dimen- sions (M)	Strip dimensions (M)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.16%	нет/NIL	400x150	4100x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
+ 0.16%	нет/NIL	400x150	4100x300	нет/NIL	
- 0.25%	нет/NIL	150x150	2670x300	нет/NIL	
+ 0.25%	нет/NIL	150x150	2670x300	нет/NIL	
- 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	
+ 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	

УУДД АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UDD AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (M)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (M)	Располагаемая ди- станция прерванного взлета (м) ASDA (M)	Располагаемая поса- дочная дистанция (м) LDA (M)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
14C	2370	2520	2370	2370	нет/NIL
32C	2370	2520	2370	2370	нет/NIL
14R	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
от A4 / from A4	2655	3055	2655		
от A5 / from A5	2200	2600	2200		
от A6 / from A6	1750	2150	1750		
32L	3500	3900	3500	3500	нет/NIL
от A9 / from A9	2655	3055	2655		
от A8 / from A8	2200	2600	2200		
от A7 / from A7	1750	2150	1750		
14L	3800	4200	3800	3800	нет/NIL
32R	3800	4200	3800	3800	нет/NIL

УУДД
UDD

АД 2.14
AD 2.14

ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

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

УУДД
UDD

АД 2.15
AD 2.15

ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД B2, B4-B7, H4 Осевые: РД B1, B3, B8, B11, T1, T2, A2-A11, M Edge: TWY B2, B4-B7, H4 Centre line: TWY B1, B3, B8, B11, T1, T2, A2-A11, M
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД / 1 сек. Secondary power supply to all lighting at AD / 1 SEC
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF or THR of FATO Geoid undulation	H1 – на MC S1 / on stand S1 552526.30N 0375243.51E H2 – на РД B2 / on TWY B2 552455.31N 0375445.78E H3 – на MC S13 / on stand S13 552521.50N 0375246.60E H4 – на MC C2 / on stand C2 552520.20N 0375232.90E H5 – на MP 3 / on Route 3 552508.71N 0375257.82E
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	H1, H3, H4 – 581 FT H2 – 543 FT, H5 – 577 FT
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	H1, H3 – круг диаметром 10 м, цементобетон, PCN 17/R/B/W/T, маркирована H2 – круг диаметром 18 м, асфальтобетон, PCN 76/R/C/X/T, маркирована H4 – круг диаметром 18 м, цементобетон, PCN 57/R/A/W/T, маркирована H5 – круг диаметром 18 м, асфальтобетон, PCN 65/R/C/X/T, маркирована H1, H3 – circle 10 M in diameter, Cement-Concrete, PCN 17/R/B/W/T, marked H2 – circle 18 M in diameter, Asphalt-Concrete, PCN 76/R/C/X/T, marked H4 – circle 18 M in diameter, Cement-Concrete, PCN 57/R/A/W/T, marked H5 – circle 18 M in diameter, Asphalt-Concrete, PCN 65/R/C/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	145°/135°; 325°/315°
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	H1 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 13 м, а также для вертолетов с лыжными шасси H2, H4 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м, а также для вертолетов с лыжными шасси H3 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 16 м, а также для вертолетов с лыжными шасси H5 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м H1 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 13 M and HEL with skid landing gear H2, H4 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M and HEL with skid landing gear H3 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 16 M and HEL with skid landing gear H5 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 M Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Диспетчерская зона Москва/Домодедово / Moscow/Domoddedovo CTR: 1. 555531N 0381508E - 554726N 0382412E - 553746N 0383657E - 552409N 0382906E - 552131N 0382935E - 551252N 0382357E - 550709N 0383303E - 550330N 0383848E - 545551N 0384500E - 545238N 0383703E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 544923N 0374900E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552231N 0373841E - 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 554459N 0373715E - 554936N 0375000E - 555153N 0375153E - 555212N 0375600E - 555531N 0381508E 2. 555153N 0375153E - 555212N 0375600E - 555100N 0375800E - 554430N 0381600E - 554726N 0382412E - 553746N 0383657E - 553221N 0383349E - 553328N 0382600E - 553500N 0381500E - 553700N 0375800E - 553612N 0375106E - 553459N 0375242E - 552930N 0380000E - 552048N 0381112E - 551307N 0382333E - 551252N 0382357E - 550709N 0383303E - 550330N 0383848E - 545551N 0384500E - 545238N 0383703E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 544923N 0374900E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552231N 0373841E - 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 554459N 0373715E - 554936N 0375000E - 555153N 0375153E 3. 555153N 0375153E - 555212N 0375600E - 555100N 0375800E - 554430N 0381600E - 554726N 0382412E - 553746N 0383657E - 553221N 0383349E - 553328N 0382600E - 553500N 0381500E - 553700N 0375800E - 553612N 0375106E - 552930N 0380000E - 552048N 0381112E - 551252N 0382357E - 550709N 0383303E - 550330N 0383848E - 545551N 0384500E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 544923N 0374900E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550131N 0373809E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 554459N 0373715E - 554936N 0375000E - 555153N 0375153E 4. 555153N 0375153E - 555212N 0375600E - 555100N 0375800E - 554430N 0381600E - 554726N 0382412E - 553746N 0383657E - 553221N 0383349E - 553328N 0382600E - 553500N 0381500E - 553700N 0375800E - 553612N 0375106E - 552930N 0380000E - 552048N 0381112E - 551252N 0382357E - 550709N 0383303E - 550330N 0383848E - 545900N 0383200E - 545238N 0383703E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 544923N 0374900E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550131N 0373809E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 554459N 0373715E - 554936N 0375000E - 555153N 0375153E 5. 555153N 0375153E - 555212N 0375600E - 555100N 0375800E - 554430N 0381600E - 553328N 0382600E - 553500N 0381500E - 553700N 0375800E - 553612N 0375106E - 552930N 0380000E - 552048N 0381112E - 551252N 0382357E - 550709N 0383303E - 550330N 0383848E - 545900N 0383200E - 545238N 0383703E - 545141N 0383443E - 545139N 0383323E - 545103N 0382156E - 544919N 0380949E - 545010N 0375721E - 545331N 0374615E - 545612N 0373734E - 550131N 0373809E - 550313N 0373820E - 550809N 0373853E - 550918N 0373858E - 551309N 0373918E - 551627N 0373940E - 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 554459N 0373715E - 554936N 0375000E - 555153N 0375153E 6. 552604N 0373807E - 552744N 0373306E - 553117N 0373226E - 553400N 0373653E - 553430N 0373712E - 553424N 0374000E - 553430N 0374106E - 553449N 0374151E - 553600N 0374442E - 553636N 0374600E - 553742N 0374800E - 553918N 0375018E - 553948N 0375024E - 554136N 0374948E - 554200N 0374954E - 554236N 0375012E - 554300N 0375024E - 554600N 0375036E - 554912N 0375018E - 554936N 0375000E - 555131N 0375332E -
----	---	--

УУДД	АД 2.18	СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UDD	AD 2.18	ATS COMMUNICATION FACILITIES.

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	к/с H24	Emergency FREQ Reserve FREQ
ДПК TWR	Домодедово-Круг Domodedovo-Radar	127.700	к/с H24	Сектор ДД1: См. ENR 2.1 Sector DD1: See ENR 2.1
		132.050	к/с H24	Сектор ДД2: См. ENR 2.1 Sector DD2: See ENR 2.1
		119.400	к/с H24	Сектор Д6: См. ENR 2.1 Sector D6: See ENR 2.1
		125.300	к/с H24	Сектор А6: См. ENR 2.1 Sector A6: See ENR 2.1
		129.800	к/с H24	Сектор Д8: См. ENR 2.1 Sector D8: See ENR 2.1
		134.675	к/с H24	Сектор А8: См. ENR 2.1 Sector A8: See ENR 2.1

1	2	3	4	5	
Вышка TWR	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	118.600 119.450R	к/с H24	ВПП / RWY 14R/32L РД / TWY M, A1, A2, A4-A9, A11, A12	В границах Домодедово-Вышка* От земли до 900 м/ 3000 фт AMSL
	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	119.700 119.450R	к/с H24	ВПП 14L/32R, ВПП 14C/32C, РД В1-В8, В11, Т2	Within Domodedovo- Tower area * GND-900 M / 3000 ft AMSL
	Домодедово-Вышка Domodedovo-Tower	127.300 119.450R	к/с H24	От земли до 450 м/1500 фт AMSL для полетов по ПВП вне границы Домодедово- Вышка*. GND-450 M/1500 ft AMSL for VFR flights outside Domodedovo-Tower area *.	
	Домодедово- Деливери Domodedovo-Delivery	129.150	к/с H24	Диспетчерское разрешение ATC clearance	
АТИС ATIS	Домодедово-АТИС Domodedovo-ATIS	128.300 ENG	к/с H24	Информация о состоянии покрытия поверхности ВПП: - на русском языке - величина нормативного коэффициента сцепления; - на английском языке - величина измеренного коэффициента сцепления и расчетного сцепления.	
		122.950 RUS	к/с H24	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.	
Перрон Apron	Домодедово-Перрон Domodedovo-Apron	119.000 123.750R	к/с H24	Для маршрутов руления / For Taxi Routes: 3, 24-27, 35, 36, H, H1-H4, T1, T2	
	Домодедово-De-icing Domodedovo-De-icing	130.600	к/с H24		

* Домодедово-Вышка от земли до 900 м /3000 фт AMSL / Domodedovo-Tower GND - 900 M/3000 ft AMSL:
553324N 0374706E - 552942N 0375130E далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10
KM centred at (552430N 0375424E) до / to 552112N 0380200E - 551724N 0380624E - 551530N 0380142E - 551918N 0375718E
далее по дуге окружности радиусом 10 км с центром / then by arc of a circle radius of 10 KM centred at
(552430N 0375424E) до / to 552754N 0374706E - 553142N 0374224E - 553324N 0374706E.

УУДД АД 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UDD AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций	Обозна- чения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Радиус зоны обслужи- вания от контрольной точки GBAS (км)	Примечания
Type of aid, MAG VAR, type of supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting	Service volume radius from the GBAS reference point (KM)	Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8
DVORDME (11°E)	DVOR DME	ДМД DMD CH 80X	113.3 H24	552317.9N 0375441.6E 552317.9N 0375440.9E	180 M / 600 FT		Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 14R ILS кат. III (11°B/–) LOC 14R ILS CAT III (11°E/–)	ИДМ IDM	110.1	к/с H24	552326.7N 0375431.0E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 14R GP 14R		334.4	к/с H24	552504.5N 0375223.1E			3.0°, RDH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 14R DME 14R	ИДМ IDM	CH 38X	к/с H24	552504.5N 0375223.1E	180 M / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 14R NDB/MKR 14R	ДМ DM	320	к/с H24	552543.1N 0375147.1E			315°MAG/1.0 KM RWY 14R Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
KPM 32L ILS кат. I (11°B/–) LOC 32L ILS CAT I (11°E/–)	ИДО IDO	109.3	к/с H24	552537.7N 0375153.3E			Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ГРМ 32L GP 32L		332.0	к/с H24	552347.9N 0375353.1E			3.0°, RDH 17.3 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ДМЕ 32L DME 32L	ИДО IDO	CH 30X	к/с H24	552347.9N 0375353.1E	180 M / 600 FT		Нулевые показания над порогом ВПП Zero indication at THR Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ОПРМ 32L NDB/MKR 32L	ДО DO	659	к/с H24	552312.4N 0375448.5E			135°MAG/1.2 KM RWY 32L Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС/GBAS (H) SID/STAR RNAV (GNSS) RNAV (GNSS)	УУДД UDD	114.425 CH 22312	к/с H24				Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14R GLS кат. I GBAS (H) 14R GLS CAT I	G14B	CH 21490	к/с H24				3.0°, TCH 15.5 M / 51 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32L GLS кат. I GBAS (H) 32L GLS CAT I	G32B	CH 21901	к/с H24	552450.7N 0375401.6E			3.0°, TCH 17.3 M / 57 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 14L GLS кат. I GBAS (H) 14L GLS CAT I	G14A	CH 20668	к/с H24				3.0°, TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system
ЛККС 32R GLS кат. I GBAS (H) 32R GLS CAT I	G32A	CH 21079	к/с H24				3.0°, TCH 15.0 M / 50 FT Система координат ПЗ-90.11 PZ-90.11 coordinate system

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

Нормативное время руления ВС составляет 30 минут.

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

2. Руление на места стоянки и с них**2.1. Прибытие**

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

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

Ночью, а также при видимости 2000 м и менее, при выполнении захода на посадку на ВПП 14R или ВПП 14L, освещение шоссе не путать с огнями ВПП.

Интенсивность использования ВПП

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

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

- выполнить посадку за пределами зоны приземления ВПП;
- освободить ВПП через указанную выходную РД;
- ускорить освобождение ВПП.

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

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

Процедуры при полете

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

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

Диспетчер «Домодедово-Вышка» может выдать разрешение на посадку экипажу ВС до момента пролета ВС порога ВПП (за исключением процедур LVP), сообщив при этом приземный ветер (скорость и направление) и маркированный номер ВПП посадки, используя следующую фразеологию: «Позывной ВС + Посадку разрешаю». (Например, «Сибирь 908, 14 правая, посадку разрешаю, ветер 140°, 7 м/с»).

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

Standard ACFT taxiing time is 30 MIN.

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

2. Taxiing to and from stands**2.1. Arrival**

On initial radio contact with "Domodedovo-Tower" controller flight crew of ACFT in the heavy wake vortex category shall include the word "Heavy" after ACFT call sign. The controller doesn't have to include the word "Heavy" in his reply.

Arriving ACFT are directed along STAR. ACFT can be vectored off the STAR to maintain approach sequence and safe spacing between the aircraft.

When executing approach to RWY 14R or RWY 14L during the night and when visibility is 2000 m or below, highway lights should not be confused with the runway lights.

Intensity of RWY operations

To reduce runway occupancy time flight crews of departing and arriving ACFT are required to determine the nearest rapid taxiway for safe and quick runway vacating.

In those cases, when it is necessary to expedite traffic, flight crew of the landing ACFT may be instructed by "Domodedovo-Tower" controller:

- to land beyond RWY touchdown zone;
- to vacate RWY along the indicated exit TWY;
- to expedite runway vacation.

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

ACFT in the heavy wake vortex category shall not be instructed to land beyond RWY touchdown zone.

Arrival procedures

On initial radio contact with "Domodedovo-Tower" controller flight crew, to avoid communication channel overload, shall report only ACFT call sign using the following phraseology: "Domodedovo-Tower" + ACFT call sign".

"Domodedovo-Tower" controller clears ACFT to continue approach procedure in accordance with the established pattern using the following phraseology: "ACFT call sign + "Domodedovo-Tower" + Continue approach".

"Domodedovo-Tower" controller issues landing clearance to the flight crew before ACFT passes RWY threshold (with exception of LVP) and provides information about surface wind (speed and direction) and marked landing RWY number using the following phraseology: "ACFT call sign + Cleared to land". (For example: "Siberia 908, RWY 14 Right, cleared to land, wind 140°, 7 m/s").

Доклад от экипажа ВС о готовности к посадке не требуется, если не поступило запроса от диспетчера.

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

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

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

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

Flight crew's report about readiness to execute landing is not required, unless requested by the controller.

The decision to execute landing is taken by the pilot-in-command. Landing clearance is not a compulsion for the pilot-in-command to execute landing. If the pilot-in-command takes a decision to execute landing under meteorological conditions which do not conform to the aerodrome operating minimum, "DomodedovoTower" controller will not be responsible for its outcome. In this case, the responsibility for the decision taken and the outcome of landing is imposed on the pilot-in-command.

Flight crew shall plan RWY vacaton along the nearest TWY only, if safety of taxiing is ensured.

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

Depending on weather and runway condition, flight crew must plan vacaton of runway via taxiway considering the available distances shown in the table below:

ВПП RWY	РД TWY	Угол сруливания Angle of taxiing off	ВС ACFT	Расстояние от торца ВПП до РД сруливания, м (футы) Distance from RWY extremity to exit TWY, M (feet)
14R	A11	90°	все all	3500 (11480)
	A9	30°		2655 (8708)
	A8	30°		2200 (7216)
	A7	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
32L	A2	90°	все all	3500 (11480)
	A4	30°		2655 (8708)
	A5	30°		2200 (7216)
	A6	30°	легкое/среднее light/medium	1750 (5740)
14C	B8	90°	все all	2370 (7776)
32C	B2	90°	все all	2370 (7776)
14L	B1	90°	все all	3800 (12467)
32R	B11	90°	все all	3800 (12467)

Маршруты руления после посадки

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

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

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

После посадки на ВПП 14R:

- освобождать ВПП влево по скоростной РД А7;

Taxi routes after landing

Flight crew's report about landing execution and RWY vacaton to "Domodedovo-Tower" controller is not required (with exception of LVP), unless otherwise instructed by the controller.

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

Flight crew must use the following taxi routes, unless otherwise instructed by "Domodedovo-Tower" controller.

After landing on RWY 14R:

- vacate the RWY to the left along rapid exit TWY А7;

- освобождать ВПП влево по скоростным РД А8 или А9, далее разворот влево на РД М до МР Н2;
- освобождать ВПП влево по РД А11, далее разворот влево на РД М до МР Н2.

После посадки на ВПП 32L:

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

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

После посадки на ВПП 14C:

- освобождать ВПП вправо по скоростной РД В6, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона;
- освобождать ВПП вправо по РД В8, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона.

После посадки на ВПП 32C:

- освобождать ВПП влево по скоростной РД В3;
- освобождать ВПП влево по РД В2.

После посадки на ВПП 14L:

- освобождать ВПП вправо по РД В11, далее разворот вправо на РД Т2 в сторону перрона.

После посадки на ВПП 32R:

- освобождать ВПП влево по РД В1.

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

Смена частоты при рулении выполняется экипажем ВС только по запросу.

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

- после посадки на ВПП 14R в конце РД А7 или на РД М перед МР Н2;
- после посадки на ВПП 32L - на РД М перед МР Н1;
- после посадки на ВПП 14C - на РД Т2 напротив РД В5.
- после посадки на ВПП 32C - в конце РД В3, В2.

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

Указание по изменению частоты выполняется немедленно с обязательным подтверждением.

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

Одновременные зависимые параллельные заходы на посадку

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

Зависимые параллельные заходы на посадку могут выполняться в любых метеоусловиях.

Условиями для выполнения одновременных зависимых параллельных заходов на посадку являются:

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

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

After landing on RWY 32L:

- vacate RWY to the right via rapid exit TWY A6, A5 or A4, then turn right onto TWY M and proceed to Route H1;

- vacate RWY to the right via TWY A2, then turn right onto TWY M and proceed to Route H1.

After landing on RWY 14C:

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

After landing on RWY 32C:

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

After landing on RWY 14L:

- vacate RWY to the right via TWY B11, then turn right onto TWY T2 towards the apron.

After landing on RWY 32R:

- vacate RWY to the left via TWY B1.

After RWY vacated ACFT must not stop on TWY, expecting "Domodedovo - Tower" controller's instructions, but should continue taxiing along the established taxi routes unless otherwise instructed by controller.

Flight crew shall change frequency during taxiing upon request only.

Unless otherwise instructed by "Domodedovo - Tower" controller, flight crew must stop and request change of frequency as follows:

- after landing on RWY 14R - at the end of TWY A7 or on TWY M before Taxi Route H2;
- after landing on RWY 32L - on TWY M before Route H1;
- after landing on RWY 14C - on TWY T2 opposite TWY B5.
- after landing on RWY 32C - at the end of TWY B3, B2.

Frequency shall be changed from one to another, when ACFT reaches transfer of control limit between "Domodedovo-Tower" controller and "Domodedovo-Apron" controller.

The instruction to change frequency shall be carried out immediately and requires confirmation.

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

Simultaneous dependent parallel approaches

Flight crews are informed about the procedure of simultaneous dependent parallel approaches through ATIS broadcast: *«Simultaneous dependent IFR approaches in progress»*.

Dependent parallel approaches can be executed under any meteorological conditions.

The conditions for execution of simultaneous dependent parallel approaches are as follows:

- а) availability of ATS surveillance system, providing surveillance of approaching aircraft on an individual basis for each runway;
- б) distance between ACFT executing approach to parallel runways shall be not less than 4 км;
- в) approaches to both runways shall be executed using ILS and missed approach tracks shall diverge by at least 30°;

d) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков системы посадки по приборам соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов).

Одновременные независимые параллельные заходы на посадку

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

Независимые параллельные заходы на посадку могут выполняться в любых метеоусловиях.

Условиями для выполнения одновременных независимых параллельных заходов на посадку являются:

a) заходы на посадку на обе ВПП выполняются с использованием оборудования ILS и обеспечиваются радиолокатором с требуемой дискретностью обновления информации (5 сек.);

b) в процессе разворота на параллельные линии курса курсовых радиомаяков ILS соседних ВПП обеспечивается минимум вертикального эшелонирования в 300 м (1000 футов) с углом приближения к предпосадочной прямой не более 45°;

c) установлена и нанесена на индикатор воздушной обстановки промежуточная защитная зона (NTZ) не менее 610 м, границы которой находятся на одинаковом удалении от продолженных осевых линий ВПП;

d) заходы на посадку на каждую ВПП контролируют отдельные диспетчеры «Домодедово–Вышка» и обеспечивают гарантии в том, что когда интервал вертикального эшелонирования становится меньше 300 м (1000 футов):

- воздушные суда не заходят в установленную промежуточную закрытую зону;
- выдерживаются минимальные интервалы продольного эшелонирования при аэродромном диспетчерском обслуживании ВС, находящихся на одной линии курса КРМ системы ILS.

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

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

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

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

2.2 Отправление

Процедуры при вылете

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

d) a minimum of 300 m (1000 ft) vertical separation shall be provided between aircraft during turn-on to parallel ILS LOC courses of closely-spaced RWY.

Simultaneous independent parallel approaches

Flight crews are informed about the procedure of simultaneous independent parallel approaches through ATIS broadcast: “*Simultaneous independent IFR approaches in progress*”, including information about ILS LOC frequencies.

Independent parallel approaches can be executed under any meteorological conditions.

The conditions for execution of simultaneous independent parallel approaches are as follows:

a) approaches to both runways shall be executed using ILS equipment and provided by surveillance radar with required update period (5 sec);

b) vertical separation of minimum 300 m (1 000 ft) between aircraft during turn-on to parallel ILS LOC courses of closely-spaced RWY and an angle of 45° or less for final approach track interception shall be provided;

c) intermediate protection zone (No Transgression Zone) shall be established equidistant between extended runway centre lines with a minimum width of not less than 610 m and displayed on the air situation indicator;

d) different controllers of “Domodedovo-Tower” coordinate approaches on each runway and, in case vertical separation interval reduces to less than 300 m (1000 feet), ensure that:

- ACFT shall not enter the established No Transgression Zone;
- minimum intervals of longitudinal separation are provided as part of the AD traffic services to ACFT on the same ILS LOC course.

Flight crews must strictly follow the published independent approach procedures.

“Domodedovo-Tower” controllers monitor approach execution using TAR after arriving ACFT change over to frequencies 118.600 MHz and 119.700 MHz.

If the observed ACFT misses the point of turn or is on track heading towards No Transgression Zone, flight crew is given instruction to return to the correct track.

If the interval of vertical or longitudinal separation established for AD traffic service is not provided and an ACFT observed by “Domodedovo-Tower” controller enters No Transgression Zone, “Domodedovo-Tower” controller gives instructions to the flight crew of the ACFT on the LOC course of the closely-spaced RWY to go around in accordance with the established procedure to avoid collision with deviated ACFT.

2.2 Departure

Departure Procedures

On initial radio contact with “Domodedovo-Delivery”, “Domodedovo-Apron” and “Domodedovo-Tower” controllers flight crew of ACFT in the heavy wake vortex category shall include the word “Heavy” after ACFT call sign. The controller doesn’t have to include the word “Heavy” in his reply.

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

- сообщить номер рейса (позывной), аэродром назначения, тип ВС, номер МС, ВПП для взлета;
- получить диспетчерское разрешение (ATC Clearance), ВПП для взлета, код опознавания ВРЛ, условия выхода, наименование SID.

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

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

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

Примечание:

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

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

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

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

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

При выходе на связь с диспетчером «Домодедово-Вышка» экипаж получает маршрут руления на предварительный старт используя следующую фразеологию: *«Позывной ВС + разрешаю предварительный + ВПП (номер)»*. Например *«SBI 305 разрешаю предварительный 14R»*.

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

Flight crews of departing aircraft shall contact "Domodedovo-Delivery" controller on frequency 129.150 MHz 15 minutes before the planned departure time, when ACFT is completely ready for departure:

- to report flight number (ACFT call sign), destination aerodrome, ACFT type, stand number, RWY for take-off;
- to obtain ATC clearance, RWY for take-off, SSR squawk, departure instructions, SID designator.

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

When ACFT is completely ready for departure flight crew shall change over to communication with "Domodedovo-Apron" controller by the instruction of "Domodedovo-Delivery" controller to obtain clearance for engines start-up and taxiing (towing), indicating stand number and acknowledging receipt of latest ATIS information.

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

Note:

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

Flight crew shall switch transponder to mode "S" before requesting towing or engines start-up clearance and switch it off after taxiing into the stand.

Flight crew can start engines when ACFT is under tow, if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and approved by the technical personnel of the tow team.

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

When providing instructions on taxiing on the apron "Domodedovo-Apron" controller can assign transfer of control limit to change over to communication with "Domodedovo-Tower" controller, using the following phraseology: *«ACFT call sign + 32R + via Hotel 2, Tango 2, abeam Bravo 5 with Tower 119.700»*. Flight crew shall change over to communication with "Domodedovo-Tower" controller at own discretion at the indicated limit.

When establishing radio communication with "Domodedovo-Tower" controller flight crew is assigned taxi route to the runway-holding position using the following phraseology: "ACFT call sign + cleared to holding point + RWY (designation number)". For example, "SBI 305 cleared to holding point 14R".

When ACFT departs from RWY 32R, after changing from frequency of "Domodedovo-Apron" controller to frequency of "Domodedovo-Tower" controller, flight crew shall maintain a listening watch on this frequency and taxi to the runway-holding position on TWY B8 without contacting "Domodedovo-Tower" controller (with exception for LVP). Flight crew must be ready to receive further instructions and clearances from "Domodedovo-Tower" controller.

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

- а) при работе ВПП 14R - Н1 для вылетающих ВС, Н2 для прилетающих ВС;
- б) при работе ВПП 32L - Н2 для вылетающих ВС, Н1 для прилетающих ВС.

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

- для ВПП 14R по РД М на РД А2;
- для ВПП 14С по МР Т1 на РД В2, или по МР Н1 на РД В2;
- для ВПП 14L по МР Т1 на РД В1;
- для ВПП 32L по РД М на РД А11;
- для ВПП 32С по РД Т2 на РД В8;
- для ВПП 32R по РД Т2 на РД В11.

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

Правила руления:

- ВС, рулящие по РД М, уступают дорогу ВС, освобождающим ВПП;
- ВС уступают дорогу ВС, выполняющим руление по РД М (за исключением вышеизложенного правила).

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

During RWY 14R/32L mixed mode operations (take-off/ landing), for the purpose of ACFT movement regulation, Route H1 and Route H2 shall be used as follows:

- a) during RWY 14R operations - Route H1 shall be used for departing ACFT, Route H2 shall be used for arriving ACFT;
- b) during RWY 32L operations - Route H2 shall be used for departing ACFT, Route H1 shall be used for arriving ACFT.

Standard taxi routes to the runway-holding position (holding position prior to the runway) are as follows:

- for RWY 14R - via TWY M to TWY A2;
- for RWY 14C - via Route T1 to TWY B2, via Route H1 to TWY B2;
- for RWY 14L - via Route T1 to TWY B1;
- for RWY 32L - via TWY M to TWY A11;
- for RWY 32C - via TWY T2 to TWY B8;
- for RWY 32R - via TWY T2 to TWY B11.

Flight crew must always request “Domodedovo-Tower” controller’s clearance for occupying TWY M while taxiing from the apron to the runway-holding position at RWY 14R/32L.

Taxi procedures:

- ACFT taxiing along TWY M shall give way to ACFT vacating RWY;
- ACFT shall give way to ACFT taxiing along TWY M (except the above-mentioned rule).

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

ВПП RWY	Пересечение РД с ВПП Intersection of TWY and RWY	РДР, м (футы) TORA, M (FT)	ВС Aircraft
14R	A2	3500 (11480)	Все All
	A4	2655 (8708)	
	A5	2200 (7216)	
	A6	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium
32L	A11	3500 (11480)	Все All
	A9	2655 (8708)	
	A8	2200 (7216)	
	A7	1750 (5740)	легкое/среднее light/medium

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

В случае получения доклада от экипажа ВС о готовности к вылету не от начала ВПП и выполнению взлета без остановки на исполнительном старте (за исключением процедур LVP), диспетчер «Домодедово-Вышка» определяет порядок выпуска ВС. Окончательное решение о вылете не от начала ВПП принимает КВС.

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

On initial radio contact with “Domodedovo-Tower” controller flight crew can report readiness to taxi to the runway along suitable taxiway and execute non-stop take-off, after that receive instructions on further taxiing from the controller. Absence of such report will be considered by the controller as an intention of the flight crew of the given aircraft to execute take-off from the runway beginning.

In case “Domodedovo-Tower” controller receives a report from the flight crew about readiness to execute take-off not from the runway beginning without stop at the line-up position (with exception of LVP), he shall determine the sequence of ACFT departure. The final decision to execute take-off not from the runway beginning shall be taken by the pilot-in-command.

After reaching runway-holding position flight crew shall report to “Domodedovo-Tower” controller.

Разрешение на взлет выдается, когда экипаж ВС готов выполнить взлет, ВС находится на ВПП вылета и условия движения позволяют выполнять взлет.

В целях ускорения движения экипажу ВС может выдаваться разрешение на немедленный взлет до того, как ВС займет исполнительный старт. Разрешение на взлет без остановки на исполнительном старте включает маркированный номер ВПП и приземный ветер (направление и скорость с учетом его порывов).

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

Экипаж ВС, которому необходимо выполнить руление в обратном направлении по ВПП, должен доложить об этом диспетчеру «Домодедово-Вышка» по прибытии к месту ожидания перед ВПП.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Экипаж ВС выполняет взлет немедленно после получения разрешения на взлет.

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

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

Take-off clearance is issued when the flight crew is ready for take-off, aircraft is on the runway of departure and air situation allows to execute take-off.

For the purpose of expediting air traffic flight crew can be cleared for immediate take-off before aircraft reaches the line-up position. Clearance for take-off without stop at the line-up position contains runway designator and surface wind information (direction and speed reflecting gusts).

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

If ACFT requires backtracking flight crew must report this to "Domodedovo-Tower" controller upon reaching the runway-holding position.

Flight crew of the aircraft at the runway-holding position must be ready to line up and start take-off run immediately after obtaining clearance.

Prior to reaching the line-up position flight crew shall inform "Domodedovo-Tower" controller, if unable to comply with instructions to reduce runway occupancy time and advise time required for preparation.

Pre-flight checks in the crew cabin must be completed by the flight crew prior to occupation of the line-up position. Checks that are to be executed when ACFT is on the runway must be reduced to a minimum.

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

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

When line-up position is occupied by several ACFT, "Domodedovo-Tower" controller advises departure sequence to all ACFT and informs flight crew of each ACFT preparing to take off about type of ACFT departing immediately before them. Flight crews must acknowledge receipt of this information.

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

When line-up position is occupied by two or more ACFT, controller must maintain steady visual contact with all ACFT holding on RWY.

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

Flight crew shall execute take-off immediately after obtaining take-off clearance.

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

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

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

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

Воздушное судно, из-за которого выдается условное разрешение, является первым ВС для прохождения перед другим соответствующим воздушным судном. Условное разрешение выдается во всех случаях в следующем порядке и состоит из опознавательного индекса, условия, разрешения и краткого повторения условия. (Например: «SBI1145, за B737 на посадочной прямой, вырубайте на исполнительный старт за ним»).

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

Одновременные независимые вылеты с параллельных ВПП

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

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

Экипажи ВС должны выдерживать опубликованные схемы вылета (SID).

Противообледенительная обработка

Процедура противообледенительной обработки ВС производится:

- на точках запуска (ТЗ) ВС;
- на местах стоянок (МС) и точках временного отстоя (ТВО);
- на площадках противообледенительной обработки, которые расположены в районе торцов ВПП 14R (DA 1) и ВПП 32L (DA 2).

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

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

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

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

Противообледенительная обработка винтовых ВС с работающими двигателями на DA 1 и DA 2 ЗАПРЕЩЕНА.

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

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

The aircraft, due to which a conditional clearance is issued, is the first aircraft to proceed before another relevant aircraft. Conditional clearance is issued in all cases in the following sequence and includes ACFT identification, instructions, clearance and a short repetition of the instruction. (For example, "SBI1145, behind B737 on final, line up behind").

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

Simultaneous independent departures from the parallel runways

Flight crews are informed about the procedure of simultaneous independent departures from the parallel runways through ATIS broadcast: "Simultaneous independent take-off in progress".

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

Flight crews must adhere to the published SID procedures.

De-icing treatment

De-icing treatment procedure shall be carried out:

- at engines start-up positions;
- on aircraft stands and temporary parking points;
- on de-icing areas located in the vicinity of RWY 14R extremity (DA 1), RWY 32L extremity (DA 2).

Flight crew must inform "Domodedovo-Apron" controller about the need to conduct ACFT de-icing treatment on initial radio contact.

The order of submission of requests for de-icing treatment does not influence the order of priority of de-icing treatment execution.

When de-icing treatment is conducted at engines start-up positions, engines can be started after treatment of the aircraft tail part is completed and wing treatment is in process by "Domodedovo-Apron" controller's clearance and approval of the ground handling specialist.

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

De-icing treatment of propeller-driven aircraft with operating engines on de-icing areas DA 1 and DA 2 is PROHIBITED.

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

В случае, если не обеспечена безопасность запуска двигателей или не обеспечена безопасность движения ВС с запущенными двигателями к площадкам противообледенительной обработки DA 1 и DA 2, экипаж ВС имеет право отказаться от противообледенительной обработки ВС с запущенными двигателями.

Диспетчер «Домодедово-Перрон» разрешает запуск двигателей ВС и назначает маршрут движения ВС на DA 1 и DA 2.

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

На сопряжении РД М с DA 1 и DA 2 по команде диспетчера «Домодедово-Вышка» экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Домодедово-Перрон».

Заруливание (выруливание) на/с DA 1 и DA 2 осуществляется только на минимальной тяге двигателей.

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

После заруливания на назначенное МС на DA 1 и DA 2 по команде диспетчера «Домодедово-Перрон» экипаж переходит на связь с «Домодедово-De-icing» на частоте 130.600 МГц.

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

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

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

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

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

3. Перрон

Границы перрона определены:

- сопряжение РД М с площадкой противообледенительной обработки DA 1 (De-icing area), МР Н1 и/или Н2, с площадкой противообледенительной обработки DA 2 (De-icing area);

- сопряжение РД М с РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9;

- сопряжения МР Т1 с РД В1, МР Н1 с РД В2, МР Н2 с РД В3, МР Т2 с РД Т2.

На площади перрона размещены: места стоянок (МС), точки запуска (ТЗ), точки временного отстоя (ТВО), маршруты руления (МР), маршруты движения транспорта и площадки специального назначения.

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

На аэродроме Москва/Домодедово установлена схема преимущественного использования ВПП:

“Domodedovo-Apron” controller shall determine the need to provide de-icing treatment of ACFT on de-icing areas.

If safety of engines start-up or movement of aircraft with started engines to de-icing areas DA 1 and DA 2 is not provided, flight crew has the right to cancel de-icing treatment of aircraft with started engines.

“Domodedovo-Apron” controller clears engines start-up and assigns taxi route to de-icing areas DA 1 and DA 2.

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

Flight crew shall change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller at junction of TWY M and DA 1 and DA 2 by the instruction of “Domodedovo-Tower” controller.

Taxiing into/out of de-icing areas DA 1 and DA 2 shall be carried out only under minimum engines power.

Flight crew must exercise extreme caution with regard to personnel and transport facilities involved in ACFT de-icing treatment procedure. ACFT shall taxi into de-icing areas under control of the apron service specialist.

After taxiing into the assigned stand on DA 1 and DA 2 flight crew, by the instruction of “Domodedovo-Apron” controller, shall change over to communication with “Domodedovo-De-icing” controller on frequency 130.600 MHz.

Flight crew must report start of ACFT de-icing treatment to “Domodedovo-Apron” controller.

During de-icing treatment of ACFT flight crew shall maintain a listening watch on “Domodedovo-Apron” controller’s frequency 119.000 MHz.

After ACFT de-icing treatment is completed, apron service specialist transmits the code of de-icing treatment to the flight crew on “Domodedovo-De-icing” frequency and clears the taxi route for the aircraft.

After obtaining the code flight crew shall change over to communication with “Domodedovo-Apron” controller and report readiness to taxi.

Taxiing out of the de-icing area is permitted only after obtaining “Domodedovo-Tower” controller’s clearance.

3. Apron

Apron boundaries are defined by:

- junction of TWY M and DA 1 (De-icing area), Route H1 and/or H2 and DA 2 (De-icing area);

- junction of TWY M and TWY P4, P5, P6, P8, P9;

- junction of Route T1 and TWY B1, Route H1 and TWY B2, Route H2 and TWY B3, Route T2 and TWY T2.

Stands, start-up positions, temporary parking points, ACFT taxi routes, roads for vehicles, special use areas are located on the apron area.

4. Training and practice flights, test and evaluation flights, use of the runway

Preferential runway use procedure is established at Moscow/Domodedovo AD:

- ВПП 14L/32R используется для взлета и посадки всех категорий ВС;

- ВПП 14C/32C используется для взлета средних и легких воздушных судов при отсутствии ограничений по летно-техническим характеристикам ВС и удаленности МС;

- ВПП 14R/32L используется:

- для посадки - всех категорий ВС;
- для взлета - тяжелых ВС.

При вылете воздушных судов с ВПП 14R/32L возможна задержка отправления с вылетом из-за обеспечения посадки прибывающих ВС.

- RWY 14L/32R is used for take-off and landing of ACFT of all categories;

- RWY 14C/32C is used for take-off of medium and light ACFT, provided ACFT have no operational performance limitations and are parked on stands located not far from the runway;

- RWY 14R/32L is used for:

- landing of ACFT of all categories;
- take-off of heavy ACFT.

Flights of ACFT departing from RWY 14R/32L can be delayed due to provision of operational support to arriving ACFT.

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

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

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

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

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

2. Использование системы ВПП в дневное время

Для взлета предпочтительными являются ВПП 14L, 14R, для посадки - ВПП 32L, 32R.

3. Использование системы ВПП в ночное время

Предпочтительные ВПП такие же, как в дневное время.

4. Ограничения на взлет

Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 400 фт относительно уровня аэродрома.

Процедуры ограничения шума

Применяется процедура взлёта и набора высоты NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1)

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 800 фт над уровнем аэродрома.

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

По достижении высоты 800фт или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, 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 3000 фт над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать в установленном порядке закрылки и предкрылки для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

5. Ограничения на посадку

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

Изменение конфигурации и скорости полёта ВС, связанное с приёмами 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.

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

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

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

Flight crews must maintain the assigned SID and STAR routes, and in case of deviation from them – immediately join the assigned flight track.

If weather conditions, dangerous for ACFT flight, occur in arrival and approach sectors, flight crew can deviate from STAR, report to the ATS unit is required.

2. Use of the runway system in the day-time

RWY 14L, 14R are preferential for take-off and RWY 32L, 32R are preferential for landing.

3. Use of the runway system in the night-time

Preferential runways are the same as during the day-time.

4. Take-off restrictions

Change of ACFT flight direction (course) after take-off is permitted only after reaching flight altitude of 400 ft AAL.

Noise abatement procedures

The following take-off and climb procedures are applied: NADP 1 (ICAO Doc 8168).

Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1)

Noise abatement procedures are initiated at altitude not less than 800 ft AAL.

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

On reaching altitude 800 ft AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of $V_2+(20-40)$ km/h (10-20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration.

At 3000 ft AAL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps and slats on schedule to complete the transition to normal en-route climb speed.

5. Landing restrictions

Excessive descent speeds should be avoided (if possible) immediately prior to the final approach segment.

Change of flight configuration and ACFT speed within noise abatement procedures shall be carried out in accordance with the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specific ACFT type.

When executing instrument approach and visual approach, flying below the ILS glide path is PROHIBITED.

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения

Смещение порога ВПП не используется в качестве меры снижения шума.

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

6. Примечания

Уровень шума не должен превышать:

- 85 дБ в период 0400-2000 UTC;
- 75 дБ в период 2000-0400 UTC.

Noise abatement procedures must not require excess of the indicated rate of descent.

A displaced RWY THR shall not be used as a noise abatement measure.

Air-ground communications must be kept to a minimum during execution of noise abatement procedures.

6. Note

Noise level must not exceed:

- 85 dB from 0400 till 2000 UTC;
- 75 dB from 2000 till 0400 UTC.

**УУДД АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
И ДВИЖЕНИЯ НА ЗЕМЛЕ****1. Процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)****1.1 Порядок выполнения процедур в условиях ограниченной видимости (LVP)**

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

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

Ответственность за назначение маршрутов руления по площади маневрирования возлагается на диспетчера «Домодедово-Вышка».

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

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

Прибытие ВС в условиях ограниченной видимости

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

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

После пролета FAP диспетчер «Домодедово-Вышка» передает изменения этих параметров.

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

ВС выводятся органом ОВД в створ ВПП на расстоянии не менее 15 км от торца ВПП.

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

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

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

ВС должно как можно быстрее освободить критическую зону ILS.

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

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

UDD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES**1. Low visibility procedures (LVP)****1.1 Application of low visibility procedures**

ATS unit includes the following message in ATIS broadcast or informs the flight crew: *“Low visibility procedures in progress, check your minimum”*.

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

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

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

ACFT shall taxi only along TWY with illuminated taxiway centre line lights.

Arrival of aircraft in low visibility conditions

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

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

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

An interval of not less than 15 km between ACFT on the final approach segment is used for providing ILS signal accuracy.

ACFT are vectored by the ATS unit onto the runway heading at a distance of not less than 15 km from runway extremity.

During the period of one runway operation, “Domodedovo-Tower” controller must clear take-off to the flight crew not later than the approaching aircraft reaches the distance of 12 km from runway extremity. Landing aircraft must be at a distance of not less than 4 km from the runway extremity, when the departing ACFT passes ILS LOC.

“Domodedovo-Tower” controller must issue landing clearance to the flight crew, when the aircraft is at a distance of not less than 4 km from the runway extremity.

After landing the flight crew shall determine the nearest suitable TWY for runway vacating or follow the instruction of “Domodedovo-Tower” controller. “Domodedovo-Tower” controller uses airfield surveillance radar to control runway vacating.

Aircraft must vacate ILS critical area as quickly as possible.

Flight crew shall report runway vacating to “Domodedovo-Tower” controller only after ACFT passes the last yellow light of TWY centre line which means vacating of ILS critical area.

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

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

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

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

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

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

Вылет ВС в условиях ограниченной видимости

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

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

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

Места ожидания перед ВПП 14R (РД А2), ВПП 32L (РД А11), ВПП 14L (РД В2), ВПП 32R (РД В8) обозначены огнями линии «стоп». Каждая линия состоит из восьми огней, расположенных поперек РД с равными интервалами между огнями 3.0 м, указывающих красным цветом заданное направление подхода к месту ожидания у ВПП.

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

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

В период действия процедур LVP ЗАПРЕЩАЮТСЯ:

- взлеты от пересечений РД с ВПП;

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

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

Runway is considered vacant, when aircraft passes the last yellow light of TWY centre line, indicating ILS critical area boundary.

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

Flight crew shall report parking of ACFT onto the stand to «Domodedovo-Apron» controller using the following phraseology: "ACFT call sign + on stand 12".

Departure of aircraft in low visibility conditions

Flight crew of the departing aircraft shall taxi only along TWY equipped with taxiway centre line lights. In case of TWY centre line lights or stop bars failure flight crew must taxi after the "Follow-me" vehicle only.

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

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

Runway-holding positions at RWY 14R (TWY A2), RWY 32L (TWY A11), RWY 14L (TWY B2), RWY 32R (TWY B8) are designated by stop bars. Each stop bar consists of eight lights located across the taxiway spaced at uniform intervals of 3.0 m between the lights, using red colour to show the intended direction of approach to the runway-holding position.

Flight crew should read back all "Domodedovo-Tower" controller's instructions concerning holding at the runway.

After obtaining line-up clearance flight crew must start taxiing only after stop bar lights are switched off. It is PROHIBITED for ACFT to cross illuminated stop bar lights.

When LVP are in force it is PROHIBITED:

- to take off from intersections of TWY and RWY;

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

1.2 ВПП и соответствующее оборудование, разрешенное для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

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

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

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

1.3 Метеорологические условия, в которых применяются процедуры в условиях ограниченной видимости (LVP)

Подготовительный этап процедур LVP:

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

Введение в действие процедур LVP:

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

Прекращение действий процедур LVP:

- значения RVR более 600 м во всех трех точках измерения видимости и высота нижней границы облаков (вертикальная видимость) выше 60 м.

1.4 Описание наземных маркировочных знаков/светотехнических средств для использования в соответствии с процедурами в условиях ограниченной видимости (LVP)

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

1.5 Процедуры полетов по ППП

Первоначально разрешенная высота набора после взлета для стандартных маршрутов вылета с указателями маршрута М, N - 5000 фт.

Первоначально разрешенная высота набора после взлета для стандартных маршрутов вылета с указателями маршрута L, P, Q, R, S, T - 4000 фт.

2. Процедуры при сокращённых минимумах эшелонирования на ВПП

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

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

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

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

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

с) ВС категории 3: все прочие ВС.

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

- to take off without stop at the line-up position.

1.2 RWY equipment approved to support low visibility procedures

RWY 14R is approved for CAT II/III flight operations. Operator, flight crew and ACFT are required to have special authorisation (approval) to conduct CAT II/III flight operations.

“Domodedovo-Tower” controller must inform flight crew about failure of CAT II/III equipment.

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

1.3 Weather conditions for LVP application

LVP preparation phase:

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

LVP implementation:

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

LVP cancellation:

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

1.4 Description of ground marking/lighting systems used in connection with low visibility procedures

Exits from RWY 14R ILS critical area towards TWY M (TWY A7, A8, A9 and A11) are equipped with colour - coded (alternating yellow/green) TWY centre line lights.

1.5 Procedures for IFR flights

Initially cleared climb altitude after take-off for SIDs with route indicators M, N is 5000 ft.

Initially cleared climb altitude after take-off for SIDs with route indicators L, P, Q, R, S, T is 4000 ft.

2. Procedures of the reduced runway separation minima

Flight crews are informed about application of reduced runway separation minima through ATIS broadcast, using the following phrase: "Reduced runway separation minima in progress".

Reduced runway separation minima is not applied between departing ACFT and preceding ACFT executing landing.

For the purpose of application of reduced runway separation minima ACFT are classified as follows:

а) Category 1 ACFT: single-engine propeller-driven aircraft with maximum certificated take-off mass of 2000 kg or less;

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

с) Category 3 ACFT: all other aircraft.

Reduced runway separation minima is determined for each runway individually depending on the aircraft category and in any case shall not be less than the following minima:

a) Выполняющие посадку воздушные суда:

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

- выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 1500 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, или

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

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

- выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от порога ВПП, находится в движении и освободит ВПП без разворота в обратном направлении, или

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

b) Вылетающие воздушные суда:

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

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

Специальные процедуры выполнения посадки (для ВС категории 3)

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

При выполнении посадки после посадки:

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

При выполнении посадки после взлета:

Вылетающее ВС будет находиться в воздухе и пройдет точку, расположенную на расстоянии не менее 2400 м от порога действующей ВПП.

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

- применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;

- видимость составляет не менее 5 км и высота нижней границы облаков не менее 1000 фт;

- составляющая попутного ветра не превышает 3 м/с;

- наличие на ВПП льда, слякоти, снега и воды не оказывает неблагоприятного влияния на эффективность торможения;

- диспетчер ОВД может оценить соблюдение интервалов между ВС визуально или с помощью средств наблюдения ОВД;

- информация о воздушном движении предоставляется экипажу соответствующего последующего воздушного судна.

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

a) ACFT executing landing:

1) the succeeding landing aircraft of category 1 or 2 can cross RWY THR, when the preceding category 1 or 2 ACFT:

- has landed and passed the point located at a distance of not less than 1500 m from RWY THR, is moving and shall vacate RWY without backtracking, or

- is airborne and has passed the point located at a distance of more than 1500 m from RWY THR.

2) the succeeding landing aircraft can cross RWY THR, when the preceding category 3 ACFT:

- has landed and passed the point located at a distance of not less than 2400 m from RWY THR, is moving and shall vacate RWY without backtracking, or

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

b) Departing ACFT:

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

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

Special landing procedures (for category 3 ACFT)

When active RWY is temporarily occupied by another ACFT, landing clearance shall be issued to the arriving ACFT under condition that when the arriving ACFT passes THR of the active RWY, the following distance between ACFT shall be provided:

When landing behind an arriving ACFT:

The preceding ACFT shall vacate the active RWY or shall be at a distance of not less than 2400 m from THR of the active RWY.

When landing behind a departing ACFT:

Departing ACFT shall be airborne and shall pass the point located at a distance of not less than 2400 m from THR of the active RWY.

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

- separation minima are applied in case of wake turbulence;

- visibility is 5 km or more and ceiling is 1000 ft or more;

- tail wind component does not exceed 3 m/s;

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

- ATS controller is able to evaluate visually or by means of ATS surveillance facilities, whether intervals between ACFT are observed;

- information about air traffic is provided to flight crew of the respective succeeding aircraft.

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

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

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

Соблюдение интервала между данными ВС обеспечивает экипаж последующего ВС.

3. Потеря радиосвязи

При потере (отказе) радиосвязи экипаж действует в соответствии с процедурами при отказе (потере) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO и разделе ENR 1.6 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 Москва/Домо-
дедово

+7 (495) 967-83-84

- прослушивать на частоте ОПРС аэродрома информацию и указания диспетчера.

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;

а) 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 уходе на второй круг»;

б) 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.

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;

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

This means that the flight crew that obtained landing clearance must identify the ACFT executing landing or take-off.

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

Flight crew of the succeeding ACFT shall provide spacing between the ACFT.

3. 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 Moscow/Domodovo aerodrome

+7 (495) 967-83-84

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

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;

а) 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;

б) 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.

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;

- 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;

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

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

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.

а) При принятии решения выполнения посадки на аэродроме назначения:

- выполнить заход на посадку по установленной схеме.

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

- выполнить полет на DVORDME DMD с набором высоты перехода 10000 фт;
- выполнить полет до IAF запасного аэродрома в МУДР по следующим точкам:

- 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.

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;

а) In case a decision to land at the destination aerodrome was taken, flight crew shall:

- execute approach in accordance with the established procedure.

б) In case a decision to proceed to an alternate aerodrome in Moscow TMA was taken, flight crew shall:

- proceed to DVORDME DMD climbing to transition altitude 10000 ft;
- proceed to IAF of the alternate aerodrome in Moscow TMA via the following waypoints:

ALTN AD	ROUTE
Moscow/ Sheremetyevo	GEKLA - RUGEL - BESTA - SORET - RIMDE - NDB KN - EE043 - EE044 - AGMER - EE045 - TAFAZ - KEZVU (IAF)
Moscow/ Vnukovo	KIBUR - NDB LO - BEMAS - TEBDI - TEPTA - RONEZ - TOLKE - TADUT - FIDOT - RORUK (IAF)
Ostafyevo	KIBUR - NDB LO - BEMAS - TEBDI - TEPTA - RONEZ - TOLKE - TADUT - FIDOT - RORUK (IAF)
Ramenskoye	GENKE - 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;

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

- выполнить полет по установленной схеме захода на посадку до IF;
- выполнить полет 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);

д) При принятии решения следовать на аэродром назначения:

- выполнить полет по установленной схеме захода на посадку до IF;
- выполнить полет 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 эшелон, указанный в плане полета.

- 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;

с) 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);

д) 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;
- after leaving Moscow TMA, reach flight level indicated in the flight plan.

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

4. Процедуры полетов по ПВП

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

При инициировании визуальных заходов на посадку орган ОВД должен учитывать воздушную обстановку и нижнюю границу облаков на аэродроме, которая должна быть не ниже **2000 фт.**

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

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

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

Органу ОВД ЗАПРЕЩАЕТСЯ принуждать экипаж к выполнению визуального захода на посадку.

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

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

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

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

5. Примечания

5.1 Рубежи приема/передачи ОВД

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

С диспетчером «Домодедово-Перрон»:

a) При вылете ВС:

ВПП 14R - сопряжение МР Н1 или Н2 с РД М;

- сопряжение DA 1 или DA 2 с РД М;
- сопряжение РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9 с РД М.

ВПП 32L - сопряжение МР Н1 или Н2 с РД М.

- сопряжение DA 1 или DA 2 с РД М;
- сопряжение РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9 с РД М.

ВПП 14C - сопряжение МР Т1 с РД В2;
- сопряжение МР Н1 с РД В2;
- сопряжение МР Н2 с РД В3.

If deviation from the specified procedure is required, flight crew must set transponder to code 7700.

4. Procedures for IFR flights

Clearance to ACFT on an IFR flight plan 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.

When initiating visual approaches ATS unit must consider air traffic situation and ceiling at the aerodrome that should not be lower than **2000 ft.**

ATS unit issues clearance for visual approach to flight crew of the ACFT on an IFR flight plan upon receiving their report about readiness to execute visual approach.

Readiness of the flight crew to execute visual approach means that meteorological conditions allow to carry out visual approach and flight crew is confident (considering altitude, speed and ACFT configuration) in successful execution of visual approach and landing.

ATS unit can commence vectoring of the ACFT for visual approach before receiving flight crew's report about establishing visual contact with RWY and/or its references, after that vectoring is terminated.

It is PROHIBITED for the ATS unit to force flight crew to execute visual approach.

ATS unit must provide separation between ACFT cleared to execute visual approach and other arriving and departing ACFT.

When executing visual approach flight crew shall maintain constant visual contact with RWY and/or its references.

In case visual contact with RWY and/or its references is lost flight crew shall execute IFR missed approach procedure and immediately inform ATS unit about it.

When executing visual approach the responsibility for maintaining safe flight altitudes and safe overflying of obstacles is imposed on the flight crew.

5. Note

5.1 Transfer of control limits

The following transfer of control limits are established between “Domodedovo-Tower” controller and:

“Domodedovo-Apron” controller:

a) when ACFT depart from:

- RWY 14R - at junction of Route H1 or Route H2 and TWY M;
 - at junction of DA 1 or DA 2 and TWY M;
 - at junction of TWY P4, P5, P6, P8, P9 and TWY M.
- RWY 32L - at junction of Route H1 or Route H2 and TWY M;
 - at junction of DA 1 or DA 2 and TWY M;
 - at junction of TWY P4, P5, P6, P8, P9 and TWY M.
- RWY 14C - at junction of Route T1 and TWY B2;
 - at junction of Route H1 and TWY B2;
 - at junction of Route H2 and TWY B3.

ВПП 32С, 32R - сопряжение МР Т2 с РД Т2 напротив РД В5.

ВПП 14L - сопряжение МР Т1 с РД В1.

b) При прилете ВС на:

ВПП 14R - сопряжение РД М с МР Н2 или Н1;

- сопряжение РД М с DA 2 или DA 1;

- сопряжение РД М с РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9.

ВПП 32L - сопряжение РД М с МР Н1 или Н2;

- сопряжение РД М с DA 1 или DA 2;

- сопряжение РД М с РД Р4, Р5, Р6, Р8, Р9.

ВПП 14L, 14C - сопряжение РД Т2 с МР Т2 напротив РД В5;

ВПП 32C - сопряжение РД Т2 с МР Т2 напротив РД В5;

- сопряжение РД В3 с МР Н2;

- сопряжение РД В2 с МР Н1.

ВПП 32R - сопряжение РД В1 с МР Т1.

С диспетчером сектора Д6:

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

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

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

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

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

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

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

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

- зона ожидания над АКЗИС на высоте 1150 фт AMSL (включительно);

b) при пролете:

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

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

5.2 Маршруты перелета между аэродромами МУДР

1. Условия выхода векторением на основную точку маршрута (первую точку плана полета);

RWY 32C, 32R - at junction of Route T2 and TWY T2 opposite to TWY B5.

RWY 14L - at junction of Route T1 and TWY B1.

b) when ACFT arrive on:

RWY 14R - at junction of TWY M and Route H2 or Route H1;

- at junction of TWY M and DA 2 or DA 1;

- at junction of TWY M and TWY P4, P5, P6, P8, P9.

RWY 32L - at junction of TWY M and Route H1 or Route H2;

- at junction of TWY M and DA 1 or DA 2;

- at junction of TWY M and TWY P4, P5, P6, P8, P9.

RWY 14L, 14C - at junction of TWY T2 and Route T2 opposite to TWY B5;

RWY 32C - at junction of TWY T2 and Route T2 opposite to TWY B5;

- at junction of TWY B3 and Route H2;

- at junction of TWY B2 and Route H1.

RWY 32R - at junction of TWY B1 and Route T1.

Sector D6 controller:

- for departing ACFT and in the event of a missed approach – upon reaching (crossing) lateral or vertical boundary of Moscow/Domodedovo CTR, whichever is earlier.

Sector DD1 or DD2, or DD1+DD2, or А6+А8+DD1+DD2 controller:

- for ACFT arriving to Moscow/Domodedovo AD, on final approach segment – at published (coordinated) altitudes at a distance not closer than 15 km and not further than 20 km from the active landing runway extremity, when lateral deviation from the final approach track does not exceed 5 km.

Sector А6+А8+ DD1+DD2+D6 controller:

- for departing ACFT and in the event of a missed approach - upon reaching (crossing) lateral or vertical boundary of Moscow/Domodedovo CTR, whichever is earlier;

- for ACFT arriving to Moscow/Domodedovo AD, on final approach segment - at published (coordinated) altitudes at a distance not closer than 15 km and not further than 20 km from the active landing runway extremity, when lateral deviation from the final approach track does not exceed 5 km.

Sector “Domodedovo-Tower” controller (frequency 127.300 MHz):

a) when arriving to/departing from Moscow/Domodedovo AD:

- holding area over АКЗИС at 1150 ft AMSL (inclusive);

b) when proceeding:

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

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

5.2 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/ Sheremetyevo	GEKLA - RUGEL - BESTA - SORET - RIMDE - NDB KN - EE043 - EE044 - AGMER - EE045 - TAFAZ - KEZVU (IAF)
Moscow/ Vnukovo	KIBUR - NDB LO - BEMAS - TEBDI - TEPTA - RONEZ - TOLKE - TADUT - FIDOT - RORUK (IAF)
Ostafyevo	KIBUR - NDB LO - BEMAS - TEBDI - TEPTA - RONEZ - TOLKE - TADUT - FIDOT - RORUK (IAF)
Ramenskoye	GENKE - NDB RT - BW316 - BW317 - BW318 - BW319 - ODLOR (IAF)

УУДД АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

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

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

1.1 Сезонная миграция птиц (время)

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

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

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

1.2 Направление

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

1.3 Высота

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

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

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

1.4 Интенсивность миграции птиц

Миграция птиц происходит круглосуточно.

1.5 Суточная миграция птиц

1.5.1 Суточная миграция птиц (время)

От рассвета до наступления вечерних сумерек.

1.5.2 Направление

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

1.5.3 Высота

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

1.5.4 Интенсивность миграции птиц

Миграция птиц происходит круглосуточно.

UDD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. Bird concentrations in the vicinity of the aerodrome

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

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

1.1 Seasonal bird migration (time)

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

Autumn migration period - from the middle of August till the end of November as well as depending on the climate and sudden change of weather conditions. Peak migration periods are from 0500 a.m. till 0900 a.m. (Moscow time) and from 0500 p.m. till 0900 p.m. (Moscow time).

The intensity of bird migration increases during periods of agricultural works and grain ripening.

1.2 Direction

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

1.3 Altitude

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

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

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

1.4 Intensity of bird migration

Bird migration takes place H24.

1.5 Daily bird migration

1.5.1 Daily bird migration (time)

From dawn till evening twilight.

1.5.2 Direction

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

1.5.3 Altitude

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

1.5.4 Intensity of bird migration

Bird migration takes place H24.

1.6 Передача информации

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

2. Критерии проведения специальных наблюдений дальности видимости на ВПП (видимости) и нижней границы облаков (вертикальной видимости).

В местной специальной сводке видимость, в сводках SPECI преобладающая видимость, если преобладающая видимость не определена, то минимальная видимость улучшается и достигает (превышает) или ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 1500, 800 м и для полетов по ПВП – 500 м.

В местной специальной сводке – дальность видимости на ВПП в зоне приземления и/или средней точке и/или дальнем конце ВПП, в сводках SPECI – дальность видимости на ВПП в зоне приземления, улучшается и достигает или превышает одно или несколько из следующих значений или дальность видимости на ВПП ухудшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 800, 550, 350, 200, 150 м.

Высота нижней границы нижнего слоя значительной (BKN) или сплошной (OVC) облачности или вертикальной видимости повышается и достигает (превышает) или уменьшается и становится менее одного или нескольких из следующих значений: 150, 60, 30 м, для выпуска только местной специальной сводки – 15 м, для полетов по ПВП – 450 м.

1.6 Information broadcast

Information on the ornithological situation is broadcasted via ATIS on frequency 128.300 MHz in English, on 122.950 MHz in Russian and, if necessary, is transmitted by the ATS unit controller. In case of dangerous ornithological situation in the vicinity of the aerodrome, additional detailed information on specifics of the ornithological situation may be included in ATIS broadcast for a short term.

2. Criteria for special observations of runway visual range (visibility) and ceiling (vertical visibility)

Visibility in local special report, prevailing visibility or, in case prevailing visibility is not determined, minimum visibility in SPECI is improving and reaches (exceeds) or is deteriorating and drops below one or more of the following values: 1500, 800 m and for VFR flights - 500 m.

RVR at TDZ and/or mid-point and/or stop end in local special report, RVR at TDZ in SPECI is improving and reaches or exceeds one or more of the following values or RVR is deteriorating and drops below one or more of the following values: 800, 550, 350, 200, 150 m.

Altitude of the lowest broken (BKN) or overcast (OVC) cloud layer or vertical visibility is increasing and reaches (exceeds) or is decreasing and drops below one or more of the following values: 150, 60, 30 m; for issuing local special report - 15 m; for VFR flights - 450 m.

УУДД АД 2.24 ОТНОСЯЩИЕСЯ К АЭРОДРОМУ КАРТЫ
UDD AD 2.24 CHARTS RELATED TO AN AERODROME

Aerodrome Chart – ICAO	AD 2.1 UDD-31 AD 2.1 UDD-31.1 AD 2.1 UDD-31.2
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 14L	AD 2.1 UDD-33
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 32R	AD 2.1 UDD-33.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 14C	AD 2.1 UDD-34
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 32C	AD 2.1 UDD-34.1
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 14R	AD 2.1 UDD-35
Aerodrome Obstacle Chart – ICAO, Type A. RWY 32L	AD 2.1 UDD-35.1
Precision Approach Terrain Chart – ICAO. RWY 14R	AD 2.1 UDD-37
Aerodrome Ground Movement Chart – ICAO	AD 2.1 UDD-39
Aerodrome Ground Movement and Aircraft Parking/Docking Chart – ICAO	AD 2.1 UDD-41 AD 2.1 UDD-42
Area Chart – ICAO	AD 2.1 UDD-55
ATC Surveillance Minimum Altitude Chart – ICAO	AD 2.1 UDD-57
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Z CAT I/II/IIIA RWY 14R	AD 2.1 UDD-97
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS Y CAT I/II/IIIA RWY 14R	AD 2.1 UDD-98
Instrument Approach Chart – ICAO. ILS CAT I RWY 32L	AD 2.1 UDD-99
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Z RWY 14R	AD 2.1 UDD-101
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR Y RWY 14R	AD 2.1 UDD-102
Instrument Approach Chart – ICAO. DVOR RWY 32L	AD 2.1 UDD-103
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Z RWY 14R	AD 2.1 UDD-105
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB Y RWY 14R	AD 2.1 UDD-106
Instrument Approach Chart – ICAO. NDB RWY 32L	AD 2.1 UDD-107
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14L, 14C	AD 2.1 UDD-139
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32C, 32R	AD 2.1 UDD-140
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UDD-141
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UDD-142
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14R	AD 2.1 UDD-143
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UDD-144
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14L, 14C	AD 2.1 UDD-145
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L	AD 2.1 UDD-146
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14L, 14C, 14R	AD 2.1 UDD-147
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L, 32C, 32R	AD 2.1 UDD-148
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14L, 14C, 14R	AD 2.1 UDD-149
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 32L, 32C, 32R	AD 2.1 UDD-150
Standard Departure Chart – Instrument (SID) – ICAO. RNAV RWY 14L, 14C, 14R	AD 2.1 UDD-151
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-153
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-154
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-155
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-156

Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-157
Standard Arrival Chart – Instrument (STAR) – ICAO. RNAV RWY 14L/32R, 14C/32C, 14R/32L	AD 2.1 UDD-158
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Z RWY 14L	AD 2.1 UDD-159
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Z RWY 14R	AD 2.1 UDD-160
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Y RWY 14L	AD 2.1 UDD-161
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS Y RWY 14R	AD 2.1 UDD-162
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 32L	AD 2.1 UDD-163
Instrument Approach Chart – ICAO. GLS RWY 32R	AD 2.1 UDD-164
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Z RWY 14L	AD 2.1 UDD-165
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Z RWY 14R	AD 2.1 UDD-166
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Z RWY 14C	AD 2.1 UDD-167
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Y RWY 14L	AD 2.1 UDD-169
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Y RWY 14R	AD 2.1 UDD-170
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP Y RWY 14C	AD 2.1 UDD-171
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32L	AD 2.1 UDD-173
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32R	AD 2.1 UDD-174
Instrument Approach Chart – ICAO. RNP RWY 32C	AD 2.1 UDD-175
VFR Departure Chart RWY 14R/32L	AD 2.1 UDD-203
VFR Arrival Chart RWY 14R/32L	AD 2.1 UDD-205