

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

УУЕЕ МОСКВА/Шереметьево
UUEE MOSCOW/Sheremetyevo

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	555821с 0372447в. 140м перпендикулярно осевой линии ВПП 07П на север от точки 1865м на восток от порога ВПП 07П 555821N 0372447E. 140m abeam centre line of RWY 07R to N of point 1865m E of THR 07R
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	28 км ССЗ г. Москвы 28 km NNW of Moscow
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	192 м / 20°C 192 m / 20°C
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В 10°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Международный аэропорт Шереметьево», Россия, 141400, Московская обл., г. Химки, аэропорт Open joint stock company "Sheremetyevo International Airport", Airport, Khimki, Moskovskaya Oblast, 141400, Russia Тел./Tel: (495) 578-01-11, 578-31-00 E-mail: callcenter@svo.aero Факс/Fax: (495) 737-53-91 Телекс/Telex: (64) 411970 AFS: УУЕЕЫДЫЬ UUEEYDYX
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Системе координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0500-1400 СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0500-1400 SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	Регламент работы АД: к/с AD OPR HR: H24 Тм = UTC+4час. LT = UTC+4HR

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

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

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

1.	Гостиницы Hotels	2 гостиницы 2 hotels
2.	Рестораны Restaurants	Имеются AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, поезд-экспресс. Buses, taxi, express train.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, служба скорой помощи, больницы в г. Москве Aid post at Airport Terminal, rest rooms, policlinic, ambulance service, hospitals in Moscow
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 – ВПП 07Л/25П, ВПП 07П/25Л H24, CAT 9 – RWY 07L/25R, RWY 07R/25L
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

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

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

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

1. Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	<p>Перрон терминала В/Apron of Terminal B:</p> <p>1–27, 31–37, 55–60 – PCN 73/R/C/X/T (смешанное/mixed) 39–53 – PCN 76/R/B/W/T 61–65 – PCN 60/R/A/X/T 68–78 – PCN 44/R/C/X/T (смешанное/mixed) 79–88 – PCN 58/R/C/X/T (смешанное/mixed) 89–91 – PCN 48/R/C/X/T (смешанное/mixed) 97–102 – PCN 60/R/A/X/T A, B, C, D – PCN 59/R/B/X/T</p> <p>Перрон терминала С/Apron of Terminal C: 28–30 – асфальто-бетон/Asphalt-Concrete PCN 73/R/C/X/T</p> <p>Перрон терминала D/Apron of Terminal D: 1–32 – PCN 60/R/A/W/T</p> <p>Маршрут руления между перронами терминалов F и D/taxi route between aprons of Terminals F and D – PCN 60/R/A/X/T</p> <p>Перрон терминала E/Apron of Terminal E: 33–38 – PCN 60/R/A/X/T</p> <p>Перрон терминала F/Apron of Terminal F: 39–53, 54A–57A, 58–63, - PCN 60/R/A/X/T 64–74 – PCN 64/R/A/W/T 75, 76 – PCN 77/R/B/W/T 77, 77B – PCN 60/R/A/X/T</p> <p>Грузовой комплекс терминала F/Cargo area of Terminal F: 78–85 – PCN 61/R/C/W/T</p>
2. Ширина, покрытие и прочность РД Taxiway width, surface and strength	<p>РД/TWY:</p> <p>1 – 22.5m, PCN 71/R/B/W/T 2-4, 12-14 – 22.5m, PCN 72/R/A/W/T 5 – 22.5m, PCN 69/R/C/X/T (смешанное/mixed) 6 – 22.5m, PCN 72/R/C/X/T (смешанное/mixed) 6A – 22.5m, PCN 145/F/D/X/T 7, 8 – 22.5m, PCN 94/R/C/X/T (смешанное/mixed) 9, 10, 16, 18-20 – 22.5m, PCN 95/R/C/X/T (смешанное/mixed) 10A – 30.0m, PCN 59/R/BX/T 11 – 22.5m, PCN 67/R/B/W/T 15 – 22.5m, PCN 65/R/C/X/T (смешанное/mixed) 17 – 22.5m, PCN 78/R/C/X/T (смешанное/mixed) 21, 26 – 25.0m, PCN 64/R/A/W/T 22, 24 – 23.0m, PCN 64/R/A/W/T 23 – 25m, PCN 60/R/A/X/T 27 – 52.5m, PCN 60/R/A/X/T 27.1 – 52.5m, PCN 60/R/A/X/T 28 – 22.5m, PCN 67/R/A/W/T 28.1 – 25.0m, PCN 67/R/A/W/T 29 – 22.5m, PCN 77/R/B/W/T 30 – 52.5m, PCN 77/R/B/W/T 30 – 52.5m, PCN 77/R/B/W/T 30.1 – 23.0m, PCN 60/R/A/X/T 31, 32 – 22.5m, PCN 59/R/C/X/T (смешанное/mixed) 33 – 86m, PCN 106/F/D/X/T 34, 35 – 54.0m, PCN 106/F/D/X/T 36 – 24.5m, PCN 81/R/B/X/T 37 – 23.0m, PCN 81/R/B/X/T 38, 39 – 25.0m, PCN 81/R/B/X/T</p> <p>МРД 1/MAIN TWY 1 – 22.5m, PCN 82/R/C/X/T (смешанное/mixed) МРД 2 от РД 21 до РД 27 и от РД 29 до РД 26/ MAIN TWY 2 from TWY 21 to TWY 27 and from TWY 29 to TWY 26 – 25.0m, PCN 64/R/A/W/T МРД 2 от РД 27 до РД 29/MAIN TWY 2 from TWY 27 to TWY 29 – 23.0m, PCN 64/R/A/W/T</p>
3. Местоположение и превышение мест проверки высотомера Altimeter checkpoints location and elevation	На ВПП On RWY
4. Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5. Примечания Remarks	РД 20 предназначена только для буксировки ВС, кроме В747-400 TWY 20 is AVBL for ACFT towing only, except B747-400 ACFT

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

1.	Использование опознавательных знаков мест стоянки ВС, указательных линий РД и системы визуального управления постановки на стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. SAFEDOCK на МС 28-30 терминала С, МС 11-32 терминала D, МС 33-38 терминала Е, МС 39-53 терминала F. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. SAFEDOCK on stands 28-30 of Terminal C, stands 11-32 of Terminal D, stands 33-38 of Terminal E, stands 39-53 of Terminal F.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY markings and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПГУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, edge, landing magnetic track value and taxi holding positions; taxiway centre line on all taxiways.
3.	Огни линии "стоп" Stop bars	нет NIL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУЕЕ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.**УУЕЕ АД 2.10 AERODROME OBSTACLES.**

В зонах захода на посадку и взлета In approach/TKOF areas				В зоне полета по кругу и на аэродроме In traffic circuit area and at AD			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
07L/Взлёт/ТКОФ 25R/Подх/АРСН	БПРМ 07Л LMM 07L	193.2m *	555803.95N 0372220.15E	Смотри раздел AD 2.1 УУЕЕ карты АОС – ICAO тип А и IAC – ICAO. See AD 2.1 UUEE Charts АОС – ICAO type A and IAC – ICAO.			* - маркировано * - marked/LGTD
	Антенна Antenna	193.1m *	555803.75N 0372222.10E				
	Дерево Tree	193.1m	555745.6N 0372127.4E				
	Дерево Tree	203.9m	555803.3N 0372144.2E				
	Здание Building	251.8m	555725.7N 0371817.5E				
25R/Взлёт/ТКОФ 07L/Подх/АРСН	БПРМ 25П LMM 25R	192.9m *	555850.05N 0372732.45E				
	Антенна Antenna	193.2m *	555845.85N 0372704.10E				
	Дерево Tree	207.32m	555853.16N 0372747.99E				
	Дерево Tree	208.53m	555858.19N 0372744.83E				
07R/Взлёт/ТКОФ 25L/Подх/АРСН	БПРМ 07П LMM 07R	182.3m *	555754.56N 0372220.96E				
	Антенна Antenna	189.9m *	555756.85N 0372239.10E				
	Дерево Tree	192.3m	555754.1N 0372233.8E				
	Здание Building	187m	555754.3N 0372230.2E				
	Здание Building	251.8m	555725.7N 0371817.5E				
	Здание Building	263.1m	555644.0N 0371731.5E				
25L/Взлёт/ТКОФ 07R/Подх/АРСН	БПРМ 25Л LMM 25L	199.4m *	555841.95N 0372741.55E				
	Антенна Antenna	193.8m *	555837.55N 0372711.30E				
	Дерево Tree	201.3m	555840.0N 0372737.1E				

1				2			3
07R/Взлёт/ТКОФ 25L/Подх/АРЧН	Дерево Tree	204.41m	555845.58N 0372751.50E				* - маркировано * - marked/LGTD
	Дерево Tree	207.98m	555836.85N 0372750.19E				
	Столб Pole	191.8m	555835.6N 0372704.8E				

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

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Шереметьево Sheremetyevo
2.	Часы работы и метеорологический орган по информации в другие часы Hours of service and MET Office outside hours	к/с H24
3.	Орган, ответственный за составление TAF, сроки действия Office responsible for TAF preparation, periods of validity	Шереметьево 9, 24 часа Sheremetyevo 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 30 мин. TREND 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, индивидуальная консультация. Briefing, personal consultation.
6.	Предоставляемая полетная документация и используемые языки Flight documentation and language(s) used	Карты и тексты прогнозов по аэродромам. Рус., англ. Charts, AD forecast texts. RUS, ENG
7.	Карты и другая информация, предоставляемая для инструктажа или консультации Charts and other information available for briefing or consultation	S, U ₈₅ -U ₂₀ , P ₈₅ -P ₂₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ, ПРМ спутниковой информации об облаках WXR, APT
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Шереметьево - Подход, Посадка, Старт, РДЦ. Sheremetyevo - APP, TWR, ACC.
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

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

Обозначение ВПП Номер	ИПУ ВПП МПУ ВПП	Размеры ВПП (м)	Несущая способность (PCN) и поверхность ВПП и концевой полосы торможения	Координаты порога ВПП, конца ВПП, волна геоида порога ВПП	Превышение порогов и наибольшее превышение зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода
Designations RWY NR	TRUE & MAG BRG	Dimensions of RWY (m)	Strength (PCN) and surface of RWY and SWY	THR coordinates, RWY end coordinates, THR geoid undulation	THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
07R	075°06'/065°	3700x60	PCN 64/R/A/W/T Concrete	555801.74N 0372311.55E	THR 188.6m
25L	255°06'/245°			555832.53N 0372637.69E	
07L	075°06'/065°	3550x60	PCN 64/R/B/W/T Concrete	555811.33N 0372312.98E	THR 188.8m
25R	255°06'/245°			555840.87N 037263077E	

Уклон ВПП и КПП Slope of RWY-SWY	Размеры концевой полосы торможения (м) SWY dimensions (m)	Размеры полос, свободных от пре- пятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
+ 0.02%	нет/NIL	400x180	4000x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
- 0.02%	нет/NIL	400x180	4000x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
+ 0.01%	нет/NIL	400x180	3850x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
- 0.01%	нет/NIL	400x180	3850x300	нет/NIL	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Обозначение ВПП RWY Designator	Располагаемая длина разбега (м) TORA (m)	Располагаемая взлетная дистан- ция (м) TODA (m)	Располагаемая дистанция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Располагаемая посадочная дис- танция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
07R	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
From TWY 11	3589	3989	3589	-	нет/NIL
From TWY 12, 22	2787	3187	2787	-	нет/NIL
25L	3700	4100	3700	3700	нет/NIL
From TWY 15	3589	3989	3589	-	нет/NIL
From TWY 14, 24	2787	3187	2787	-	нет/NIL
07L	3550	3950	3550	3550	нет/NIL
From TWY 1, 11	3539	3839	3539	-	нет/NIL
From TWY 2, 12	2737	3137	2737	-	нет/NIL
25R	3550	3950	3550	3550	нет/NIL
From TWY 5, 15	3489	3889	3489	-	нет/NIL
From TWY 4, 14	2687	3087	2687	-	нет/NIL

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

Обозначение ВПП	Тип, протяженность и сила света огней приближения	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов	VASIS (МЕНТ) PAPI	Протяженность огней зоны приземления	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения	Примечания
RWY designator	APCH LGT type LEN INTST	THR LGT colour WBAR	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
07R	HIALS CAT IIIA 881m	зелёные green -	PAPI left/2°59'	888m	3700m, 15m 2800m white next 600m red/white last 300m red	3700m, 60m 3100m white last 600m yellow HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL
25L	HIALS CAT IIIA 899m	зелёные green -	PAPI left/2°59'	889m	3700m, 15m 2800m white next 600m red/white last 300m red	3700m, 60m 3100m white last 600m yellow HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL
07L	HIALS CAT I 900m	зелёные green -	PAPI left/2°59'	нет NIL	3550m, 15m 2650m white next 600m red/white last 300m red	3550m, 60m 2950m white last 600m yellow HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL
25R	HIALS CAT III A 900m	зелёные green -	PAPI left/2°59'	908m	3550m, 15m 2650m white next 600m red/white last 300m red	3550m, 60m 2950m white last 600m yellow HIRL	красные red -	нет NIL	нет NIL

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

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

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	1. На пересечении МРД 1 с РД:/ At intersection of Main TWY 1 and TWY: 1 555821.62N 0372308.74E 17 555825.00N 0372331.36E 2 555828.26N 0372353.35E 6A 555832.79N 0372421.80E 3 555835.24N 0372440.07E 8 555839.55N 0372508.90E 9 555840.69N 0372516.56E 10 555841.78N 0372523.86E 4 555843.52N 0372535.49E 19 555847.22N 0372600.27E 5 555850.54N 0372622.54E 2. Шереметьево А / Sheremetyevo A – 555856.82N 0372635.45E
----	---	--

7. Примечания Remarks	<p>Взлет и посадка вертолетов выполняются в северном направлении, в секторах, ограниченных магнитными пеленгами: Take-off and landing of helicopters shall be carried out in the northern direction, in the sectors bounded by the following magnetic bearings: по БПРМ 338 М / LMM 338 М: от МПС 289°/МПР 109° М / from aircraft bearing 289°/QDM 109° М; до МПС 064°/МПР 244° М / to aircraft bearing 064°/QDM 244° М; по БПРМ 338 А / LMM 338 А: от МПС 246°/МПР 066° А / from aircraft bearing 246°/QDM 066° А; до МПС 034°/МПР 214°А / to aircraft bearing 034°/QDM 214° А</p> <p>Выполнение маневра выхода после взлета, подхода и перед посадкой производится по установленным для аэродрома схемам для ВС, выполняющих полеты по ПВП без пересечения посадочных курсов ВПП 07Л/ВПП 25ПР.</p> <p>The execution of the manoeuvre of departure after take-off, arrival and before landing shall be carried out according to the established patterns for ACFT carrying out VFR flights without crossing RWY 07L/25R landing courses.</p> <p>Посадка и взлет вертолетов на/с ПП Шереметьево–А выполняется с МКнос/МКвзл 181°/001°.</p> <p>Landing and take-off of helicopters on/from the landing site of Sheremetyevo-A shall be carried out on landing/take-off heading 181°/001°.</p> <p>При установленном минимуме на аэродроме взлет и посадка вертолетов всех типов производятся на ВПП. При необходимости, для взлета и посадки вертолетов по-вертолетному могут использоваться РД, примыкающие к ВПП, при этом командир вертолета, выполняющего посадку, должен иметь допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.</p> <p>Take-off and landing of all types HEL shall be carried out from/on the runway under the established minimum. If necessary, taxiways adjoining the runway can be used for helicopter-type take-off and landing of HEL, whereas the pilot-in-command of the helicopter, carrying out landing, must have the certificate for flights with the right of selection of landing sites from the air.</p> <p>Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system</p>
--------------------------	---

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

1. Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	<p>Шереметьево Сектор ШК / Sheremetyevo Sector SHR 562300N 0372200E – 562200N 0372600E – 561800N 0374300E – 561800N 0374700E – 561751N 0374948E – 561600N 0374930E – 560800N 0374848E – 560318N 0374830E – 555700N 0374800E – 555558N 0374945E – 555500N 0374600E – 555500N 0374429E – 555400N 0374100E – 555336N 0374142E – 554506N 0373717E – 555000N 0372348E – 555000N 0365700E – 555200N 0365500E – 560100N 0364600E – 562300N 0372200E</p> <p>Шереметьево Диспетчерская зона / Sheremetyevo CTR 5602.1N 03743.0E – 5559.9N 03744.0E – 5558.5N 03734.6E далее по дуге направо радиусом 10км с центром (5558.3N 03724.9E) до / then clockwise by arc of a circle radius of 10km centred at (5558.3N 03724.9E), to 5555.8N 03716.4E – 5554.4N 03706.9E – 5556.6N 03705.8E – 5558.1N 03715.3E далее по дуге направо радиусом 10км с центром (5558.3N 03724.9E) до / then clockwise by arc of a circle radius of 10km centred at (5558.3N 03724.9E), to 5600.8N 03733.6E – 5602.1N 03743.0E</p>
2. Вертикальные границы Vertical limits	<p>Шереметьево Сектор ШК – выше 450м AMSL до FL 050–070 по указанию Шереметьево Диспетчерская зона – от земли до 600м Sheremetyevo Sector SHR – above 450m AMSL – by ATC FL 050–070 Sheremetyevo CTR –GND – 600m</p>
3. Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4. Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	<p>Шереметьево – Круг русский, английский. Шереметьево – Посадка/Старт русский, английский. Шереметьево – Подход 1 русский, английский. Шереметьево – Подход 2 русский, английский Шереметьево – Деливери русский, английский Sheremetyevo – Radar RUS, ENG Sheremetyevo – Precision, Tower RUS, ENG Sheremetyevo – Approach 1 RUS, ENG Sheremetyevo – Approach 2 RUS, ENG Sheremetyevo – Delivery RUS, ENG</p>
5. Относительная высота перехода Transition altitude/ height	–/(1000)м –/(1000)m
6. Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Канал Channel	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks	
1	2	3	4	5	
Для всех служб For all ATS units		121.500 129.000	H24 H24	Emergency FREQ Reserve FREQ	
Подход APP	Шереметьево – Подход 1 Sheremetyevo – Approach 1	119.300 (124.400R)	к/с H24	* От земли до эшелона FL040/GND-FL040	
	Шереметьево – Подход 2 Sheremetyevo – Approach 2	123.700 (124.400R)	к/с H24	** От земли до эшелона FL040/GND-FL040	
Старт TWR	Шереметьево – Старт/ Sheremetyevo – Tower	131.500	к/с H24	Для ВПП 07Л/25П For RWY 07L/25R	
		120.700	к/с H24	Для ВПП 07П/25Л For RWY 07R/25L	
Посадка TWR	Шереметьево – Посадка Sheremetyevo – Precision	131.500	к/с H24	Для ВПП 07Л/25П For RWY 07L/25R	
		120.700	к/с H24	Для ВПП 07П/25Л For RWY 07R/25L	
Диспетчерское разрешение ATC clearance	Шереметьево–Деливери Sheremetyevo–Delivery	120.875	к/с H24	Русск., англ. RUS, ENG	
Руление GND	ДПР 1 Taxiing control unit 1	Шереметьево – Руление1 Sheremetyevo – Ground 1	119.000	к/с H24	Для ВПП 07Л/25П For RWY 07L/25R
		Шереметьево – Перрон Sheremetyevo – Apron	121.900	к/с H24	Для перрона терминала В For apron of Terminal B
	ДПР 2 Taxiing control unit 2	Шереметьево – Руление 2 Sheremetyevo – Ground 2	121.800	к/с H24	Для ВПП 07П/25Л For RWY 07R/25L
		Шереметьево – Перрон Sheremetyevo – Apron	123.600	к/с H24	Для перронов терминалов F и E For aprons of Terminals F and E
	Аэрофлот – Перрон Aeroflot – Apron	123.950	к/с H24	Для перрона терминала D For apron of Terminal D	
Круг Radar	Шереметьево – Круг Sheremetyevo – Radar	118.100 (119.450R, 124.400 R)	к/с H24		
Транзит Transit	Шереметьево – Транзит Sheremetyevo – Transit	130.650 (130.350R)	к/с H24	русский RUS	
	Шереметьево – АГК 2 Sheremetyevo – Cargo 2	134.550	к/с H24	русский RUS	
АТИС ATIS	Шереметьево - АТИС Sheremetyevo - ATIS	126.375 125.125	к/с H24	Информация АТИС на русском языке передает состояние поверхности покрытия ВПП по величине измеренного коэффициента сцепления. ATIS broadcasts information in Russian on the condition of RWY surface expressed by value of measured friction coefficient.	

* 570212N 0373724E – 563130N 0372518E – 562300N 0372200E – 562200N 0372600E – 561800N 0374300E – 561800N 0374700E – 561900N 0375000E – 561600N 0374930E – 560800N 0374848E – 560318N 0374830E – 555700N 0374800E – 555000N 0374600E – 555400N 0374100E – 555336N 0374142E – 555336N 0374030E – 555348N 0373842E – 555400N 0373718E – 555430N 0373524E – 555436N 0373442E – 555430N 0373300E – 555406N 0372124E – 555306N 0372912E – 555254N 0372830E – 555254N 0372730E – 555242N 0372648E – 555212N 0372506E – 555154N 0372430E – 555100N 0372354E – 555030N 0372348E – 555000N 0372348E – 555000N 0371600E – 555000N 0365700E – 555200N 0365500E – 554936N 0365353E – 554612N 0365200E – 554130N 0362030E – 554000N 0361100E – 553000N 0360500E – 552800N 0360500E – 552512N 0360836E – 551824N 0353348E – 553300N 0350700E – 555000N 0345700E – 555912N 0350900E – 561306N 0354000E – 570242N 0373530E – 570212N 0373724E

** 570212N 0373724E – 565912N 0380000E – 565700N 0380300E – 564418N 0382357E – 563600N 0383730E – 563316N 0384223E – 561636N 0383300E – 560812N 0382124E – 560530N 0381400E – 560524N 0381336E – далее по дуге против часовой стрелки радиусом 25км с центром / then anticlockwise by arc of a circle radius of 25km centred at (555300N 0380400E) до/ to 560318N 0374830E – 560800N 374848E – 561600N 0374930E – 561900N 0375000E – 561800N 0374700E – 561800N 0374300E – 562200N 0372600E – 562300N 0372200E – 563130N 0372518E – 570212N 0373724E

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

Тип средства, магнитное скло- нение, тип обес- печиваемых операций	Обозначения	Частота	Часы работы	Координаты места установки передающей антенны	Превышение передающей антенны DME	Примечания
Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	ID	Frequency	Hours of operation	Position of trans- mitting antenna coordinates	Elevation of DME transmit- ting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
КРМ 07Л ИЛС кат I (10°В/-) LOC 07Л ILS CAT I (10°E/-)	ИМР ИМР	108.1	H24	555845.9N 0372704.1E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07Л GP 07Л		334.7	H24	555808.4N 0372326.4E		2°59', RDH 15.6 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07Л LOM 07Л	МР MR	700	H24	555735.0N 0371921.3E		065° MAG/4.17 km to RWY 07L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07Л LMM 07Л	М M	338	H24	555804.0N 0372220.2E		065° MAG/0.95 km to RWY 07L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25П ИЛС кат III (10°В/-) LOC 25R ILS CAT III (10°E/-)	ИАД IAD	111.3	H24	555803.8N 0372222.1E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25П GP 25R		332.3	H24	555834.2N 0372619.3E		2°59', RDH 17.1 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25П LOM 25R	АД AD	700	H24	555910.8N 0373000.0E		245° MAG/3.78 km to RWY 25R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25П LMM 25R	А A	338	H24	555850.1N 0372732.5E		245° MAG/1.11 km to RWY 25R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 07П ИЛС кат III (10°В/-) LOC 07R ILS CAT III (10° E/-)	ИНЛ INL	109.1	H24	555837.6N 0372711.3E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 07П GP 07R		331.4	H24	555759.0N 0372327.7E		2°59', RDH 17.3 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 07П LOM 07R	НЛ NL	380	H24	555730.1N 0371939.8E		065° MAG/3.8 km to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 07П LMM 07R	Н N	770	H24	555754.6N 0372221.0E		065° MAG/0.9 km to RWY 07R Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 25Л ИЛС кат II (10°В/-) LOC 25L ILS CAT II (10°E/-)	ИБВ IBW	110.5	H24	555756.9N 0372239.1E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 25Л GP 25L		329.6	H24	555824.7N 0372620.1E		2°59', RDH 15.4 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДПРМ 25Л LOM 25L	БВ BW	380	H24	555906.1N 0373023.1E		245° MAG/4.04 km to RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
БПРМ 25Л LMM 25L	Б B	770	H24	555842.0N 0372741.6E		245° MAG/1.14 km to RWY 25L Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУЕЕ АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.**1. Аэропортовые правила.**

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачом.

Руление и буксировка производятся по установленным маршрутам в соответствии с РЛЭ ВС. Занятие и руление (буксировка) ВС по площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) аэродрома производится с разрешением соответствующего диспетчера диспетчерского пункта Службы движения ШЦ ОВД.

Движение (руление, буксировка) ВС на перронах Терминалов – В, С, F и E производится с разрешения диспетчера группы по управлению движением воздушных судов отдела организации руления воздушных судов Производственно-диспетчерской службы ОАО «МАШ», позывной «Шереметьево ПЕРРОН».

На перроне терминала D движение (руление, буксировка) ВС производится с разрешения специалиста пункта управления наземным движением ВС, позывной «Аэрофлот ПЕРРОН».

Буксировка ВС производится в соответствии с Инструкцией «Буксировка воздушных судов на аэродроме Шереметьево» и технической документацией разработчика типа ВС.

Установку ВС в зоне запуска осуществлять по оси руления.

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

1.1 Прибытие

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

Обслуживание воздушного движения прибывающих ВС осуществляют диспетчеры:

- «Шереметьево–Круг» на частоте 118.100 МГц,
- «Шереметьево–Посадка» на частоте 120.700 МГц/131.500 МГц,
- «Шереметьево–Старт» на частоте 120.700 МГц/131.500 МГц.

При приеме ВС на обслуживание диспетчер «Шереметьево–Посадка» производит опознавание ВС, используя следующую фразеологию:

«Позывной ВС + «Шереметьево–Посадка» + удаление (км) ВПП (номер)».

(Пример: Аэрофлот 123 «Шереметьево–Посадка», удаление 15км, 25 правая).

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

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

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing by a tow tractor.

Taxiing and towing shall be carried out along the established routes in accordance with the Aeroplane Flight Manual. The occupation and taxiing (towing) of aircraft on the manoeuvring area of the aerodrome (RWY, Main TWY, TWY) shall be carried out by permission of the appropriate controller.

Movement (taxiing, towing) of aircraft on the aprons of Terminals B, C, E and F shall be carried out by permission of "Sheremetyevo-Apron" controller.

Movement (taxiing, towing) of aircraft on the apron of Terminal D shall be carried out by permission of "Aeroflot-Apron" controller.

Towing of aircraft shall be carried out in accordance with the Instruction Manual "Towing of Aircraft at Sheremetyevo Aerodrome" and the technical documentation of the developer of the aircraft type.

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

It is allowed to carry out turn-based start-up on the stands, where taxiing-out is allowed under own engines power, coming to idle power on request of a permission for start-up to the Ground controller of the appropriate apron.

1.1 Arrival

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

The air traffic service for arriving aircraft shall be provided by the following controllers:

- "Sheremetyevo–Radar" on frequency 118.100 MHz,
- "Sheremetyevo–Precision" on frequency 120.700 MHz/131.500 MHz,
- "Sheremetyevo–Tower" on frequency 120.700 MHz/131.500 MHz.

When starting service of aircraft, "Sheremetyevo-Precision" controller shall identify the aircraft using the following phraseology:

"Aircraft call sign + "Sheremetyevo–Precision" + distance (km) RWY (number)".

(Example: AFL 123 SVO Precision, distance 15 km, 25R).

The permission for aircraft, carrying out IFR approach to change to VFR flight or to a visual approach, shall be requested by a flight crew from "Sheremetyevo–Radar" or "Sheremetyevo–Precision" controllers or shall be initiated by them by coordination with the flight crew.

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

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

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

Разрешение на посадку может быть дано диспетчером «Шереметьево–Посадка» (при заходе на посадку по ППП) или диспетчером «Шереметьево–Старт» (при заходе на посадку по ПВП или визуальном заходе на посадку) в любой момент на этапе до пролета ВС порога ВПП. Доклад от экипажа ВС о готовности к посадке не требуется, если не поступило запроса от диспетчера. Экипаж должен информировать диспетчера о неготовности к посадке немедленно, как только станет возможным.

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

Независимо от выбранной системы захода на посадку диспетчер «Шереметьево–Посадка» при осуществлении контроля с использованием посадочного радиолокатора информирует экипаж ВС об отклонениях ВС от курса и/или глассады, выходящих за пределы допустимых до БПРМ для принятия экипажем ВС решения о прекращении захода на посадку.

После посадки экипаж ВС не обязан докладывать диспетчеру «Шереметьево–Старт» о посадке и об освобождении ВПП, если не получил такого указания. Экипаж ВС планирует освобождение ВПП по ближайшей (или рекомендованной диспетчером) РД, если гарантируется безопасное сруливание ВС. Если в силу каких-либо причин экипаж ВС не может освободить ВПП по ближайшей РД, то об этом необходимо проинформировать диспетчера «Шереметьево–Старт».

После освобождения ВПП экипаж по указанию диспетчера «Шереметьево–Старт» переходит на связь с диспетчером «Шереметьево–Руление». Запрещается занимать МРД без разрешения диспетчера «Шереметьево–Руление».

Указание по изменению частоты выполняется немедленно с обязательным подтверждением.

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

После освобождения МРД экипаж по указанию диспетчера «Шереметьево–Руление» переходит на связь с диспетчером «Шереметьево–Перрон» Терминалов-В, F и E, или диспетчером «Аэрофлот–Перрон» Терминала-D. Запрещается занимать перрон без разрешения диспетчера «Шереметьево–Перрон» или «Аэрофлот–Перрон».

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

If the flight crew considers necessary to increase the separation interval (a tendency to reduce the interval, turbulence, etc.), then the flight crew shall inform about it the controller, under whose control the aircraft is.

Landing clearance can be issued by “Sheremetyevo–Precision” controller (during IFR approach) or by “Sheremetyevo–Tower” controller (during VFR or visual approach) at any moment at the stage prior to crossing the runway threshold by aircraft. A flight crew’s report about its readiness for landing is not required unless a request from the controller is made. The flight crew must inform the controller about its unreadiness for landing immediately as soon as possible.

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

Regardless of the chosen approach system, when carrying out control by means of PAR, “Sheremetyevo–Precision” controller shall inform the flight crew about the deviations of the aircraft from the course and/or glide path, which exceed the allowed deviations, before LMM in order that the flight crew can make a decision to stop the approach.

After landing the flight crew is not obliged to report “Sheremetyevo–Tower” controller about landing and vacation of the runway unless such instruction is received. The flight crew shall plan the vacation of the runway along the nearest TWY (or along the TWY recommended by the controller) if a safe turn-off of aircraft is guaranteed. If for some reasons the flight crew cannot vacate the runway along the nearest TWY, then it must be reported to “Sheremetyevo–Tower” controller.

After vacation of the runway the flight crew shall change over to the communication with “Sheremetyevo–Ground” controller by the instruction of “Sheremetyevo–Tower” controller. It is prohibited to occupy the main TWY without permission of “Sheremetyevo–Ground” controller.

The instruction to change the frequency shall be carried out immediately with mandatory confirmation.

The pilot’s report to “Sheremetyevo–Ground” controller must include the aircraft call sign and position (TWY number). Taxiing shall be carried out along the taxi route indicated by “Sheremetyevo–Ground” controller.

After vacation of the main TWY the flight crew, by the instruction of “Sheremetyevo–Ground” controller, shall change over to the communication with “Sheremetyevo–Apron” controller of Terminals B, F and E or to the communication with “Aeroflot–Apron” controller of Terminal D. It is prohibited to enter the apron without permission of “Sheremetyevo–Apron” or “Aeroflot–Apron” controllers.

1.2 Отправление

Запрос диспетчерского разрешения на вылет (АТС – clearance) выполняется у «Шереметьево-Деливери». Запрос должен содержать позывной ВС, аэропорт назначения, доклад о приеме информации АТИС и готовность к запуску двигателей через 10 минут. Пилот запрашивает разрешение на вылет от 10 мин. до готовности к запуску двигателей, но не ранее, чем за 10 минут до планового времени вылета.

Время действия разрешения на вылет 30 минут от момента получения такого разрешения.

Если ожидается задержка взлета более 30 минут от времени готовности ВС к вылету по причинам, связанным с ОВД. «Шереметьево-Деливери» сообщит пилоту расчетное время взлета (СТОТ), в этом случае, пилот согласовывает с диспетчером Перрона время запуска двигателей.

В зимнее время:

При необходимости обработки ВС противообледенительной жидкостью допускается запрашивать разрешение на вылет перед или во время обработки. Если ожидается задержка взлета более 30 минут от времени готовности ВС к вылету по причинам, связанным с ОВД, диспетчер Перрона или «Шереметьево-Деливери» сообщит пилоту расчетное время взлета (СТОТ), в этом случае пилот согласовывает с диспетчером Перрона время начала обработки ВС противообледенительной жидкостью.

«Шереметьево-Деливери» передает пилоту индекс ВПП для взлета, схему выхода после взлета (SID), код опознавания ВОРЛ (Squawk), в случае изменения заявленного во флайтплане маршрута: новый транзитный маршрут или точки маршрута до выхода на трассу, и разрешает перейти на связь с соответствующим диспетчером Перрона. Пилот самостоятельно определяет рабочую частоту диспетчера Перрона, на котором он находится, при затруднении он может запросить это у «Шереметьево-Деливери».

Разрешение на буксировку и запуск двигателей запрашивается на рабочей частоте «Шереметьево-перрон» или «Аэрофлот-перрон».

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

- ответчик включается перед буксировкой (запуском двигателей);
- выключается после окончания парковки на место стоянки.

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

Запрещается занимать МРД без разрешения диспетчера «Шереметьево-Руление».

Прогрев двигателей производить на МРД или ВПП с разрешения диспетчера «Шереметьево-Руление» или «Шереметьево-Старт» соответственно.

Экипаж по указанию диспетчера «Шереметьево-Руление» переходит на связь с диспетчером «Шереметьево-Старт».

1.2 Departure

A request for ATC departure clearance shall be made to “Sheremetyevo-Delivery”. The request should include the aircraft call sign, the airport of destination, a report on ATIS acknowledgement and readiness for engines start-up in 10 minutes. A pilot shall request for departure clearance from 10 minutes till readiness for engines start-up, but not earlier than 10 minutes before the flight planned departure time.

The validity period of the departure clearance is 30 minutes from the moment of getting such permission.

If a delay of take-off is expected for more than 30 minutes from the moment of the aircraft readiness for departure due to reasons connected with ATS, then “Sheremetyevo-Delivery” will notify the pilot about the calculated take-off time (CTOT), in this case the pilot shall coordinate the time of engines start-up with Apron controller.

In wintertime:

When it is necessary to treat the aircraft with de-icing fluid, it is allowed to request the departure clearance before or during the de-icing treatment. If a delay of take-off is expected for more than 30 minutes from the moment of the aircraft readiness for departure due to reasons connected with ATS, then the Apron or “Sheremetyevo-Delivery” controller will notify the pilot about the calculated take-off time (CTOT), in this case the pilot shall coordinate the time of the beginning of de-icing treatment of aircraft with de-icing fluid with Apron controller.

“Sheremetyevo-Delivery” shall advise the pilot about the runway index for take-off, SID route after take-off, SSR squawk, in case of a change of the route indicated in the flight plan: a new transit route or the route point before joining the airway and allow to changeover to communication with the appropriate Apron controller. The pilot shall determine the operating frequency of Apron controller, where he is, in case of difficulty the pilot can request it from “Sheremetyevo-Delivery”.

Clearance for towing and start-up shall be requested on the operating frequency of “Sheremetyevo-Apron” or “Aeroflot-Apron”.

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

- the transponder shall be switched on before towing (start-up);
- the transponder shall be switched off after the termination of parking on the aircraft stand.

After reaching the transfer of control limit between the apron service and ATS – TWY adjoining the main TWY, the flight crew, by the instruction of “Sheremetyevo-Apron” or “Aeroflot-Apron” controllers, shall change over to frequency of “Sheremetyevo-Ground” controller, on which the flight crew shall report its call sign and position and receive a permission for further taxiing to the runway-holding position and also taxi instructions.

It is prohibited to occupy the main TWY without permission of “Sheremetyevo-Ground” controller.

Engines warm-up shall be carried out on the main TWY or RWY by permission of “Sheremetyevo-Ground” or “Sheremetyevo-Tower” controller respectively.

The flight crew shall change over to the communication with “Sheremetyevo-Tower” controller by the instruction of “Sheremetyevo-Ground” controller.

После перехода на частоту диспетчера «Шереметьево–Старт» экипаж ВС прослушивает его частоту, не производя вызова диспетчера (за исключением процедур LVP) и выполняет руление до предварительного старта.

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

Диспетчер «Шереметьево–Старт», в зависимости от воздушной обстановки, при свободной ВПП, может разрешить экипажу ВС занятие исполнительного старта и взлет, сообщив номер ВПП и приземный ветер, используя следующую фразеологию:

«Позывной ВС + Ветер у земли (направление и скорость) + ВПП (номер) + Исполнительный и взлет разрешаю».

(Пример: Аэрофлот 128, ветер у земли 110°, 10м/с, 25 правая, исполнительный и взлет разрешаю).

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

«Позывной ВС + Ветер у земли (направление и скорость) + ВПП (номер) + Исполнительный и взлет без остановки разрешаю».

(Пример: Аэрофлот 128, ветер у земли 110°, 10м/с, 25 правая, исполнительный и взлет без остановки разрешаю).

При занятой ВПП диспетчер «Шереметьево–Старт» разрешает экипажу ВС только занятие исполнительного старта, сообщив номер ВПП и ветер у земли, используя следующую фразеологию:

«Позывной ВС + Ветер у земли (направление и скорость) + ВПП (номер) Исполнительный разрешаю и ждать».

(Пример: Аэрофлот 128, ветер у земли 110°, 10м/с, 25 правая. Исполнительный разрешаю и ждать).

Далее, при отсутствии препятствий на ВПП, диспетчер «Шереметьево–Старт» разрешает взлет, используя следующую фразеологию:

«Позывной ВС + ВПП (номер) + взлет разрешаю».

(Пример: Аэрофлот 128, 25 правая, взлет разрешаю).

Исходя из условий воздушной и наземной обстановки может потребоваться выполнение взлета сразу после занятия исполнительного старта. В этом случае диспетчером «Шереметьево–Старт» может быть дано указание о вырубании на исполнительный старт в подготовке к немедленному взлету с использованием следующей фразеологии:

«Позывной ВС + Ветер у земли (направление и скорость) + ВПП (номер) + Исполнительный разрешаю, будьте готовы к немедленному отправлению».

(Пример: Аэрофлот 128, ветер у земли 110°, 10м/с, 25 правая. Исполнительный разрешаю, будьте готовы к немедленному отправлению).

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

After the changeover to frequency of “Sheremetyevo–Tower” controller the flight crew shall monitor this frequency without calling the controller (except LVP procedures) and shall carry out taxiing to the runway-holding position.

When making decisions, “Sheremetyevo–Tower” controller is based on the fact that the flight crew of the aircraft, which is at the runway-holding position, is ready for departure without delay. The flight crew must advise if it requires additional time for preparation.

“Sheremetyevo–Tower” controller, depending on the air situation and when the runway is vacant, can allow the flight crew to line up and take off having advised the runway number and surface wind using the following phraseology:

“Aircraft call sign + surface wind (direction and speed) + RWY (number) + Cleared to line up and take off”.

(Example: AFL 128 surface wind 110°, 10 m/s, cleared to line up and take off 25R).

For the purpose of movement speed-up the clearance for immediate take-off can be issued for the flight crew. After receiving such clearance the flight crew shall taxi onto the runway and take off without stopping the movement.

“Aircraft call sign + surface wind (direction and speed) + RWY (number) + Cleared to line up and immediate take-off”.

(Example: AFL 128 surface wind 110°, 10 m/s, cleared to line up and take-off 25R).

When the runway is occupied, “Sheremetyevo–Tower” controller shall clear the flight crew only to line up, having advised the runway number and surface wind using the following phraseology:

“Aircraft call sign + surface wind (direction and speed) + RWY (number) + Cleared to line up and wait”.

(Example: AFL 128 surface wind 110°, 10 m/s, line up and wait 25R).

Then, when there are no obstacles on the runway, “Sheremetyevo–Tower” controller shall clear to take off using the following phraseology:

“Aircraft call sign + RWY (number) + Cleared to take off”.

(Example: AFL 128, cleared for take off 25R).

The execution of take-off immediately after lining up can be required on the basis of the air and ground situation. In this case “Sheremetyevo–Tower” controller can give the instruction to line up and be ready for the immediate take-off using the following phraseology:

“Aircraft call sign + surface wind (direction and speed) + RWY (number) + Cleared to line up and be ready for immediate departure”.

(Example: AFL 128 surface wind 110°, 10 m/s, Line up 25R, be ready for immediate departure).

If unable to follow this instruction, the flight crew shall report it to “Sheremetyevo–Tower” controller.

Указание на занятие исполнительного старта и взлет экипаж должен выполнять без промедления. Перед занятием исполнительного старта экипаж ВС информирует диспетчера «Шереметьево-Старт», если он не может занять данное положение.

Если экипаж ВС готов к взлету не от начала ВПП (от пересечения РД 2, 12, 22, 4, 14, 24 с ВПП), он должен доложить об этом диспетчеру заблаговременно.

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

После подтверждения экипажем ВС разрешения на взлет, диспетчер «Шереметьево-Старт» предполагает, что ВС начнет движение в течение 20 секунд. Если по истечении 20 секунд движение ВС не начато, а от экипажа ВС никаких докладов не поступает, то в целях обеспечения установленного интервала между взлетающим и заходящим на посадку ВС, диспетчер «Шереметьево-Старт» может запретить взлет ВС и дать указания экипажу ВС на освобождение ВПП по ближайшей РД.

«Позывной ВС + взлетайте немедленно или освободите ВПП + (указания по освобождению)».

(Пример: Аэрофлот 128 взлетайте немедленно или освободите ВПП 25 правая по РД 14).

В случае невозможности выполнения взлета по различным причинам (занята ВПП, другое ВС уходит на второй круг и т.д.), диспетчер «Шереметьево-Старт» передает указание о запрещении взлета.

«Позывной ВС + оставайтесь на месте, взлет запрещая, повторяю, взлет запрещая (причина)».

(Пример: Аэрофлот 128 оставайтесь на месте, взлет запрещая, повторяю, взлет запрещая, борт на короткой прямой).

Или:

«Позывной ВС + прекратите взлет (остановитесь немедленно) + Позывной ВС прекратите взлет (остановитесь немедленно) + (причина)».

(Пример: Аэрофлот 128 прекратите взлет (остановитесь немедленно), Аэрофлот 128 прекратите взлет (остановитесь немедленно), несанкционированный выезд автомобиля на ВПП).

1.3 Процедура применения сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП.

Сокращенные минимумы эшелонирования на ВПП применяются только в дневное время в период, начинающийся через 30 минут после восхода солнца и заканчивающийся за 30 минут до захода солнца по местному времени.

Применение сокращенных минимумов эшелонирования на ВПП регламентируется следующими условиями:

- применяются минимумы эшелонирования при наличии турбулентности в следе;
- видимость составляет не менее 5км и высота нижней границы облаков не менее 300м;
- попутная составляющая ветра не превышает 3м/с;
- применяется система наблюдения за наземным движением (РЛС ОЛП), которая предоставляет диспетчеру «Шереметьево-Старт» информацию о местоположении воздушных судов;
- обеспечивается минимальное эшелонирование между двумя последовательно вылетающими ВС;
- информация о воздушном движении предоставляется экипажу соответствующего последующего ВС;

The instruction to line up and take off shall be carried out by the flight crew without delay. If unable to line up the flight crew shall inform "Sheremetyevo-Tower" controller about it prior to lining up.

If the flight crew is ready for take-off not from the runway beginning (from intersection of TWY 2, 12, 22, 4, 14, 24 with the runway), the flight crew must report it to the controller in good time.

The checks, which must be carried out during the stay on the runway, must be reduced to a minimum. The final decision about take-off operation shall be made by a pilot-in-command. Take-off clearance is not a compulsion for the flight crew to execute take-off.

After confirmation of the take-off clearance by the flight crew, "Sheremetyevo-Tower" controller anticipates that the aircraft will commence movement within 20 seconds. If after the expiration of 20 seconds the aircraft movement is not commenced and no reports from the flight crew are received, then "Sheremetyevo-Tower" controller can prohibit the aircraft take-off and instruct the flight crew to clear the runway along the nearest TWY for the purpose of providing the established interval between the taking off aircraft and landing aircraft.

"Aircraft call sign + Take off immediately or vacate the runway + (Instructions to vacate the runway)".

(Example: AFL 128 Take off immediately or vacate RW25R via TWY 14).

If the execution of take-off is impossible due to different reasons (the runway is occupied, another aircraft is going around, etc.), then "Sheremetyevo-Tower" controller shall prohibit the take-off.

"Aircraft call sign + Hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off (the reason)".

(Example: AFL 128 hold position, cancel take-off, I say again, cancel take-off, another traffic on short final).

Or:

"Aircraft call sign + cancel take-off (stop immediately) + Aircraft call sign, cancel take-off (stop immediately) + (the reason)".

(Example: AFL 128 stop immediately, I say again stop immediately, vehicle on the RW).

1.3 Procedure of the reduced runway separation minima.

The reduced runway separation minima shall be applied only in the day-time within the period starting in 30 minutes after the sunrise and terminating 30 minutes before the sunset by local time.

The application of the reduced runway separation minima shall be regulated by the following conditions:

- the separation minima are applied in the presence of wake turbulence;
- visibility is not less than 5 km and the ceiling is not less than 300 m;
- a tail wind component does not exceed 3 m/s;
- surface movement surveillance system (the airport surface surveillance radar) is used, that provides the information about the aircraft position for "Sheremetyevo-Tower" controller;
- the minimum separation is provided between two successively departing aircraft;
- the air traffic information is provided for the flight crew of the appropriate succeeding aircraft;

g) ВПП сухая или влажная, коэффициент сцепления не менее 0.5, лед или слякоть на ВПП отсутствуют.

Интервалы эшелонирования на аэродроме Шереметьево составляют не менее следующих минимумов:

а) выполняющие посадку воздушные суда:

Последующее, выполняющее посадку, ВС может пересечь порог ВПП, когда:

- предшествующее ВС выполнило посадку и прошло точку, расположенную на расстоянии не менее 2500м от порога ВПП, находится в движении и освобождает ВПП без разворота в обратном направлении или

- вылетающее ВС находится в воздухе и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 2500м от порога ВПП;

б) вылетающие воздушные суда:

Экипажу ВС может быть дано разрешение на взлет, когда предшествующее вылетающее ВС находится в воздухе, выполняет иную схему выхода и прошло точку, расположенную на расстоянии по крайней мере 3000м от последующего ВС.

2. Руление на места стоянки и с них.

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой тягачом. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке. Занятие РД и МРД для руления ВС (буксировки ВС) производится с разрешения диспетчера руления.

Пересечение ВПП только с разрешения СДП.

Ответственность за безопасность буксировки несет лицо, руководящее буксировкой ВС по аэродрому.

Буксировка ВС с неработающей ВСУ через площадь маневрирования ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Перемещение ВС с неисправной ВСУ по площади маневрирования аэродрома производить только на тяге собственных двигателей.

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

Предупреждение:

На перронах Терминалов – В, С, F и E не выдержано 2-х метровое расстояние между руляками ВС и разметкой путей движения спецтранспорта.

Прибытие:

Пилот обязан остановиться на РД входа на перрон и с разрешения диспетчера ДПР перейти на связь с диспетчером «Шереметьево-Перрон» Терминалов В, F и E, или диспетчера «Аэрофлот-Перрон» терминала D. На РД входа на перрон руление выполняется с машинной сопровождения. При отсутствии машины сопровождения пилот обязан остановиться и доложить об этом диспетчеру «Шереметьево-Перрон» Терминалов В, F и E или диспетчеру «Аэрофлот-Перрон» терминала D.

Руление к стоянкам под телетрапами Терминала F, Терминала D и Терминала В, оборудованных системой позиционирования ВС, производится за машиной сопровождения до входа ВС в зону действия системы. Заруливание на место стоянки выполняется по индикации системы позиционирования под контролем технического персонала авиакомпании.

При неработающей системе парковки экипаж обязан остановиться и доложить диспетчеру перрона. В случае отказа системы, заруливание производится по сигналам дежурного по сопровождениям ВС или представителя авиакомпании, под управлением которого он находится.

Заруливание на МС, не оборудованные системой парковки, осуществляется по указанию дежурного по сопровождению ВС.

g) the runway is dry or damp, friction coefficient is not less than 0.5, ice or slash are absent on the runway.

The separation intervals at Moscow/Sheremetyevo aerodrome shall not be less than the following minima:

a) landing aircraft:

The succeeding landing aircraft can cross the runway threshold when:

- the preceding aircraft has carried out landing and passed the point located at a distance of not less than 2500m from the runway threshold, is in movement and shall vacate the runway without backtracking, or

- the departing aircraft is airborne and has passed the point located at a distance of at least 2500m from the runway threshold;

b) departing aircraft:

The flight crew can be given a take-off clearance when the preceding departing aircraft is airborne, carries out another departure procedure and has passed the point located at a distance of at least 3000 m from the succeeding aircraft.

2. Taxiing into and out of stands.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing by a tow tractor. Taxiing and towing shall be carried out according to the established marking. The occupation of TWY and main TWY for aircraft taxiing (aircraft towing) shall be carried out by the permission of Ground controller.

RWY crossing shall be carried out by the TWR clearance only.

The responsibility for the safety of towing rests with the person who directs the aircraft towing on the aerodrome.

Towing of aircraft with inoperative APU across the manoeuvring area is prohibited.

Movement of aircraft with inoperative APU on the manoeuvring area shall be carried out only under own engines power.

Towing of aircraft with started up engines is prohibited on the apron, covered with snow or ice (slippery).

Warning:

A two-metre distance between the taxiing ACFT and special transport routes marking is not provided on the aprons of Terminals B, C, F and E.

Arrival:

The pilot must stop on TWY of entry into the apron and by the permission of the controller of the Taxiing Control Unit, change over to the communication with "Sheremetyevo-Apron" controller of Terminals B, F and E, or with "Aeroflot-Apron" controller of Terminal D. Taxiing onto the TWY of entry into the apron shall be carried out after the "Follow-me" vehicle. When the "Follow-me" vehicle is not available, the pilot must stop and report about it to "Sheremetyevo-Apron" controller of Terminals B, F and E, or "Aeroflot-Apron" controller of Terminal D.

Taxiing to the stands under the aerobridges of Terminal F, Terminal D and Terminal B, equipped with the aircraft positioning system, shall be carried out after the "Follow-me" vehicle till the aircraft entry into the system coverage. Taxiing into the stand shall be carried out according to the indication of the aircraft positioning system under control of the maintenance personnel of the airline.

When the parking system is inoperative, the flight crew must stop and report the apron controller about it. In case of the system failure, taxiing shall be carried out by the signals of the duty officer escorting the aircraft or the airline representative under the control of which the flight crew is.

Taxiing into stands, not equipped with parking system, shall be carried out by the instruction of the duty officer escorting the aircraft.

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

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

При рулении по перронам Терминалов В, F, E и D пилот обязан остановиться на РД выхода с перрона и с разрешения диспетчера Терминалов В, F и E, или «Аэрофлот-Перрон» Терминала D – перейти на связь с диспетчером ДПР.

При рулении по МРД 2 пилот обязан остановиться перед маркировкой предварительного старта, доложить диспетчеру ДПР место ВС и по его указанию перейти на связь с диспетчером СДП. Занимать предварительный старт на РД 26 и РД 21 (въезжать в критические зоны системы ILS) без разрешения диспетчера СДП запрещается независимо от метеоусловий.

Прогрев двигателей производить на МРД или ВПП с разрешения диспетчера ДПР или СДП.

При отсутствии у пилота информации о ВПП для взлета (левая, правая) и схемы выхода из диспетчерской зоны, пилот запрашивает ее у диспетчера СДП при первом выходе на связь.

Выруливание ВС в условиях ограниченной видимости (менее 400 м) осуществляется за машиной сопровождения до линии предварительного старта.

В зависимости от загрузки перрона и аэродрома диспетчер ДПР вводит «процедуру ожидания разрешения на запуск» с назначением времени и очередности запуска ВС.

Перрон терминала В.

При отправлении с перрона терминала В:

Пилот запрашивает у диспетчера группы, позывной «Шереметьево-Перрон» на частоте 121.900 МГц, разрешение на буксировку на место обработки ВС противобледенительной жидкостью и запуска двигателей при полностью готовом ВС к буксировке. При запросе сообщает место ВС (номер стоянки) и получение действующей информации АТИС.

При полетах в условиях I, II категорий ИКАО, ВС встречается машиной сопровождения на МРД 1 перед РД 6, 16, 17, 18, 19.

Порядок движения ВС на предангарной площади ангара № 1 перрона Терминала - В.

МС А, В, С, D предназначены для коммерческого обслуживания ВС. Буксировка ВС типов А-319, В-737 в ангар (сектор 2) и обратно выполняется при свободных МС А, В, С, D по путям руления ВС, проходящим через МС А, В, С, D.

Примечание: запуск двигателей ВС типов А-319, В-737 на предангарной площади запрещен.

Облив и запуск двигателей ВС типов А-319, В-737 производить на месте «G».

Буксировка ВС типа Gulfstream V, Global Express и ВС с меньшим размахом крыла в ангар (сектор 2) и обратно выполняется по перронной РД, проходящей перед МС А, В, С, D.

По прибытию ВС руление на предангарную площадь осуществляется за машиной сопровождения через РД 10А, остановка ВС производится на знаке «Т». Далее установка ВС на МС и в ангар производится с помощью буксировщика.

Start-up of one engine is allowed in the process of towing after notification of the tow tractor's driver. Whereas the responsibility for the provision of the safety measures shall be placed upon the duty technician.

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

While taxiing along the aprons of Terminals B, F, E and D, the pilot must stop on TWY of exit from the apron and, by permission of the controller of Terminals B, F and E "Sheremetyevo-Apron" or the controller of Terminal D "Aeroflot-Apron", change over to the communication with the controller of the Taxiing Control Unit.

While taxiing along the main TWY 2, the pilot must stop before the marking of the runway-holding position, report the controller of the Taxiing Control Unit about the aircraft position and, by his instruction, change over to the communication with the TWR controller. It is prohibited to occupy the runway-holding position on TWY 26 and TWY 21 (to enter the ILS critical areas) without the TWR controller's permission, regardless of the meteorological conditions.

Engines warm-up shall be carried out on the main TWY or the runway by the permission of the controller of the Taxiing Control Unit or TWR.

When the pilot has no information about the runway for take-off (left, right) and SID for the departure from CTR, the pilot must request for it from the TWR controller on first contact.

Aircraft taxiing out of the stands in low visibility conditions (less than 400m) shall be carried out after the "Follow-me" vehicle to the runway-holding position.

Depending on the apron and aerodrome load, the controller of the Taxiing Control Unit shall bring into action "the start-up clearance holding procedure" assigning the time and the order of priority for engines start-up.

Apron of Terminal B.

Departure from the apron of Terminal B:

The pilot shall request the controller of "Sheremetyevo-Apron" on frequency 121.900 MHz for the permission for towing to the position of the aircraft treatment with de-icing fluid and engines start-up position, when the aircraft is completely ready for towing. The request shall include the aircraft position (stand number) and the reception of the valid ATIS information.

Aircraft operating the ICAO categories I, II flights shall be met by the "Follow-me" vehicle on the main TWY 1 before TWY 6, 16, 17, 18, 19.

The order of the aircraft movement on the apron of Hangar 1 of Terminal B apron.

Stands A, B, C, D are designated for commercial service of aircraft. Towing of А-319, В737 types aircraft into the hangar (sector 2) and vice versa shall be carried out along taxi routes passing via stands A, B, C, D, when stands A, B, C, D are vacant.

Note: engines start-up of А-319, В737 aircraft on the hangar apron is prohibited.

De-icing treatment and engines start-up of А-319, В737 types aircraft shall be carried out on de-icing pad G.

Towing of Gulfstream V, Global Express types aircraft and aircraft with a smaller wingspan to the hangar (sector 2) and vice versa shall be carried out along the apron TWY passing in front of stands A, B, C, D.

After arrival of aircraft taxiing to the hangar apron shall be carried out via TWY 10А after the "Follow-me" vehicle, stop of aircraft shall be carried out at «Т» sign. Then parking of aircraft onto the stand and in the hangar shall be carried out by towing.

Выход ВС с МС А, В, С, D производится с помощью буксировщика на место запуска двигателей «М».

Облив ВС производится на месте облива «М».

Терминал С.

Руление к МС 28, 28А, 28В, 29, 29А, 29В, 30, 30А, 30В производится за машиной сопровождения в зону действия системы постановки ВС на МС (SAFEDOCK). Дальнейшее заруливание и остановка ВС на МС обеспечивается действиями экипажа по индикации системы SAFEDOCK под контролем технического персонала авиакомпании.

Западный сектор перрона терминала В:

- установка ВС всех типов на перроне производится с помощью буксировщика;

- после освобождения МРД 1 на РД 6, 16, 17 экипаж сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Руление-1» на частоте 119.000 МГц, останавливается на осевой линии руления перрона в месте сопряжения с радиусом РД, выключает двигатели и сообщает об этом диспетчеру «Шереметьево-Руление-1»;

- разрешено руление ВС с размахом крыла 38.55 м и менее по осевой линии руления перрона перед МС 79-91.

Примечание:

На местах запуска двигателей ВС «Р» и «Т» разрешена противообледенительная обработка ВС с размахом крыла не более 40.0м.

На местах запуска двигателей ВС «N1» и «M1» разрешена противообледенительная обработка ВС с размахом крыла не более 64.8м.

Перрон терминала D.

При отправлении с перрона Терминала D:

Пилот запрашивает у диспетчера «Аэрофлот-Перрон» на частоте 123.950 МГц разрешение на буксировку на место обработки ВС противообледенительной жидкостью и запуска двигателей при полностью готовом ВС к буксировке. При запросе сообщает место ВС (номер стоянки) и получение действующей информации АТИС.

Заруливание ВС на перрон терминала D производится на тяге собственных двигателей за машиной сопровождения через РД 27, 27.1, 28, 29, 30, 33, 34 и 35 на МС 1-32.

Выход со стоянок 1-7, 11-32 производится буксировкой к местам запуска двигателей.

Выруливание с МС 8, 8А, 9, 10, 10А производится на тяге собственных двигателей.

Основное место обработки ВС ПОЖ МС 8–10, допускается обработка на местах запуска двигателей ВС.

Перрон терминала F, E.

При отправлении с перрона Терминала F:

Пилот запрашивает у диспетчера группы, позывной «Шереметьево-Перрон» на частоте 123.600 МГц, разрешение на буксировку на место обработки ВС противообледенительной жидкостью и запуска двигателей при полностью готовом ВС к буксировке. При запросе сообщает место ВС (номер стоянки) и получение действующей информации АТИС.

Руление к стоянкам терминалов E, F производится за машиной сопровождения через РД 27, 27.1, 28, 29, 30, 33, 34, 35 в зону действия системы парковки МС 33–38 (SAFEDOCK), МС 39–53 (SAFEDOCK).

Дальнейшее заруливание и остановка ВС на месте стоянки обеспечивается действиями экипажа по индикации системы парковки под контролем технического персонала авиакомпании.

Taxiing of aircraft out of stands A, B, C, D shall be carried out by towing to de-icing pad M.

De-icing treatment shall be carried out on de-icing pad M.

Terminal C.

Taxiing to stands 28, 28A, 28B, 29, 29A, 29B, 30, 30A, 30B shall be carried out after the "Follow-me" vehicle into the area of coverage of docking guidance system (SAFEDOCK). Further taxiing and stopping of aircraft on the stand shall be provided by the flight crew's actions according to the indication of SAFEDOCK system and under control of the airline technical personnel.

West sector of Terminal B apron.

- parking of all types aircraft on the apron shall be carried out by a tow tractor;

- after vacating the main TWY 1 via TWY 6, 16, 17, the flight crew shall inform the controller of "Sheremetyevo-Ground-1" about it on frequency 119.000 MHz, stop on the apron taxi centre line at junction with TWY radius, switch off the engines and inform the controller of "Sheremetyevo-Ground-1" about it;

- taxiing of aircraft with a wingspan of 38.55m or less is allowed along the apron taxi centre line in front of stands 79-91.

Note:

Start-up positions "P" and "T" are available for de-icing treatment of aircraft with a wingspan of not more than 40.0 m.

Start-up positions «N1» and «M1» are available for de-icing treatment of aircraft with a wingspan of not more than 64.8 m.

Apron of Terminal D.

Departure from the apron of Terminal D:

The pilot shall request the controller of "Aeroflot-Apron" on frequency 123.950 MHz for the permission for towing to the position of the aircraft treatment with de-icing fluid and engines start-up position, when the aircraft is completely ready for towing. The request shall include the aircraft position (stand number) and the reception of the valid ATIS information.

Taxiing of aircraft to the apron of Terminal D shall be carried out under own engines power after the "Follow-me" vehicle via TWY 27, 27.1, 28, 29, 30, 33, 34 and 35 into stands 1-32.

Exit from stands 1-7, 11-32 shall be carried out by towing to start-up positions.

Taxiing out of stands 8, 8A, 9, 10, 10A shall be carried out under own engines power.

Stands 8-10 are the main positions for the treatment of aircraft with de-icing fluid. De-icing treatment is allowed on the engines start-up positions.

Apron of Terminal F, E.

Departure from the apron of Terminal F:

The pilot shall request the controller of "Sheremetyevo-Apron" on frequency 123.600 MHz for the permission for towing to the position of the aircraft treatment with de-icing fluid and engines start-up position, when the aircraft is completely ready for towing. The request shall include the aircraft position (stand number) and the reception of the valid ATIS information.

Taxiing to the stands of Terminals E, F shall be carried out after the "Follow-me" vehicle via TWY 27, 27.1, 28, 29, 30, 33, 34, 35 to the area of coverage of the docking guidance system on stands 33–38 (SAFEDOCK), stands 39–53 (SAFEDOCK).

Further taxiing and stopping of aircraft on a stand shall be provided by a flight crew's actions according to the indication of the docking guidance system under control of the technical personnel of the airline.

Руление ВС типа А-380 производится за машиной сопровождения по РД 27.1 до МС 41А, установка на место стоянки, выход со стоянки производится буксировкой. Местом запуска/облива А-380 является точка «К», после запуска двигателей руление осуществлять по РД 27.1

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

ВС с МС 36-53 буксируются на осевую линию руления перрона.

При установке ВС на МС 55А, 57А на тяге собственных двигателей «хвостом» к Терминалу F, выход производить буксировкой.

При установке ВС на МС 55А, 57А буксировкой «носом» к Терминалу F, выход производить на тяге собственных двигателей.

Примечание: За МС 54-57 разрешено руление/буксировка ВС с размахом крыла не более 60.105 м при свободных МС 55А, 57А. При занятых МС 55А, 57А разрешено руление/буксировка ВС за МС 55А, 57А с размахом крыла не более 42.5 м.

Установка и выход ВС на/с МС 58, 59А, 59, 59В, 60А, 60, 60В осуществляется на тяге собственных двигателей.

Установка и выход ВС на/с МС 61А, 61, 61В, 62А, 62, 62В, 63 осуществляется тягачом.

Установка ВС с размахом крыла до 48.1 м включительно на МС 56, 60, 61, 62 производится тягачом. Выруливание с этих стоянок на тяге собственных двигателей.

Допускается заруливание ВС на МС 58, 59, 60, 61, 62 на тяге собственных двигателей «хвостом» к вокзалу. Выход с МС 59, 60, 61, 62 буксировкой на осевую линию руления перрона.

Установка на МС 63 ВС с размахом крыла до 48.1м включительно производится тягачом. Выход - буксировкой на точку запуска.

На стоянках перрона терминала F (МС 54-57, 58-62) разрешено выполнять поочередный запуск и опробование двигателей ВС на режиме «малый газ» с разрешения диспетчера группы Терминала F позывной «Шереметьево-Перрон» с учетом дополнительных мер безопасности.

ВС должно быть установлено на МС 54-57, 58-62 «носом» к вокзалу.

Порядок маневрирования ВС на МС 64-76:

По прилету ВС производят выключение двигателей на осевой линии руления перрона между РД 29 и РД 30 с последующей установкой на МС 64-76.

Маневрирование ВС всех типов на МС 64-76 производится буксировкой.

Выход ВС с МС 64-76 производить на осевую линию руления перрона.

Обработка ВС противообледенительными средствами производится в разрешенных зонах или МС перрона терминала F по указанию диспетчера группы Терминала F позывной «Шереметьево-Перрон».

Перрон грузового комплекса терминала F.

Заруливание ВС на МС 78В, 80В, 81, 82, 83В, 85В производить за машиной сопровождения до точки остановки:

- заруливание ВС на МС 78В, 80В, 82, 83В, 85В через РД 32, остановка передней стойки шасси на точке 1, далее - тягачом;

- заруливание ВС на МС 78В - при свободных МС 78, 78А, 79;

- заруливание ВС на МС 80В - при свободных МС 79, 80, 80А;

Taxiing of A-380 ACFT shall be carried out after the "Follow-me" vehicle along TWY 27.1 to stand 41A; parking onto the stand and exit from the stand shall be carried out by towing. Point K is a start-up and de-icing position for A-380 ACFT, taxiing after engines start-up shall be carried out along TWY 27.1.

The aircraft shall be parked onto the stands by towing for the period of the apron cleaning under conditions of long-duration and heavy snow showers.

Aircraft parked on stands 36-53 shall be towed onto the apron taxi centre line.

Taxiing out shall be carried out by towing for ACFT parked onto stands 55A, 57A under own engines power with a tail towards Terminal F.

Taxiing out shall be carried out under own engines power for ACFT parked onto stands 55A, 57A by towing facing Terminal F.

Note: Taxiing/towing of ACFT with wingspan of not more than 60.105 m is permitted behind stands 54-57, when stands 55A, 57A are vacant. Taxiing/towing of ACFT with wingspan of not more than 42.5 m is permitted behind stands 55A, 57A, when stands 55A, 57A are occupied.

Parking and taxiing out of ACFT onto/from stands 58, 59A, 59, 59B, 60A, 60, 60B shall be carried out under own engines power.

Parking and taxiing out of ACFT onto/from stands 61A, 61, 61В, 62А, 62, 62В, 63 shall be carried out by a tow tractor.

Taxiing of aircraft with a wingspan of up to 48.1m inclusive into stands 56, 60, 61, 62 shall be carried out under assistance of tow tractor. Taxiing out of these stands shall be carried out under own engines power.

It is allowed to taxi into stands 58, 59, 60, 61, 62 under own engines power with a tail towards the terminal building. Taxiing out of the stands 59, 60, 61, 62 shall be carried out by towing onto the apron taxi centre line.

Taxiing of aircraft with a wingspan of up to 48.1m inclusive into stand 63 shall be carried out under assistance of tow tractor. Taxiing out of the stand shall be carried out by towing onto the engines start-up position.

It is allowed to carry out the alternate engines start-up and run-up at idle power on stands of Terminal F apron (stands 54-57, 58-62) by permission of the controller of Terminal F "Sheremetyevo-Apron" taking additional safety measures.

Aircraft shall be parked on stands 54-57, 58-62 facing the terminal building.

The order of aircraft manoeuvring on stands 64-76:

After arrival the aircraft shall switch off the engines on the apron taxi centre line between TWY 29 and TWY 30 with further parking onto stands 64-76.

Manoeuvring of all types aircraft on stands 64-76 shall be carried out by towing.

Exit of aircraft from stands 64-76 shall be carried out onto the apron taxi centre line.

Treatment of aircraft with de-icing fluids shall be carried out in the allowed areas or on stands of Terminal F apron by the instruction of the controller of Terminal F "Sheremetyevo-Apron".

Apron of the cargo complex of Terminal F.

Taxiing of aircraft into stands 78В, 80В, 81, 82, 83В, 85В shall be carried out after the "Follow-me" vehicle to the stop point as follows:

- taxiing of aircraft into stands 78В, 80В, 82, 83В, 85В shall be carried out along TWY 32, stop of the nose landing gear shall be at point 1; then - under the assistance of a tow tractor;

- taxiing of aircraft into stand 78В shall be carried out when stands 78, 78А, 79 are vacant;

- taxiing of aircraft into stand 80В shall be carried out when stands 79, 80, 80А are vacant;

- заруливание ВС на МС 81 - при свободных МС 80, 80А;

- заруливание ВС на МС 83В - при свободных МС 83, 83А, 84;

- заруливание ВС на МС 85В - при свободных МС 84, 85А, 85.

Выход ВС с МС 78В, 80В, 81 производить тягачом на точку 4, расположенную на РД 31, далее на тяге собственных двигателей:

- выход ВС с МС 80В - при свободных МС 78, 78А, 79;

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

Выход ВС с МС 82, 83В, 85В производить тягачом на точку 4 или 5, расположенную на РД 31 или РД 32 соответственно, далее на тяге собственных двигателей:

- выход ВС с МС 85В – при свободных МС 83, 83А, 84.

Примечание:

Запуск ВС на точке 4 РД 31 производить при свободных МС 78, 78А, 78В, 79.

Запуск ВС на точке 5 РД 32 производить при свободных МС 81, 82.

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

На МС 78А, 80А, 83А, 85А, 78, 79, 80, 83, 84, 85 – заруливание на тяге собственных двигателей через РД 31, 32 за машиной сопровождения на осевую линию руления перрона. Остановка после освобождения РД. Установка на МС тягачом.

Выход - тягачом на место запуска двигателей «Х» или «У» соответственно, далее - на тяге собственных двигателей через РД 31 или РД 32.

Примечание:

на МС 78, 79, 80, 83, 84, 85 – допускается заруливание на тяге собственных двигателей через РД 31, 32 за машиной сопровождения.

Выход - тягачом на место запуска двигателей «Х» или «У» соответственно, далее – на тяге собственных двигателей через РД 31 или РД 32.

Примечание: руление ВС на тяге собственных двигателей по перронной РД перед МС 78-85 с размахом крыла не более 60.5 м.

Обработка ВС противобледенительными жидкостями производится на МС. Сбор и утилизация ПОЖ на перронах и стоянках аэродрома производится оператором, осуществляющим облив ВС.

Маркировка контура зон обслуживания для МС:

Терминал Е: 33, 33А, 33В, 34, 35, 35А, 35В, 36–38.

Терминал F: 40, 41, 41А, 42-46, 46А, 47, 48–50, 50А, 51-53, 54, 54А, 55, 55А, 56, 56А, 57, 57А, 59, 59А, 59В, 60, 60А, 60В, 61, 61А, 61В, 62, 62А, 62В нанесена в виде замкнутой ломаной линии красного цвета шириной 0.15 м.

Маркировка контура зоны обслуживания для МС 78В, 80В, 83В, 85В нанесена в виде замкнутой ломаной линии комбинированного цвета (красный, желтый, красный) шириной 0.15 м каждая.

- taxiing of aircraft into stand 81 shall be carried out when stands 80, 80А are vacant;

- taxiing of aircraft into stand 83В shall be carried out when stands 83, 83А, 84 are vacant;

- taxiing of aircraft into stand 85В shall be carried out when stands 84, 85А, 85 are vacant.

Exit of aircraft from stands 78В, 80В, 81 shall be carried out under the assistance of a tow tractor to point 4 located on TWY 31, then - under own engines power as follows:

- exit of aircraft from stand 80В shall be carried out when stands 78, 78А, 79 are vacant;

- exit of aircraft from stand 81 shall be carried out when stands 80, 80А are vacant.

Exit of aircraft from stands 82, 83В, 85В shall be carried out under the assistance of a tow tractor to point 4 or point 5 located on TWY 31 or TWY 32 respectively, then - under own engines power as follows:

- exit of aircraft from stand 85В shall be carried out when stands 83, 83А, 84 are vacant.

Remark:

Engines start-up at point 4 on TWY 31 shall be carried out, when stands 78, 78А, 78В, 79 are vacant.

Engines start-up at point 5 on TWY 32 shall be carried out, when stands 81, 82 are vacant.

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

Taxiing into stands 78А, 80А, 83А, 85А, 78, 79, 80, 83, 84, 85 shall be carried out under own engines power along TWY 31, 32 after the "Follow-me" vehicle onto the apron taxi centre line. Stop after the vacation of TWY. Parking onto the stands - under the assistance of a tow tractor.

Exit of aircraft from the stands shall be carried out under the assistance of a tow tractor to start-up positions "X" or "Y" respectively, then - under own engines power along TWY 31 or TWY 32.

Remark:

Taxiing into stands 78, 79, 80, 83, 84, 85 is allowed under own engines power along TWY 31, 32 after the "Follow-me" vehicle.

Exit from the stands shall be carried out under the assistance of a tow tractor to start-up positions "X" or "Y" respectively, then under own engines power along TWY 31 or TWY 32.

Remark: taxiing of aircraft under own engines power along the apron TWY in front of stands 78-85 is allowed for aircraft with a wingspan of not more than 60.5m.

De-icing treatment of aircraft with de-icing fluids shall be carried out on the stands. Collection and utilization of de-icing fluids on the aerodrome aprons and stands shall be carried out by the operator, performing the de-icing treatment of aircraft.

Stand safety lines of:

Terminal Е: 33, 33А, 33В, 34, 35, 35А, 35В, 36–38

Terminal F: 40, 41, 41А, 42-46, 46А, 47, 48–50, 50А, 51-53, 54, 54А, 55, 55А, 56, 56А, 57, 57А, 59, 59А, 59В, 60, 60А, 60В, 61, 61А, 61В, 62, 62А, 62В are marked by a closed broken line of red colour, 0.15m wide.

Stand safety lines of 78В, 80В, 83В, 85В are marked by a closed broken line of combined colour (red, yellow, red), each is 0.15m wide.

4. Процедуры в условиях ограниченной видимости при полетах по категориям II или IIIA.

Процедуры применяются при RVR менее 400 м. О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по ATIS или диспетчером УВД.

Для полетов по II категории используются ВПП 07П/25Л, 25П.

Для полетов по II и IIIA категориям используются ВПП 07П, 25П.

Метеомиимум по II категории: ВПП менее 60 м, но не менее 30 м, RVR не менее 350 м.

Метеомиимум по IIIA категории: ВПП менее 30 м, но не менее 15 м, RVR не менее 200 м.

Прибытие.

Прибывающие ВС после посадки встречаются машиной сопровождения на РД 1 или РД 11 (для ВПП 25П), на РД 15 или РД 26 (для ВПП 07П).

Для ВС установлены стандартные маршруты руления после посадки:

- для перрона терминалов В, С: ВПП 25П: - РД 1 - МРД 1 - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – МС;

- для перрона терминалов F, E: ВПП 25П: - РД 11 - РД 21 - МРД 2 - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МС;

- для перрона терминала D: ВПП 25П: - РД 11 - РД 21 - МРД 2 - РД (33, 34, 35) – МС;

- для перрона терминалов В, С: ВПП 07П: - РД 15 - РД 5 - МРД 1 - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – МС;

- для перрона терминалов F, E: ВПП 07П: - РД 26 - МРД 2 - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МС;

- для перрона терминала D: ВПП 07П: - РД 26 - МРД 2 - РД (33, 34, 35) – МС.

Запуск и руление.

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

Разрешение на буксировку или выруливание с МС запрашивается при готовности ВС выполнять это незамедлительно.

Для ВС установлены стандартные маршруты руления на вылет:

- для перронов терминалов В, С: МС - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) - МРД 1 - РД 5 - ВПП 25П.

- для перрона терминалов F, E: МС - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД 2 – РД 26 – РД 15 – ВПП 25П.

- для перрона терминала D: МС - РД (33, 34, 35) - МРД 2 - РД 26 - РД 15 - ВПП 25П.

- для перрона терминалов F, E: МС - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД 2 – РД 26 – ВПП 25П.

- для перрона терминала D: МС - РД (33, 34, 35) - МРД 2 - РД 26 - ВПП 25П.

- для перронов терминалов В, С: МС - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) - МРД 1 - РД 5 – РД 15 - ВПП 25П.

- для перронов терминалов В, С: МС - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) - МРД 1 - РД 1 – РД 11 - ВПП 07П.

4. Low visibility procedures during Category II or IIIA operations.

The procedures shall be applied when RVR is less than 400m. The flight crews shall be informed about the beginning of the procedures application by ATIS or by ATC controller.

RWY 07R/25L, 25R are available for Category II operations.

RWY 07R, 25R are available for Categories II and IIIA operations.

Category II meteorological minimum is as follows: DH is less than 60m, but not less than 30m, RVR is not less than 350m.

Category IIIA meteorological minimum is as follows: DH is less than 30m, but not less than 15m, RVR is not less than 200m.

Arrival.

After landing the arriving aircraft shall be met by “Follow-me” vehicle on TWY 1 or TWY 11 (for RWY 25R), on TWY 15 or TWY 26 (for RWY 07R).

The following standard taxi routes are established for aircraft after landing:

- for the apron of Terminals В, С: RWY 25R – TWY 1 – main TWY 1 – TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – stand;

- for the apron of Terminals F, E: RWY 25R – TWY 11 – TWY 21 – main TWY 2 – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – stand;

- for the apron of Terminal D: RWY 25R – TWY 11 – TWY 21 – main TWY 2 – TWY (33, 34, 35) – stand;

- for the apron of Terminals В, С: RWY 07R – TWY 15 – TWY 5 – main TWY 1 – TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – stand;

- for the apron of Terminals F, E: RWY 07R – TWY 26 – main TWY 2 – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – stand;

- for the apron of Terminal D: RWY 07R – TWY 26 – main TWY 2 – TWY (33, 34, 35) – stand.

Start-up and taxiing.

The flight crews (pilots) shall request for clearance to start up engines when ready for start-up indicating the number of stand (apron).

Clearance for towing and taxiing out of the stand shall be requested when aircraft is ready to carry out it immediately.

The following standard taxi routes are established for departing aircraft:

- for the apron of Terminals В, С: stand - TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – main TWY 1 – TWY 5 – RWY 25R;

- for the apron of Terminals F, E: stand – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – main TWY 2 – TWY 26 – TWY 15 – RWY 25R;

- for apron of terminal D: stand - TWY (33, 34, 35) - main TWY 2 - TWY 26 - TWY 15 - RWY 25R;

- for the apron of Terminals F, E: stand – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – main TWY 2 – TWY 26 – RWY 25L;

- for the apron of Terminal D: stand – TWY (33, 34, 35) – main TWY 2 – TWY 26 – RWY 25L;

- for the apron of Terminals В, С: stand - TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – main TWY 1 – TWY 5 – TWY 15 – RWY 25L;

- for the apron of Terminals В, С: stand - TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – main TWY 1 – TWY 1 – TWY 11 – RWY 07R;

- для перрона терминалов F, E: MC - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД 2 – РД 21 – ВПП 07П.

- для перрона терминала D: MC - РД (33, 34, 35) - МРД 2 - РД 21 - ВПП 07П.

- для перрона терминала D: MC - РД (33, 34, 35) - МРД 2 - РД 21 - РД 11 - ВПП 07Л.

- для перрона терминалов F, E: MC - РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД 2 – РД 21 – РД 11 – ВПП 07П.

- для перронов терминалов B, C: MC - РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) - МРД 1 - РД 1 – ВПП 07Л.

Руление ВС от MC до линии исполнительного старта осуществляется исключительно за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней радиосвязью “земля-воздух” и “земля-земля”, проблесковыми маяками и табло “Follow-me”.

При работе аэродрома в условиях IIIA категории ИКАО выставляются заградительные огни на РД 2–4, 12–14, 22–24.

Вылет.

Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную на РД 1-5 двоянными красными огнями кругового обзора и установленной дневной маркировкой, а на РД 11-15, 21-24, 26 знаками магнитных курсов и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера СДП - запрещается.

УУЕЕ АД 2.21. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

1. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе выполнения взлета и набора высоты.

2. Эксплуатационные приемы снижения шума на этапе захода на посадку.

Часть I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

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

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

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

1.4 ВПП 07Л/П являются предпочтительными ВПП, которые, по возможности, используются в максимальной степени.

2. Ограничения.

2.1 Взлет воздушного судна с попутной составляющей скорости ветра до 5 м/сек разрешается производить при следующих условиях:

- ВПП сухая или влажная;
- $K_{сц}=0.5$ и более;
- боковая составляющая скорости ветра не более 5 м/сек.

- for the apron of Terminals F, E: stand – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – main TWY 2 – TWY 21 – RWY 07R;

- for the apron of Terminal D: stand – TWY (33, 34, 35) – main TWY 2 – TWY 21 – RWY 07R;

- for the apron of Terminal D: stand – TWY (33, 34, 35) – main TWY 2 – TWY 21 – TWY 11 - RWY 07L;

- for the apron of Terminals F, E: stand – TWY (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – main TWY 2 – TWY 21 – TWY 11 - RWY 07R;

- for the apron of Terminals B, C: stand - TWY (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – main TWY 1 – TWY 1 – RWY 07L.

Taxiing of aircraft from the stand to the line-up position shall be carried out only after the “Follow-me” vehicle, equipped with a two-way radio “ground-to-air” and “ground-ground” communication, flashing lights and the “Follow-me” panel.

When the aerodrome is operating under ICAO CAT IIIA conditions, the obstacle lights are installed on TWY 2–4, 12–14, 22–24.

Departure.

It is prohibited to cross the runway-holding position line (ILS critical area) marked by double red omnidirectional lights and the prescribed day marking on TWY 1-5, and the runway-holding position line marked by magnetic courses signs and the prescribed day marking on TWY 11-15, 21-24, 26 without TWR controller’s clearance.

UUEE AD 2.21. NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

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

2. Noise abatement procedures during approach phase.

Part I

NOISE ABATEMENT PROCEDURES DURING TAKE-OFF AND CLIMBING PHASE

1. General provisions.

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

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

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

1.4 RWY 07L/R are noise preferential, and shall be used to the maximum possible degree.

2. Restrictions.

2.1 Take-off of aircraft with tail-wind component up to 5 m/s is allowed under the following conditions:

- RWY is dry or damp;
- friction coefficient is 0.5 or more;
- cross-wind component is not more than 5 m/s.

2.2 При взлете с ВПП 25П с курсом взлета МРМ обратного старта (120), далее набор высоты с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа, выполнить разворот (радиус 3.1км) вправо на заданный курс для выхода на ПОД ВЕСТА (ОПРС Костино, ОПРС Бужарово, ОПРС Ивановское, ПОД DEDUM). Категорически запрещается, если этого не требует обеспечение безопасности дальнейшего продолжения полета, уменьшать МПУ следования 340° до пересечения с МПР 218° по ОПРС Ивановское 405 UM.

2.3 При взлете с ВПП 25Л с курсом взлета МРМ обратного старта (120), выполнить полет с МПУ 245° до МПР 165° КС с набором высоты (600) с максимально возможным градиентом согласно РЛЭ данного типа, разворот ВПРАВО на МПУ 269° для выхода на ПОД DEDUM, ОПРС Ивановское, ОПРС Бужарово, ОПРС Костино, ПОД ВЕСТА.

2.4 При взлете с ВПП 07Л с курсом взлета и набором высоты на МРМ обратного старта (120), выполнить ЛЕВЫЙ разворот на МПУ 044° следовать с максимально возможным градиентом набора согласно РЛЭ данного типа ВС, МПР 132° ОПРС Челобитьево 680 (BP) (300) или выше, выполнить выход на ПОД ВЕСТА, ОПРС Костино, ОПРС Бужарово, ОПРС Ивановское, ПОД DEDUM.

2.5 При взлете с ВПП 07П с курсом взлета набор высоты на МРМ обратного старта (120), далее с максимально возможным градиентом набора согласно РЛЭ данного типа ВС (PDG 7%) (900), выполнить выход на ПОД ВЕСТА, ПОД DEDUM, ОПРС Ивановское, ОПРС Бужарово, ОПРС Костино.

2.6 Изменение направления полета (курса) воздушного судна после выполнения взлета допускается только после достижения высоты (120)м и пролета МРМ обратного старта.

2.7 Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (120)м до высоты (300)м производится с креном, не превышающим 15°, с высоты (300)м до высоты (900)м – 20°.

2.8 Выполнение разворота воздушного судна с высоты полета (900) м производится с креном 25° или угловой скоростью разворота 3°/сек.

2.9 Ежедневно с 1900–0200 введены ограничения для взлета и посадки ВС следующих типов: Ту-134, Ту-154, Ил-86, Ил-76, Ан-12, Ан-26 не соответствующих по уровню шума требованиям Приложения 16 ICAO, за исключением литерных, медицинских и аварийно-спасательных полетов.

3. Процедуры ограничения шума

Применяются два варианта процедур взлета и набора высоты: NADP 1 или NADP 2 (ICAO Doc 8168, том I, часть V, гл.3).

A. Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).

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

A. Процедура уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP 1).

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

2.2 After take-off from RWY 25R the aircraft shall proceed on take-off heading to back course MKR to (120), then climb with maximum possible climb gradient according to the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type, turn right (radius 3.1 km) onto the assigned track to proceed to CRP BESTA (Kostino NDB, Buzharovo NDB, Ivanovskoye NDB, CRP DEDUM). It is strictly prohibited, unless it is required for flight safety of further continuation of a flight, to reduce the track of 340° MAG until intercepting QDM 218° Ivanovskoye NDB 405 UM.

2.3 After take-off from RWY 25L the aircraft shall proceed on take-off heading to back course MKR to (120), then proceed on track 245° MAG to QDM 165° KS climbing to (600) with maximum possible climb gradient according to the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type, turn right onto track 269° MAG to proceed to CRP DEDUM, Ivanovskoye NDB, Buzharovo NDB, Kostino NDB, CRP BESTA.

2.4 After take-off from RWY 07L the aircraft shall proceed on take-off heading to back course MKR to (120), turn LEFT onto track 044° MAG, proceed with maximum possible climb gradient according to the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type to QDM 132° Chelobityevo NDB 680 BP at (300) or above, proceed to CRP BESTA, Kostino NDB, Buzharovo NDB, Ivanovskoye NDB, CRP DEDUM.

2.5 After take-off from RWY 07R the aircraft shall proceed on take-off heading to back course MKR to (120), then climb with maximum possible climb gradient according to the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type (PDG 7%) to (900), proceed to CRP BESTA, CRP DEDUM, Ivanovskoye NDB, Buzharovo NDB, Kostino NDB.

2.6 The change of flight direction (course) of the aircraft after take-off is permitted only after reaching height of (120)m and passing back course MKR.

2.7 Turn of aircraft at flight height from (120)m to (300)m shall be executed with a bank not exceeding 15°, from height (300)m to (900)m – 20°.

2.8 Turn of aircraft at flight height from (900) m shall be executed with 25° bank or with angular rate of turn 3°/sec.

2.9 Daily 1900–0200 the restrictions are introduced for take-off and landing of Tu-134, Tu-154, Il-86, Il-76, An-12, An-26 ACFT which do not comply with ICAO Annex 16 requirements to maximum noise levels, except VIP, medical, emergency and SAR flights.

3. Noise abatement procedures

The following two variants of take-off and climb procedures are applied: NADP 1 or NADP 2 (ICAO Doc 8168, Volume I, Part V, Chapter 3).

A. Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1).

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) AAL.

A. Noise abatement procedure close to the aerodrome (NADP 1).

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240 m (800 ft) AAL.

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V_2+20 км/ч (10 узлов). По достижении высоты 240м (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 900м (3000фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику. На высоте 900м (3000фт) и более над уровнем аэродрома осуществить ускорение до скорости набора высоты при полете по маршруту.

В. Процедура уменьшения воздействия шума на удалении от аэродрома (NADP 2).

Выполнение процедуры снижения шума начинается на высоте не менее 240м (800фт) над уровнем аэродрома. Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее $V_2+(20-40)$ км/ч (10-20 узлов). По достижении высоты 240м (800фт) над уровнем аэродрома уменьшить угол тангажа, выдерживая при этом положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до скорости V_{ZF} (минимально-безопасной скорости с убранными закрылками) и:

- уменьшить мощность одновременно с началом уборки закрылков/предкрылков; или
- уменьшить мощность после уборки закрылков/предкрылков.

Выдерживать положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до достижения скорости набора высоты $V_{ZF}+(20-40)$ км/ч (10-20 узлов) и выдерживать ее до высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома.

По достижении высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома перейти на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

Примечание 1. В обеих процедурах промежуточная уборка закрылков с учетом конкретных летно-технических характеристик может быть начата до предписанной минимальной высоты (240м), однако уменьшение тяги не может быть начато до достижения предписанной минимальной высоты.

Примечание 2. Приборная скорость на начальном участке набора высоты при вылете до участка ускорения должна соответствовать скорости набора высоты $V_2+(20-40)$ км/ч (10-20) уз.

Часть II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

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

1.2 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.

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2 + 20$ km/h (10 kt). On reaching 240 m (800 ft) AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of $V_2 + (20 - 40)$ km/h (10 - 20 kt) with flaps and slats in the take-off configuration. At 900 m (3000 ft) AAL, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule. At 900 m (3000 ft) AAL or above, accelerate to en-route climb speed.

B. Noise abatement procedure more distant from the aerodrome (NADP 2).

The noise abatement procedure shall be initiated at height not less than 240m (800ft) AAL. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than $V_2 + (20 - 40)$ km/h (10 - 20 kt). On reaching 240m (800ft) AAL, decrease the angle of pitch while maintaining a positive rate of climb, accelerate towards V_{ZF} (minimum safe speed with flaps retracted) and either:

- reduce power simultaneously with the initiation of the first flap/slat retraction; or
- reduce power after flap/slat retraction.

Maintain a positive rate of climb, accelerate to and maintain a climb speed of $V_{ZF} + (20 - 40)$ km/h (10 - 20 kt) to 900m (3000 ft) AAL.

On reaching 900m (3000 ft) AAL, complete the transition to normal en-route climb speed.

Note 1. For both procedures, intermediate flap transitions required for specific performance-related issues may be initiated prior to the prescribed minimum height (240m); however, no power reduction can be initiated prior to attaining the prescribed minimum altitude.

Note 2. The indicated airspeed for the initial climb portion of the departure prior to the acceleration segment is to be flown at a climb speed of $V_2 + (20 - 40)$ km/h (10 - 20 kt).

Part II

NOISE ABATEMENT APPROACH PROCEDURES

1. General.

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

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

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

2. Ограничения.

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

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

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

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

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

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

3. Процедуры снижения шума на этапе захода на посадку на ВПП 07Л/П.

3.1 Процедуры снижения шума на этапе захода на посадку заключаются в том, что к моменту выхода воздушного судна на расстояние 25.0 км от порога ВПП экипаж должен выполнять полет на высоте (900) м относительно уровня аэродрома, выдерживая приборную скорость полета 390 км/ч и направление полета, позволяющие выйти в зону действия курсового радиомаяка ILS, обеспечивающего заход на посадку на ВПП 07Л/П.

3.2 С расстояния 22 км экипаж уменьшает приборную скорость полета с 390 км/ч до 340±20 км/ч с целью выхода в зону действия курсового маяка ILS на расстоянии 14 км от порога ВПП, осуществляя снижение до высоты (600)м.

3.3 После входа в глиссаду на высоте (500)м экипаж воздушного судна продолжает уменьшать приборную скорость полета таким образом, чтобы к моменту выхода ВС на высоту (450)м на расстоянии 8 км от порога ВПП она была равной 290 км/ч.

3.4 После этого рубежа скорость выдерживается согласно РЛЭ воздушного судна.

УУЕЕ АД 2.22 ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ.

1. Общие положения.

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от АДЦ МЦ АУВД, полеты в пределах диспетчерской зоны а/д Шереметьево осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

3.2 С расстояния 22 км экипаж уменьшает приборную скорость полета с 390 км/ч до 340±20 км/ч с целью выхода в зону действия курсового маяка ILS на расстоянии 14 км от порога ВПП, осуществляя снижение до высоты (600)м.

3.3 После входа в глиссаду на высоте (500)м экипаж воздушного судна продолжает уменьшать приборную скорость полета таким образом, чтобы к моменту выхода ВС на высоту (450)м на расстоянии 8 км от порога ВПП она была равной 290 км/ч.

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

2. Operational limitations

2.1 Immediately prior to the final approach the flight crews should avoid (as far as possible) excessive rates of descent.

2.2 The change of flight configuration and aircraft flight speed, connected with noise abatement procedures, shall be carried out according to the requirements of the Aeroplane Flight Manual for the specific aircraft type.

2.3 Flying below the ILS glide path is prohibited in case of instrument approach and also in case of visual approach.

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

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

2.6 The air-ground communications should be kept to a minimum during the execution of noise abatement procedures.

3. RWY 07L/R noise abatement approach procedures.

3.1 The noise abatement approach procedures are as follows: by the moment of reaching by aircraft the distance of 25.0 km from RWY threshold the crew must conduct the flight at (900) m AAL maintaining IAS 390 km/h and flight direction enabling to intercept ILS LOC coverage area providing approach-to-land on RWY 07L/R.

3.2 From a distance of 22 km the crew shall reduce IAS from 390 km/h to 340±20 km/h in order to intercept ILS LOC at a distance of 14 km from RWY threshold descending to height (600) m.

3.3 After glide path interception at height (500)m the crew shall continue to reduce IAS in such way that it should be 290 km/h by the moment of reaching (450) m at a distance of 8 km from RWY threshold.

3.4 After this limit the speed shall be maintained as per the Aeroplane Flight Manual.

UUEE AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

1. General provisions.

If the permission of the Moscow Area Control Centre has not been obtained in accordance with the established procedure, flights within Sheremetyevo CTR shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

3.2 From a distance of 22 km the crew shall reduce IAS from 390 km/h to 340±20 km/h in order to intercept ILS LOC at a distance of 14 km from RWY threshold descending to height (600) m.

3.3 After glide path interception at height (500)m the crew shall continue to reduce IAS in such way that it should be 290 km/h by the moment of reaching (450) m at a distance of 8 km from RWY threshold.

3.4 После этого рубежа скорость выдерживается согласно РЛЭ воздушного судна.

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

2. Процедуры полетов по ППП в пределах диспетчерской зоны аэродрома.

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

Ответственность за обеспечение установленных интервалов между воздушными судами и назначение безопасного эшелона возлагается на соответствующие органы ОВД. Изменение эшелона полета производится по указанию органа ОВД. При возникновении угрозы безопасности полета на заданном эшелоне (встреча с опасными метеоявлениями, отказ авиатехники и др.) пилоту предоставляется право самостоятельно изменять эшелон с немедленной информацией об этом органу ОВД.

Для обеспечения возможности регулирования очередности захода ВС на посадку в диспетчерской зоне аэродрома установлены три варианта маршрутов для каждого направления посадки. Основным является заход на посадку с прямой или поворотом (по кратчайшему расстоянию).

Для регулирования очередности захода на посадку со стороны ОПРС Савёлово применяются зоны ожидания над ОПРС Савёлово, ПОД LATBI.

В МУДР начало маневрирования ВС скоростью полёта осуществляется после прохода входных ОПРС МУДР (начальный этап маневрирования), а векторение ВС – после прохода ОПРС Савёлово, Ивановское, а также пунктов обязательного донесения DEDUM, OKLIT, BESTA (конечный этап маневрирования).

Векторение ВС предусмотрено при использовании любого из вариантов входа (Альфа, Bravo, Чарли), для чего диспетчер ОВД имеет право (обязан) задавать экипажу ВС для выдерживания необходимую в данный момент приборную скорость горизонтального полёта и регулировать его вертикальную скорость снижения.

При этом может изменяться и маршрут полёта (в зависимости от воздушной обстановки в диспетчерской зоне районе аэродрома) в пределах диспетчерской зоны аэродрома Шереметьево, но заданный диспетчером ОВД эшелон полёта должен быть не менее МБВ в данном секторе района аэродрома.

Примечание. Во всех случаях векторение должно заканчиваться к моменту выхода ВС в точку начала снижения для входа в глиссаду FAF.

При входе в диспетчерскую зону аэродрома и снижении с эшелона FL100 приборная скорость при снижении должна быть:

- не более 500км/ч для ВС, имеющих приборную скорость полёта по кругу более 300км/ч (вертикальная скорость снижения не более 15м/с);

- не более 450км/ч для ВС, имеющих приборную скорость полёта по кругу 300км/ч и менее (вертикальная скорость снижения не более 10м/с).



3.4 After this limit the speed shall be maintained as per the Aeroplane Flight Manual.

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

2. IFR flight procedures within CTR.

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

The responsibility for providing the established intervals between aircraft and assignment of safe flight level is placed on appropriate ATS units. A change of flight level shall be made by ATS unit instruction. When flight safety threat arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aeronautical equipment failure and other) a right is given to the pilot to change flight level at his own discretion with immediate reporting it to ATS unit.

Three variants of routes for each landing direction are established in CTR for providing the possibility to control the sequence of aircraft approach. The main one is straight-in approach or approach with corrective turn (along the shortest distance).

The holding areas over Savelovo NDB, CRP LATBI shall be used to control the sequence of approach from Savelovo NDB.

In Moscow TMA the beginning of aircraft speed manoeuvring shall be carried out after passing NDB of entry corridors into Moscow Area (the initial phase of manoeuvring), and aircraft vectoring – after passing Savelovo NDB, Ivanovskoye NDB, and also CRP DEDUM, CRP OKLIT, CRP BESTA (the final phase of manoeuvring).

Aircraft vectoring is envisaged when using any arrival variant (Alpha, Bravo, Charlie), for which the ATS controller has the right (is obliged) to assign the level-flight IAS required at the moment for maintaining by the flight crew and to regulate aircraft vertical rate of descent.

With that, the flight route within the whole Sheremetyevo CTR may be changed (depending on the air traffic conditions in CTR), but flight level assigned by ATS controller must not be below MSH in the specific sector of CTA.

Remark. In all cases vectoring shall be terminated by the moment the aircraft reaches the top-of-descent point for glide slope interception FAF.

When entering CTR and descending from flight level FL100 the IAS during descending shall be:

- not more than 500km/h for aircraft having aerodrome traffic circuit IAS more than 300km/h (vertical rate of descent not more than 15m/s);

- not more than 450km/h for aircraft having aerodrome traffic circuit IAS 300km/h or less (vertical rate of descent not more than 10m/s).

При необходимости, например в случае перегруженности аэродрома, прибывающие воздушные суда могут получать указания о задержке в одной из зон ожидания в узловом диспетчерском районе (над ОПРС Ивановское, Савелово).

Переход от полетов по ППП к полетам по ПВП осуществляется только по разрешению диспетчера, однако, диспетчеру запрещается принуждать пилота (командира воздушного судна) выполнять полеты по ПВП без его согласия.

Командир ВС после посадки обязан без промедления освободить ВПП и доложить об этом диспетчеру.

3. Радиолокационные процедуры в диспетчерской зоне аэродрома

Радиолокационное наведение в диспетчерской зоне аэродрома осуществляется тем органом ОВД, который осуществляет непосредственное управление движением воздушного судна.

Для регулирования потока движения воздушных судов диспетчеры органов ОВД дают указания на занятие определенных эшелонов (относительных высот), а также устанавливают экипажам курсы следования в целях обеспечения интервалов, необходимых для выполнения посадки с учетом характеристик воздушных судов.

Карты радиолокационного наведения не публикуются.

В диспетчерской зоне аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД. На предпосадочной прямой в секторе $\pm 15^\circ$ относительно осей ВПП с расстояния 30 км от их торцов радиолокационный контроль осуществляется при помощи посадочных радиолокаторов.

4. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС.

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

5. Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов (РСП).

Заход на посадку с помощью посадочных р/локаторов осуществляется на ВПП 07П/25Л, ВПП 07Л/25П.

Диспетчер ПДП контролирует движение воздушного судна по экранам диспетчерского (в зоне взлета и посадки) и посадочного радиолокаторов и УКВ радиопеленгатора. Контроль начинается с момента обнаружения отметки воздушного судна на индикаторе ПРЛ в районе четвертого разворота и заканчивается за 500 м до начала ВПП.

Если пилот (экипаж) запросит радиолокационную помощь для осуществления аварийного захода на посадку с помощью посадочного радиолокатора, диспетчер ПДП следит за заходом на посадку до точки приземления или до тех пор, пока командир воздушного судна не увидит ВПП в поле зрения, или установит надежный визуальный контакт с огнями ВПП.

6. Потеря (отказ) радиосвязи.

При потере радиосвязи экипаж обязан:

- включить сигнал «Бедствие»;
- принять меры к восстановлению потерянной радиосвязи, используя все имеющиеся на борту ВС средства, аварийную частоту 121.5 МГц, радиосвязь с другими ВС и пунктами ОВД;

When it deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in TMA (over Ivanovskoye, Savelovo NDB).

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's permission, however it is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to conduct VFR flights without his agreement.

A pilot-in-command shall vacate the runway after landing without delay and report the controller about it.

3. Radar procedures within CTR.

Radar vectoring in CTR shall be executed by the ATS unit, which provides a direct control over aircraft movement.

For air traffic flow management the controllers of ATS units give instructions to reach definite flight levels (heights) and also set courses for the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in CTR is provided by ATC automated system. Radar control is provided by precision approach radars (PAR) on final in sector $\pm 15^\circ$ relative to RWY centre line at a distance of 30 km from RWY thresholds.

4. Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

5. Precision radar approach.

Precision radar approach is available for RWY 07R/25L, RWY 07L/25R.

The controller of landing control unit shall control the air traffic by means of TAR (in take-off and landing area) and PAR displays and UHF direction finder. The control shall be commenced from the moment of detection of aircraft position blip on PAR display in the vicinity of final turn and terminated at 500 m before RWY beginning.

If a pilot (crew) requests radar assistance for carrying out emergency approach for landing by PAR, the controller of landing control unit shall control approach till touchdown or until the pilot-in-command has RWY in sight or reliable visual reference to RWY lights.

6. Radio communication failure.

In case of radio communication failure the crew shall:

- switch on the distress signal;
- take measures to re-establish lost communication using all available means, emergency frequency 121.5 MHz, radio communication with other aircraft and ATS units;

- прослушивать на частоте ДПРС аэродрома информацию и указания диспетчера;

- заход на посадку осуществлять по установленной для этого случая схеме захода;

- при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме уйти на запасной аэродром;

- при полёте без радиосвязи ночью местонахождение ВС экипаж (пилот) должен обозначать периодическим включением посадочных фар или миганием бортовых огней.

Экипаж (пилот) продолжает полёт на последнем заданном органом ОВД и подтверждённом КВС (пилотом) эшелоне в зону ожидания над ОПРС Савёлово по утверждённым маршрутам входа:

- ОПРС Богданово - ОПРС Савёлово - ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Гагарин - ОПРС Ивановское - ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Сухотино - ОПРС Скурыгино - ПОД TURUG - ПОД ОКЛИТ - ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Октябрьский - ОПРС Аксиньино - ОПРС Картино - ПДЗ GEKLA - ПДЗ RUGEL - ПОД BESTA - ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Ларионово - ОПРС Марьино - ПДЗ RUGEL - ПОД BESTA - ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово.

Далее экипаж (пилот) выполняет процедуру входа в зону ожидания над ОПРС Савёлово.

Снижение до эшелона FL060 начинается после выполнения стандартной схемы в зоне ожидания. Затем экипаж (пилот) продолжает полёт по маршруту подхода:

- для ВПП 07Л/П - SW 07A;

- для ВПП 25П/Л - SW 25A

и производит посадку на АД Шереметьево по установленной схеме для данного навигационного средства.

Посадка должна быть произведена с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полёта.

6.2 При невозможности посадки на АД Шереметьево КВС имеет право следовать:

- на запасной АД Внуково с набором эшелона FL070 по маршруту выхода DEDUM 07D, DEDUM 07E, DEDUM 25D, DEDUM 25E через ПОД DEDUM - ПОД ARSEP - ПОД GOTMA, далее на ДПРМ рабочей ВПП АД Внуково;

- на запасной АД Домодедово с набором эшелона FL070 по маршруту выхода BESTA 25D, BESTA 25E, BESTA 07D, BESTA 07E через ПОД BESTA - ПДЗ RUGEL - ПДЗ GEKLA - ОПРС Картино на БПРМ (VOR) АД Домодедово и там производит снижение и заход на посадку по схеме, установленной для данного навигационного средства;

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

- maintain communications watch on the aerodrome LO frequency for reception of information and instructions issued by ATS unit controller;

- carry out approach according to instrument approach procedure in case of radio communication failure;

- proceed to the alternate aerodrome if meteorological conditions at aerodrome are unsuitable;

- indicate aircraft position at night by periodical switching on of the landing lights or by on-board lights flashing.

The crew (a pilot) shall continue a flight at the last flight level, assigned by ATS unit and confirmed by a pilot-in-command (a pilot), to the holding area over Savelovo NDB along the established STAR routes:

- Bogdanovo NDB - Savelovo NDB - LOM/LMM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Gagarin NDB - Ivanovskoye NDB - LOM/LMM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Sukhotino NDB - Skurygino NDB - CRP TURUG - CRP OKLIT - LOM/LMM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Oktyabrskiy NDB - Aksinyino NDB - Kartino NDB - NCRP GEKLA - NCRP RUGEL - CRP BESTA - LOM/LMM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Larionovo NDB - Maryino NDB - NCRP RUGEL - CRP BESTA - LOM/LMM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB.

Then the crew (a pilot) shall proceed to the holding area over Savelovo NDB.

Descending to flight level FL060 shall be commenced after the execution of the standard holding procedure. Then the crew (a pilot) shall continue a flight along the following STAR routes:

- for RWY 07L/R - SW 07A;

- for RWY 25R/L - SW 25A

and carry out landing at Sheremetyevo AD according to instrument approach procedure established for the designated navigation aid.

Landing shall be carried out with minimum deviations from the time indicated in the flight plan.

6.2 If unable to land at Sheremetyevo AD a pilot-in-command has the right to proceed:

- to the alternate aerodrome of Vnukovo climbing to FL070 along SID routes DEDUM 07D, DEDUM 07E, DEDUM 25D, DEDUM 25E, via CRP DEDUM - CRP ARSEP - CRP GOTMA, then to LOM of the runway-in-use of Vnukovo AD;

- to the alternate aerodrome of Domodedovo climbing to FL070 along SID routes BESTA 25D, BESTA 25E, BESTA 07D, BESTA 07E, via CRP BESTA - NCRP RUGEL - NCRP GEKLA - Kartino NDB to LMM (VOR) of Domodedovo AD and carry out descent and approach according to instrument approach procedure established for the designated navigation aid;

- to the alternate aerodrome located outside Moscow TMA, chosen when making a decision for departure, at MEL or at flight level specially established for a flight without radio communication depending on flight direction (FL140, FL150 or FL240, FL250) along departure route climbing to the indicated flight level.

Если по метеоусловиям или другим причинам произвести посадку на АД Шереметьево не представляется возможным, то после ухода на второй круг КВС имеет право:

- следовать на АД назначения с набором высоты (эшелона) по маршруту выхода в соответствии с планом полёта и произвести посадку на АД назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полёта;

- следовать на запасной АД вне МУДР на нижнем безопасном эшелоне или на специально установленном эшелоне для полёта без связи в зависимости от направления полёта (FL140, FL150 или FL240, FL250) по маршруту выхода с набором указанного эшелона.

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

6.4 Потеря радиосвязи в наборе эшелона (высоты).

КВС имеет право:

- следовать на АД назначения с набором высоты (эшелона), указанной в FPL, по маршруту в соответствии с планом полёта и произвести посадку на АД назначения с наименьшими отклонениями от времени, указанного в плане полёта;

- или, не изменяя последний заданный диспетчером и подтверждённый КВС эшелон (высоту), вернуться на АД вылета Шереметьево через зону ожидания над ОПРС Савёлово по маршрутам:

- ОПРС Нерль - ОПРС Богданово - ОПРС Савёлово - БПРМ/ДПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Карманово - ОПРС Гагарин - ОПРС Ивановское - БПРМ/ДПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ПОД SUGIR - ОПРС Сухотино - ОПРС Скурыгино - ПОД TURUG - ПОД ОКЛИТ - БПРМ/ДПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Венёв - ОПРС Октябрьский - ОПРС Аксиньино - ОПРС Картино - ПОД LEDNI - ПОД BESTA - БПРМ/ДПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово;

- ОПРС Черусти - ОПРС Красная Горбатка - ОПРС Ларионово - ПОД ITINA - ОПРС Марьино - ПОД BESTA - БПРМ/ДПРМ (в зависимости от рабочей ВПП) - ОПРС Костино - ОПРС Савёлово.

6.5 При потере радиосвязи в условиях полёта по ПВП на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона ВС следует по плану до АД первой посадки на установленной ранее органом ОВД и подтверждённой КВС (пилотом) высоте.

7. Процедуры полетов по ПВП в границах диспетчерской зоны Шереметьево.

При полетах по ПВП в пределах диспетчерской зоны необходимо:

- иметь двустороннюю радиосвязь;
- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера АДЦ «Шереметьево-Круг»);

- сообщать местонахождение, когда это необходимо;

- выполнять команды диспетчеров УВД. Если позволяют условия полетов, разрешение органа ОВД для полетов по ПВП выдается на следующих условиях:

If due to meteorological conditions or other reasons landing at Sheremetyevo AD is not possible, then after missed approach, a pilot-in-command has the right:

- to proceed to the destination aerodrome climbing to altitude (flight level) along the departure route according to the flight plan and land at the destination aerodrome with minimum deviations from the time, indicated in FPL;

- to proceed to the alternate aerodrome located outside Moscow TMA at MEL or at flight level specially established for a flight without radio communication depending on flight direction (FL140, FL150 or FL240, FL250) along departure route climbing to the indicated flight level.

Remark. ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

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

Pilot-in-command has the right to:

- to proceed to the destination aerodrome climbing to altitude (flight level), indicated in the flight plan, along the route as in accordance with the flight plan and land at the destination aerodrome with minimum deviations from the time indicated in FPL;

- or, to return to the departure aerodrome of Sheremetyevo without changing the last flight level (altitude), assigned by the controller and acknowledged by a pilot-in-command, via the holding area over Savelovo NDB along the following routes:

- Nerl NDB - Bogdanovo NDB - Savelovo NDB - LMM/LOM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Karmanovo NDB - Gagarin NDB - Ivanovskoye NDB-LMM/LOM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- CRP SUGIR - Sukhotino NDB - Skurygino NDB - CRP TURUG - CRP OKLIT - LMM/LOM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Venev NDB - Oktyabrskiy NDB - Aksinyino NDB - Kartino NDB - CRP LEDNI - CRP BESTA - LMM/LOM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB;

- Cherusti NDB - Krasnaya Gorbatka NDB - Larionovo NDB - CRP ITINA - Maryino NDB - CRP BESTA - LMM/LOM (depending on the runway-in-use) - Kostino NDB - Savelovo NDB.

6.5 In case of radio communication failure during VFR flight at altitude below MEL the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing at altitude established earlier by ATS unit and acknowledged by a pilot-in-command.

7. VFR flight procedures within SHEREMETYEVO CTR.

During VFR flights within CTR it is necessary:

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit (the controller of "Sheremetyevo-Radar" aerodrome control centre);
- to report position if required;

- to follow the instructions of ATC controllers. If flight conditions permit, the clearance of ATS unit for VFR flights shall be issued under the following conditions:

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

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

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

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

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

ф) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;

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

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

8. Процедура выполнения аварийной посадки.

В случае аварийной ситуации на борту ВС, требующей немедленной посадки, на этапе взлета от V_1 (скорости принятия решения) до высоты (120)м, командир ВС в зависимости от условий взлета может осуществить аварийную посадку, используя два варианта, сообщив об этом диспетчеру СДП:

Вариант 1. На высоте (120)м выполнить левый стандартный разворот с набором высоты (350)м по ПВП и (450)м по ППП и осуществить посадку с обратным курсом, если попутный ветер не превышает 5 м/с, $K_{сц}=0.5$ и более, ВПП сухая или влажная, боковая составляющая ветра не более 5 м/с.

Вариант 2. На высоте (120)м выполнить разворот на 180° (правый при курсе 245° и левый при курсе взлета 065°) с набором высоты (350)м по ПВП и (450)м по ППП и осуществить полет по схеме захода и посадки.

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

УУЕЕ АД 2.23 ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ.

1. Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома.

Орнитологическая обстановка в диспетчерской зоне аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Большинство птиц совершают перелеты на высотах от 100 до 600 м над уровнем земли. Отдельные виды птиц могут совершать полеты на высотах до 3000 м.

В 8.5 км северо-восточнее аэродрома находится озеро Киевское, куда прилетают для гнездования чайки (апрель-октябрь месяцы). В 9.5 км восточнее аэродрома расположено Клязьминское водохранилище, на западной и южной окрестностях аэродрома протекает река Клязьма, на западе и востоке аэродрома имеются пожарные и естественные водоемы, на которых обитают кряковая утка и другие виды водоплавающих птиц (март-ноябрь месяцы).

Наибольшую опасность представляют утренние, вечерние и сезонные перелеты птиц.

а) flight plan, requesting ATS clearance, containing items 7-18 filled in and indicating the purpose of the flight shall be submitted ;

б) ATS unit clearance shall be obtained directly before the aircraft enters CTR ;

с) position report shall be submitted in accordance with para 3.6.3 of ICAO Annex 2;

д) deviations from ATS unit clearance may only be made when prior permission for these deviations has been obtained ;

е) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground, otherwise the flight can be conducted in accordance with Instrument Flight Rules;

ф) two-way radio communication shall be maintained on prescribed frequency;

г) the aircraft shall be equipped with SSR transponder with 4096 Codes in Mode A/3.

Remark. ATS unit clearance is intended only to provide separation between IFR and VFR flights.

8. Emergency landing procedures.

In case of emergency situation on board, requiring immediate landing, during take-off phase from V_1 (decision speed) till reaching (120)m the pilot-in-command can carry out emergency landing using the following two variants depending on take-off conditions, having reported about emergency landing to TWR controller:

Variant 1. At (120)m carry out left procedure turn climbing to (350)m under VFR or (450)m under IFR and carry out landing on back course if the tail wind does not exceed 5m/s, friction coefficient is 0.5 or more, RWY is dry or damp, cross-wind component is not more than 5m/s.

Variant 2. At (120)m carry out 180-degree turn (right turn when take-off heading is 245° MAG and left turn when take-off heading is 065° MAG) climbing to (350)m under VFR or (450)m under IFR and carry out a flight according to instrument approach chart.

TWR controller, after reporting about making a decision for emergency landing by the pilot-in-command, must take measures immediately to clear the RWY of aircraft or other technique.

УУЕЕ АД 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

1. The ornithological situation in CTR.

The ornithological situation in CTR is conditioned by seasonal and daily bird migration. The majority of birds migrate at heights from 100 to 600 m above ground level. Separate kinds of birds may fly at heights up to 3000 m.

There is the Kievskoye lake at 8.5 km North-East of the aerodrome, where gulls fly in for nesting (April-October). There is Klyazminskoye reservoir at 9.5 km East of aerodrome, the Klyazma river flows in the western and southern outskirts of the aerodrome, there are fire and natural reservoirs to the West and East of the aerodrome, where wild duck and other kinds of water birds dwell in (March-November).

Morning, evening and seasonal migrations of birds present the greatest hazard.

Наличие сельскохозяйственных угодий и лесного массива вокруг аэродрома способствуют обитанию врановых птиц и голубей.

Основные скопления птиц ранним утром и вечером - ангары, приаэродромные постройки Терминалов В, С и Терминалов D, E, F, лесные массивы западнее Терминалов D, E, F и восточнее Терминалов В, С.

В указанные периоды времени пилотам рекомендуется включать посадочные фары при полете в районе аэродрома, при взлете, заходе на посадку, а также, наборе высоты и снижении.

Меры по рассеиванию скопления птиц включают периодическое воспроизведение записанного на пленку крика встревоженных выстрелами птиц. При этом дополнительно проводится отстрел и отлов птиц.

2. Координация расписания.

Аэропорт Шереметьево является координируемым аэропортом 3-го уровня по классификации IATA.

Запрос, отмена и изменение параметра выполнения любого полета, должен быть представлен в Службу координации расписания формализованным сообщением SCR (Slot clearance request/reply) в соответствии с действующими стандартами IATA (SSIM Ch.6, Standard Schedules Information Manual) в следующие сроки:

- не позднее 1-го дня до планируемой даты регулярного (пассажирского/грузового) полета, исключая праздничные дни в Российской Федерации:

Понедельник-четверг: с 0800 до 1800мск.

Пятница: с 0800 до 1530мск.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

СИТА: SVOHP7X - международные полеты;

SVOFS7X - внутренние полеты;

АФТН: УУЕЕАПБФ - международные/внутренние полеты.

- Круглосуточно, для выполнения полетов деловой авиации, по каналам связи:

СИТА: SVOKW7X - международные/внутренние полеты;

полеты;

- Круглосуточно, для выполнения полетов деловой авиации, по каналам связи:

СИТА: SVOKW7X - международные/внутренние полеты;

полеты;

АФТН: УУЕАОТЬБ - международные/внутренние полеты.

- Ежедневно, для выполнения полетов по всем видам авиаперевозок:

Понедельник-четверг: с 1800 до 0800мск.

Пятница: после 1530мск.

Выходные и праздничные дни РФ: круглосуточно.

Информационное взаимодействие осуществлять по каналам связи:

СИТА: SVOKW7X - международные/внутренние полеты;

АФТН: УУЕАОТЬБ - международные/внутренние полеты.

Запросы, составленные с нарушением действующих стандартов IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual), к рассмотрению не принимаются.

Полеты, не имеющие утвержденных слотов или не соответствующие утвержденным слотам, запрещаются.

The existence of agricultural lands and large forest around the aerodrome favour the dwelling of raven birds and pigeons.

The main places of bird concentrations early in the morning and in the evening are the hangars, around the aerodrome buildings of Terminals B, C and Terminals D, E, F, large forest west of Terminals D, E, F and east of Terminals B, C.

During the above mentioned periods the pilots are recommended to switch on landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending.

The measures on dissipation of bird concentrations include periodical reproduction of a taped cry of the birds disturbed by shots. At the same time shooting and catching of birds are carried out additionally.

2. Schedule coordination.

Sheremetyevo airport is a coordinated airport of the 3rd level according to the IATA classification.

A request, a cancellation and a change of the parameter of any flight operation shall be submitted to the Schedule coordination service in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) in accordance with the valid IATA standards (SSIM Ch.6, Standard Schedules Information Manual) within the following periods:

- not later than one day before the planned date of a scheduled (passenger/cargo) flight excluding holidays of the Russian Federation:

Monday-Thursday: 0800-1800 (Moscow time).

Friday: 0800-1530 (Moscow time).

The information cooperation shall be carried out via the following communication channels:

СИТА: SVOHP7X - international flights;

SVOFS7X - domestic flights;

АФТН: UJEEAPBF - international/domestic flights.

- H24, for carrying out business aviation flights, via the following communication channels:

СИТА: SVOKW7X - international/domestic flights;

- H24, for carrying out business aviation flights, via the following communication channels:

СИТА: SVOKW7X - international/domestic flights;

АФТН: UJEAOTXX - international/domestic flights.

- Daily, for carrying out flights of all kinds:

Monday-Thursday: 1800-0800 (Moscow time);

Friday: after 1530 (Moscow time);

Nonworking days and holidays of the Russian Federation: H24.

The information cooperation shall be carried out via the following communication channels:

СИТА: SVOKW7X - international/domestic flights;

АФТН: UJEAOTXX - international/domestic flights.

Requests made with violation of the valid IATA standards (SSIM Ch.6, Standard Schedules Information Manual) shall not be accepted for consideration.

Flights, having no approved slots or not complying with the approved slots, are prohibited.