

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

УУВВ МОСКВА/Внуково
UUWW MOSCOW/Vnukovo

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	553557с 0371623в. 508м перпендикулярно осевой линии ВПП06/24 на север от точки 970м на запад от порога ВПП24 553557N 0371623E. 508m abeam centre line of RWY06/24 to the North of point 970m West of THR24
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	12 км З г. Москвы 12 km W of Moscow
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	209 м/22.5°С 209 m/22.5°С
4.	Волна геоида в месте превышения аэродрома Geoid undulation at AD ELEV PSN	Нет NIL
5.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	10°В 10°E
6.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	ОАО «Аэропорт Внуково», Россия, 119027, г. Москва, ул. 1-ая Рейсовая, 12 Open joint stock company "Vnukovo Airport", 12, 1-ya Reysovaya Ulitsa, Moscow, 119027, Russia Тел./Tel: (495) 436-71-96 Факс/Fax: (495) 436-78-48 AFS: УУВВКОЬЬ UUWWКОХХ
7.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
8.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УУВВ АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUWW AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ЧТ: 0448-1400, ПТ: 0448-1300 UTC СБ, ВС, празд: не работает MON-THU: 0448-1400, FRI: 0448-1300 UTC 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 ОБД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОБД 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

УУВВ АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUWW AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Все современные средства грузоподъемностью до 5 тонн All modern facilities for handling of cargo up to 5 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 repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУВВ АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUWW AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница в аэропорту, гостиницы в городе Airport Hotel, hotels in the city
2.	Рестораны Restaurants	Имеется AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, АЭРОЭКСПРЕСС Buses, taxis, AEROEXPRESS
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, поликлиника, больницы в г. Москве Aidpost of Airport Terminal, polyclinic, hospitals in Moscow
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеются AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУВВ АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUWW AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному оснащению AD category for fire fighting	к/с, кат. 9 H24, CAT 9
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

УУВВ АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUWW 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 AD1.2 See AD1.2
3.	Примечания Remarks	См. SNOWTAM. See SNOWTAM.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Внуково I/Vnukovo I: Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete PCN 80/R/C/X/T Внуково II/Vnukovo II: Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete PCN 90/R/C/X/T Внуково III: Асфальтобетон/ Asphalt-Concrete PCN 15/R/B/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД TWY width, surface and strength	РД/TWY: A2–A13– 23m, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 72/R/B/W/T B1 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T B2 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T B3 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72/R/B/X/T на участке от ВПП 01/19 длиной 200м on segment 200m long from RWY 01/19 B3 – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 55/F/D/X/T на участке от перрона длиной 135м on segment 135m long from the apron B4 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T на участке от ВПП 01/19 до М4 from RWY 01/19 to M4 B4 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72/R/B/X/T на участке от М4 до перрона from TWY M4 to the apron B5 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T B6 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72/R/B/X/T на участке от ВПП 01/19 длиной 140м on segment 140m long from RWY 01/19 B6 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 44/R/C/X/T на участке от перрона длиной 112м on segment 112m long from the apron B8 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 27/R/C/X/T C2 – 30 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 56/F/D/W/T C3 – 30 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 56/F/D/W/T C4 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/F/D/Y/T C5 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/F/D/Y/T C6 – 14 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/F/D/Y/T C7 – 18 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 23/F/D/Y/T C9 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 56/F/D/W/T M1 – 25 m, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 72/R/B/W/T M2 – 21 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 32/R/C/X/T на участке от РД А11 длиной 990м on segment 990m long from TWY A11 M2 – 28 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T на участке от ВПП 01/19 длиной 100м on segment 100m long from RWY 01/19 M3 – 23 m, цементобетон/Cement-Concrete, PCN 72/R/B/W/T M4 – 23 m, асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 101/F/D/W/T
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	нет NIL

УУВВ АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.

UUWW AD 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 стоянке 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. Визуальных средств управления рулением нет. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. Taxi guidance visual aids – NIL.
2.	Маркировочные знаки, огни ВПП и РД RWY and TWY marking and LGT	Маркировка порога ВПП, зоны приземления, осевой линии, отметки фиксированных дистанций, края ВПП, цифрового значения МПУ, места ожидания при рулении; осевая линия РД на всех РД. Marking of RWY threshold, TDZ, centre line, fixed distances, 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	РД А4 оборудована маркерами края РД со светоотражающим покрытием синего цвета и знаками направления движения. TWY A4 is equipped with TWY edge markers having blue reflective cover and taxi direction signs.

УУВВ АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.

UUWW AD 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			3
1				2			
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	* - маркировано * - marked/LGTD Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
19/Подх/АРСН 01/Взл/ТКОФ	Граница леса Forest boundary	216m	553731.5N 0371713.7E	Мачта Mast	291m *	555306N 0370319E	
	Граница леса Forest boundary	213m	553725.1N 0371704.1E	Труба Chimney	308m *	555127N 0371953E	
01Подх/АРСН 19Взл/ТКОФ	КРМ LOC	196m *	553504.7N 0371523.1E	Мачта Mast	302m *	554057N 0371628E	
	Граница леса Forest boundary	206m	553436.4N 0371508.8E	Здание Building	321m *	554824N 0372629E	
	Граница леса Forest boundary	211m	553435.7N 0371504.9E	Здание Building	326m *	554505N 0373356E	
	Мачта Mast	275m *	553332.6N 0371343.6E	Здание Building	442m *	554211N 0373151E	
24Подх/АРСН 06Взл/ТКОФ	Граница леса Forest boundary	218m	553606.0N 0371808.3E	Труба Chimney	343m *	554147N 0372644E	
	Деревья Trees	215m	553600.4N 0371809.7E	Мачта Mast	272m *	553944N 0371051E	
06Подх/АРСН 24Взл/ТКОФ	Освет.столб Lighting post	202m *	553513.0N 0371407.3E	Труба Chimney	297m *	553938N 0372416E	
	Лес Forest	212m	553504.2N 0371404.1E	Здание Building	332m *	553925N 0372946E	
				Мачта Mast	278m *	553759N 0370724E	
				Ретранслятор Retransmitter	261m *	553701N 0371211E	
				Башня Tower	299m *	553647N 0373024E	
			Труба Chimney	277m *	553511N 0372152E		

1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
←				Ретранслятор Retransmitter	313m *	553445N 0370006E	* - маркировано * - marked/LGTD
				Здание Building	319m *	553504N 0373057E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
				Мачта Mast	289m *	553454N 0372829E	
				Труба Chimney	322m *	553443N 0373753E	
				Мачта Mast	275m *	553333N 0371344E	
				Труба Chimney	300m *	553305N 0373126E	
				Мачта Mast	280m *	553044N 0365910E	
				Мачта Mast	267m *	553043N 0371322E	
				Труба Chimney	291m *	552837N 0371802E	
				Труба Chimney	294m *	552506N 0373354E	
				Здание Building	308m *	551353N 0371743E	
				Здание Building	360m *	553942N 0373033E	
				Труба Chimney	258m *	553636N 0371547E	
				Возвышенность Height	267m	553643N 0372536E	
				Здание Building	250m *	553524N 0371627E	

УУВВ АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUWW AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

1.	Соответствующий метеорологический орган Associated MET Office	Внуково Vnukovo
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, period of validity	Внуково 9, 24 часа Vnukovo 9, 24 HR
4.	Частота составления прогноза типа «тренд» Trend forecast, interval of issuance	TREND 2 часа, каждые 30 мин. TREND 2 HR, every 30 min.
5.	Предоставляемые консультации/инструктаж Briefing/consultation provided	Брифинг, персональная 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 ₈₅₀₋₂₀₀ , P ₈₅₀₋₂₀₀ , SWH, SWM, SWL, T
8.	Дополнительное оборудование, используемое для предоставления информации Supplementary equipment available for providing information	МРЛ WXR
9.	Органы ОВД, обеспечиваемые информацией ATS units provided with information	Внуково Подход, Посадка, Старт, РДЦ Vnukovo APP, TWR, ACC
10.	Дополнительная информация Additional information (limitation of service, etc.)	нет NIL

УУВВ АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUWW 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
01 19	023.38° / 13° 203.40° / 193°	3060x45	PCN 105/F/D/X/T	553511.63N 0371527.39E 553642.44N 0371636.78E	THR 192.9m THR 193.2m
06 24	068.33° / 058° 248.37° / 238°	3500x60	PCN 72/R/B/W/T	553511.23N 0371419.19E 553552.98N 0371724.93E	THR 191.6 m THR 208.8 m
Уклон ВПП и КПП	Размеры концевой полосы торможения (м)	Размеры полос, свободных от препятствий (м)	Размеры летной полосы (м)	Свободная от препятствий зона	Примечания
Slope of RWY and SWY	SWY dimensions (m)	CWY dimensions (m)	Strip dimensions (m)	OFZ	Remarks
7	8	9	10	11	12
See AOC type A for RWY 01 / 19	нет/NIL нет/NIL	150x160 150x160	3360x300	нет/NIL нет/NIL	нет/NIL нет/NIL
See AOC type A for RWY 06	нет/NIL нет/NIL	350x160 350x160	4000x300	нет/NIL нет/NIL	нет/NIL нет/NIL
See AOC type A for RWY 24	нет/NIL нет/NIL	150x160 150x160	4000x300	нет/NIL нет/NIL	нет/NIL нет/NIL

УУВВ АД 2.13 ОБЪЯВЛЕННЫЕ ДИСТАНЦИИ.
UUWW AD 2.13 DECLARED DISTANCES.

Обозначение ВПП RWY designator		Распо- гаемая длина разбега (м) TORA (m)	Распо- гаемая взлетная дistan- ция (м) TODA (m)	Распо- гаемая дistan- ция пре- рванного взлета (м) ASDA (m)	Распо- гаемая посадоч- ная дistan- ция (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1		2	3	4	5	6
01	От точки взлета 01-1 / From take-off point 01-1	3060	3210	3060	3060	Расположение точек взлета см. AD2.1 UUUW-31 See the location of take-off points on page AD2.1 UUUW-31
	От точки взлета 01-2 / From take-off point 01-2	2452	2602	2452		
	От точки взлета 01-3 / From take-off point 01-3	2114	2264	2114		
19	От точки взлета 19-1 / From take-off point 19-1	3060	3210	3060	3060	
	От точки взлета 19-2 / From take-off point 19-2	2540	2690	2540		
	От точки взлета 19-3 / From take-off point 19-3	2340	2490	2340		
06	От точки взлета 06-1 / From take-off point 06-1	3500	3850	3500	3500	
	От точки взлета 06-2 / From take-off point 06-2	3000	3350	3000		
	От точки взлета 06-2 / From take-off point 06-3	2350	2700	2350		
24	От точки взлета 24-1 / From take-off point 24-1	3500	3650	3500	3500	
	От точки взлета 24-2 / From take-off point 24-2	2830	2980	2830		
	От точки взлета 24-2 / From take-off point 24-3	2400	2550	2400		

УУВВ АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUWW 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
01	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3060m, 15m 2160m white next 600m red/white last 300m red LIH	3060m, 45m 2460m white last 600m yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
19	HIALS CAT II 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 m	3060m, 15m 2160m white next 600m red/white last 300m red LIH	3060m, 45m 2460m white last 600m yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
06	HIALS CAT III 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 m	3500m, 15m 2500m white next 600m red/white last 300m red LIH	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL
24	HIALS CAT III 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	900 m	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red LIH	3500m, 60m 2900m white last 600m yellow, LIH	красные red	нет NIL	нет NIL

УУВВ АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUWW 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	нет NIL
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: на всех РД, осевые: M1, M2, M3 Edge: all TWY, centre line: M1, M2, M3
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеется на все огни АД/ 1сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1 sec.
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУВВ АД 2.16 ЗОНА ПОСАДКИ ВЕРТОЛЕТОВ.
UUWW AD 2.16 HELICOPTER LANDING AREA.

1.	Координаты TLOF и порога FATO Волна геоида Coordinates TLOF and THR of FATO Geoid undulation	РД В3, В6 ---- TWY В3, В6 ----
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	РД В6 – 207.4м, РД В3 – 195.6м TWY В6 – 207.4м, TWY В3 – 195.6м
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	РД В6/TWY В6 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72R/B/X/T РД В3/TWY В3 – асфальтобетон/Asphalt-Concrete, PCN 72R/B/X/T Не маркированы/not marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	нет NIL
5.	Объявленные располагаемые дистанции Declared distance available	нет NIL
6.	Огни приближения и огни зоны FATO APCH and FATO lighting	нет NIL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУВВ АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUWW AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Внуково Сектор ВК/ Vnukovo Sector VR: 555000N 0365700E – 555000N 0372348E – 554506N 0373717E – 553430N 0373712E – 553400N 0373700E – 552100N 0373200E – 551300N 0373100E – 551300N 0372554E – 551300N 0370000E – 551400N 0365700E – 553352N 0365343E – 553730N 0365230E – 554612N 0365200E – 555200N 0365500E – 555000N 0365700E Внуково Старт/Посадка / Vnukovo Tower/Precision 554330N 0372006E – 554236N 0372342E – 554212N 0372354E – 554012N 0372224E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром г.т. /then by arc of a circle radius of 10km centred at geo point 553600N 0371624E до / to 553900N 0372406E – 553954N 0372800E – 553654N 0373000E – 553600N 0372548E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром г.т. /then by arc of a circle radius of 10km centred at geo point 553600N 0371624E до / to 553036N 0371506E – 552442N 0371036E – 552554N 0370524E – 553200N 0371006E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром г.т. / then by arc of a circle radius of 10km centred at geo point 553600N 0371624E до / to 553218N 0370924E – 552948N 0365806E – 553248N 0365600E – 553518N 0370700E далее по дуге окружности радиусом 10км с центром г.т. / then by arc of a circle radius of 10km centred at geo point 553600N 0371624E до / to 553912N 0370848E – 554112N 0371824E – 554330N 0372006E
2.	Вертикальные границы Vertical limits	Внуково Сектор ВК / Vnukovo Sector VR: Выше 450 AMSL – по указанию органа ОВД 1500-2150м (FL050–FL070)/ Above 450 AMSL – by ATC 1500 – 2150m (FL050–FL070) Внуково Старт/Посадка / Vnukovo Tower/Precision от земли – ниже 600м AGL/GND – below 600m AGL

3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	Класс C Class C
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Внуково-Старт/Посадка, Круг русский, английский Vnukovo-Tower/Precision, Radar RUS, ENG
5.	Абсолютная / Относительная высота перехода Transition altitude / height	-(1000)м -(1000)m
6.	Примечания Remarks	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

УВВ АД 2.18 СРЕДСТВА СВЯЗИ ОВД.
UUWW 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		129.000 124.400 121.500	H24 H24 H24	Reserve FREQ Reserve FREQ Emergency FREQ
Подход/АРП APP/VDF	Внуково – Подход-1 Vnukovo – Approach-1	122.300 (119.450R)	к/с H24	От земли до FL040// GND-FL040
Старт TWR	Внуково – Старт Vnukovo – Tower	118.300 (119.450R)	к/с H24	Внуково Старт/Посадка Vnukovo Tower/Precision
Круг Radar	Внуково – Круг Vnukovo – Radar	126.000 (119.450R)	к/с H24	Внуково Сектор ВК Vnukovo Sector VR
Посадка TWR	Внуково – Посадка Vnukovo – Precision	118.3 00 (119.450R)	к/с H24	Внуково Старт/Посадка Vnukovo Tower/Precision
Руление GND	Внуково – Руление-1 Vnukovo – Taxiing-1	120.450 (119.450R)	к/с H24	Вне зоны ответственности Внуково-Руление-2 Outside the area of responsibility of Vnukovo-Taxiing-2
	Внуково – Руление-2 Vnukovo – Taxiing-2	121.700 (119.450R)	к/с H24	Перрон Внуково III, РД М2, А9, А10, А11, А12, А13, участок ВПП 06/24 от торца ВПП 06 до пересечения с ВПП 01/19 Apron of Vnukovo III, TWY M2, A9, A10, A11, A12, A13, RWY 06/24 segment from RWY 06 extremity to intersection with RWY 01/19
АТИС ATIS	Внуково – АТИС Vnukovo – ATIS	125.875 131.850	к/с H24	RUS ENG
АДП TWR	Внуково – Виппорт Vnukovo – Vipport	122.875	к/с H24	Для передачи аэронавигационной информации на борт ВС на перроне Внуково III For aeronautical information reporting on Vnukovo III apron to ACFT crew
АДП TWR	Внуково – Деливери Vnukovo – Delivery	131.800	к/с H24	Для запроса индивидуального разрешения на вылет (диспетчерского разрешения) на перронах Внуково I и Внуково II. For requesting an individual departure clearance (ATC clearance) on Vnukovo I and Vnukovo II aprons.
АДП TWR	Внуково – Деливери Vnukovo – Delivery	131.125	к/с H24	Для запроса индивидуального разрешения на вылет (диспетчерского разрешения) вне перронов Внуково-I и Внуково-II. For requesting an individual departure clearance (ATC clearance) beyond Vnukovo I and Vnukovo II aprons.
Сервис Service	Внуково – Сервис Vnukovo – Service	118.900 (118.800R)	к/с H24	Для организации наземного обслуживания ВС For ACFT ground service
Сервис Service	Внуково – Ютиджи Vnukovo – UTG	123.250	к/с H24	Для организации наземного обслуживания ВС For ACFT ground service

555000N 0365700E – 555000N 0372348E – 554812N 0372324E – 554724N 0372242E – 554648N 0372230E – 554442N 0372230E – 554336N 0372300E – 554230N 0372342E – 554136N 0372500E – 554100N 0372518E – 553936N 0372618E – 553648N 0372942E – 553612N 0373012E – 553548N 0373042E – 553536N 0373124E – 553436N 0373600E – 553430N 0373712E – 553400N 0373700E – 552100N 0373200E – 551300N 0373100E – 551300N 0372554E – 544430N 0372400E – 550030N 0362900E – 551218N 0354000E – 551824N 0353348E – 552512N 0360836E – 552800N 0360500E – 553000N 0360500E – 554000N 0361100E – 554612N 0365200E – 555200N 0365500E – 555000N 0365700E
исключая / excluding
– 555000N 0365700E – 555000N 0372348E – 554812N 0372324E – 554724N 0372242E – 554648N 0372230E – 554442N 0372230E – 554336N 0372300E – 554230N 0372342E – 554136N 0372500E – 554100N 0372518E – 553936N 0372618E – 553648N 0372942E – 553612N 0373012E – 553548N 0373042E – 553536N 0373124E – 553436N 0373600E – 553430N 0373712E – 553400N 0373700E –

552100N 0373200E – 551300N 0373100E – 551300N 0372554E – 551300N 0370000E – 551400N 0365700E – 553352N 0365343E – 553730N 0365230E – 554612N 0365200E – 555200N 0365500E – 555000N 0365700E –
 высоты выше 450 AMSL до FL040 / above 450 AMSL–FL040
 554330N 0372006E – 554236N 0372342E – 554212N 0372354E – 554012N 0372224E –
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553900N 0372406E – 553954N 0372800E – 553654N 0373000E – 553600N 0372548E –
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553036N 0371506E – 552442N 0371036E – 552554N 0370524E – 553200N 0371006E –
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553218N 0370924E – 552948N 0365806E – 553248N 0365600E – 553518N 0370700E –
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553912N 0370848E – 554112N 0371824E – 554330N 0372006E высоты от земли до 450 AMSL / GND – 450 AMSL
 границы диспетчерских зон и диспетчерских районов аэродромов во время их работы / CTR and CTA during their operation
 555000N 0365700E – 555000N 0372348E – 554812N 0372324E – 554724N 0372242E – 554648N 0372230E – 554442N 0372230E –
 554336N 0372300E – 554230N 0372342E – 554136N 0372500E – 554100N 0372518E – 553936N 0372618E – 553648N 0372942E –
 553612N 0373012E – 553548N 0373042E – 553536N 0373124E – 553436N 0373600E – 553430N 0373712E – 553400N 0373700E –
 552100N 0373200E – 551300N 0373100E – 551300N 0372554E – 544430N 0372400E – 550030N 0362900E – 551218N 0354000E –
 551824N 0353348E – 552512N 0360836E – 552800N 0360500E – 553000N 0360500E – 554000N 0361100E – 554612N 0365200E –
 555200N 0365500E – 555000N 0365700
 исключая / excluding
 – 555000N 0365700E – 555000N 0372348E – 554812N 0372324E – 554724N 0372242E – 554648N 0372230E – 554442N 0372230E –
 554336N 0372300E – 554230N 0372342E – 554136N 0372500E – 554100N 0372518E – 553936N 0372618E – 553648N 0372942E –
 553612N 0373012E – 553548N 0373042E – 553536N 0373124E – 553436N 0373600E – 553430N 0373712E – 553400N 0373700E –
 552100N 0373200E – 551300N 0373100E – 551300N 0372554E – 551300N 0370000E – 551400N 0365700E – 553352N 0365343E –
 553730N 0365230E – 554612N 0365200E – 555200N 0365500E – 555000N 0365700E
 высоты выше 450 AMSL до FL 040 / above 450 AMSL–FL040
 – 554330N 0372006E – 554236N 0372342E – 554212N 0372354E – 554012N 0372224E
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553900N 0372406E – 553954N 0372800E – 553654N 0373000E – 553600N 0372548E
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553036N 0371506E – 552442N 0371036E – 552554N 0370524E – 553200N 0371006E
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553218N 0370924E – 552948N 0365806E – 553248N 0365600E – 553518N 0370700E
 далее радиусом 10км от / then by arc of a circle radius of 10km from (553600N 0371624E) до /to
 553912N 0370848E – 554112N 0371824E – 554330N 0372006E высоты от земли до 450 AMSL / GND – 450 AMSL
 границы диспетчерских зон и диспетчерских районов аэродромов во время их работы / CTR and CTA during their operation

УУВВ Ад 2.19 РАДИОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА И СРЕДСТВА ПОСАДКИ.
UUWW AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AIDS.

Тип средства, магнитное склонение, тип обеспечиваемых операций Type of aid, MAG VAR Type of Supported OPS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Position of transmitting antenna coordinates	Превышение передающей антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
DVORDME (10°E/-)	BHK VNK	113.7	к/с H24	553517.7N 0371515.1E	199.6m	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
KPM 01 ИЛС кат 1 (10°В/-) LOC 01 ILS CAT I (10°E/-)	IBM IWM	111.7	к/с H24	553654.3N 0371645.8E		Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 01 GP 01		333.5	к/с H24	553521.7N 0371526.7E		3°00', RDH 16.5m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
DME 01 DME 01	IBM IWM	HP54X	к/с H24	553521.7N 0371526.7E		281м от торца ВПП 281m from RWY Extremity Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 01 NDB/MKR 01	OE OE	949	к/с H24	553443.4N 0371505.9E		013°MAG/0.95km to RWY01 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

1	2	3	4	5	6
КРМ 19 ИЛС кат 2(10°В/–) LOC 19 ILS CAT II (10°E/–)	ИТА ИТА	111.5	к/с H24	553504.9N 0371522.3E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 19 GP 19		332.9	к/с H24	553635.7N 0371623.8E	3°00', RDH 15.2m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 19 DME 19	ИТА ИТА	HP52X	к/с H24	553635.7N 0371623.8E	283м от торца ВПП 283m from RWY extremity Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 19 NDB/MKR 19	СЪ SX	914	к/с H24	553708.9N 0371657.0E	193°MAG/0.90km to RWY 19 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 06 ИЛС кат 3 (10°В/–) LOC 06 ILS CAT III (10°E/–)	ИГТ ИГТ	108.9	к/с H24	553557.8N 0371746.3E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 06 GP 06		329.3	к/с H24	553511.1N 0371437.1E	3°00', RDH 16.9m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 06 DME 06	ИГТ ИГТ	HP26X	к/с H24	553511.1N 0371437.1E	289м от торца ВПП 289m from RWY extremity Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 06 NDB/MKR 06	ГТ GT	294	к/с H24	553500.5N 0371331.7E	058°MAG/0.89km to RWY06 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
КРМ 24 ИЛС кат 3 (10°В /–) LOC 24 ILS CAT III (10°E /–)	ИОБ ИОБ	111.1	к/с H24	553505.8N 0371355.2E	Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ГРМ 24 GP 24		331.7	к/с H24	553545.7N 0371711.1E	3°00', RDH 16.4 m Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ДМЕ 24 DME 24	ИОБ ИОБ	HP48X	к/с H24	553545.7N 0371711.1E	307м от торца ВПП 307m from RWY extremity Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system
ОПРМ 24 NDB/MKR 24	ОБ OB	852	к/с H24	553605.3N 0371819.8E	238°MAG/1.04 km to RWY24 Система координат ПЗ-90.02 PZ-90.02 coordinate system

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

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производятся по установленной маркировке.

Перрон Внуково II

Руление и выруливание на(с) МС 1-6 производится на тяге собственных двигателей.

Перрон Внуково III

Руление на МС производится на тяге собственных двигателей или буксировкой по РД С2, С3, С4 и С5. Выруливание с МС производится на тяге собственных двигателей или буксировкой по указаниям техника ИАС.

2. Руление на места стоянки и с них

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки. Передвижением ВС по аэродрому руководит диспетчер ДПР на частотах: ВНУКОВО-Руление-1 120.450 (119.450) МГц (вне зоны ответственности ВНУКОВО-Руление-2) или ВНУКОВО-Руление-2 121.700 (119.450) МГц (перрон Внуково III, РД М2, РД А9, РД А10, РД А11, РД А12, РД А13, участок ВПП 06/24 от торца ВПП 06 до пересечения с ВПП 01/19). Без разрешения диспетчера руления руление и буксировка запрещаются.

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

Воздушные суда общего назначения сопровождают спецмашинами на места стоянок, выделенные для них.

4. Перрон. Руление в зимних условиях

Ось руления может быть невидима из-за снега. Помощь со стороны машины сопровождения может быть запрошена через диспетчера руления.

УУВВ АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА**1. ОБЩЕЕ****1.1 Общие положения**

Основная цель применения эксплуатационных приемов снижения шума в условиях непосредственной близости населенных пунктов состоит в том, чтобы обеспечить такой эксплуатационный режим, при котором уровень воздействия шума был бы минимальным.

Эксплуатационные приемы снижения шума на этапах взлета и набора высоты, захода на посадку выполняются экипажами всех ВС.

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

Выполнение эксплуатационных приемов снижения шума не производится за счет снижения уровня безопасности полетов. Безопасность полетов всегда должна быть преобладающим фактором при производстве полетов ВС, и за эксплуатантом, а также эксплуатирующим экипажем должно сохраниться право окончательного решения относительно мер сохранения уровней безопасности полетов.

1.2 Эксплуатационные ограничения

При вылете с аэродрома строго выдерживать установленные схемы выхода, в целях исключения полетов над населенными пунктами.

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

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and towing by special tow tractors. Taxiing and towing shall be carried out in accordance with the established marking.

Vnukovo II apron

Taxiing via apron and into (out of) stands 1-6 shall be carried out under own engines power.

Vnukovo III apron

Taxiing into stands shall be carried out under own engines power or by towing along TWY C2, C3, C4 and C5. Taxiing out of the stands shall be carried out under own engines power or by towing according to marshaller's instructions.

2. Taxiing into and out of stands

Arriving aircraft shall be met and escorted by "Follow-me" vehicles to the designated stand. Movement of aircraft about the aerodrome shall be controlled by the controller of the Taxiing Control Unit on the following frequencies: Vnukovo-Taxiing-1 120.450 (119.450) MHz (outside the area of responsibility of Vnukovo-Taxiing-2) or Vnukovo-Taxiing-2 121.700 (119.450) MHz (the apron of Vnukovo III, TWY M2, TWY A9, TWY A10, TWY A11, TWY A12, TWY A13, segment of RWY 06/24 from RWY 06 extremity to intersection with RWY 01/19). Taxiing and towing without permission of taxiing controller are prohibited.

3. Parking area for small aircraft (General aviation)

General aviation aircraft shall be escorted by "Follow-me" vehicles to stands designated for them.

4. Apron. Taxiing during winter conditions

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from "Follow-me" vehicle may be requested via the taxiing controller.

UUWW AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES**1. GENERAL****1.1 General provisions**

The main purpose of applying the noise abatement procedures under conditions of close proximity to settlements is to provide such operating conditions under which the level of noise action should be minimum.

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

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

Noise abatement procedures shall not be executed at the expense of the reduction of flight safety. Flight safety shall always be the prevailing factor during flight operations, and the aircraft operator and the flight crew shall retain the right of the final decision concerning the measures to maintain the levels of flight safety.

1.2 Operational restrictions.

During departure from the aerodrome the flight crews shall strictly adhere to the established departure procedures to avoid overflying the settlements.

1.2.1 Ограничения в ночное время

В связи с процедурами по борьбе с шумом используемый термин «ночь» означает период 1900-0300 UTC.

В ночное время разрешаются вылеты и прибытие ВС, уровень шума которых не превышает требования, предусмотренные главой 3 Приложения 16 ИКАО.

Запрещен прием и выпуск всех типов воздушных судов на аэродроме в период с 2330-0200 UTC.

Запрещено опробование силовых установок ВС на аэродроме в ночное время.

1.2.2 Предпочтительное использование ВПП в ночное время

Не следует в порядке предпочтения использовать ВПП 19 для посадок.

Не следует в порядке предпочтения использовать ВПП 01 для взлета.

Отклонения от приведенных ограничений возможны в связи с запретами использования ВПП 06/24, экстремальными погодными условиями или в связи с эксплуатационными ограничениями.

1.2.3 Использование реверса тяги двигателей

После посадки в ночное время рекомендовано использование реверса тяги двигателей в режиме малого газа, за исключением случаев, связанных с безопасностью полета.

1.2.4 Использование ВСУ

В ночное время на местах стоянок с наземными силовыми установками и устройствами для кондиционирования воздуха следует избегать и / или ограничивать использование ВСУ после прибытия на место стоянки и перед началом вырливания со стоянки.

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

1.3.1. Ограничения

Выполнение разворота ВС с высоты полета 120м до высоты 300м относительно уровня аэродрома производится с креном 15°, с высоты 300м до высоты 900м с креном 20°, с высоты 900м с креном 25° или угловой скоростью 3°/с.

Изменение направления полета (курса) после выполнения взлета допускается только после достижения высоты полета 120м относительно уровня аэродрома.

Смещение порога ВПП для взлета не используется в качестве меры снижения шума.

1.3.2 Процедуры уменьшения шума

Экипажами ВС используются два метода уменьшения воздействия шума при наборе высоты: NADP1 или NADP2 (ICAO Doc 8168 том 1).

A. Метод уменьшения воздействия шума вблизи аэродрома (NADP1)

Применяется при вылете с ВПП 01 и ВПП 06.

Данный метод предусматривает уменьшение мощности тяги на высоте 240м (800фт) над уровнем аэродрома или выше и задержку уборки закрылков и предкрылков до достижения предписанной максимальной высоты. На высоте 900м (3000фт) над уровнем аэродрома ВС разгоняется, и закрылки и предкрылки в установленном порядке убираются с выдерживанием положительной вертикальной скорости набора высоты для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту. Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения приемов снижения шума составляет не менее $V_2+20\text{км/ч}$ ($V_2+10\text{уз}$).

1.2.1 Restrictions in the night-time.

In connection with the noise abatement procedures the used term "night" means the period 1900-0300 UTC.

In the night-time the departure and arrival are allowed for the aircraft, the noise level of which does not exceed the requirements envisaged by the ICAO Annex 16, Chapter 3.

Arrival and departure of all aircraft types is prohibited at the aerodrome between 2330-0200 UTC.

The run-up of the aircraft auxiliary power units is prohibited at the aerodrome in the night-time.

1.2.2 A preferential use of the runway in the night-time.

RWY 19 should not be used for landing in order of preference.

RWY 01 should not be used for take-off in order of preference.

The deviations from the given restrictions are possible due to the prohibitions to use RWY 06/24, extreme weather conditions or due to the operational restrictions.

1.2.3 The use of the engines reverse thrust.

After landing in the night-time it is recommended to use the engines reverse thrust at idle power except for the cases connected with flight safety.

1.2.4 The use of the auxiliary power unit.

In the night-time the use of the auxiliary power unit should be avoided and/or restricted after parking onto the stands or before taxiing out of the stands equipped with the ground auxiliary power units and the devices for air conditioning.

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

1.3.1. Restrictions.

The aircraft turn from 120m to 300m AAL shall be carried out with a 15° bank, from 300m to 900m – with a 20° bank, from 900m – with a 25° bank or at angular speed of 3°/sec.

A change of flight (course) direction after take-off is allowed only after reaching height 120 m AAL.

A displacement of the runway threshold shall not be used as a noise abatement measure.

1.3.2 Noise abatement procedures

Two methods of noise abatement during climbing: NADP 1 or NADP 2 (ICAO Doc 8168, volume 1) shall be used by the flight crews.

A. Noise abatement climb procedure close to the aerodrome (NADP1).

Applicable for departure from RWY 01 and RWY 06.

This method involves a power or thrust reduction at height 240 m (800 ft) above aerodrome level or above and the delay of flap/slat retraction until the prescribed maximum height is attained. At height 900 m (3 000 ft) above the aerodrome level the aircraft is accelerated and the flaps/slats are retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb, to complete the transition to normal en-route climb speed. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point is not less than $V_2+20\text{км/ч}$ ($V_2+10\text{kt}$).

По достижении высоты 240м (800)фт над уровнем аэродрома мощность или тяга двигателей корректируется в соответствии с порядком регулирования мощности // тяги в целях снижения шума, приведенным в РЛЭ ВС. Выдерживается скорость набора высоты $V_2+(20\div40)$ км/ч ($V_2+ (10\div20)$ уз), при этом положение закрылков и предкрылков соответствует взлетной конфигурации. По достижении высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома ВС разгоняется, и закрылки/предкрылки в установленном порядке убираются с выдерживанием положительной вертикальной скорости набора высоты для завершения перехода на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

В. Метод уменьшения воздействия шума на удалении от аэродрома (NADP2)

Применяется при вылете с ВПП 19 и ВПП 24.

Данный метод предусматривает начало уборки закрылков и предкрылков на высоте 240м (800фт) над уровнем аэродрома или выше, но до достижения высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома. Закрылки и предкрылки должны убираться в установленном порядке при сохранении положительной вертикальной скорости набора высоты. Промежуточная уборка закрылков, если это необходимо для обеспечения соответствующих характеристик, может осуществляться ниже предписанной минимальной высоты. Уменьшение мощности или тяги начинается в точке на участке разгона, которая обеспечивает получение удовлетворительных характеристик разгона. На предписанной максимальной высоте осуществляется переход к обычным схемам набора высоты при полете по маршруту. Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения приемов снижения шума составляет не менее V_2+20 км/ч (V_2+10 уз).

По достижении высоты 240м (800 фт) над уровнем аэродрома угол наклона воздушного судна / угол тангажа уменьшается, самолет разгоняется до V_{ZF} и закрылки / предкрылки убираются в установленном порядке. Уменьшение мощности или тяги начинается в точке на участке разгона, которая обеспечивает получение удовлетворительных характеристик разгона. Положительная вертикальная скорость набора высоты выдерживается до высоты 900м (3000фт) над уровнем аэродрома. По достижении этой высоты осуществляется переход на обычную скорость набора высоты при полете по маршруту.

1.4 Эксплуатационные процедуры снижения шума на этапе захода на посадку

1.4.1. Ограничения

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

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

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

Процедуры снижения шума не должны предусматривать превышение приборной скорости снижения, установленной РЛЭ данного типа ВС.

On reaching height 240 m (800 ft) above aerodrome level, engine power or thrust is adjusted in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. A climb speed of $V_2+(20\div40)$ km/h ($V_2+ (10\div20)$ kt) is maintained with flaps and slats in the take-off configuration. On reaching height 900 m (3 000 ft) above aerodrome level, the aircraft is accelerated and the flaps/slats are retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb to complete the transition to normal en-route climb speed.

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

Applicable for departure from RWY 19 and RWY 24.

This procedure involves initiation of flap/slat retraction at height 240 m (800 ft) above aerodrome level or above but before reaching height 900 m (3000 ft) above aerodrome level. The flaps/slats are to be retracted on schedule while maintaining a positive rate of climb. Intermediate flap retraction, if required for performance, may be accomplished below the prescribed minimum height. The power or thrust reduction is initiated at a point along the acceleration segment that ensures satisfactory acceleration performance. At the prescribed maximum height, a transition is made to normal en-route climb procedures. The initial climbing speed to the noise abatement initiation point is not less than V_2+20 km/h (V_2+10 kt).

On reaching height 240 m (800 ft) above aerodrome level, the aircraft body angle/angle of pitch is decreased, the aeroplane is accelerated towards V_{ZF} , and the flaps/slats are retracted on schedule. Power or thrust reduction is initiated at a point along the acceleration segment that ensures satisfactory acceleration performance. A positive rate of climb is maintained to height 900 m (3000 ft) above aerodrome level. On reaching this height, a transition is made to normal en-route climb speed.

1.4 Noise abatement procedures during approach phase.

1.4.1 Restrictions.

Great rates of descent should be avoided (if possible) directly before the final approach.

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

When carrying out an instrument approach and also a visual approach, it is prohibited to fly below the ILS glide path angle.

The noise abatement procedures shall not envisage the excess of the indicated rate of descent established by the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type.

УУВВ АД 2.22. ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

1. Общие положения

Если в соответствии с установленной процедурой не получено специальное разрешение от АДЦ МЦ АУВД или вспомогательного ДПП аэродрома Внуково, полеты в пределах района аэродрома Внуково осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам (ППП).

2. Процедуры полетов по ППП в районе 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.

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, Скурыгино, Сухотино, Аксиньино, 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.

3. Радиолокационные процедуры в районе аэродрома

Радиолокационное наведение в районе 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. При этом может изменяться и маршрут полета (в зависимости от воздушной обстановки в районе аэродрома) в пределах всего района аэродрома Внуково, но заданный диспетчером УВД эшелон полета должен быть не менее МБВ в данном секторе района аэродрома.

Карты радиолокационного наведения не публикуются. В районе аэродрома радиолокационный контроль за полетами воздушных судов осуществляется по АС УВД.

4. Заход на посадку с помощью обзорной РЛС

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

UUWW AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES

1. General

If in accordance with the established procedure a special permission from the Moscow Area Control Centre or Auxiliary APP of Vnukovo AD has not been obtained, flights within Vnukovo CTR I shall be conducted in accordance with the Instrument Flight Rules (IFR).

2. IFR flight procedures within CTR I

IFR flights shall be operated at assigned flight levels (altitudes) in accordance with the rules of vertical, longitudinal and lateral separation 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 a threat to flight safety arises at assigned flight level (meeting with dangerous weather phenomena, aircraft 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.

If deemed necessary, for example in case of aerodrome congestion, arriving aircraft may get instructions to hold in one of the holding areas in CTR I (over Ivanovskoye NDB, Skurygino NDB, Sukhotino NDB, Aksinyino NDB, Savelovo NDB).

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by controller's clearance. It is prohibited for the controller to force the pilot (pilot-in-command) to carry out VFR flights without pilot's agreement.

3. Radar procedures within CTR I

Radar vectoring in CTR I shall be executed by 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 to the crews for the purpose of providing separation necessary for carrying out landing taking into account aircraft characteristics. With that, a flight route may be changed (depending on air situation in CTR I) within the whole CTR I of Vnukovo aerodrome, but flight level assigned by ATC controller shall not be less than the minimum sector height in the designated CTR I sector.

Radar vectoring charts are not published. Radar control over aircraft flights in CTR I is provided by ATC automated system.

4. Surveillance radar approach (SRA)

SRA procedures are not applied.

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

Заход на посадку с помощью посадочных радиолокаторов осуществляется на ВПП 01/19. 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 500м до начала ВПП. Если пилот запросит радиолокационную помощь для осуществления аварийного захода на посадку с помощью посадочного радиолокатора, диспетчер ПДП следит за заходом на посадку до тех пор, пока командир воздушного судна не увидит ВПП в поле зрения, или установит надежный визуальный контакт с огнями ВПП.

6. Потеря 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;
 - прослушать на частоте ОПРМ (Мкпос.= 058°/238° или МКпос=013°/193°) аэродрома информацию и указания диспетчера;
 - заход на посадку осуществлять по схеме захода для рабочего курса посадки;
 - при отсутствии необходимых метеоусловий на аэродроме уйти на запасной аэродром;
 - при полете без радиосвязи ночью местонахождение ВС экипаж (КВС) должен обозначать периодически включением посадочных фар или миганием бортовых огней.
 - использовать мобильную связь.
- Во всех случаях экипаж обязан продолжать передачу установленных докладов о своем местонахождении, действиях, условиях полета и использовать для приема команд все имеющиеся на ВС радиосредства.

6.1 Потеря радиосвязи после входа в МУДР

Экипаж (КВС) продолжает полет на последнем заданном органом ОВД эшелоне в зону ожидания над ОПРС СКУРЫГИНО по маршрутам входа:

- ОПРС СУХОТИНО – ОПРС СКУРЫГИНО;
- ОПРС ОКТЯБРЬСКИЙ – ОПРС АКСИНЫНО – ОПРС КЛИМОВСК – DVOR 113.7 VNK – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;
- ОПРС ЛАРИОНОВО – ОПРС МАРЬИНО – ПДЗ GEKLA – ПОД BITSA – DVOR 113.7 VNK – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;
- ОПРС БОГДАНОВО – ОПРС САВЕЛОВО – ОПРС ИВАНОВСКОЕ – ПОД ARSEP – ПОД GOTMA – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;
- ОПРС ГАГАРИН – ПДЗ LEMRU – ПОД DIRON – ПОД UMBEG – ПОД GOTMA – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО.

5. Precision radar approach

Precision radar approach is available for RWY 01/19. The controller of landing control unit shall control the aircraft movement by means of TAR (in take-off and landing areas) and PAR displays and UHF direction finder. The control shall be commenced from the moment of detection of the aircraft position blip on PAR display in the vicinity of final turn and terminated at 500m before RWY beginning. If the pilot requests radar assistance for carrying out emergency approach for landing with the assistance of PAR, the controller of landing control unit shall control approach until the pilot has RWY in sight or reliable visual reference to RWY lights.

6. Radio communication failure.

In case of radio communication failure a flight crew must:

- switch on “MAYDAY, MAYDAY, MAYDAY” signal (a distress signal);
 - take measures to restore the lost radio communication using all available aircraft facilities, emergency frequency 121.5 MHz, radio communication with other aircraft and ATS units;
 - guard the frequency of the aerodrome NDB/MKR (landing heading 058°/238° MAG or landing heading 013°/193° MAG) for information and controller's instructions;
 - carry out approach according to the approach procedure for the active landing heading;
 - proceed to the alternate aerodrome if there are no necessary meteorological conditions at the aerodrome;
 - during the flight without radio communication at night, the flight crew (a pilot-in-command) must identify the aircraft position by switching on landing lights periodically or by flashing of aircraft lights;
 - use the mobile communication.
- In all cases the flight crew must continue to transmit the established reports about its position, actions, flight conditions and use all available aircraft radio facilities for reception of instructions.

6.1. Radio communication failure after the entry into Moscow TMA.

The flight crew shall continue its flight at flight level, last assigned by ATS unit to the holding area over Skurygino NDB along the following arrival routes:

- Sukhotino NDB – Skurygino NDB;
- Oktyabrskiy NDB – Aksinyino NDB – Klimovsk NDB – DVOR 113.7 VNK – Kamenka NDB – Skurygino NDB;
- Larionovo NDB – Maryino NDB – NCRP GEKLA – CRP BITSA – DVOR 113.7 VNK – Kamenka NDB – Skurygino NDB;
- Bogdanovo NDB – Savelovo NDB – Ivanovskoye NDB – CRP ARSEP – CRP GOTMA – Kamenka NDB – Skurygino NDB;
- Gagarin NDB - NCRP LEMRU - CRP DIRON – CRP UMBEG – CRP GOTMA – Kamenka NDB - Skurygino NDB.

Далее экипаж выполняет процедуру входа в зону ожидания над ОПРС СКУРЫГИНО. Снижение до FL060 начинается после выполнения стандартной схемы в зоне ожидания. Затем КВС продолжает полет по маршруту подхода (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A) для захода на посадку на аэродроме Внуково.

6.2 При невозможности посадки на аэродроме Внуково, после ухода на второй круг, КВС имеет право следовать:

- на запасной аэродром Шереметьево с набором FL070 по маршрутам выхода: DEDUM 01D, DEDUM 19D, DEDUM 06E, DEDUM 24D, через ПОД DEDUM и далее на ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП). После пролета ДПРМ/БПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

- на запасной аэродром Домодедово с набором FL070 по маршрутам выхода: LO 01D, LO 19D, LO 06F, LO 24D через ОПРС КЛИМОВСК и далее на VOR/DME ДОМОДЕДОВО и производить снижение и заход на посадку по установленной схеме, для данного курса посадки на аэродроме Домодедово;

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

6.3 При потере радиосвязи после взлета

Если на высоте (200)м связь с «Внуково-Круг» не установлена, КВС набирает высоту (600)м. На высоте (600)м, выполняет разрешенную стандартную процедуру выхода до конечной точки (SID).

a) После пролета конечной точки (SID) на высоте (600)м, выполняет стандартную процедуру подхода (STAR) и производит посадку на аэродроме ВНУКОВО:

- BITSA – ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ – (BITSA 01A, BITSA 19B, BITSA 06A, BITSA 24B);

- КЛИМОВСК – ПРАВЫЙ РАЗВОРОТ – (LO 01A, LO 19A, LO 06A, LO 24A);

- КАМЕНКА – ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ – СКУРЫГИНО – (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A);

- ИВАНОВСКОЕ – ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

- DEDUM – ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ – ARSEP – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

- OKLIT – ЛЕВЫЙ РАЗВОРОТ – DEDUM – ARSEP – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

b) при принятии решения следовать в зону ожидания СКУРЫГИНО для выработки топлива и посадки на аэродроме вылета ВНУКОВО, выполнить заход на посадку без снижения на высоте (600)м. Полет в зону ожидания выполнить по маршруту выхода (WZ 01D, WZ 19D, WZ 06E, WZ 24E) с набором FL070 на ОПРС КАМЕНКА и далее на ОПРС СКУРЫГИНО. После пролета ОПРС СКУРЫГИНО выполнить процедуру входа в зону ожидания и продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки топлива, затем снижение до эшелона FL060, продолжить полет по маршруту подхода (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A) и произвести посадку на аэродроме ВНУКОВО.

Then the flight crew shall carry out the procedure of entering the holding area over Skurygino NDB. Descending to flight level FL060 shall be commenced after the execution of the standard pattern in the holding area. Then a pilot-in-command shall continue a flight along the arrival route (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A) for the approach-to-land at Vnukovo aerodrome.

6.2. If unable to land at Vnukovo aerodrome, after the missed approach, a pilot-in-command has the right to proceed to:

- the alternate aerodrome of Sheremetyevo climbing to FL070 along the departure routes: DEDUM 01D; DEDUM 19D, DEDUM 06E, DEDUM 24D, via CRP DEDUM and then to LOM/LMM (depending on the runway-in-use). After passing LOM/LMM a pilot-in-command shall carry out descending and approach according to the established pattern for the given navigation facility;

- the alternate aerodrome of Domodedovo climbing to FL070 along the departure routes: LO 01D; LO 19D, LO 06F, LO 24D via Klimovsk NDB and then to Domodedovo VOR/DME and shall carry out descending and approach according to the established pattern for the given landing heading at Domodedovo aerodrome;

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

6.3. Radio communication failure after take-off.

If at height (200)m communication with “Vnukovo-Radar” is not established, a pilot-in-command shall climb to (600) m. At (600) m a pilot-in-command shall carry out a cleared standard departure procedure to a terminal point of SID.

a) After passing the terminal point of SID at (600) m a pilot-in-command shall carry out a standard arrival procedure (STAR) and carry out landing at Vnukovo aerodrome:

- BITSA – right turn – (BITSA 01A, BITSA 19B, BITSA 06A, BITSA 24B);

- Klimovsk – right turn – (LO 01A, LO 19A, LO 06A, LO 24A);

- Kamenka – left turn – Skurygino – (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A);

- Ivanovskoye – left turn – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

- DEDUM – left turn – ARSEP – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

- OKLIT – left turn – DEDUM - ARSEP – UMBEG – (UMBEG 01K, UMBEG 19A, UMBEG 06A, UMBEG 24A);

b) When making a decision to proceed to the holding area over Skurygino for fuel dumping and to land at the departure aerodrome of Vnukovo, a flight crew shall carry out the approach procedure without descending at height (600) m. A flight to the holding area shall be carried out along the departure route (WZ 01D, WZ 19D, WZ 06E, WZ 24E) to Kamenka NDB climbing to FL070 and then to Skurygino NDB. After passing Skurygino NDB a flight crew shall carry out the procedure of entering the holding area and continue to fly in it for the time period necessary for fuel dumping then descend to FL060 and continue a flight along the arrival route (DR 01A, DR 19A, DR 06A, DR 24A) and carry out landing at Vnukovo aerodrome.

с) если по метеоусловиям и другим причинам произвести посадку на аэродроме ВНУКОВО не представляется возможным, то после ухода на второй круг КВС имеет право следовать:

- на аэродром назначения с набором эшелона (высоты), указанного в ФПЛ, по маршруту выхода в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от расчетного времени прибытия;

- на запасной аэродром ШЕРЕМЕТЬЕВО с набором FL070 по маршрутам выхода: DEDUM 01D, DEDUM 19D, DEDUM 06E, DEDUM 24D через ПОД DEDUM и далее на ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП). После пролета ДПРМ/БПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

- на запасной аэродром ДОМОДЕДОВО с набором FL070 по маршрутам выхода: LO 01D, LO 19D, LO 06F, LO 24D через ОПРС КЛИМОВСК и далее на VOR/DME ДОМОДЕДОВО и производить снижение и заход на посадку по установленной схеме, для данного курса посадки на аэродроме Домодедово.

6.4 Потеря радиосвязи в наборе эшелона (высоты)

КВС обязан выдерживать последний заданный диспетчером эшелон (высоту) на ОПРС (ПОД) маршрута выхода из МУДР и после пролета ОПРС (ПОД) КВС имеет право:

- следовать на аэродром назначения с набором эшелона (высоты), указанного в ФПЛ, по маршруту в соответствии с планом полета и произвести посадку на аэродроме назначения с наименьшими отклонениями от расчетного времени;

- не изменяя последний заданный диспетчером эшелон (высоту), вернуться на аэродром вылета Внуково через зону ожидания над ОПРС СКУРЫГИНО по маршрутам:

- ОПРС КАРМАНОВО – ОПРС ГАГАРИН – ПДЗ LEMRU – ПОД DIRON – ПОД UMBEG – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ОПРС НЕРЛЬ – ОПРС БОГДАНОВО – ОПРС САВЕЛОВО – ОПРС ИВАНОВСКОЕ – ПОД UMBEG – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ОПРС ЧЕРУСТИ – ОПРС КРАСНАЯ ГОРБАТКА – ОПРС ЛАРИОНОВО – ПОД ITINA – ОПРС МАРЬИНО – ПДЗ GEKLA – ПОД BITSA – DVOR 113.7 VNK – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ОПРС ВЕНЕВ – ОПРС ОКТЯБРЬСКИЙ – ОПРС АКСИНЬИНО – ОПРС КЛИМОВСК – DVOR 113.7 VNK – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ПОД SUGIR – ОПРС СУХОТИНО – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ОПРС СТАРИЦА – ПДЗ OLIDI – ОПРС КАРМАНОВО – ОПРС ГАГАРИН – ПДЗ LEMRU – ПОД DIRON – ПОД UMBEG – ОПРС КАМЕНКА – ОПРС СКУРЫГИНО;

- ОПРС ЮХНОВ – ПОД SUGIR – ОПРС СУХОТИНО – ОПРС СКУРЫГИНО.

После пролета ОПРС СКУРЫГИНО выполнить процедуру входа в зону ожидания и продолжить полет в ней в течение времени, необходимого для выработки топлива, затем снижение до FL060 и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства по маршруту подхода:

c) If due to meteorological conditions or other reasons it is not possible to carry out landing at Vnukovo aerodrome, then after going around a pilot-in-command has the right to proceed to:

- the destination aerodrome climbing to flight level indicated in the flight plan along the departure route as in accordance with the flight plan and carry out landing at the destination aerodrome with the least deviations from the estimated time of arrival;

- the alternate aerodrome of Sheremetyevo climbing to FL070 along the departure routes: DEDUM 01D, DEDUM 19D, DEDUM 06E, DEDUM 24D via CRP DEDUM and then to LOM/LMM (depending on the runway-in-use). After passing LOM/LMM a pilot-in-command shall carry out descending and approach according to the established pattern for the given navigation facility;

- the alternate aerodrome of Domodedovo climbing to FL070 along the departure routes: LO 01D, LO 19D, LO 06F, LO 24D via Klimovsk NDB and then to Domodedovo VOR/DME and shall carry out descending and approach according to the established pattern for the given landing heading at Domodedovo aerodrome.

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

A pilot-in-command must maintain the last flight level (height) assigned by the controller to pass NDB (CRP) of exit route from Moscow TMA and after passing NDB (CRP) a pilot-in-command has the right to:

- proceed to the destination aerodrome climbing to flight level, indicated in the flight plan, along the route as in accordance with the flight plan and carry out landing at the destination aerodrome with the least deviations from the estimated time of arrival;

- without changing the last flight level (height), assigned by the controller, return to the departure aerodrome of Vnukovo via the holding area over Skurygino NDB along the following routes:

- Karmanovo NDB – Gagarin NDB – NCRP LEMRU – CRP DIRON – CRP UMBEG – Kamenka NDB – Skurygino NDB;

- Nerl NDB – Bogdanovo NDB – Savelovo NDB – Ivanovskoye NDB – CRP UMBEG – Kamenka NDB – Skurygino NDB;

- Cherusti NDB – Krasnaya Gorbatka NDB – Larionovo NDB – CRP ITINA – Maryino NDB – NCRP GEKLA – CRP BITSA – DVOR 113.7 VNK – Kamenka NDB – Skurygino NDB;

- Venev NDB – Oktyabrskiy NDB – Aksinyino NDB – Klimovsk NDB – DVOR 113.7 VNK – Kamenka NDB – Skurygino NDB;

- CRP SUGIR – Sukhotino NDB – Skurygino NDB;

- Staritsa NDB – NCRP OLIDI – Karmanovo NDB – Gagarin NDB – NCRP LEMRU – CRP DIRON – CRP UMBEG – Kamenka NDB – Skurygino NDB;

- Yukhnov NDB – CRP SUGIR – Sukhotino NDB – Skurygino NDB.

After passing Skurygino NDB the flight crew shall carry out the procedure of entering the holding area and continue to fly in it within a period of time necessary for fuel dumping then descend to FL060 and carry out the approach according to the established pattern for the given navigation facility along the arrival route:

Для ВПП 01 – DR 01A;
Для ВПП 19 – DR 19A;
Для ВПП 06 – DR 06A;
Для ВПП 24 – DR 24A и произвести посадку на аэродроме Внуково.

В случае невозможности посадки на аэродроме Внуково следовать на аэродром Шереметьево, Домодедово или на запасной аэродром вне МУДР, выполняя требования пункта 6.2.

6.5 При потере радиосвязи в условиях полета по ПВП на высоте ниже нижнего (безопасного) эшелона, ВС следует по плану до аэродрома первой посадки на установленной ранее органом ОВД высоте.

7. Прибытие

7.1 Общие положения

Прибывающие ВС направляются по маршрутам STAR. Для регулирования очередности захода на посадку предусмотрено активное управление движением ВС по высоте и направлению (радиолокационное векторное) диспетчером ОВД.

7.2 Ограничения скорости

Экипажи ВС должны выдерживать следующие приборные скорости, если нет других указаний от органа ОВД:

- (460 ± 20) км/ч – при полете на и ниже FL100;
- (425 ± 20) км/ч – при полете ниже эшелона перехода.

В интересах точного выдерживания дистанции между ВС пилотам рекомендуется по возможности точно выдерживать ограничения скорости полета, сообщая органу ОВД о необходимости изменения скорости в случае возникновения обстоятельств, связанных с метеорологическими условиями или эксплуатационными характеристиками ВС.

Если воздушная обстановка позволяет, орган ОВД может приостановить ограничения по выдерживанию скорости полета путем использования фразеологии «Ограничения по скорости нет».

7.3 Использование ВПП

Пилоты должны по возможности освобождать ВПП как можно быстрее, соблюдая при этом эксплуатационные стандарты и правила безопасности.

For RWY 01 – DR 01A;
For RWY 19 – DR 19A;
For RWY 06 – DR 06A;
For RWY 24 – DR 24A and carry out landing at Vnukovo aerodrome.

If it is not possible to land at Vnukovo aerodrome, the flight crew shall proceed to Sheremetyevo, Domodedovo aerodromes or to the alternate aerodrome located outside Moscow TMA, following the requirements indicated in para 6.2.

6.5. In case of radio communication failure during VFR flight at height below the lower (safe) flight level, the flight crew shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing at height assigned earlier by ATS unit.

7. Arrival.

7.1 General provisions.

Arriving aircraft shall be directed along the STAR routes. An active height and direction guidance of the aircraft movement (radar vectoring) by an ATS controller is envisaged to regulate the priority of approach.

7.2 Speed restrictions.

The flight crews shall maintain the following IAS unless otherwise instructed by ATS unit:

- (460 ± 20) км/ч – for flights at FL100 or below;
- (425 ± 20) км/ч – for flights below the transition level.

For the purpose of strict maintaining of distance between the aircraft the pilots are recommended to adhere strictly to the flight speed restrictions as far as possible, reporting the ATS unit about the necessity to change speed in case of appearance of the circumstances connected with meteorological conditions or the operating performances of the aircraft.

If the air situation permits, the ATS unit can suspend the restriction on maintaining the flight speed by using the phraseology “No speed restrictions”.

7.3 The use of the runway.

The pilots must vacate the runway as fast as possible provided that the operating standards and safety rules are observed.

Если нет других указаний органа УВД, освобождение ВПП должно планироваться экипажем ВС с учетом располагаемых дистанций от торца соответствующей ВПП до РД сруливания, указанных в таблице.

Unless otherwise instructed by ATC unit, the runway vacaton must be planned by the flight crew taking into account the declared distances from the extremity of the appropriate runway to the exit taxiways indicated in the following table.

ВПП RWY	РД сруливания Exit TWY	Расстояние от торца м (фт) DIST from RWY extremity m (ft)
01	РД В5	1685 (5528)
	TWY В5	
	РД В4	2340 (7677)
	TWY В4	
	РД В2	2540 (8333)
	TWY В2	
РД В3	2540 (8333)	
TWY В3		
19	РД М2	2114 (6936)
	TWY М2	
	РД М1	2114 (6936)
	TWY М1	
ВПП 06/24 RWY 06/24	2452 (8045)	
06	РД А9	1230 (4035)
	TWY А9	
	ВПП 01/19 RWY 01/19	1545 (5069)
	РД А7	1800 (5905)
	TWY А7	
РД А5	2400 (7874)	
TWY А5		
РД А3	2830 (9285)	
TWY А3		
24	РД А6	1130 (3707)
	TWY А6	
	ВПП 01/19 RWY 01/19	1955 (6414)
	РД А10	2350 (7710)
TWY А10		
РД А11	3000 (9842)	
TWY А11		

8. ВЫЛЕТ

8.1 Процедуры запуска двигателей, буксировки и руления

8.1.1 Общие положения

КВС за 5 минут до начала запуска двигателей или буксировки ВС на точку запуска на частоте 131.8 (перроны Внуково I, Внуково II), 131.125 (вне перронов Внуково I и Внуково II) запрашивает «Диспетчерское разрешение» посредством передачи диспетчеру «Внуково Delivery» следующей информации:

- номер рейса;
- аэродром назначения;
- место стоянки;
- индекс информации АТИС.

Диспетчер «Внуково Delivery» может уточнить тип, регистрационный номер воздушного судна, перрон, эшелон полета и другую необходимую информацию.

8. Departure.

8.1 The procedures of engines start-up, towing and taxiing.

8.1.1 General provisions.

A pilot-in-command shall request the ATC clearance on frequency 131.8 (Vnukovo I, Vnukovo II aprons) and on frequency 131.125 (beyond Vnukovo I, Vnukovo II aprons) 5 minutes prior to engines start-up or the aircraft towing to the start-up point by passing the following information to Vnukovo-Delivery controller:

- flight number;
- the destination aerodrome;
- the aircraft stand number;
- ATIS information index.

Vnukovo-Delivery controller can request the aircraft type, registration number, apron, flight level and other necessary information.

При полной готовности к отправлению КВС должен доложить диспетчеру «Внуково Delivery» - «К ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВ», получить «Диспетчерское разрешение» и указание для перехода на связь с диспетчером «Внуково-Руление».

Примечание

«К ОТПРАВЛЕНИЮ ПОЛНОСТЬЮ ГОТОВ» означает, что соблюдены все формальности, окончены подготовительные работы, все пассажиры находятся на борту ВС, входные и грузовые люки ВС закрыты, трап убран (телескопический трап отсоединен и находится в убранном состоянии), буксировочное водило подсоединено (при необходимости буксировки), процедура обработки ВС противообледенительной жидкостью закончена, на самолетном ответчике установлен режим «ALTITUDE OFF» и номер рейса, наземный персонал находится в готовности к буксировке (рулению) и установил связь с КВС.

8.1.2 Буксировка, запуск двигателей и руление

Запуск двигателей, буксировка и руление ВС на предварительный старт производится по запросу экипажа и разрешению диспетчера ВНУКОВО РУЛЕНИЕ.

При запросе на запуск двигателей у диспетчера ВНУКОВО РУЛЕНИЕ экипажи вылетающих ВС сообщают позывной, номер МС. При необходимости буксировки ВС к месту запуска двигателей экипаж ВС сообщает номер стоянки и запрашивает у диспетчера ВНУКОВО РУЛЕНИЕ разрешение на буксировку. Запуск двигателей осуществляется на точках запуска по указанию технического специалиста. Запуск двигателей экипаж может выполнять в процессе буксировки ВС, если эта процедура предусмотрена РЛЭ ВС и согласована с техническим составом буксировочной бригады.

8.1.2.1 Буксировка

Буксировка ВС с работающим двигателем разрешается:

- при отсутствии на ВС в соответствии с РЛЭ типа ВС и / или MEL (перечень неисправностей) авиационной компании, неисправностей, препятствующих запуску двигателя, началу буксировки и / или буксировки с работающим двигателем;
- при получении диспетчером ВНУКОВО РУЛЕНИЕ от КВС подтверждения о готовности к запуску двигателя и буксировке с работающим двигателем;
- после получения КВС от диспетчера ВНУКОВО РУЛЕНИЕ разрешения на запуск двигателя и буксировку с работающим двигателем;
- при запросе КВС на запуск двигателя, с указанием номера запускаемого двигателя;
- после подтверждения КВС выхода двигателя на режим «Малый газ» или работе на этом режиме;
- после информации о маршруте буксировки и номере точки запуска;
- после подтверждения КВС готовности к буксировке.

Примечания:

1. Окончательное решение на выполнение запуска двигателя, начало буксировки и буксировку с работающим двигателем, принимает руководитель буксировочной бригады.

When the aircraft is completely ready for departure, the pilot-in-command must report Vnukovo-Delivery controller - "COMPLETELY READY FOR DEPARTURE", obtain the ATC clearance and the instruction to change over to communication with Vnukovo-Taxiing controller.

Note:

"COMPLETELY READY FOR DEPARTURE" means that all formalities are observed, the preparation works are completed, all passengers are on board, the entrance and cargo doors of the aircraft are closed, the stairs are taken away (the aerobridge is disconnected and is in a retracted position), a tow bar is connected (when towing is required), the procedure of de-icing treatment of aircraft with de-icing fluid is completed, mode "ALTITUDE OFF" and flight number are set up on ACFT transponder, ground personnel are ready for towing (taxiing) and have established radio contact with the pilot-in-command.

8.1.2 Towing, engines start-up and taxiing.

Engines start-up, towing and taxiing of aircraft to the runway-holding position shall be carried out on the flight crew's request and by clearance of Vnukovo-Taxiing controller.

When requesting for the start-up clearance from Vnukovo-Taxiing controller, the flight crews of departing aircraft shall advise the call sign and the aircraft stand number. When towing of aircraft to engines start-up position is required, the flight crew shall advise the aircraft stand number and request for towing clearance from Vnukovo-Taxiing controller. Engines start-up shall be carried out at start-up points by the instruction of the technical specialist. The flight crew can carry out engines start-up during towing of aircraft if this procedure is envisaged by the Aeroplane Flight Manual and coordinated with the technical personnel of the tow team.

8.1.2.1 Towing.

Towing of aircraft with operating engine is allowed:

- when there are no malfunctions on aircraft, preventing engine start-up, beginning of towing and/or towing with operating engine in accordance with the Aeroplane Flight Manual of the given aircraft type and/or MEL (Minimum Equipment List);
- after obtaining the confirmation by Vnukovo-Taxiing controller from the pilot-in-command about the readiness for engine start-up and towing with operating engine;
- after obtaining by the pilot-in-command the clearance from Vnukovo-Taxiing controller for engine start-up and towing with operating engine;
- after the request of the pilot-in-command for engine start-up with indication of the number of the engine to be started up;
- after the confirmation by the pilot-in-command about the engine coming to idle power or operation at idle power;
- after informing about the towing route and the number of start-up point.
- after the confirmation by the pilot-in-command about the readiness for towing.

Notes:

1. The final decision for engine start-up, beginning of towing and towing with operating engine shall be taken by the manager of the tow team.

2. В случаях, когда ответственным за выпуск ВС является представитель авиационной компании, руководитель буксировочной бригады является ответственным за запуск двигателя перед началом буксировки.

3. Разрешен запуск двигателя возле телетрапов непосредственно перед буксировкой воздушных судов, имеющих неисправность вспомогательной силовой установки (ВСУ).

Ответственность за безопасность буксировки ВС во всех случаях несет лицо, руководящее буксировкой.

8.1.2.2 Запуск двигателей и руление

Выруливание ВС с места стоянки осуществляется по сигналам технического специалиста, выпускающего ВС.

Контроль за рулением (буксировкой) ВС осуществляет диспетчер ВНУКОВО РУЛЕНИЕ визуальным наблюдением (в пределах допустимой видимости) по докладу экипажа ВС и по докладом специалистов машины сопровождения до предварительного старта.

Диспетчер ВНУКОВО РУЛЕНИЕ несет ответственность за правильность информации о временных ограничениях, выдачу разрешения на передвижение по установленным схемам, если ограничения не внесены в информацию АТИС и НОТАМ.

Скорость руления выбирается КВС в зависимости от состояния поверхности, по которой производится руление, наличия препятствий и условий видимости, но во всех случаях не должна превышать скорости, установленной РЛЭ данного типа ВС. КВС несет ответственность за обоснованность выбора скорости руления.

Примечания:

1. Выруливание ВС категорий «С» и «D» с МС, точек запуска и руление по перрону Внуково I выполняется на режиме работы двигателей не более 0.42 номинала. В случае невозможности выруливания на этом режиме силовых установок, экипаж ВС вызывает тягач для буксировки ВС к месту запуска.

2. Выруливание ВС с мест стоянок и точек запуска, а также руление по перрону Внуково II на воздушных судах иностранного производства осуществлять на режиме работы двигателей не более 55% (по оборотам вентилятора). В случае невозможности вырулить на этом режиме, экипаж обязан вызвать тягач для буксировки ВС к месту запуска.

3. Выруливание и заруливание ВС на стоянки перрона Внуково III производится только с разрешения диспетчера руления и с лидерованием автомашины сопровождения, выделяемой от перрона Внуково III.

8.1.2.3 Руление после посадки

После освобождения ВПП установить самолетный ответчик в режим «ALTITUDE OFF» до установки ВС на стоянку.

8.1.3 Процедура вылета

Взлет воздушных судов выполняется в соответствии с Руководством по летной эксплуатации.

Взлет ВС производится с позиций исполнительного старта, указанных в п. 2.1, если характеристики ВС соответствуют потребным для фактической взлетной массы, условиям взлета и требованиям РЛЭ ВС.

При проведении брифинга экипаж ВС должен сообщить диспетчеру АДП свое решение и выбранную позицию исполнительного старта.

2. In cases when the representative of the airline is responsible for the aircraft departure, the manager of the tow team is responsible for engine start-up before the beginning of towing.

3. Engine start-up is allowed near the aerobridges directly before towing of aircraft, which have the malfunction of the auxiliary power unit.

In all cases the responsibility for the safety of towing rests with the person who directs the towing.

8.1.2.2 Engines start-up and taxiing.

Taxiing of aircraft out of the stand shall be carried out by the signals of the technical specialist.

The control over taxiing (towing) of aircraft shall be carried out by Vnukovo-Taxiing controller by visual observation (within the permissible visibility) upon flight crew's report and upon the reports of the specialists of the "Follow-me" vehicles up to the runway-holding position.

Vnukovo-Taxiing controller is responsible for the correct information about the temporary restrictions, issuance of clearance for taxiing along the established patterns unless these restrictions are incorporated in ATIS and NOTAM information.

The speed of taxiing shall be chosen by the pilot-in-command depending on the condition of the surface on which taxiing is carried out, presence of obstacles and visibility conditions, but in all cases it must not exceed the speed established by the Aeroplane Flight Manual of this ACFT type. The pilot-in-command shall be responsible for validity of choice of the taxiing speed.

Notes:

1. Taxiing of categories "C" and "D" ACFT out of stands, start-up points and taxiing along Vnukovo I apron shall be carried out at the engines operation mode no more than 0.42 of the nominal. If unable to taxi out at this mode of power units, the flight crew shall request the tow tractor for ACFT towing to the start-up position.

2. Taxiing out of stands and start-up points and also taxiing of ACFT of foreign production along Vnukovo II apron shall be carried out at the engines operation mode no more than 55% (by fan revolutions per minute). If unable to taxi out at this mode, the flight crew must request the tow tractor for ACFT towing to the start-up position.

2. ACFT taxiing out of and into stands of Vnukovo III apron shall be carried out by the permission of taxiing controller only and with assistance of the "Follow-me" vehicle provided by Vnukovo III apron.

8.1.2.3 Taxiing after landing

After RWY vacated ACFT transponder should be switched on mode "ALTITUDE OFF" until parking of ACFT onto stand.

8.1.3 Departure procedure

ACFT take-off shall be carried out according to the Aeroplane Flight Manual.

ACFT take-off shall be executed from lineup positions indicated in item 2.1 if the ACFT characteristics conform to the required for actual take-off mass, take-off conditions and requirements of Aeroplane Flight Manual.

During briefing the flight crew must report TWR controller its decision and the chosen lineup position.

Если нет возможности приступить к процедуре взлета в течение одной минуты, после полученного разрешения – экипаж ВС обязан информировать об этом диспетчера ОВД и получить дальнейшие указания.

8.2 Использование ВПП

8.2.1 Интенсивность использования ВПП

Взлет от пересечений

Для взлета с МК=013°, предпочтительными позициями исполнительного старта для всех типов ВС являются:

01-2 (от пересечения с ВПП 06/24) – только в светлое время суток, РДР – 2452м;

01-3 (от пересечения с РД М2 и РД М1), РДР – 2114м.

Для взлета с МК=193°, предпочтительными позициями исполнительного старта для всех типов ВС являются:

19-2 (от пересечения с РД В2 и В3), РДР – 2540м;

19-3 (от пересечения с РД В4), РДР – 2340м.

Для взлета с МК=058° предпочтительными позициями исполнительного старта для всех типов ВС являются:

06-2 (от пересечения с РД А11), РДР – 3000м;

06-3 (от пересечения с РД А10), РДР – 2350м;

Для взлета с МК=238° предпочтительными позициями исполнительного старта для всех типов ВС являются:

24-2 (от пересечения с РД А3), РДР – 2830м;

24-3 (от пересечения с РД А5), РДР – 2400м.

Немедленный взлет

Если КВС готов выполнить взлет без остановки на ВПП, он должен сообщить свое решение диспетчеру ВНУКОВО СТАРТ при первом сеансе связи на предварительном старте.

При этом пилоты получают разрешение на взлет одновременно с разрешением занятия исполнительного старта. Например:

«ВНУКОВО СТАРТ, ТТФ 9075, разрешите исполнительный, к взлету готов».

«ТТФ 9075, ВНУКОВО СТАРТ, ВПП 01, ветер 060°, 5м/с, исполнительный и взлет разрешаю».

Минимальное время занятия ВПП

Экипаж ВС, после получения разрешения на занятие исполнительного старта, без задержек должен осуществить руление к назначенной позиции на ВПП.

Проверки в кабине следует завершить, если возможно, до занятия исполнительного старта, а проверки, которые необходимо провести на ВПП – выполнить как можно быстрее.

Экипаж ВС должен обеспечить начало разбега немедленно, после получения разрешения на его выполнение.

Экипажи ВС, которые не могут выполнить вышеуказанные требования, должны сообщить об этом диспетчеру ВНУКОВО СТАРТ.

9. Процедуры полетов по ПВП

При полетах по ПВП необходимо:

If unable to begin the procedure of take-off within one minute after the obtained clearance, the flight crew must inform the ATS controller about it and get further instructions.

8.2 RWY use

8.2.1 RWY use intensity

Take-off from intersections

The following lineup positions are preferential for all ACFT types for take-off on heading 013° MAG:

01-2 (from intersection with RWY 06/24) – only in the day-time, take-off run available (TORA)-2452 m;

01-3 (from intersection with TWY M2 and TWY M1), TORA-2114 m.

The following lineup positions are preferential for all ACFT types for take-off on heading 193° MAG:

19-2 (from intersection with TWY B2 and B3), TORA-2540 m;

19-3 (from intersection with TWY B4), TORA-2340 m.

The following lineup positions are preferential for all ACFT types for take-off on heading 058° MAG:

06-2 (from intersection with TWY A11), TORA – 3000m;

06-3 (from intersection with TWY A10), TORA – 2350m;

The following lineup positions are preferential for all ACFT types for take-off on heading 238° MAG:

24-2 (from intersection with TWY A3), TORA – 2830m;

24-3 (from intersection with TWY A5), TORA – 2400m.

Immediate take-off

If the pilot-in-command is ready to execute take-off without stop on the RWY, he must report about his decision to Vnukovo-Tower controller at first contact at the runway-holding position.

Whereas the pilots shall obtain take-off clearance simultaneously with lineup clearance. For example:

“Vnukovo-Tower, TTF 9075, request lineup clearance, ready for take-off”.

“TTF 9075, Vnukovo-Tower, RWY 01, wind 060°, 5 m/s, cleared to line up and take off”.

Minimum time of RWY occupation

After obtaining lineup clearance the flight crew must execute taxiing to the assigned position on the RWY without delay.

Cockpit checks must be completed, if possible, before occupation of lineup position and the checks which to be done on the RWY shall be executed as soon as possible.

The flight crew shall provide the beginning of take-off run immediately after obtaining clearance for its execution.

If unable to execute the above mentioned requirements, the flight crews must inform Vnukovo-Tower controller about it.

9. VFR flight procedures

During VFR flights it is necessary:

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

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

а) предоставляется 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 узловой диспетчерский район Москва;

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 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 ВОРП с 4096 кодами в режиме A/3.

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

УУВВ АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

1. Орнитологическая обстановка в районе аэродрома

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Наличие сельхозугодий и лесного массива способствует обитанию врановых птиц, которые, как и большинство других птиц, совершают массовые перелеты на высотах от 100м до 600м, особенно в утреннее и вечернее время суток. Поэтому 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.

2. Координация расписания

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

Информационное взаимодействие (согласование) между координатором и авиаперевозчиком осуществляется в следующие сроки по указанным каналам связи:

Запросы о выполнении, изменении или отмене полётов (кроме полётов бизнес авиации, разовых чартерных и дополнительных рейсов) должны быть представлены координатору не менее, чем за 3 дня до планируемой даты полёта (кроме праздничных и выходных дней) в виде формализованного сообщения SCR (Slot clearance request/reply) согласно действующим стандартам IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

понедельник – пятница – с 0800 до 1700 мск.

AFTN: UUWWCSXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

- to have two-way radio communication;
- to have a clearance of appropriate ATS unit;
- to report position if required;

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

a) flight plan requiring ATS unit clearance shall be submitted with items 7-18 filled in and with indication of flight purposes;

b) ATS unit clearance shall be obtained directly before the aircraft enters Moscow TMA;

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

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

e) the flight shall be conducted with vertical visual reference to the ground, otherwise this flight can be conducted in accordance with IFR;

f) two-way radio communication shall be maintained on the established frequency;

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

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

UUWW AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION

1. The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome

The ornithological situation in the vicinity of the aerodrome is conditioned by seasonal and daily bird migration. The existence of agricultural lands and large forest favour the dwelling of raven birds which as the majority of other birds migrate at heights from 100m to 600 m, especially during morning and evening hours of the day. That is why during the above mentioned periods the pilots are recommended to switch on aircraft landing lights when flying in the vicinity of the aerodrome, during take-off, approach-to-land and also during climbing and descending.

2. Schedule coordination

Vnukovo airport is a coordinated airport of the third level as in accordance with the IATA classification.

The information cooperation (coordination) between a coordinator and air carrier shall be carried out via the indicated communication channels within the following periods:

Requests for operation, change or cancellation of flights (except business aviation, single charter and extra flights) shall be submitted to the coordinator at least three days before the planned flight date (except SAT, SUN and holidays) in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) according to the valid IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

Monday – Friday – 0800-1700 (Moscow time).

AFTN: UUWWCSXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

Запросы о выполнении, изменении или отмене полётов бизнес авиации (кроме полетов, выполняемых по срочным планам), разовых чартерных и дополнительных рейсов должны быть представлены координатору не позднее 1900 часов (московского времени) в сутки, предшествующие планируемой дате полета в виде формализованного сообщения SCR (Slot clearance request/reply) согласно действующим стандартам IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

понедельник – воскресенье – с 0800 – 1900 мск.

AFTN: UJWWCSXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

Запросы о выполнении, изменении или отмене полётов бизнес авиации, выполняемых по срочным планам, должны быть представлены координатору не менее, чем за 6 часов до планируемого времени отправления рейса, в виде формализованного сообщения SCR (Slot clearance request/reply) согласно действующим стандартам IATA (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

понедельник – воскресенье – круглосуточно.

AFTN: UJWWCOXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

При запросе слотов запрещено:

1. планировать прибытие и отправление рейсов менее, чем за 15 минут до начала опубликованного периода действия ограничения на прием/выпуск запрашиваемого ВС;

2. планировать прибытие рейсов ранее 15 минут после окончания опубликованного периода действия ограничения на прием запрашиваемого ВС.

Информация о заявленной пропускной способности и регламенту работы аэропорта (NAC form IATA – Notice Airport Capacity) и планируемой загруженности аэропорта (NAC chart IATA – Airport Utilization) на текущий и предстоящий сезоны опубликована на интернет сайте аэропорта Внуково www.vnukovo.ru.

Requests for operation, change or cancellation of business aviation flights (except flights operated according to urgent flight plans), single charter and extra flights shall be submitted to the coordinator not later than 1900 (Moscow time) on the date preceding the planned flight date in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) according to the valid IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

Monday - Sunday – 0800-1900 (Moscow time)

AFTN: UJWWCSXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

Requests for operation, change or cancellation of business aviation flights operated according to urgent flight plans shall be submitted to the coordinator at least 6 hours before the planned time of flight departure in the form of a formalized message SCR (Slot clearance request/reply) according to the valid IATA standards (SSIM Ch. 6, Standard Schedules Information Manual).

Monday - Sunday – H24.

AFTN: UJWWCOXX;

SITA: VKOACXH

e-mail: coordination@vnukovo.ru

When requesting slots it is prohibited:

1. to plan the arrival and departure of flights less than 15 minutes before the beginning of the published validity period of restriction for arrival/departure of the aircraft concerned;

2. to plan the arrival of flights earlier than 15 minutes after the termination of the published validity period of restriction for arrival of the aircraft concerned.

The information about the declared capacity and operation schedule of the airport (NAC form IATA – Notice Airport Capacity) and the planned airport utilization (NAC chart IATA – Airport Utilization) for the current and forthcoming seasons is published on the Internet site of Vnukovo airport www.vnukovo.ru.