УУДД АД 2.1 ИНДЕКС МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ И НАЗВАНИЕ АЭРОДРОМА. УУДД МОСКВА/Домодедово
UUDD AD 2.1 AERODROME LOCATION INDICATOR AND NAME. UUDD MOSCOW/Domodedovo

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

1.	Контрольная точка и координаты местоположения на АД ARP coordinates and site at AD	5524.5с 03754.5в. 1000м перпендикулярно осевой линии ВПП14П/32Л на В от точки 1150м СЗ порога ВПП32Л 5524.5N 03754.5E. 1000m abeam centre line RWY14R/32L in E direction from a point 1150m NW of THR32L
2.	Направление и расстояние от города Direction and distance from city	45 км ЮВ г. Москвы. 45 km SE of Moscow.
3.	Превышение/расчетная температура Elevation/Reference temperature	180.6 м/22.3°C 180.6 m/22.3°C
4.	Магнитное склонение/годовые изменения MAG VAR/Annual change	9°В (2004) 9°E (2004)
5.	Администрация АД: адрес, телефон, телефакс, телекс, AFS AD Administration: address, telephone, telefax, telex, AFS	145015, Московская обл., аэропорт Домодедово Domodedovo Airport, Moskovskaya oblast, 145015 Тел./Tel: (495) 363-30-63 Факс/Fax (495) 787-86-35 Телекс/Telex: 207555 PETL AFS: УУДДАПДЖ/ UUDDAPDV
6.	Вид разрешенных полетов Types of traffic permitted	ППП/ПВП IFR/VFR
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.3 ЧАСЫ РАБОТЫ.
UUDD AD 2.3 OPERATIONAL HOURS.

1.	Администрация АД AD Administration	ПН-ПТ: 0600-1500 (0500-1400) СБ, ВС, празд: не работает MON-FRI: 0600-1500 (0500-1400) SAT, SUN, HOL: U/S
2.	Таможня и иммиграционная служба Customs and immigration	к/с H24
3.	Медицинская и санитарная служба Health and sanitation	к/с H24
4.	Бюро САИ AIS Briefing Office	к/с H24
5.	Бюро информации ОВД (ARO) ATS Reporting Office (ARO)	к/с H24
6.	Метеорологическое бюро по инструктажу MET Briefing Office	к/с H24
7.	ОВД ATS	к/с H24
8.	Заправка топливом Fuelling	к/с H24
9.	Обслуживание Handling	к/с H24
10.	Безопасность Security	к/с H24
11.	Противообледенение De-icing	к/с H24
12.	Примечания Remarks	1. Регламент работы АД: к/с AD operating HR: H24 2. Тм=UTC+3час. (зима), UTC+4час. (лето) LT=UTC+3HR (Winter), UTC+4HR (Summer)

УУДД АД 2.4 СЛУЖБЫ И СРЕДСТВА ПО ОБСЛУЖИВАНИЮ.
UUDD AD 2.4 HANDLING SERVICES AND FACILITIES.

1.	Погрузочно-разгрузочные средства Cargo-handling facilities	Современные средства обработки грузов весом до 5 тонн. Modern facilities for handling of cargo up to 5 tons.
2.	Типы топлива/масел Fuel/oil types	ТС-1/СМ-4.5, МС-8П TS-1 (equivalent Jet A-1)/ SM-4.5, 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	Крупный и мелкий ремонт в АТБ. Major and minor repairs at aircraft repair base.
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.5 СРЕДСТВА ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ПАССАЖИРОВ.
UUDD AD 2.5 PASSENGER FACILITIES.

1.	Гостиницы Hotels	Гостиница аэропорта на 400 мест. Hotel of the Airport for 400 persons.
2.	Рестораны Restaurants	Имеется. AVBL
3.	Транспортное обслуживание Transportation	Автобус, такси, железная дорога. Buses, taxis, railroad.
4.	Медицинское обслуживание Medical facilities	Медпункт в аэровокзале, комнаты отдыха, поликлиника, больница. Aidpost at Airport Terminal, rest rooms, policlinic, hospital.
5.	Банк и почтовое отделение Bank and Post Office	Имеются AVBL
6.	Туристическое бюро Tourist Office	Имеется AVBL
7.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.6 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.
UUDD AD 2.6 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.

1.	Категория аэродрома по противопожарному обслуживанию 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

УУДД АД 2.7 СЕЗОННОЕ ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ОБОРУДОВАНИЯ – УДАЛЕНИЕ ОСАДКОВ.
UUDD AD 2.7 SEASONAL AVAILABILITY – CLEARING.

1.	Виды обслуживания 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.

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

1.	Покрытие и прочность перронов Aprons surface and strength	Армобетон/Reinforced Concrete, PCN 70/R/C/X/T
2.	Ширина, покрытие и прочность РД и МР TWY width, surface and strength	РД, МР/ TWY, taxi routes: A1, A2, A4, A9, A11, A12, M, N, 36 – 25m, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T A5–A8 – 23m, бетон/Concrete, PCN 57/R/A/W/T H1 – 21m, смешанное/mixed,PCN 65/R/C/X/T H2 – 21m, смешанное/mixed,PCN 62/R/C/X/T B1, B8, T1, T2 – 23m, смешанное/mixed,PCN 62/R/C/X/T B2–B7 – 23m, смешанное/mixed,PCN 76/R/C/X/T H4 – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 70/R/C/X/T H – 22.5m, бетон/Concrete, PCN 56/R/C/X/T H3 – 22.5m, смешанное/mixed,PCN 57/R/C/X/T 25, 26, 27, 35 – 22.5m, смешанное/mixed,PCN 62/R/C/X/T
3.	Местоположение и превышение мест проверки высотомера ACL location and elevation	На ВПП On RWY
4.	Местоположение точек проверки VOR/INS VOR/INS checkpoints	нет NIL
5.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.9 СИСТЕМЫ УПРАВЛЕНИЯ НАЗЕМНЫМ ДВИЖЕНИЕМ, КОНТРОЛЯ ЗА НИМ И СООТВЕТСТВУЮЩИЕ МАРКИРОВОЧНЫЕ ЗНАКИ.
UUDD 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 стоянки Use of aircraft stand ID signs, TWY guide lines, visual docking/parking guidance system of aircraft stands	Указательные знаки в местах входа на ВПП, обозначения РД, МС. Система SAFEDOCK на МС 2-22. Guidance signs boards at entrances to RWY, TWY, aircraft stands designators. SAFEDOCK at stands 2-22.
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	Имеются AVBL
4.	Примечания Remarks	нет NIL

УУДД АД 2.10 АЭРОДРОМНЫЕ ПРЕПЯТСТВИЯ.
UUDD 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			Примечания Remarks
1				2			3
ВПП/зона RWY/area	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	Тип препятствий Obstacle type	Превышение Elevation	Координаты Coordinates	
14L/Подх/APCH 32R/Взлёт/TKOF	Антенна Antenna	171m *	5525.7N 03754.2E	Труба Chimney	282 m *	5538.1N 03749.3E	* - маркировано * - marked/LGTD
	Деревья Trees	189 m	5525.8N 03754.0E	Башня Tower	299 m *	5536.8N 03730.5E	
	Лес Forest	190 m	5525.8N 03754.1E	Мачта Mast	238 m *	5529.4N 03747.5E	
	Лес Forest	191 m	5525.7N 03754.0E	Труба Chimney	295 m *	5536.7N 03730.8E	
32R/Подх/APCH 14L/Взлёт/TKOF	Антенна Antenna	160 m *	5523.3N 03757.0E	Здание Building	293 m *	5535.9N 03730.8E	
	Лес Forest	184 m	5523.2N 03757.1E	Здание Building	297 m *	5535.8N 03735.5E	
	Лес Forest	185 m	5523.3N 03757.3E	Здание Building	319 m *	5535.1N 03731.4E	
	Лес Forest	185 m	5523.2N 03757.1E	Здание Building	283 m *	5534.9N 03731.1E	
14R/Подх/APCH 32L/Взлёт/TKOF	Антенна Antenna	186 m *	5525.7N 03752.0E	Мачта Mast	289 m *	5534.9N 03728.6E	
	Мачта Mast	227 m *	5528.0N 03750.5E	Труба Chimney	322 m *	5534.7N 03738.0E	
	Лес Forest	194 m	5525.8N 03751.9E	Труба Chimney	299 m *	5533.1N 03731.5E	
	Лес Forest	197 m	5525.8N 03751.8E	Труба Chimney	291 m *	5528.6N 03718.2E	
	Лес Forest	199 m	5525.7N 03751.7E	Труба Chimney	294 m *	5525.1N 03734.0E	
	Деревья Trees	193 m	5525.7N 03752.1E	Здание Building	308 m *	5513.9N 03717.8E	
32L/Подх/APCH 14R/Взлёт/TKOF	Антенна Antenna	162 m *	5523.2N 03754.9E	Ретранслятор Retransmitter	301 m *	5513.8N 03730.2E	
	Мачта Mast	187 m *	5521.9N 03756.5E	Освет. мачта Lighting mast	203 m *	5525.5N 03752.7E	
	Лес Forest	182 m	5522.9N 03755.5E	Ангар Hangar	214 m *	5525.2N 03753.2E	
	Лес Forest	183 m	5523.0N 03755.8E	Антенна Antenna	212 m *	5525.2N 03753.9E	
	Мачта Mast	217 m *	5520.7N 03802.2E	Флюгер Vane	223 m *	5524.8N 03754.2E	

УУДД АД 2.11 ПРЕДОСТАВЛЯЕМАЯ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ.
UUDD AD 2.11 METEOROLOGICAL INFORMATION PROVIDED.

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

УУДД АД 2.12 ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ ВПП.
UUDD AD 2.12 RUNWAY PHYSICAL CHARACTERISTICS.

ВПП RWY NR	ИПУ ВПП МПУ ВПП TRUE & MAG BRG	Размеры ВПП (м) Dimensions of RWY (m)	Несущая способность (PCN), покрытие ВПП и КПТ Strength (PCN), surface of RWY and SWY	Координаты порога ВПП THR coordinates	Превышение порогов, наивысшей точки зоны приземления ВПП, оборудованных для точного захода THR elevation and highest elevation of TDZ of precision APCH RWY
1	2	3	4	5	6
14L	145°38' 137°00'	3794x53	Reinforced Concrete PCN 78/R/C/W/T	5525.4N 03754.6E	THR 167.8 m
32R	325°38' 317°00'	3794x53	Reinforced Concrete PCN 78/R/C/W/T	5523.7N 03756.6E	THR 158.2 m
14R	145°38' 137°00'	3500x60	Reinforced Concrete PCN 57/R/A/W/T	5525.3N 03752.4E	THR 180.6 m
32L	325°38' 317°00'	3500x60	Reinforced Concrete PCN 57/R/A/W/T	5523.7N 03754.3E	THR 161.8 m
14C	145°38' 137°00'	2600x45	Concrete PCN 57/R/A/W/T	5525.2N 03752.8E	THR 178.3 m
32C	325°38' 317°00'	2600x45	Concrete PCN 57/R/A/W/T	5524.0N 03754.2E	THR 164.1 m

Уклон ВПП и КПТ Slope of RWY - SWY	КПТ (м) Stopway (m)	Размеры полос, свободных от препятствий (м) CWY dimensions (m)	Размеры летной полосы (м) Strip dimensions (m)	Свободная от препятствий зона OFZ	Примечания Remarks
7	8	9	10	11	12
- 0.25%	нет/NIL	400x150	4094x300	нет/NIL	нет/NIL
+ 0.25%	нет/NIL	300x150	4094x300	нет/NIL	нет/NIL
- 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	нет/NIL
+ 0.54%	нет/NIL	400x150	3800x300	нет/NIL	нет/NIL
See AOC type A	нет/NIL	нет/NIL	2900x140	нет/NIL	RWY 14C/32C shall be used for TKOF only
for RWY 14C/32C	нет/NIL	нет/NIL	2900x140	нет/NIL	

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

Обозначение ВПП RWY designator	РДР (м) TORA (m)	РДВ (м) TODA (m)	РДПВ (м) ASDA (m)	РПД (м) LDA (m)	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6
14L	3694	4094	3694	3794	нет/NIL
FROM B2	2820	3220	2820		
32R	3694	3994	3694	3794	нет/NIL
FROM B7	2600	2900	2600		
FROM B8	3490	3790	3490		
14R	3400	3800	3400	3500	нет/NIL
FROM A4	2650	3050	2650		
32L	3400	3800	3400	3500	нет/NIL
FROM A9	2650	3050	2650		
14C	2480	2480	2480	—	нет/NIL
32C	2600	2600	2600	—	нет/NIL

УУДД АД 2.14 ОГНИ ПРИБЛИЖЕНИЯ И ОГНИ ВПП.
UUDD AD 2.14 APPROACH AND RUNWAY LIGHTING.

Обозначение ВПП RWY designator	Тип, протяженность и сила света огней приближения APCH LGT type LEN INTST	Огни порога ВПП, цвет фланговых горизонтов THR LGT colour WBAR	VASIS (MEHT) PAPI	Протяженность огней зоны приземления TDZ, LGT LEN	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света огней осевой линии ВПП RWY centre line LGT length, spacing, colour, INTST	Протяженность, интервалы установки, цвет и сила света посадочных огней ВПП RWY edge LGT LEN, spacing, colour, INTST	Цвет ограничительных огней ВПП и фланговых горизонтов RWY end LGT colour WBAR	Протяженность и цвет огней концевой полосы торможения SWY LGT LEN (m) colour	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10
14L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green –	PAPI left/3°00'	нет NIL	3794m, 15m 2894m white next 600m red/white last 300m red, LIH	3794m, 60m 3194m white last 600m yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
32R	HIALS CAT III 900 m	зеленые green –	PAPI right/3°00'	900 m	3794m, 15m 2894m white next 600m red/white last 300m red, LIH	3794m,60m 3194m white last 600m yellow, HIRL	красные red –	нет NIL	нет NIL
14R	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, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
32L	HIALS CAT I 900 m	зеленые green	PAPI left/3°00'	нет NIL	3500m, 15m 2600m white next 600m red/white last 300m red	3500m,60m 2900m white last 600m yellow, HIRL	красные red	нет NIL	нет NIL
14C	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2600m, 60m 2000m white last 600m yellow, LIL	красные red –	нет NIL	нет NIL
32C	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	нет NIL	2600m, 60m 2000m white last 600m yellow, LIL	красные red –	нет NIL	нет NIL

УУДД АД 2.15 ПРОЧИЕ ОГНИ, РЕЗЕРВНЫЙ ИСТОЧНИК ЭЛЕКТРОПИТАНИЯ.
UUDD AD 2.15 OTHER LIGHTING, SECONDARY POWER SUPPLY.

1.	Аэродромный маяк/опознавательный маяк, местоположение и характеристики ABN/IBN location, characteristics and hours of operation	нет NIL
2.	Местоположение указателя направления посадки (LDI). Анемометр, местоположение и освещение LDI location and LGT. Anemometer location and LGT	См. карту АД See AD Chart
3.	Рулежные огни и огни осевой линии РД TWY edge and centre line lighting	Боковые: РД В2, В4-В7 Осевые: РД В1, В3, В8, Т1, Т2, А1–А12 Edge: TWY B2, B4-B7 Centre line: TWY B1, B3, B8, T1, T2, A1–A12
4.	Резервный источник электропитания/время переключения Secondary power supply/switch-over time	Имеются на все огни АД/ 1сек., за исключением боковых ВПП14Ц/32Ц/15сек. Secondary power supply to all lighting at AD/ 1sec, except RWY14C/32C edge/15sec
5.	Примечания Remarks	нет NIL

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

1.	Координаты TLOF и порога FATO Coordinates TLOF and THR of FATO	Н 1 – на МС S7/on stand S7 Н 2 – на РД В 2/on TWY B 2 Н 5 – на МР 3/on Taxi Route 3
2.	Превышение TLOF/FATO TLOF/FATO elevation	Н 1 – 177.0 m Н 2 – 165.5 m, Н5 – 176.0 m
3.	Зона TLOF плюс FATO размеры, тип покрытия, несущая способность и маркировка TLOF and FATO area dimensions, surface, strength, marking	Н 1 - круг диаметром 10 м, Н2, Н 5 - круг диаметром 18 м Н1-Н5 - асфальтобетон, PCN 76/R/C/X/T, маркированы. H1 - circle 10 m in diameter, H2, H5 - circle 18 m in diameter, H1-H5 - Asphalt-Concrete, PCN 76/R/C/X/T, marked
4.	Истинный и магнитный пеленги FATO True and MAG BRG of FATO	146°/137°; 326°/317°
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	Н 1– для вертолетов с диаметром несущего винта не более 13м, а также для вертолетов с лыжными шасси Н 2 – для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22м, а также для вертолетов с лыжными шасси Н5 для вертолетов с диаметром несущего винта не более 22 м H 1 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 13m and also for HEL having ski-equipped landing gear H 2 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22 m and also for HEL having ski – equipped landing gear H5 – is AVBL for HEL with diameter of the main rotor not exceeding 22m

УУДД АД 2.17 ВОЗДУШНОЕ ПРОСТРАНСТВО ОВД.
UUDD AD 2.17 AIR TRAFFIC SERVICES AIRSPACE.

1.	Обозначение и боковые границы Designation and lateral limits	Домодедово ТМА см. ENR 2.1 Domodedovo TMA see ENR 2.1
2.	Вертикальные границы Vertical limits	См. ENR 2.1 See ENR 2.1
3.	Классификация воздушного пространства Airspace classification	нет NIL
4.	Позывной и язык органа ОВД ATS unit call sign and language(s)	Домодедово-Вышка рус., англ. Domodedovo-Tower RUS, ENG
5.	Абсолютная/относительная высота перехода Transition altitude/height	(1000) м (1000) m
6.	Примечания Remarks	нет NIL

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

Обозначение службы Service designation	Позывной Call sign	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Примечания Remarks
1	2	3	4	5
Для всех служб For all ATS units		129.0 124.4 121.5	H24 H24 H24	Reserve FREQ Reserve FREQ Emergency FREQ
Подход APP	Домодедово-Подход Domodedovo-Approach	120.6	к/с H24	(300) м или ниже (300) m or below
Вышка TWR	Домодедово-Вышка 1 Domodedovo-Tower 1	118.6(119.450R)	к/с H24	Для ВПП 14Ц/32Ц, ВПП 14П/32Л For RWY 14C/32C, RWY 14R/32L РД/TWY M, A1, A2, A4-A9, A11, A12
	Домодедово-Вышка 2 Domodedovo-Tower 2	119.7(119.450R)	к/с H24	Для ВПП 14Л/32П For RWY 14L/32R РД/TWY B1-B8, T2
Перрон APN	Domodedovo-Delivery Домодедово-Перрон 1 Domodedovo-Apron 1 Домодедово-Перрон 2 Domodedovo-Apron 2	129.15 119.0 123.75	H24 к/с H24	Для маршрутов руления/ For Taxi Routes 3, 24-27, 35, 36, H, H1-H4, T1, T2
Круг Radar	Домодедово-Круг Domodedovo-Radar	127.7(119.450R)	к/с H24	Район АД: выше (300) м-эшелон перехода (включительно) TMA: above (300) m-TL (inclusive)
Транзит Transit	Домодедово- Транзит Domodedovo-Transit	130.6	к/с H24	
АТИС ATIS	Домодедово-АТИС Domodedovo-ATIS	128.3 122.95	к/с H24	На английском языке. Передает состояние поверхности покрытия ВПП по величине измеренного коэффициента сцепления/English. Transmits the condition of RWY surface according to measured friction coefficient На русском языке/Russian
ВОЛМЕТ VOLMET	Домодедово-ВОЛМЕТ Domodedovo-VOLMET	127.875	к/с H24	

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

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ОПРС NDB	PT RT	370	0500–1600	5530.6N 03814.3E		
VORDME (9°E)	ДМД DMD	113.3	к/с H24	5523.3N 03754.8E	161.3 m	
КРМ 14Л ИЛС кат 1(9°В) LOC 14L ILS CAT I (9°E)	ИДВ IDW	108.5	к/с H24	5523.3N 03757.0E		
ГРМ 14Л GP 14L		329.9	к/с H24	5525.3N 03754.9E		
ДПРМ 14Л LOM 14L	ДВ DW	437	к/с H24	5527.2N 03752.5E		137°MAG/3.99 km to RWY 14L
БПРМ 14Л LMM 14L	В W	887	к/с H24	5525.9N 03754.0E		137°MAG/1.10 km to RWY 14L
КРМ 32 П ИЛС кат 3(9°В) LOC 32R ILS CAT III (9°E)	ИДЕ IDE	111.9	к/с H24	5525.7N 03754.2E		

Тип средства, категория ILS/MLS Магнитное склонение для VOR/ILS/MLS Type of aid, CAT of ILS/MLS VAR for VOR/ILS/MLS	Обозначения ID	Частота Frequency	Часы работы Hours of operation	Координаты места установки передающей антенны Site of transmitting antenna coordinates	Превышение антенны DME Elevation of DME transmitting antenna	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7
ГРМ 32 П GP 32R		331.1	к/с H24	5523.9N 03756.6E		3°00', RDH 16.08 m
DME 32П DME 32R	ИДЕ IDE	CH 56X	к/с H24	5523.9N 03756.6E		309м от ВПП 32П 309m from RWY 32R
ДПРМ 32П LOM 32R	ДЕ DE	437	к/с H24	5522.0N 03758.7E		317°MAG/3.81 km to RWY 32R
БПРМ 32П LMM 32R	E E	887	к/с H24	5523.3N 03757.1E		317°MAG/0.89 km to RWY 32R
КРМ 14П ИЛС КАТ.3(9°В) LOC 14R ILS CAT III (9°E)	ИДМ IDM	110.1	к/с H24	5523.4N 03754.6E		
ГРМ 14П GP 14R		334.4	к/с H24	5525.0N 03752.5E		3°00' RDH 15.45 m
DME 14П DME 14R	ИДМ IDM	CH 38X	к/с H24	5525.0N 03752.5E		324м от ВПП 14П 324m from RWY 14R
КРМ 32Л ИЛС КАТ.1(9°В) LOC 32L ILS CAT I (9°E)	ИДО IDO	109.3	к/с H24	5525.6N 03752.0E		
ГРМ 32Л GP 32L		332.0	к/с H24	5523.8N 03753.9E		3°00' RDH 17.24 m
DME 32Л DME 32L	ИДО IDO	CH 30X	к/с H24	5523.8N 03753.9E		330м от ВПП 32Л 330m from RWY 32L
ОПРМ 14П NDB/MKR 14R	ДМ DM	320	к/с H24	5525.7N 03751.9E		137°MAG/1.04 km to RWY 14R
ОПРМ 32Л NDB/MKR 32L	ДО DO	659	к/с H24	5523.2N 03754.9E		317°MAG/1.15 km to RWY 32L

УУДД АД 2.20 МЕСТНЫЕ ПРАВИЛА ДВИЖЕНИЯ.

1. Аэропортовые правила.

Движение ВС по аэродрому осуществляется на тяге собственных двигателей и буксировкой спецавтомашинами. Руление и буксировка производится по установленной маркировке. Занятие РД и МР для руления ВС (буксировки ВС) производится по указанию диспетчеров «Вышки» и «Перрона».

2. Руление на места стоянки и с них.

Прибывающие воздушные суда встречаются спецмашинами, в сопровождении которых рулят до указанной стоянки.

Передвижением ВС на площади перрона руководят диспетчеры «Перрона» на частотах 119.0, 123.75 МГц. Без разрешения диспетчера «Перрона» руление и буксировка запрещаются.

При посадке на ВПП 14Л после окончания пробега ВС, экипаж по команде диспетчера «Вышки», в зависимости от длины пробега ВС и наличия свободных РД, заруливает по РД В2, В4, В6, В8 далее по РД Т2 и по МР Т2, Н1, Н2, Н3, Н4 на стоянку. Об освобождении ВПП докладывает диспетчеру «Вышки» и по его команде переходит на связь с диспетчером «Перрона», после освобождения сопряжения РД В5 с РД Т2.

При посадке на ВПП 32П после окончания пробега ВС, экипаж по команде диспетчера «Вышки», в зависимости от длины пробега ВС и наличия свободных РД, сруливает по РД В7, В5, В3, В2, В1. Об освобождении ВПП докладывает диспетчеру «Вышки» и по его команде переходит на связь с диспетчером «Перрона» на сопряжении РД В5 с МР Т2 или при освобождении РД В1, В2, В3. С разрешения диспетчера «Перрона» выруливает на МР Т1 (Т2) и по МР Н, Н1, Н2, Н3, Н4 рулит на указанную стоянку.

При посадке на ВПП 14П экипаж ВС по команде диспетчера «Вышки» заруливает по РД М. Далее по МР Н1, Н2 заруливает на стоянку. Об освобождении ВПП докладывает диспетчеру «Вышки» и по его команде переходит на связь с диспетчером «Перрона».

При посадке на ВПП 32Л экипаж ВС по команде диспетчера «Вышки» заруливает по РД А2 на РД М. Далее по МР 3, МР Н1, Н2 заруливает на стоянку. Об освобождении ВПП докладывает диспетчеру «Вышки» и по его команде переходит на связь с диспетчером «Перрона».

Руление на стоянки телетрапов 2-22 производится за машиной сопровождения в зону действия визуальной системы постановки ВС на стоянку SAFEDOCK (см. AD 2.1 UUDD-45/46).

3. Процедуры при вылете.

Экипаж ВС за 10 минут до времени отправления по плану должен установить связь и запросить условия выхода у Domodedovo-Delivery (129.15), сообщив:

- номер рейса (позывной),
- номер МС,
- информацию ATIS.

Экипаж ВС должен получить от Domodedovo-Delivery:

- ВПП для взлета,
- условия выхода,
- QNH (по запросу),

UUDD AD 2.20 LOCAL TRAFFIC REGULATIONS.

1. Airport regulations.

Movement of aircraft about the aerodrome shall be carried out under own engines power and by towing. Taxiing and towing shall be carried out along the established marking. Aircraft shall occupy the TWY and taxi routes for taxiing (towing) by instruction of “Tower” and “Apron” controllers.

2. Taxiing into and out of stands.

Arriving aircraft shall be met and escorted by “FOLLOW ME” vehicles to the designated stand.

The controllers of the “Apron” control unit shall control the movement of aircraft about the apron on frequency 119.0, 123.75 MHz. Taxiing and towing without permission of “Apron” controller are prohibited.

After landing on RWY 14L and the completion of the aircraft landing run the crew, by instruction of “Tower” controller, depending on length of the aircraft landing run and the availability of vacant TWY, shall taxi along TWY B2, B4, B6, B8 then along TWY T2 and along Taxi Routes T2, H1, H2, H3, H4 into the stand. The crew shall report the vacation of RWY to “Tower” controller and, by his instruction, shall change to “Apron” controller after the vacation of junction of TWY B5 and TWY T2.

After landing on RWY 32R and the completion of the aircraft landing run the crew, by instruction of “Tower” controller, depending on length of the aircraft landing run and the availability of vacant TWY, shall taxi from RWY along TWY B7, B5, B3, B2, B1. The crew shall report the vacation of RWY to “Tower” controller and, by his instruction, shall change to “Apron” controller at junction of TWY B5 and Taxi Route T2 or when vacating TWY B1, B2, B3. By permission of “Apron” controller the crew shall taxi onto Taxi Routes T1 (T2) and along Taxi Routes H, H1, H2, H3, H4 shall taxi to the indicated stand.

After landing on RWY 14R a flight crew, by “Tower” controller’s instruction, shall taxi onto TWY M, then taxi along Taxi Routes H1, H2 into the stand. The crew shall report the vacation of RWY to “Tower” controller and, by his instruction, shall change over to “Apron” controller.

After landing on RWY 32L a flight crew, by “Tower” controller’s instruction, shall taxi along TWY A2 onto TWY M, then taxi along Taxi Route 3, Taxi Routes H1, H2 into the stand. The crew shall report vacation of RWY to “Tower” controller and, by his instruction, shall change over to “Apron” controller.

Taxiing into stands of aerobridges 2-22 shall be carried out after “FOLLOW ME” vehicle into the area of coverage of the SAFEDOCK visual docking guidance system (see AD 2.1 UUDD-45/46).

3. Departure Procedures.

10 minutes before departure according to flight plan, the flight crew shall establish contact and request Domodedovo-Delivery (129.15) for departure instructions reporting the following:

- flight number (aircraft identification),
- stand number,
- ATIS information.

The flight crew shall receive the following from Domodedovo-Delivery:

- RWY for take-off,
- departure instructions,
- QNH (by request),

– для ВПП 14Ц/32Ц – направление и скорость ветра, коэффициент сцепления.

Для взлета с ВПП 14Л экипаж с разрешения диспетчера «Перрона» производит запуск двигателей и выруливает по МР Н, Н1, Н2, Н3, Н4 на МР Т1 или на РД В2 и по команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки».

Для взлета с ВПП 32П экипаж по разрешению диспетчера «Перрона» производят запуск двигателей и выруливает по МР Н, Н1, Н2, Н3, Н4 на МР Т2. По команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки» после пересечения траверза РД В5.

Для взлета с ВПП 14П экипаж с разрешения диспетчера «Перрона» производит запуск двигателей и выруливает по МР Н1 или Н2 на МР 3, РД М и по команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки».

Для взлета с ВПП 32Л экипаж с разрешения диспетчера «Перрона» производит запуск двигателей и выруливает по МР Н1 или Н2 на РД М и по команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки».

Для взлета с ВПП 14Ц экипаж по разрешению диспетчера «Перрона» производят запуск двигателей и выруливает по МР Н1 или МР Н2. По команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки».

Для взлета с ВПП 32Ц экипаж по разрешению диспетчера «Перрона» производят запуск двигателей и выруливает по МР Н1 или МР Н2. По команде диспетчера «Перрона» переходит на связь с диспетчером «Вышки».

4. Зона стоянки для небольших воздушных судов (авиации общего назначения).

Воздушные суда общего назначения сопровождаются спецмашинами на места стоянок, выделенных для них.

5. Зона стоянки для вертолетов.

Для взлета и посадки вертолетов на аэродроме определены 4 вертолетные площадки:

- Н 1 на МС S7;
- Н 2 на РД В2;
- Н 5 на МР 3;

Размер - круги диаметром 10 м и 18 м.

6. Перрон. Руление в зимних условиях.

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

7. Процедуры в условиях ограниченной видимости при полётах по категориям II или IIIA.

Процедуры применяются при дальности видимости на ВПП (RVR) менее 600 м. О начале применения процедур экипажи ВС будут извещены по ATIS или диспетчером ОВД.

Для посадки по категориям II и IIIA используются ВПП 14П и 32П.

Метеоминимум по II категории: ВПР менее 60м, но не менее 30м; RVR менее 550м, но не менее 350м.

Метеоминимум по IIIA категории: ВПР менее 30м, но не менее 15м; RVR менее 350м, но не менее 200м.

– for RWY 14C/32C – wind direction and speed, friction coefficient.

For take-off from RWY 14L the crew, by permission of “Apron” controller, shall carry out engines start-up and taxi along Taxi Routes H, H1, H2, H3, H4 onto Taxi Route T1 or TWY B2 and by instruction of “Apron” controller shall change to “Tower” controller.

For take-off from RWY 32R the crew, by permission of “Apron” controller, shall carry out engines start-up and taxi along Taxi Routes H, H1, H2, H3, H4 onto Taxi Route T2. By instruction of “Apron” controller the crew shall change to “Tower” controller after crossing abeam TWY B5.

For take-off from RWY 14R a flight crew, by “Apron” controller’s permission, shall start up engines and taxi along Taxi Route H1 or H2 onto Taxi Route 3, TWY M and, by “Apron” controller’s instruction, change over to “Tower” controller.

For take-off from RWY 32L a flight crew, by “Apron” controller’s permission, shall start up engines and taxi along Taxi Route H1 or H2 onto TWY M and, by “Apron” controller’s instruction, change over to “Tower” controller.

For take-off from RWY 14C the crew, by permission of “Apron” controller, shall carry out engines start-up and taxi along Taxi Route H1or H2. By instruction of “Apron” controller the crew shall change to “Tower” controller.

For take-off from RWY 32C the crew, by permission of “Apron” controller, shall carry out engines start-up and taxi along Taxi Route H1or Taxi Route H2. By instruction of “Apron” controller the crew shall change to “Tower” controller.

4. Parking area for small aircraft (General aviation).

General aviation aircraft shall be escorted by “FOLLOW ME” vehicles to stands designated for them.

5. Parking area for helicopters.

Four helipads are designated for take-off and landing of helicopters at the aerodrome as follows:

- H 1 on stand S7;
- H 2 on TWY B2;
- H 5 on Taxi Route 3;

Dimensions – circles of 10 m and 18 m in diameter.

6. Apron. Taxiing during winter conditions.

The taxi guide lines may be invisible because of snow. Assistance from “FOLLOW ME” vehicle may be requested via “Apron” controller.

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

The procedures shall be applied when RVR is less than 600m. Pilots will be informed about the beginning of the procedures application by ATIS or by ATC controller.

RWY 14R and 32R are available for categories II and IIIA landing.

Category II meteorological minimum is as follows: DH is less than 60m, but not less than 30m; RVR is less than 550m, but not less than 350m.

Category IIIA meteorological minimum is as follows: DH is less than 30m, but not less than 15m; RVR is less than 350m, but not less than 200m.

Прибытие

После посадки по категории II или IIIA экипаж обязан доложить диспетчеру «Вышки» об освобождении ВПП и критической зоны ILS после проруливания ВС крайнего жёлтого огня осевой линии РД с чередующимися зелёно-жёлтыми огнями.

После посадки на ВПП 14П экипаж освобождает ВПП по РД А7, А8, А9, А11, далее по огням зеленого цвета осевой линии РД М под управлением диспетчера «Вышки». По команде диспетчера «Вышки» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Перрона». После проруливания крайнего огня зеленого цвета осевой линии МР Н1 или Н2 руление только за машиной сопровождения под управлением диспетчера «Перрона».

После посадки на ВПП 32П экипаж ВС освобождает ВПП по РД В3, В1, далее по огням зеленого цвета осевой линии РД под управлением диспетчера «Вышки». По команде диспетчера «Вышки» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Перрона». При освобождении ВПП по РД В1 экипаж ВС осуществляет руление по огням осевой линии МР Т1 под управлением диспетчера «Перрона». После проруливания крайнего огня зеленого цвета осевой линии РД В3, МР Т1 руление только за машиной сопровождения.

Вылет.

Буксировка ВС производится с включенными аэронавигационными и проблесковыми огнями.

Руление ВС для взлёта с ВПП 14Л осуществляется за машиной сопровождения до первого включённого огня МР Т1. По команде диспетчера «Перрона» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Вышки» и продолжает руление до линии стоп-огней красного цвета РД В1.

Руление ВС для взлёта с ВПП 32П осуществляется за машиной сопровождения до первого включённого огня МР Т2. По команде диспетчера «Перрона» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Вышки» и продолжает руление по РД Т2 до линии стоп-огней красного цвета РД В8.

Руление ВС для взлета с ВПП 14П осуществляется за машиной сопровождения до первого включенного огня МР Н1 или Н2. По команде диспетчера «Перрона» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Вышки» и продолжает руление по огням зеленого цвета осевой линии РД М до линии стоп-огней красного цвета РД А2.

Руление ВС для взлета с ВПП 32Л осуществляется за машиной сопровождения до первого включенного огня МР Н1 или Н2. По команде диспетчера «Перрона» на установленном рубеже передачи ОВД экипаж ВС переходит на связь с диспетчером «Вышки» и продолжает руление по огням зеленого цвета осевой линии РД М до линии стоп огней красного цвета РД А11.

Экипаж вылетающего ВС должен следовать по осевой линии РД на предварительный старт и доложить диспетчеру «Вышки», когда ВС достигнет линии стоп-огней красного цвета. Пересекать линию предварительного старта (критическую зону ILS), обозначенную линией стоп-огней красного цвета и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера «Вышки» запрещается.

Arrival

After category II or IIIA landing the flight crew must report the vacation of RWY and ILS critical area to “Tower” controller after passing the last yellow light of TWY centre line with alternating green-yellow lights.

After landing on RWY 14R the flight crew shall vacate the runway along TWY A7, A8, A9, A11, then proceed along the green lights of TWY M centre line under control of “Tower” controller. The flight crew shall change over to “Apron” controller by “Tower” controller’s instruction at the established transfer of control position. After passing the last green light of the centre line of Taxi Route H1 or H2, further taxiing shall be carried out only after “Follow me” vehicle under control of “Apron” controller.

After landing on RWY 32R the flight crew shall vacate the runway along TWY B3, B1, then proceed along the green lights of TWY centre line under control of “Tower” controller. The flight crew shall change over to “Apron” controller by “Tower” controller’s instruction at the established transfer of control position. When vacating the runway along TWY B1 the flight crew shall taxi along the centre line lights of Taxi Route T1 under control of “Apron” controller. After passing the last green light of the centre line of TWY B3, Taxi Route T1, further taxiing shall be carried out only after “Follow me” vehicle.

Departure.

Towing of aircraft shall be carried out with navigation and flashing lights switched on.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 14L shall be carried out after “Follow me” vehicle to the first switched on centre line light of Taxi Route T1. The flight crew shall change over to “Tower” controller by “Apron” controller’s instruction at the established transfer of control position and shall continue taxiing to red stop bar of TWY B1.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 32R shall be carried out after “Follow me” vehicle to the first switched on centre line light of Taxi Route T2. The flight crew shall change over to “Tower” controller by “Apron” controller’s instruction at the established transfer of control position and shall continue taxiing along TWY T2 to red stop bar of TWY B8.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 14R shall be carried out after “Follow me” vehicle to the first switched on centre line light of Taxi Route H1 or H2. The flight crew shall change over to “Tower” controller by “Apron” controller’s instruction at the established transfer of control position and shall continue taxiing along the green lights of TWY M centre line to red stop bar of TWY A2.

Taxiing of aircraft for take-off from RWY 32L shall be carried out after “Follow me” vehicle to the first switched on centre line light of Taxi Route H1 or H2. The flight crew shall change over to “Tower” controller by “Apron” controller’s instruction at the established transfer of control position and shall continue taxiing along the green lights of TWY M centre line to red stop bar of TWY A11.

The flight crew of the departing aircraft shall proceed along TWY centre line to the runway holding position and report “Tower” controller about aircraft reaching red stop bar. It is prohibited to cross the runway holding position (ILS critical area) designated by red stop bar and the established day marking without “Tower” controller’s permission.

Пересекать (занимать) ВПП, РД при рулении без разрешения диспетчера «Вышки» запрещается.

УУДД АД 2.21 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА.

Указанные приемы разделены на две части:

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

ЧАСТЬ I

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ВЫПОЛНЕНИЯ ВЗЛЕТА И НАБОРА ВЫСОТЫ

1. Общие положения.

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

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

1.3. ВПП 14П/Л/Ц являются предпочтительными, которые по возможности, используются в максимальной степени.

2. Ограничения.

2.1 При взлете с ВПП 32Л/П/Ц строго выдерживать установленные схемы выхода, в целях исключения полетов над жилым поселком и г. Домодедово.

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

2.3 При неполной загрузке ВС выполнять взлет на номинальном режиме работы двигателей.

3. Процедуры ограничения шума.

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

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

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

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

По достижении высоты 240м (800фт) или выше над уровнем аэродрома, скорректировать и выдерживать мощность/тягу двигателей в соответствии с графиком регулирования мощности/тяги в целях снижения шума, приведенном в Руководстве по эксплуатации ВС. Выдерживать скорость набора высоты V_2+(20-40)км/ч (10-20 узлов) при положении закрылков и предкрылков во взлетной конфигурации.

На высоте 900м (3000фт) над уровнем аэродрома, выдерживая положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение и убрать закрылки и предкрылки по графику.

На высоте 900м (3000фт) и более над уровнем аэродрома осуществить ускорение до скорости набора высоты при полете по маршруту.

It is prohibited to cross (occupy) RWY, TWY while taxiing without “Tower” controller’s permission.

UUDD AD 2.21 NOISE ABATEMENT PROCEDURES.

Noise abatement procedures are divided into two parts:

1. Noise abatement take-off procedures and noise abatement climb procedures.
2. Noise abatement approach procedures.

PART I

NOISE ABATEMENT TAKE-OFF PROCEDURES AND NOISE ABATEMENT CLIMB PROCEDURES

1. General.

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

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

1.3 RWY 14R/L/C are noise preferential runways which shall be used to the maximum degree as far as possible.

2. Operational restrictions.

2.1 During take-off from RWY 32L/R/C the crews shall strictly comply with the established departure procedures to avoid overflying the residential area of the airport and Domodedovo town.

2.2 The change of flight direction (course) of the aircraft after take-off shall be permitted only after reaching a flight height of (120)m above aerodrome level.

2.3 When the payload of aircraft is not full, take-off shall be executed at the engine rated power.

3. Noise abatement procedures.

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

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

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

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

On reaching a height 240m (800ft) AAL or above, adjust and maintain engine power/thrust in accordance with the noise abatement power/thrust schedule provided in the Aeroplane Flight Manual. Maintain a climb speed of V_2+ (20-40)km/h (10-20kt) with flaps and slats in the take-off configuration.

At 900m (3000ft) above aerodrome level, while maintaining a positive rate of climb, accelerate and retract flaps/slats on schedule.

At 900m (3000ft) AAL or above, accelerate to enroute climb speed.

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

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

Начальная скорость набора высоты до точки начала выполнения процедуры снижения шума составляет не менее V_2+(20-40)км/ч (10-20 узлов).

По достижении высоты 240м (800фт) над уровнем аэродрома уменьшить угол тангажа, выдерживая при этом положительную скорость набора высоты, осуществить ускорение до скорости V_{ZF} (минимально-безопасной скорости с убранными закрылками) и:

а) уменьшить мощность одновременно с началом уборки закрылков/предкрылков; или

б) уменьшить мощность после уборки закрылков/предкрылков.

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

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

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

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

ЧАСТЬ II

ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ПРИЕМЫ СНИЖЕНИЯ ШУМА НА ЭТАПЕ ЗАХОДА НА ПОСАДКУ

1. Общие положения.

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

1.2 При наличии специальных метеорологических условий, например при значительном ветре, при наличии кучево-дождевых облаков и т.д., в секторах подхода и захода на посадку орган ОВД по своему усмотрению или по просьбе командира корабля (пилота) может отклониться от положений, изложенных ниже, если по причинам безопасности он считает это необходимым.

1.3 ВПП 32П является предпочтительной ВПП, которая, по возможности используется в максимальной степени.

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

2. Ограничения.

2.1 Непосредственно перед конечным этапом захода на посадку следует избегать (по возможности) больших скоростей снижения при выходе из зон ожидания или с занимаемой высоты.

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

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

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

The initial climbing speed to the noise abatement initiation point shall not be less than V_2+ (20-40)km/h (10-20kt).

On reaching a height 240 m (800 ft) above aerodrome level, decrease angle of pitch whilst maintaining a positive rate of climb, accelerate towards V_{ZF} (minimum safe speed with flaps retracted) and either:

a) reduce power with the initiation of the first flap/slat retraction; or

b) reduce power after flap/slat retraction.

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

On reaching 900m (3000ft) above aerodrome level, change over to normal en-route climb speed.

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

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

PART II

NOISE ABATEMENT APPROACH PROCEDURES.

1. General.

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

1.2 When special meteorological conditions, such as considerable wind, cumulonimbus clouds and etc., are present in arrival and approach sectors, ATS unit may, at its own discretion or by a pilot-in-command's (pilot's) request, deviate from the provisions given below, if it is considered necessary for safety reasons.

1.3 RWY 32R is noise preferential runway which shall be used to the maximum degree as far as possible.

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

2. Operational limitations.

2.1 Immediately prior to the final approach the crews should avoid (as far as possible) excessive rates of descent when leaving the holding areas or the height occupied.

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

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

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

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

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

УУДД 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 Домодедово, полеты в пределах района аэродрома Домодедово осуществляются в соответствии с правилами полетов по приборам.

2. Процедуры полетов по ППП в района 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 Скурыгино, Аксиньино).

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.

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.

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

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

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

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

UUDD AD 2.22 FLIGHT PROCEDURES.

1. General provisions.

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

2. IFR flight procedures within TMA.

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.

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

A change from IFR flights to VFR flights shall be executed only by a 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 TMA.

Radar vectoring in TMA is executed by ATS unit which provides a direct control over aircraft movement. For air traffic flow management the controllers of ATS units shall 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.

Radar vectoring charts are not published.

Radar control over aircraft flights in TMA is provided by ATC automated system.

4. Surveillance radar approach (SRA).

SRA procedures are not applied.

5. Потеря (отказ) радиосвязи.

В случае потери (отказа) радиосвязи КВС (пилот) действует в соответствии с процедурами при отказе (потери) радиосвязи, изложенными в Приложении 2 ICAO.

5.1 При потере радиосвязи после входа в МВЗ КВС (пилот) продолжает полет на последнем заданном органом ОВД эшелоне в зону ожидания над ОПРС Аксиньино по маршрутам входа:

– БД1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;
– ФК1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;
– ИН2 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;
– ФЕ1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;
– МФ1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

Далее КВС (пилот) должен выполнить процедуру входа в левую зону ожидания над ОПРС Аксиньино. Снижение до эшелона 1800м начинается после выполнения стандартной схемы в зоне ожидания. Затем КВС (пилот) продолжает полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32 Л/П - ЩО 32А;
- для ВПП 14П/Л - ЩО 14А

производит посадку на аэродроме Домодедово.

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

а) на запасной аэродром Внуково с набором эшелона 2100м по маршрутам выхода (ЛО14Д, ЛО32Д) через ОПРС Климовск и далее на ДПРМ рабочей ВПП аэродрома Внуково. После пролета ДПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

б) на запасной аэродром Шереметьево с набором эшелона 2100м по маршрутам выхода (ВТ14Д, ВТ32Д) через ОПРС Картино и далее по маршруту ЛЕДНИ – ВИНЛИ - Челобитьево и далее на ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП аэродрома Шереметьево). После пролета ДПРМ/БПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

в) на запасной аэродром вне МВЗ (выбранный при принятии решения на вылет) на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (4200м, 4500м или 7200м, 7500м) по основному маршруту выхода с набором указанного эшелона.

5.2 **При потере радиосвязи после взлета,** если на высоте (200)м связь с Домодедово-Круг на частоте 127.7 не установлена, КВС продолжает:

– выполнять схему выхода (SID) с набором высоты (900)м;

– восстанавливать связь с органом ОВД, используя все имеющиеся средства.

Если связь после пролета конечного пункта схем выхода (SID) ОПРС Картино ВТ, BITSA, ОПРС Глотаево ДК, ОПРС Климовск ЛО, OKREM (при выполнении схем выхода (SID) СФ 32Е и ВЗ 14Д до Д 30.0км ДМД) установить не удалось:

– установить код ответчика 7600;

5. Radio communication failure.

In case of radio communication failure a pilot-in-command (a pilot) shall follow radio communication failure procedures stated in ICAO Annex 2.

5.1 In case of radio communication failure after the entry into Moscow Area a pilot-in-command (a pilot) shall continue a flight at the last flight level, assigned by ATS unit, to the holding area over Aksinyino NDB along the following STAR routes:

– BD1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;
– FK1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;
– IN2 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;
– FE1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;
– MF1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

Then a pilot-in-command (a pilot) shall join the left holding area over Aksinyino NDB. Descending to flight level 1800m shall be commenced after the execution of the standard holding pattern. Then a pilot-in-command (a pilot) shall continue a flight along the following STAR routes:

- for RWY 32 L/R - QO 32A;
- for RWY 14R/L - QO 14A

and carry out landing at Domodedovo AD.

If unable to land at Domodedovo AD after the missed approach a pilot-in-command has the right to proceed:

a) to the alternate aerodrome of Vnukovo climbing to flight level 2100m along SID routes (LO 14D, LO 32D) via Klimovsk NDB and then to LOM of the runway-in-use of Vnukovo AD. After crossing LOM a pilot-in-command shall carry out descending and approach-to-land procedure based on the navigation facility; or

b) to the alternate aerodrome of Sheremetyevo climbing to flight level 2100m along SID routes (WT 14D, WT 32D) via Kartino NDB and then along the route LEDNI-VINLI-Chelobityevo and then to LOM/LMM (depending on the runway-in-use of Sheremetyevo AD). After crossing LOM/LMM a pilot-in-command shall carry out descending and approach-to-land procedure based on the navigation facility; or

c) to the alternate aerodrome located outside Moscow Area (chosen when making a decision for departure) at the lower (safe) flight level or at flight level (4200m, 4500m or 7200m, 7500m) specially established for a flight without radio communication depending on flight direction along the main departure route climbing to the indicated flight level.

5.2 **In case of radio communication failure after take-off**, if at (200m) communication with Domodedovo-Krug on frequency 127.7 is not established, a pilot-in-command shall continue:

– to carry out SID climbing to (900)m;

– to restore radio communication with ATS unit using all available facilities.

If radio communication failed to be established after crossing the final SID point – Kartino NDB WT, BITSA, Glotayevo NDB DK, Klimovsk NDB LO, OKREM (when carrying out SID SF 32E and WZ 14D to D 30.0km DMD), then:

– squawk SSR code 7600;

– следовать на ВОРДМЕ 113.3 ДМД или ОПРМ 659 ДО на (900)м по кратчайшему расстоянию;

– выполнить не менее одного полета в зоне ожидания ВОРДМЕ 113.3 ДМД или ОПРМ 659 ДО.

При принятии решения о посадке на а/д Домодедово выполнить полет по схеме подхода при потере радиосвязи после взлета (ДМД 14, ДМД 32) и в зависимости от метеоусловий и посадочного веса произвести посадку на аэродроме Домодедово.

При принятии решения следовать в зону ожидания над ОПРС Аксиньино 732 ЩО для выработки (слива) топлива выполнить схему при потере радиосвязи ЩО 14Д (ЩО 32Д) с набором эшелона 2100м от ВОРДМЕ 113.3 ДМД на ОПРС Аксиньино 732 ЩО. После пролета ОПРС Аксиньино 732 ЩО выполнить вход в левую зону ожидания, продолжать полет в ней в течение времени, необходимого для выработки (слива) топлива, затем снижение до эшелона 1800м после ОПРС Аксиньино 732 ЩО и продолжать полет по маршруту подхода:

– для ВПП 32Л/П – ЩО 32А:

– для ВПП 14 П/Л – ЩО 14А:

произвести посадку на аэродроме Домодедово;

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

а) на запасной аэродром Внуково с набором эшелона 2100м по маршрутам выхода (ЛО 14Д, ЛО 32Д) через ОПРС Климовск 1005 ЛО и далее на ДПРМ рабочей ВПП аэродрома Внуково. После пролета ДПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

б) на запасной аэродром Шереметьево с набором эшелона 2100м по маршрутам выхода (ВТ 14Д, ВТ 32Д) через ОПРС Картино 1215 ВТ и далее по маршруту LEDNI–VINLI–Челобитьево 680 БП, далее на ДПРМ/БПРМ (в зависимости от рабочей ВПП аэродрома Шереметьево). После пролета ДПРМ/БПРМ КВС выполняет снижение и заход на посадку по установленной схеме для данного навигационного средства;

в) на запасной аэродром вне МВЗ на нижнем (безопасном) эшелоне или на специально установленном эшелоне для полета без связи в зависимости от направления полета (4200м, 4500м или 7200м, 7500м) – по установленным маршрутам выхода с набором указанного эшелона;

г) 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 указанного времени.

5.3 При потере радиосвязи в наборе эшелона (высоты) КВС (пилот) обязан выдерживать последний заданный диспетчером эшелон (высоту) до пролета ОПРС коридора выхода из МВЗ и далее КВС имеет право:

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

– proceed to VOR/DME 113.3 DMD or NDB/MKR 659 DO at (900)m along the shortest distance;

– carry out at least one flight in the holding area over VOR/DME 113.3 DMD or NDB/MKR 659 DO.

When making a decision to land at Domodedovo aerodrome, the flight crew shall carry out a flight along STAR route in case of radio communication failure after take-off (DMD 14, DMD 32) and depending on the meteorological conditions and landing weight, shall carry out landing at Domodedovo aerodrome.

When making a decision to proceed to the holding area over Aksinyino NDB 732 QO for fuel dumping, the flight crew shall carry out STAR in case of radio communication failure QO 14D (QO 32D) climbing to flight level 2100m from VOR/DME 113.3 DMD to Aksinyino NDB 732 QO. After passing Aksinyino NDB 732 QO join the left holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel dumping, then descend to flight level 1800m after Aksinyino NDB 732 QO and continue the flight along the STAR routes:

– for RWY 32L/R - QO 32A;

– for RWY 14R/L - QO 14A

and carry out landing at Domodedovo aerodrome.

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

a) to the alternate aerodrome of Vnukovo climbing to flight level 2100m along SID routes (LO 14D, LO 32D) via Klimovsk NDB 1005 LO and then to LOM of the runway-in-use of Vnukovo AD. After crossing LOM a pilot-in-command shall carry out descending and the approach procedure according to the established pattern based on the given navigation facility;

b) to the alternate aerodrome of Sheremetyevo climbing to flight level 2100m along SID routes (WT 14D, WT 32D) via Kartino NDB 1215 WT and then along the route LEDNI-VINLI-Chelobityevo 680 BP, then to LOM/LMM (depending on the runway-in-use of Sheremetyevo AD). After crossing LOM/LMM a pilot-in-command shall carry out descending and the approach procedure according to the established pattern based on the given navigation facility;

c) to the alternate aerodrome located outside Moscow Area at the lower (safe) flight level or at flight level (4200m, 4500m or 7200m, 7500m) specially established for a flight without radio communication depending on flight direction along the established SID routes climbing to the indicated flight level;

d) to the destination aerodrome climbing to flight level (altitude), indicated in FPL, along SID route as in accordance with FPL and carry out landing at the destination aerodrome with the minimum deviations from the indicated time.

5.3 In case of radio communication failure during climbing to flight level (altitude) a pilot-in-command (a pilot) must maintain the last flight level (altitude) assigned by the controller till passing NDB of the Moscow Area exit corridor and then a pilot-in-command has the right:

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

б) не изменяя последний заданный диспетчером эшелон (высоту) вернуться на аэродром вылета Домодедово через зону ожидания над ОПРС Аксиньино по маршрутам:

– ОПРС Нерль – БД1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Карманово – ФК1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Захаровка – ИН2 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Венев – ФЕ1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

– ОПРС Черусти – ОПРС Красная Горбатка – МФ1 – VORDME ДМД – ОПРС Глотаево – ОПРС Аксиньино;

После пролета ОПРС Аксиньино выполнить процедуру входа в левую зону ожидания, продолжить полет в ней в течении времени, необходимого для выработки (слива) топлива, затем снижение до эшелона 1800м и продолжить полет по маршруту подхода:

- для ВПП 32Л/П - ЩО32А;

- для ВПП 14П/Л - ЩО 14А

произвести посадку на аэродроме Домодедово.

В случае невозможности посадки на аэродроме Домодедово, следовать на аэродром Внуково или Шереметьево, или на запасной аэродром вне МВЗ согласно пункту 5.1.

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

Процедуры полетов по ПВП в районе аэродрома

При полетах по ПВП в пределах узлового диспетчерского района необходимо:

- иметь двухстороннюю радиосвязь;

- иметь разрешение соответствующего органа ОВД (диспетчера АДЦ «Домодедово-Круг»);

- сообщать местонахождение, когда это необходимо;

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

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 (МВЗ);

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

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

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

е) на установленной частоте поддерживается двухсторонняя радиосвязь;

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

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

b) to return to the departure aerodrome of Domodedovo, without changing the last flight level (altitude) assigned by the controller, via the holding area over Aksinyino NDB along the following routes:

– Nerl NDB – BD1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Karmanovo NDB – FK1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Zakharovka NDB – IN2 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Venev NDB – FE1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

– Cherusti NDB – Krasnaya Gorbatka NDB – MF1 – VORDME DMD – Glotayevo NDB – Aksinyino NDB;

After passing Aksinyino NDB join the left holding area, continue to fly in the holding area for the time necessary for fuel use (dumping), then descend to flight level 1800m and continue the flight along the STAR routes:

- for RWY 32L/R – QO 32A;

- for RWY 14R/L – QO 14A

and carry out landing at Domodedovo AD.

In case when landing at Domodedovo AD is impossible, proceed to the aerodromes of Vnukovo or Sheremetyevo or to the alternate aerodrome located outside Moscow Area according to para. 5.1.

5.4 In case of radio communication failure during VFR flight at altitude below the lower (safe) flight level the aircraft shall proceed according to the flight plan to the aerodrome of first landing at height established earlier by ATS unit.

VFR flight procedures within TMA.

During VFR flights within TMA it is necessary:

- to have two-way radio communication;

- to have a clearance of appropriate ATS unit (the controller of the aerodrome control unit “Domodedovo-Radar”);

- to report position if required;

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

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

b) ATS unit clearance shall be obtained immediately before the aircraft enters TMA (Moscow Area);

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

d) deviations from ATC 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 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.*

УУДД АД 2.23. ДОПОЛНИТЕЛЬНАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Орнитологическая обстановка в районе аэродрома обуславливается сезонной и суточной миграцией птиц. Аэродром Домодедово окружен с трех сторон лесными массивами, а на подходе на ВПП 32Л - полями.

Интенсивные перелеты птиц наблюдаются в период пахотных работ и созревания злаковых и бобовых культур. Все лето грачи, голуби, скворцы прилетают на кормежку одиночными или небольшими стаями. В осенний период сентябрь-октябрь, грачи и скворцы собираются стаями, в которых насчитывается до 100 птиц, это самый вероятный период столкновения ВС с птицами в зоне взлета и посадки на высоте 50-100м.

В этот период проводятся мероприятия по наблюдению за птицами и отпугиванию их в период взлета и посадки ВС, а также повышение осмотрительности экипажей на взлете и посадке.

В случаях сложной орнитологической обстановки РП может принять решение о временном прекращении полетов на аэродроме.

UUDD AD 2.23 ADDITIONAL INFORMATION.

The ornithological situation in TMA is conditioned by seasonal and daily bird migration. Domodedovo aerodrome is surrounded on three sides by large forest and on RWY 32L approach segment – by fields.

Intensive migrations of birds are observed during ploughing works and ripening of grass-and-legume cultures. During the whole summer rooks, pigeons, starlings fly in for feeding in separate or not great flocks. In autumn period (September-October) rooks and starlings gather in flocks numbering up to 100 birds. It is the most probable period of aircraft collision with birds in take-off and landing areas at 50-100 m.

During this period measures on observation of birds and their frightening away and also increasing crew's caution during aircraft take-off and landing take place.

When the ornithological situation is complicated, aerodrome operations duty manager can take a decision on temporary stopping of flights at the aerodrome.

AERODROME CHART - ICAO

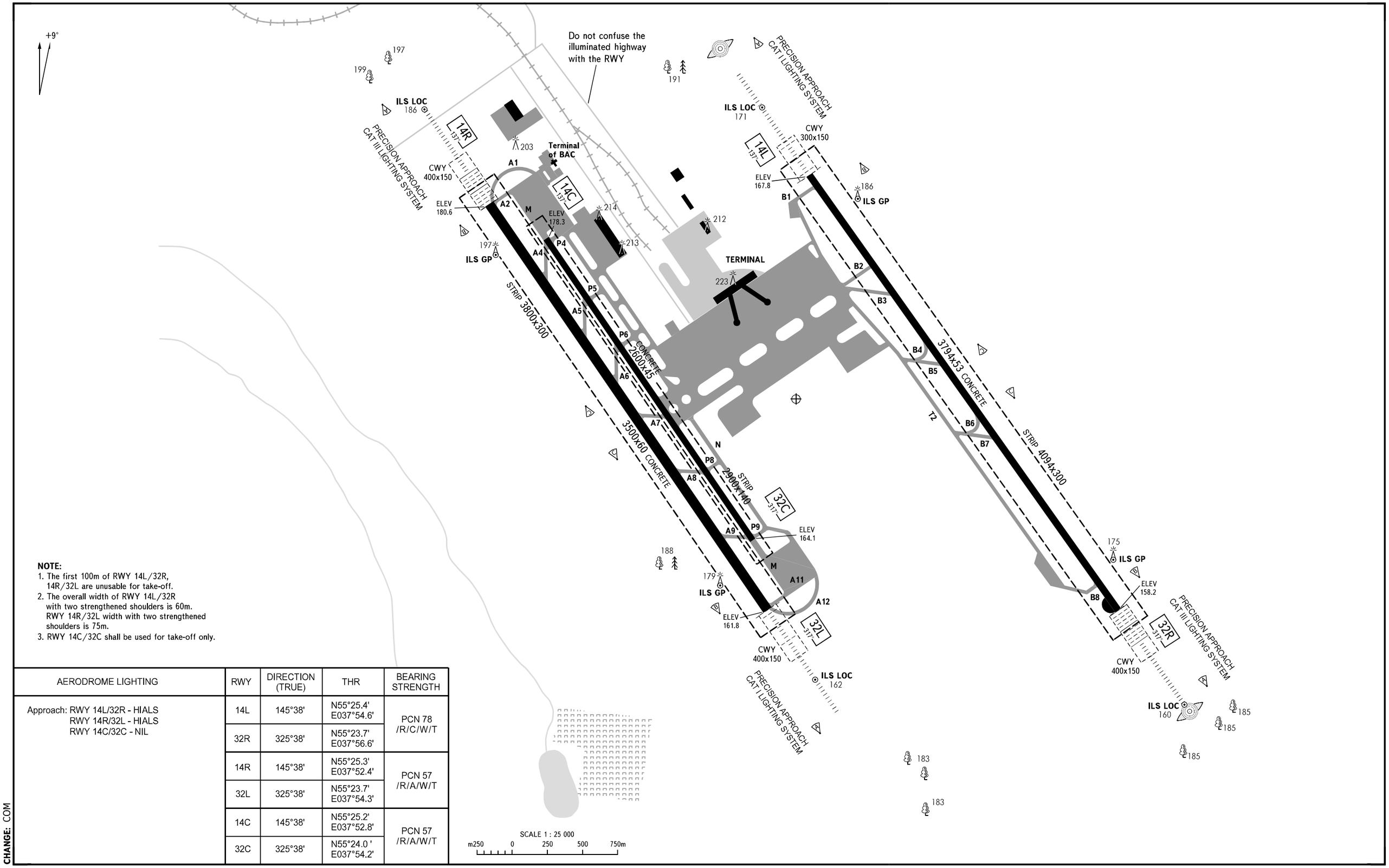
ARP
N55°24.5'
E037°54.5'

ELEV
180.6m

TOWER 1	RWY 14R/32L	**118.6 (119.450R)**	APRON 1	**By ATC 119.0**
	RWY 14C/32C	**118.6 (119.450R)**	APRON 2	**By ATC 123.75**
TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**	DELIVERY	**129.15**

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO



NOTE:
1. The first 100m of RWY 14L/32R, 14R/32L are unusable for take-off.
2. The overall width of RWY 14L/32R with two strengthened shoulders is 60m. RWY 14R/32L width with two strengthened shoulders is 75m.
3. RWY 14C/32C shall be used for take-off only.

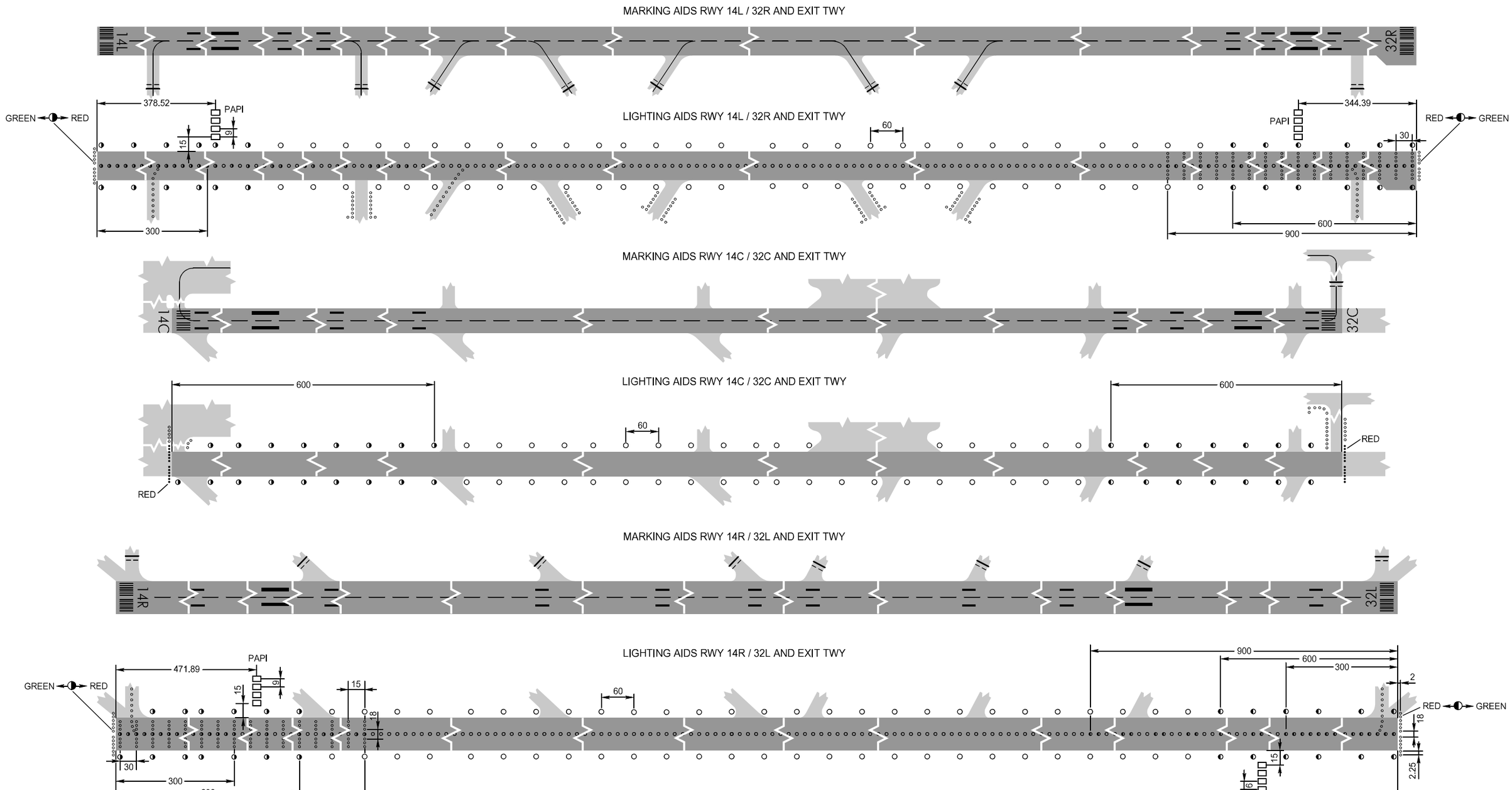
AERODROME LIGHTING	RWY	DIRECTION (TRUE)	THR	BEARING STRENGTH
Approach: RWY 14L/32R - HIALS RWY 14R/32L - HIALS RWY 14C/32C - NIL	14L	145°38'	N55°25.4' E037°54.6'	PCN 78 /R/C/W/T
	32R	325°38'	N55°23.7' E037°56.6'	
	14R	145°38'	N55°25.3' E037°52.4'	PCN 57 /R/A/W/T
	32L	325°38'	N55°23.7' E037°54.3'	
	14C	145°38'	N55°25.2' E037°52.8'	PCN 57 /R/A/W/T
	32C	325°38'	N55°24.0' E037°54.2'	

CHANGE: COM

AERODROME CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO



AERODROME LIGHTING	
Runway:	RWY 14L/32R - Edge-white, last 600m yellow, HIRL RWY 14R/32L - Edge-white, last 600m yellow, HIRL RWY 14C/32C - Edge-white, last 600m yellow, LIL
Threshold:	RWY 14L/32R - Green RWY 14R/32L - Green RWY 14C/32C - NIL

DIMENSIONS IN METRES

SCALE 1 : 7 500
m75 0 75 150 200m

CHANGE: NIL

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

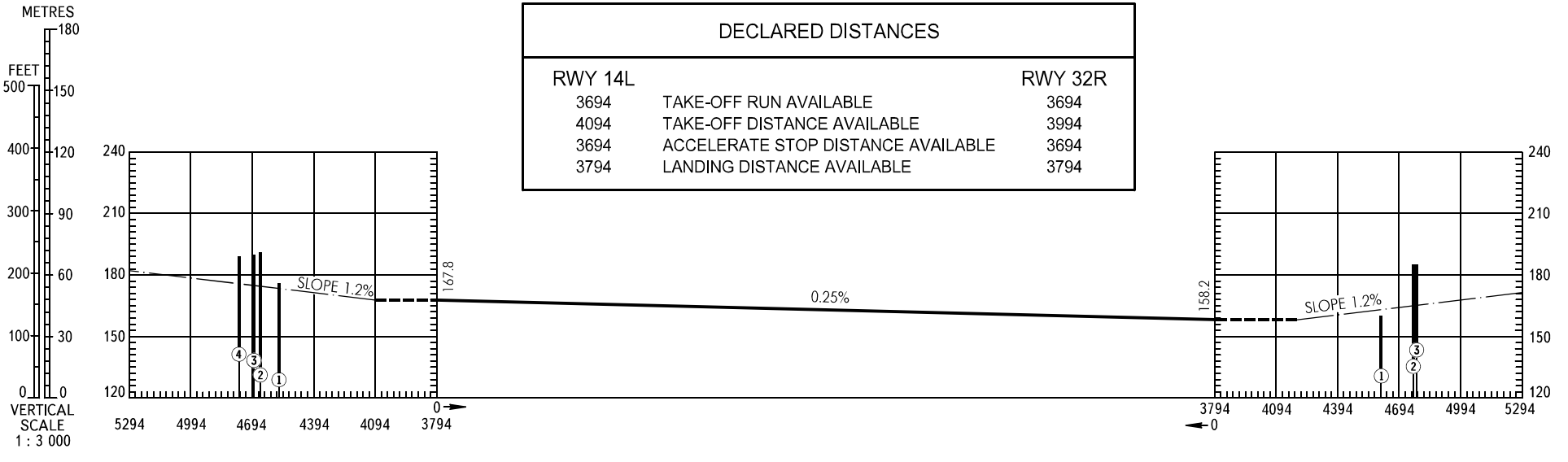
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14L/32R

MAGNETIC VARIATION **9°E** 2004

DECLARED DISTANCES		
RWY 14L		RWY 32R
3694	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3694
4094	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3994
3694	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3694
3794	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3794



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, ANTENNA	◉
RIVER	
FOREST	

HORIZONTAL SCALE 1 : 30 000
METRES
500 0 1000 2000
1000 0 2000 4000 6000 8000
FEET

NOTE
The first 100m of RWY 14L/32R are unusable for take-off.

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

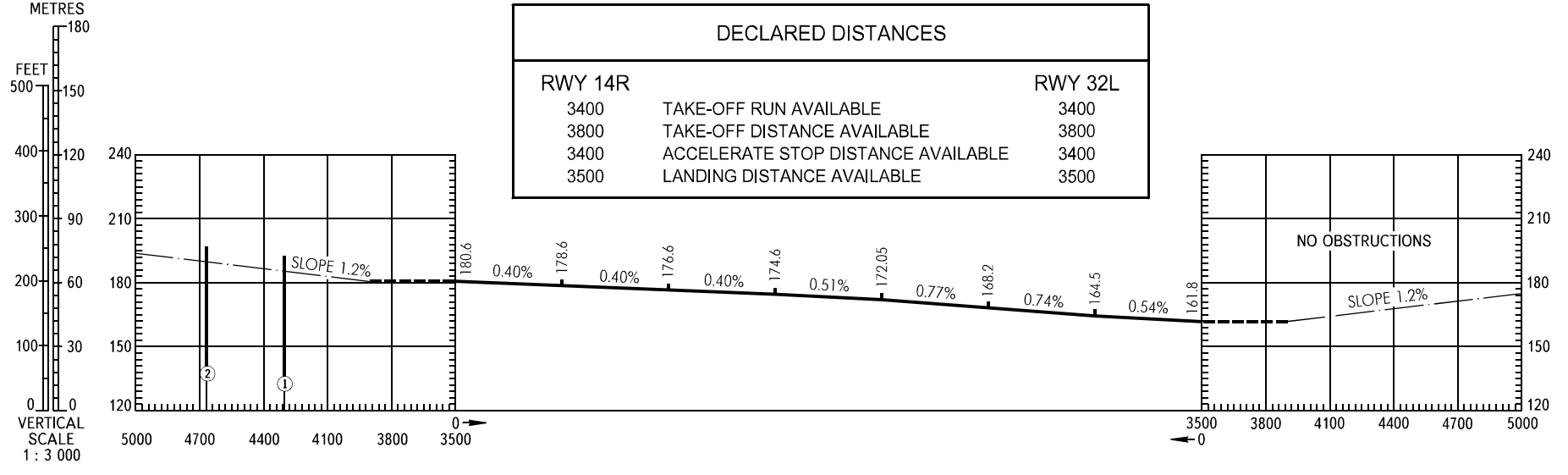
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

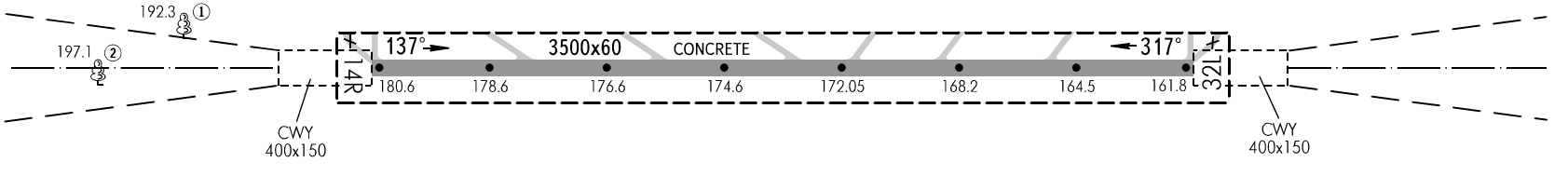
DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/32L

MAGNETIC VARIATION **9°E** 2004

DECLARED DISTANCES		
RWY 14R		RWY 32L
3400	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	3400
3800	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	3800
3400	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	3400
3500	LANDING DISTANCE AVAILABLE	3500





LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
POLE, TOWER, ANTENNA	◉
FOREST	

HORIZONTAL SCALE 1 : 30 000
METRES
500 0 1000 2000
1000 0 2000 4000 6000 8000
FEET

NOTE
The first 100m of RWY 14R/32L are unusable for take-off.

AERODROME OBSTACLE CHART - ICAO

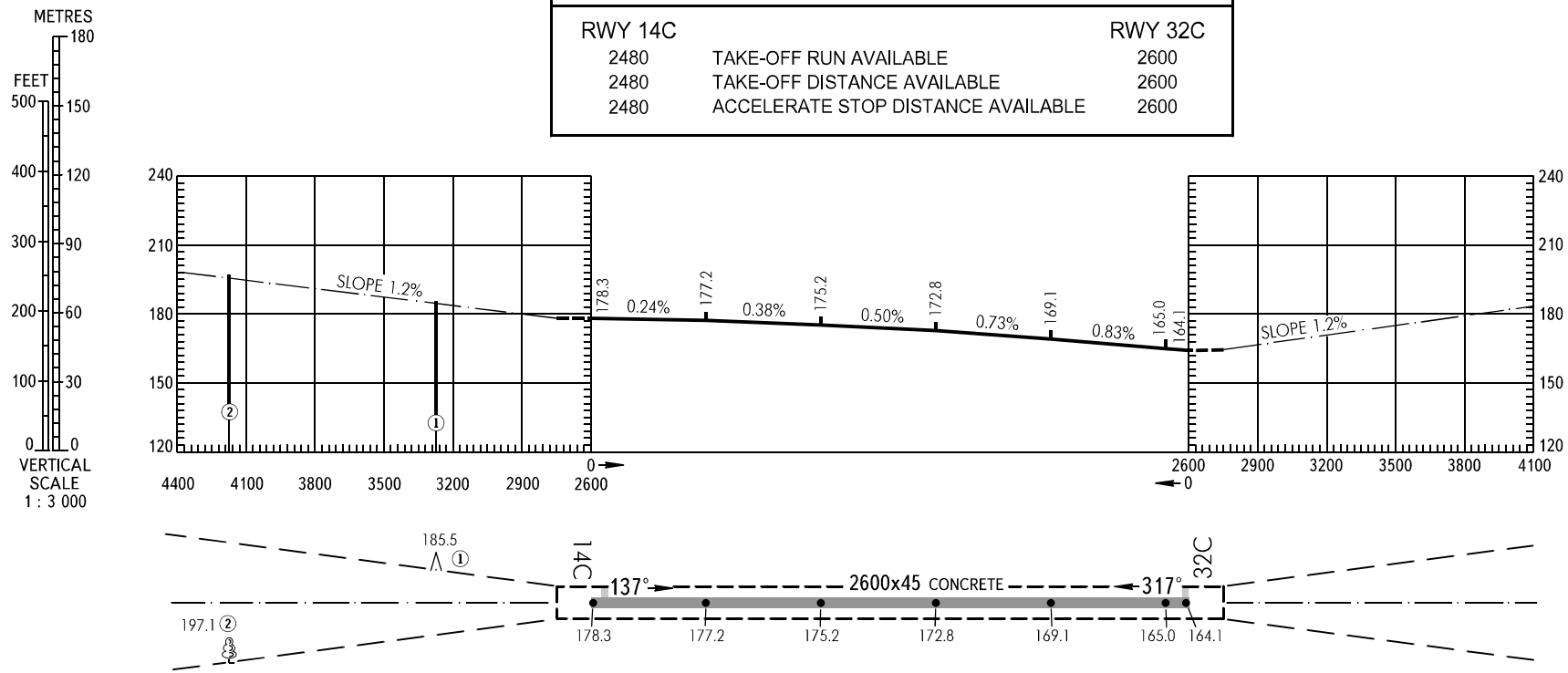
TYPE **A** (OPERATING LIMITATIONS)

DIMENSIONS AND ELEVATIONS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14C/32C

MAGNETIC VARIATION **9°E** 1977

DECLARED DISTANCES		
RWY 14C		RWY 32C
2480	TAKE-OFF RUN AVAILABLE	2600
2480	TAKE-OFF DISTANCE AVAILABLE	2600
2480	ACCELERATE STOP DISTANCE AVAILABLE	2600



LEGEND	
IDENTIFICATION NUMBER	①
MOUND	∧
FOREST	

HORIZONTAL SCALE 1 : 30 000

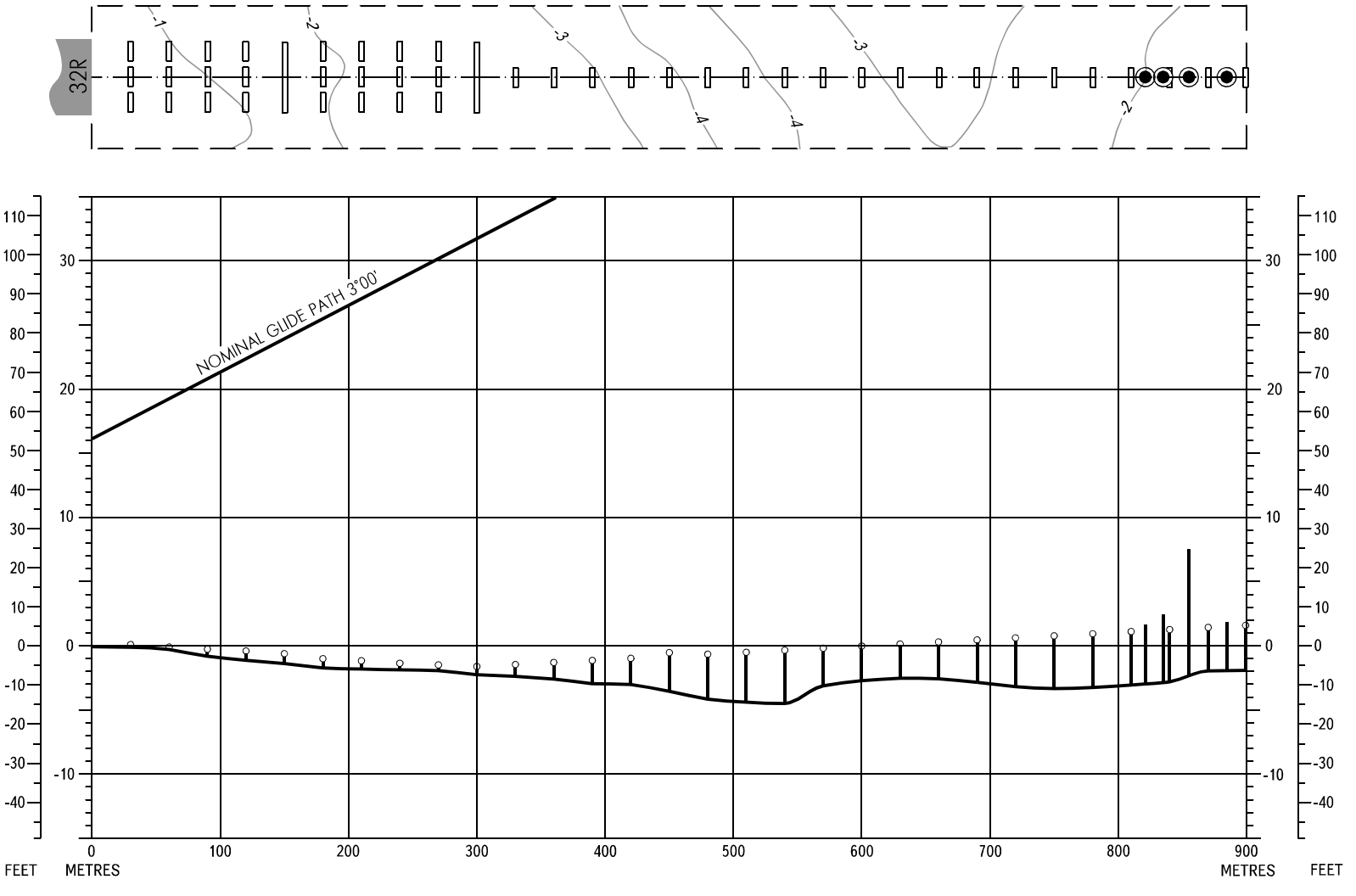
METRES 500 0 1000 2000 3000

FEET 1000 0 2000 4000 6000 8000 10000

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32R



LEGEND	
ANTENNA	
CONTOUR	
CENTRE-LINE PROFILE	
APPROACH LIGHTS	

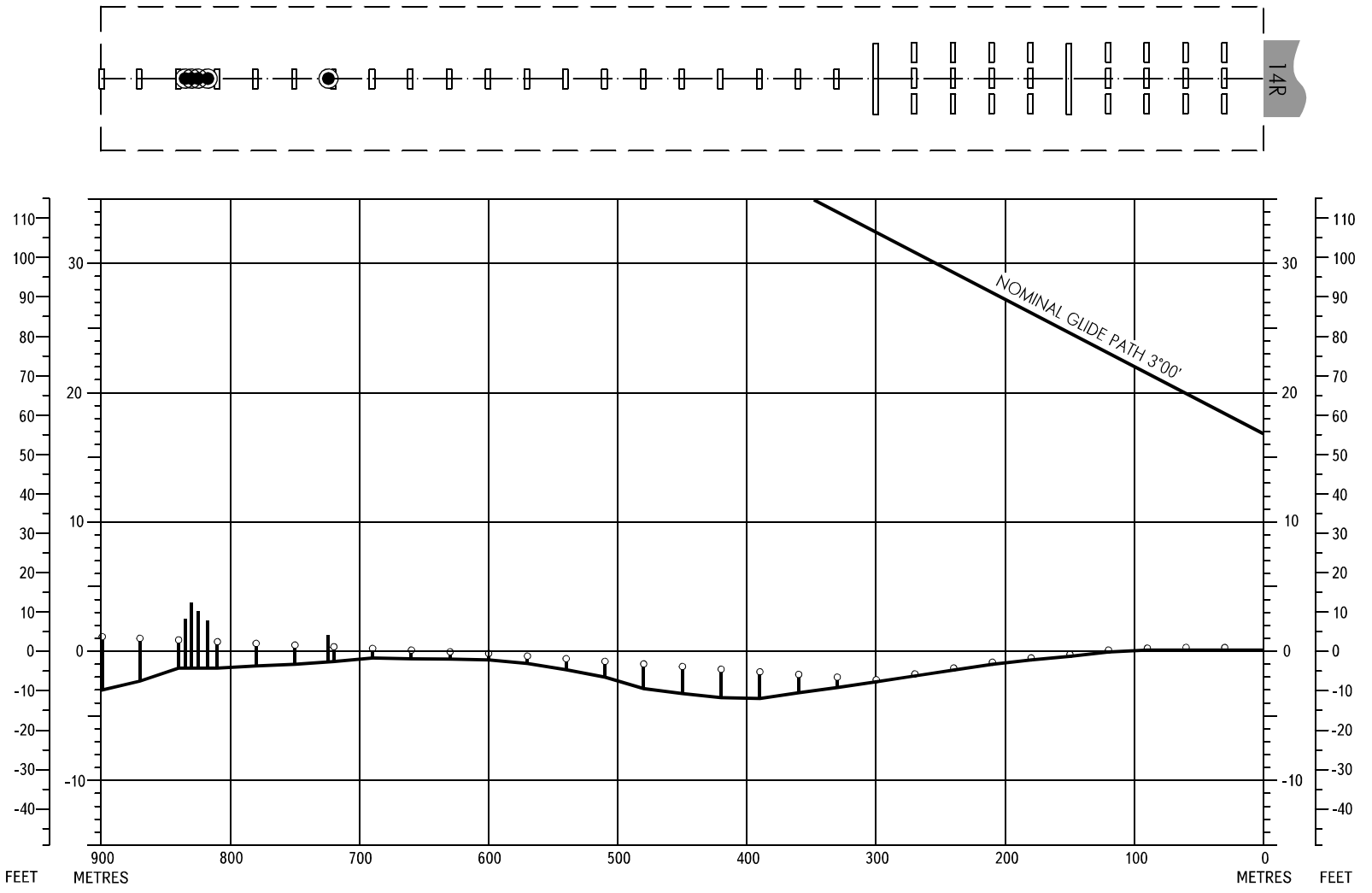
HORIZONTAL SCALE 1 : 5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500

CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R

PRECISION APPROACH TERRAIN CHART - ICAO

DISTANCES AND HEIGHTS IN METRES



LEGEND	
ANTENNA	
CONTOUR	
CENTRE-LINE PROFILE	
APPROACH LIGHTS	

HORIZONTAL SCALE 1 : 5 000
VERTICAL SCALE 1 : 500

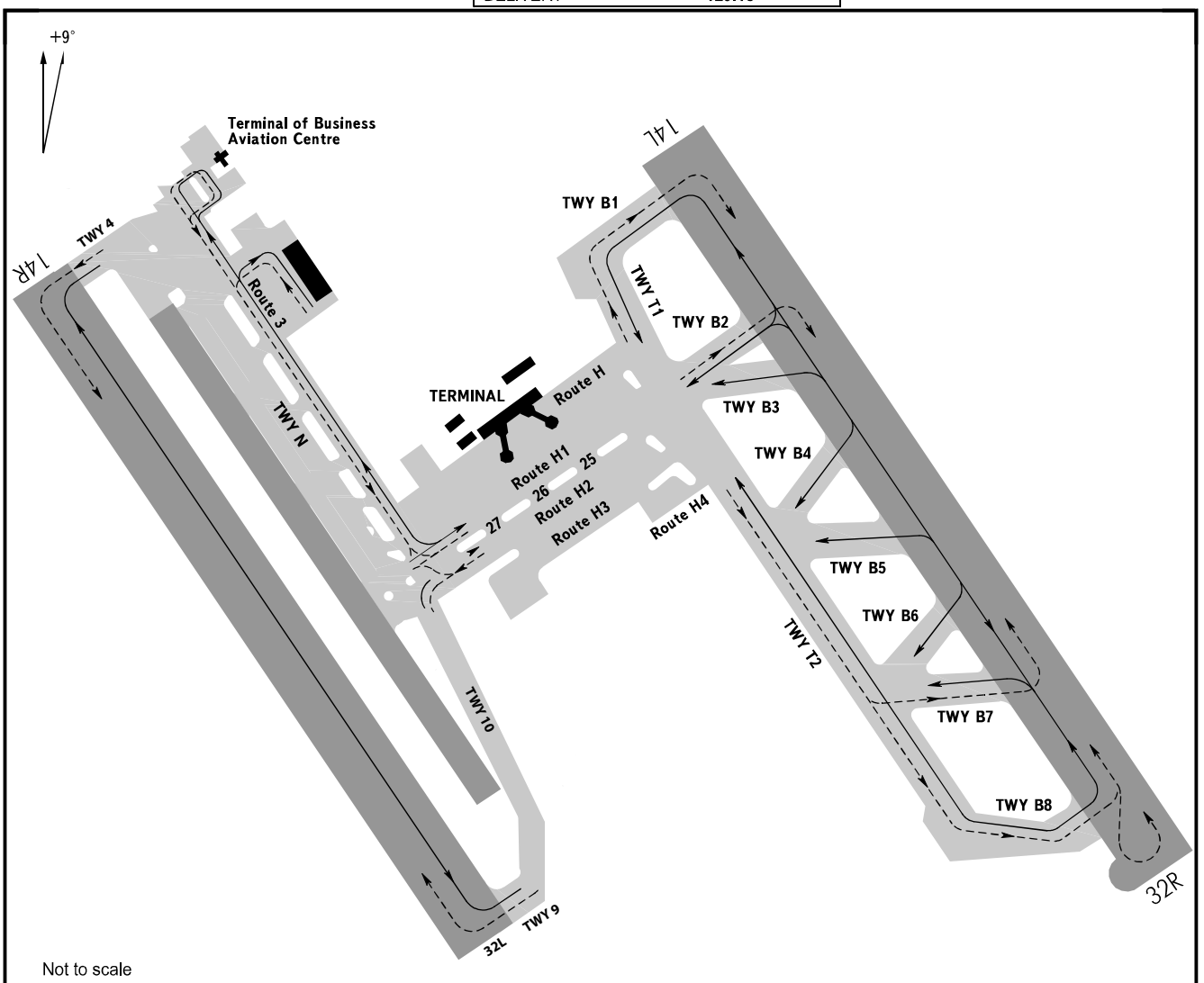
CONTOURS AND HEIGHTS ARE RELATED TO ELEVATION OF RWY THR

AERODROME GROUND MOVEMENT CHART - ICAO

TOWER 1	RWY 14R/32L	**118.6 (119.450R)**
	RWY 14C/32C	**118.6 (119.450R)**
TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
TAXIING 1		**By ATC 119.0**
TAXIING 2		**By ATC 123.75**
DELIVERY		**129.15**

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO



TAXIWAYS and taxi routes:

Width:	A1, A2, A4, A9, A11, A12, M, N	- 25m
	Routes H1, H2	- 21m
	A5-A8, B1-B8, T1, T2	- 23m
	Routes H, H3, H4, 25, 26, 27	- 22.5m
Surface:	B1-B8, T1, T2, Routes H1-H3, 25-27	- mixed
	A1, A2, A4-A9, A11, A12, N, M, Routes H, H4	- Concrete
Strength:	A1-A12, M, N	- PCN 57/R/A/W/T
	B2-B7	- PCN 76/R/C/X/T
	Route H1	- PCN 65/R/C/X/T
	B1, B8, T1, T2, Routes H2, 25, 26, 27	- PCN 62/R/C/X/T
	Route H	- PCN 56/R/C/X/T
	Route H3	- PCN 57/R/C/X/T
	Route H4	- PCN 70/R/C/X/T

WARNING:

1. Taxiing of An-124, Il-96, Il-86, Il-76, B747, A-340 ACFT along TWY T1, T2, B1-B8 shall be carried out strictly along the taxi guide line under inner engines power.
2. Taxiing of ACFT with a wingspan from 42 to 75m on TWY T2 segment between TWY B4 to taxi route H2 shall be carried out at reduced speed, with the crew's good look-out, after "FOLLOW ME" vehicle.
3. Taxiing of all HEL types along the apron is prohibited. Taxiing shall be carried out only by towing.

CHANGE: TAXIING

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

TOWER 1	RWY 14R/32L	**118.6 (119.450R)**
	RWY 14C/32C	**118.6 (119.450R)**
TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
APRON 1		**By ATC 119.0**
APRON 2		**By ATC 123.75**

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

ACFT types:	**STANDS:**
A-300-600	13, 17-19
A-310	6, 10, 13, 16-19
A-310-300	5, 7, 63, 63R, 68
A-321	2, 7-22
A-319, A-320	2-22, 81-88, 88R
A-330-200, A-330-300	16, 18, 19
A-340-300, A-340-600	16, 18, 19, 21, 28, 28R
A-380	A38, A38R
An-12	44, 46, 48, 50, 123-128
An-22	129
An-24	26, 26R, 123-128, 130
An-26	123-128, 130
An-74	123-128
An-124	129
B727-200	7-10, 12-15, 17, 19-21
B737	1-22
B737-200, B737-300, B737-400, B737-500	1-22, 26, 26R, 18B, 81-88, 88R
B737-800	2-22, 18A
B747-200, B747-300	7, 16-19, 21, 129, 78A, 76A, 74A1, 24A, 24AR, 26A, 26AR, 29A, 90A-94A, 43B, 43BR, 63B, 60B1, 60B1R
B747-400	16, 18, 19, 21, 26A, 26AR, 24A, 24AR, 29A, 43B, 43BR, 60B1, 60B1R, 63B, 90A-94A, 129
B757-200	2, 3, 5-10, 13, 15-19, 22, 23, 23R, 24, 24R, 25, 25R, 29R, 31, 31R, 32, 32R, 42A, 44, 46, 57, 57R
B757-300	17
B767-200	5-7, 12A, 13, 16-19
B767-300	5, 7, 12A, 13, 16-19, 52-56, 52R-56R, 58, 58R
B777-200	7, 16-19, 21, 38A, 38AR
B777-300	16, 18, 19
F-100	12-16, 20, 21, 26
MD-11	16, 19
MD-83	14, 21
Il-62	5, 6, 7, 13, 16, 18, 19, 35-37, 42, 43, 60A, 60AR, 61, 62, 62A, 121, 122
Il-76	31A, 31AR, 45, 47, 49, 52, 52R, 53, 53R, 76R, 77, 77R, 78, 120-122
Il-86	5, 7, 13, 16-19, 23B, 27, 30, 31A, 31AR, 33, 33R, 45, 47, 49, 63A, 74, 74R, 76-78, 76R-78R, 120
Il-96	7, 16, 18, 19, 38, 41, 60, 60R
Tu-134	1-16, 20, 21, 26, 40B, 43A, 66, 81-88, S5
Tu-154	2, 3, 5-10, 13, 15-19, 21-23, 23R, 24, 24R, 25, 25R, 29, 29R, 41A-43A, 44, 46, 48, 50, 57, 57R, 63, 63R, 65, 67A, 69, 69R, 70, 70R, 70A, 71, 72, 72R, 72A, 75, 75R
Tu-204, Tu-214	5-7, 10, 13, 16-19, 121, 122
Yak-40	28A, 28B, 29, 29R, 30A, 30AR, 30B, 30BR, 69A, 71A, 74A, S1-S3, S10-S15, 68A
Yak-42	2-11, 13, 15, 16, 19, 21, 22, 81-88, S5, 127, 128
Mi-8 HEL	109A

CHANGE: COM

COORDINATES OF STANDS

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

Stand NR	Coordinates Latitude	Coordinates Longitude	Direction (True)
1	N55 24.8	E037 53.9	
2	N55 24.8	E037 53.9	
3	N55 24 7	E037 53.9	
4	N55 24.7	E037 54.0	
5	N55 24.7	E037 54.0	
6	N55 24.7	E037 54.1	
7	N55 24.7	E037 54.1	
8	N55 24.7	E037 54.1	
9	N55 24.7	E037 54.1	
10	N55 24.8	E037 54.0	
11	N55 24.8	E037 54.0	
12	N55 24.8	E037 54.1	
12A	N55 24.8	E037 54.1	
13	N55 24.8	E037 54.1	
14	N55 24.8	E037 54.2	
15	N55 24.8	E037 54.2	
16	N55 24.8	E037 54.2	
17	N55 24.8	E037 54.3	
17A	N55 24.8	E037 54.3	
18	N55 24.8	E037 54.3	
19	N55 24.8	E037 54.3	
20	N55 24.8	E037 54.2	
21	N55 24.8	E037 54.2	
22	N55 24.9	E037 54.2	
28	N55 24.9	E037 54.8	
28A	N55 24.9	E037 54.8	
28B	N55 24.9	E037 54.8	
28R	N55 24.9	E037 54.8	
30	N55 25.0	E037 54.6	
30R	N55 25.0	E037 54.6	
31	N55 25.0	E037 54.6	
31R	N55 25.0	E037 54.6	
35	N55 24.5	E037 54.3	
36	N55 24.5	E037 54.3	
38	N55 24.6	E037 54.4	
41	N55 24.6	E037 54.6	
42	N55 24.7	E037 54.6	
43	N55 24.7	E037 54.7	
45	N55 24.7	E037 54.8	
46	N55 24.7	E037 54.8	
47	N55 24.8	E037 54.9	
52	N55 24.8	E037 54.8	
52R	N55 24.8	E037 54.8	
53	N55 24.7	E037 54.7	
53R	N55 24.7	E037 54.7	
54	N55 24.7	E037 54.6	
54R	N55 24.7	E037 54.6	
55	N55 24.7	E037 54.6	
55R	N55 24.7	E037 54.6	
56	N55 24.7	E037 54.6	
56R	N55 24.7	E037 54.6	
57	N55 24.7	E037 54.5	
57R	N55 24.7	E037 54.5	
58	N55 24.6	E037 54.5	
58R	N55 24.6	E037 54.5	
59	N55 24.6	E037 54.4	
59R	N55 24.6	E037 54.4	
60	N55 24.6	E037 54.3	
60R	N55 24.6	E037 54.3	
61	N55 24.6	E037 54.3	
63	N55 24.7	E037 54.1	
63A	N55 24.7	E037 54.1	
74	N55 24.6	E037 53.9	
74A	N55 24.6	E037 53.9	
74A1	N55 24.6	E037 53.9	
74B	N55 24.6	E037 53.9	
74R	N55 24.6	E037 53.9	
81	N55 24.7	E037 55.0	
82	N55 24.7	E037 55.1	
83	N55 24.6	E037 55.0	
84	N55 24.6	E037 54.9	

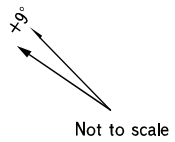
CHANGE: Stands

AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART- ICAO

TOWER 1	RWY 14R/32L	**118.6 (119.450R)**	TAXIING 1	**By ATC 119.0**
	RWY 14C/32C	**118.6 (119.450R)**	TAXIING 2	**By ATC 123.75**
TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**	DELIVERY	**129.15**

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

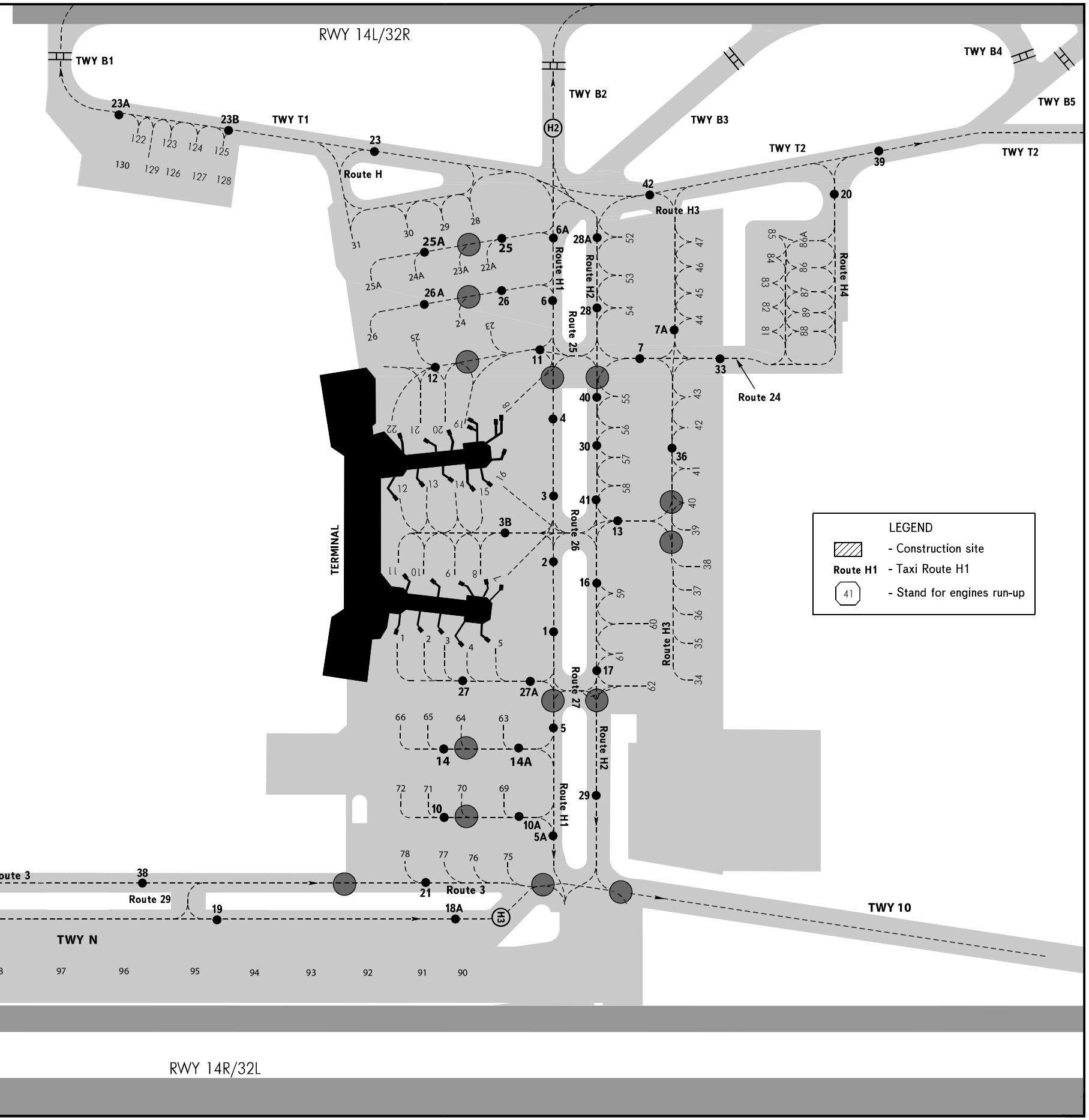


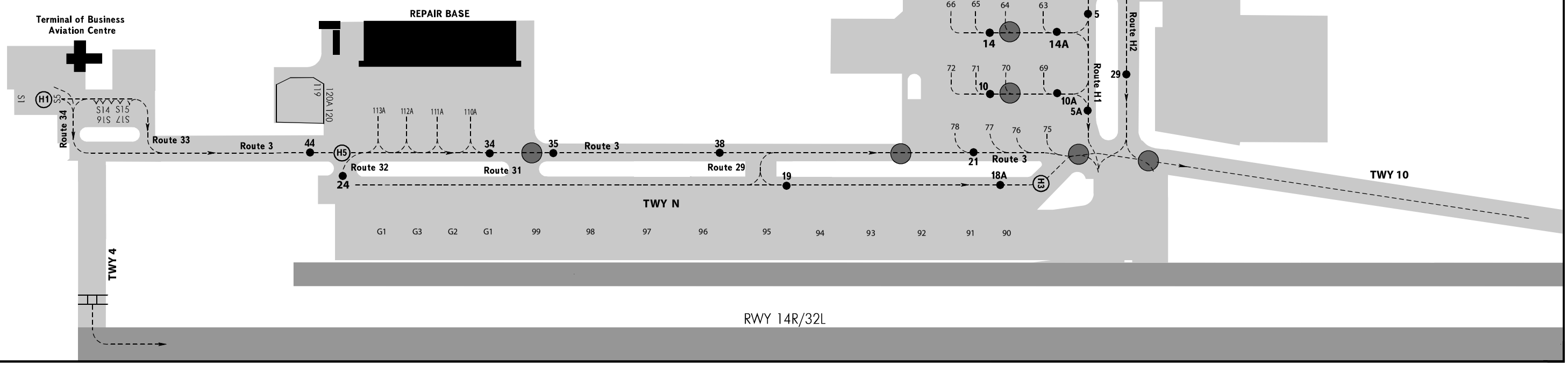
REMARKS:

1. Parking and taxiing of aircraft on the apron of Domodedovo aerodrome shall be carried out according to the established routes. Escorting by "FOLLOW ME" vehicle shall be carried out of the following aircraft:
   - aircraft of foreign airlines - permanently;
   - aircraft of Russian airlines - by crew's request;
   - class 1 and 2 aircraft - at night;
   - all aircraft - when visibility is less than 400m;
   - all aircraft - when marking is not visible.
2. Parking of aircraft onto stands, equipped with aerobridges (stands 2-22), shall be carried out according to SAFEDOCK system.
3. De-icing treatment of aircraft with de-icing fluids shall be carried out:
   - at engines start-up points;
   - at aircraft stands, except stands 2-22, in case of operational necessity, in contingency situation.
4. Stands 41, 41A, 42, 119, 120, 120A are AVBL for engines run-up.
5. Parking of ACFT for engines start-up shall be carried out facing the sign of start-up point.
6. The crew can carry out engines start-up while ACFT towing if this procedure is envisaged in the Aeroplane Flight Manual and arranged with the technical personnel of the towing crew.

THE FOLLOWING IS PROHIBITED:

1. Engines run-up above idling power at aircraft stands.
2. Taxiing of aircraft with wingspan of more than 65m along Route H1 from TWY T1 to Route 3.
3. Taxiing and towing of ACFT with a wingspan of more than 50.5m along Route H3 on segment from TWY T2 to start-up point 13 and with a wingspan of more than 43.3m on segment from start-up point 13 to the point between stands 62A and 35.
4. Taxiing of class 1 aircraft via Route 27 from Route H2 to Route H1 when stand 62A is occupied.
5. Simultaneous positioning "tail opposite tail" of class 1 and 2 aircraft at start-up points 1-2, 3-4.
6. Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 61m along Route 3.
7. Taxiing of aircraft along Route H3 behind the aircraft parked on start-up points 7, 13.
8. Simultaneous taxiing of aircraft with total wingspan of more than 112m along Route 3 and apron from stand 74 to Route 30.
9. Taxiing of aircraft with a wingspan of more than 38.5m along Route H4 and Route 24.
10. Taxiing from Route H1 to Route 3 towards RWY 32L during commercial servicing of ACFT on stands 55, 55R.
11. Taxiing from/through start-up point 7 to Route H2 towards RWY 14L/32R during commercial servicing of aircraft on stands 55, 55R.
12. Stopping of aircraft on TWY T2 between Route H3 and H4.
13. Taxiing of ACFT with a wingspan of more than 22m along Route 34 .





CHANGE: TAXIING

PAGE NOT USE in VATSIM

AERODROME GROUND MOVEMENT AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

DOCKING GUIDANCE SYSTEM (SAFEDOCK) (STANDS 1-22)

GENERAL

The system is formed by centre line indicators (Azimuth Guidance Unit), approach index and stop position indicator, so as alphanumeric indication, composed of a display unit, control and laser scanner at the top of a pole located at the parking axis extension in the surface of the apron, in front of the cockpit.

The display unit shows the following information types:

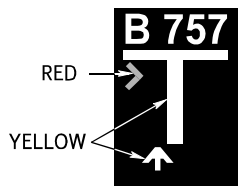
a) Alphanumeric information: aircraft type, "OK", "STOP", "TOO FAR", "ID FAIL" and "DOWN GRAD".
b) Indication of activated system: It is shown by mobile yellow arrows.
c) Indication of aircraft capture: It is shown by a yellow "T", which vertical arm is the docking direction and the horizontal arm is the stop position.
d) Indication of azimuth: The off-centre respect to the docking direction is shown by a yellow arrow. A flashing red arrow shows the direction to correct.
e) Indication of distance: The "T" vertical arm is going to be reduced from 12m before the stop position. Each line of leds (light-emitting diode) represents 0.5m approximately.
f) Indication of stop: The "T" horizontal arm remains at 0.5m to the stop position. When it is just reached, the display unit shows "STOP" and two rectangular groups of red leds will be on.

WARNING
When taxiing into stands 1-22, the aircraft speed shall not exceed 2m/sec within the range of coverage of the docking guidance system (SAFEDOCK).

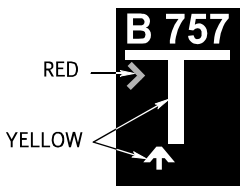
PILOT INSTRUCTIONS

1. Check that the correct aircraft type is displayed.
   The mobile arrows indicate that the system is activated.

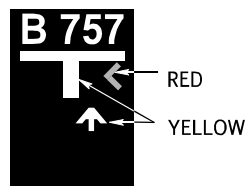
2. DOCKING
   Follow the leds line. When the "T" centre line indication becomes yellow, the aircraft is caught by the laser and being identified.



3. IDENTIFICATION
   When the aircraft is at less than 12m from the stop position, the display will show closing rate indicated by turning off one row of centre line indicator leds in front of the arrow for each 0.5m advances into the gate. The images represented as follows show the configuration at different distances from the stop position and at different states of centre in respect to the docking axis.



The ACFT is approximately at 10m from the stop-position. The yellow ACFT symbol indicates ACFT left of centre line and the flashing red arrow shows the turning direction.



The ACFT is approximately at 5m from the stop-position. The yellow ACFT symbol indicates ACFT right of centre line and the flashing red arrow shows the turning direction.

CHANGE: WARNING

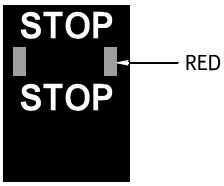
AERODROME GROUND MOVEMENT
AND AIRCRAFT PARKING CHART - ICAO

MOSCOW, RUSSIA

DOMODEDOVO

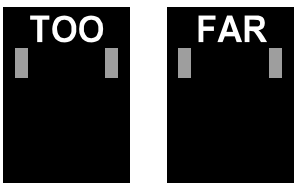
DOCKING GUIDANCE SYSTEM (SAFEDOCK)

4. STOP. When the correct stop position is reached, the display shows "STOP" and the red leds will be on.

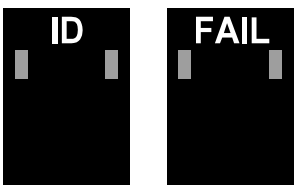


5. DOCKING ON. When the aircraft is correctly parked, the display unit will show "OK" some seconds later.

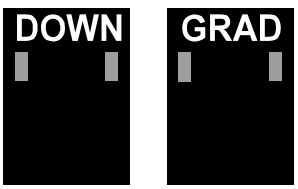
6. If the aircraft has overshot the stop position, "TOO FAR" will be displayed.



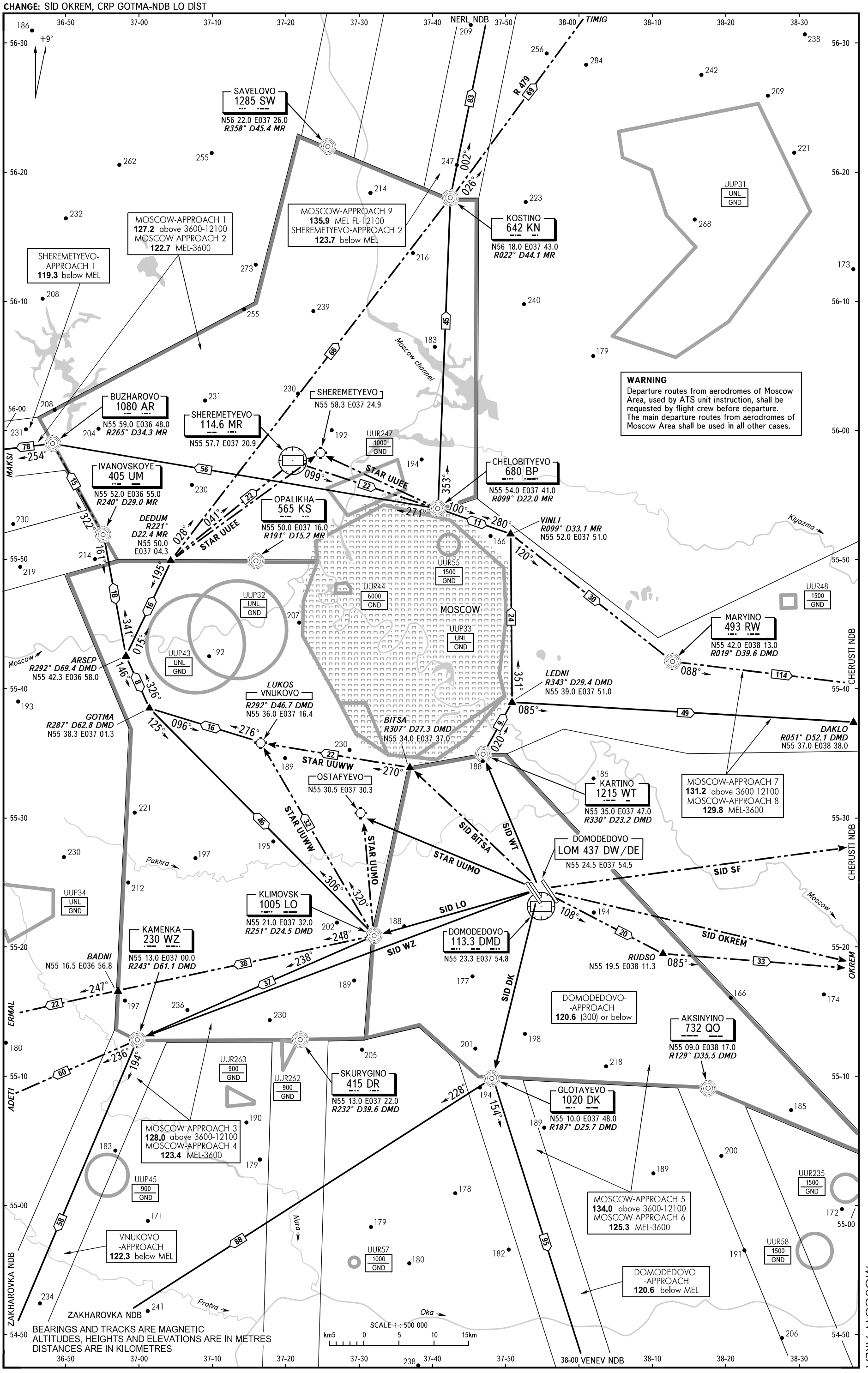
7. IDENTIFICATION FAILURE. The aircraft is identified during the entry into the parking position. If for any reason the identification is not achieved "ID FAIL", the display will show "STOP" and "WAIT". If the aircraft is identified, docking can proceed. If not, the display will show "STOP".



8. SLOW DOWN. When the aircraft exceed the pre-programmed approach speed, the display unit will show "DOWN GRAD".



CHANGE: NIL



DOMODEDOVO AD DEPARTURE ROUTES.
FLIGHT ROUTES TO SHEREMETYEVO AD, OSTAFYEVO AD AND VNUKOVO AD

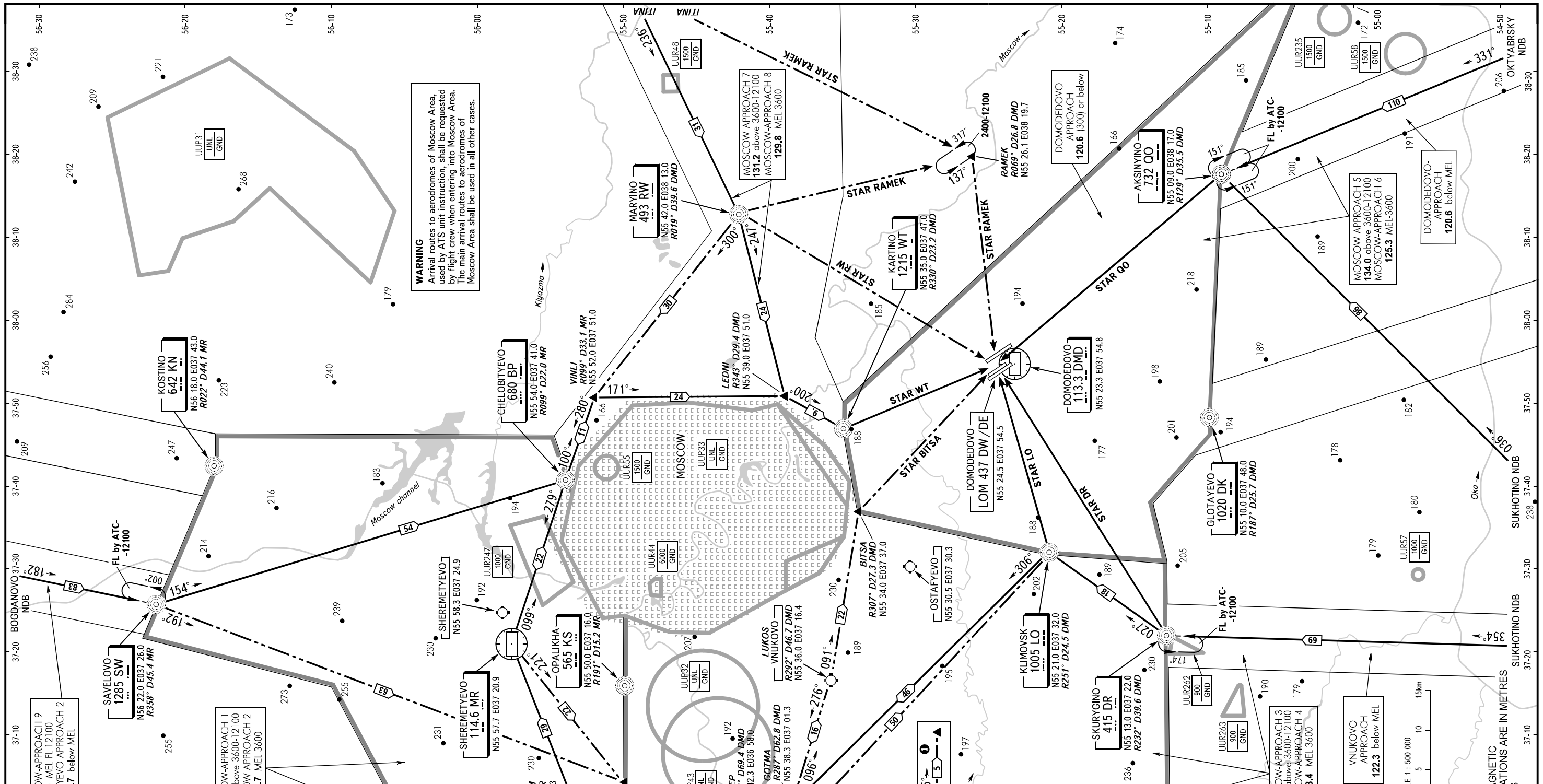
MOSCOW, RUSSIA
MOSCOW AREA

MOSCOW, RUSSIA

AREA CHART - ICAO

DOMODEDOVO AD
ARRIVAL ROUTES.

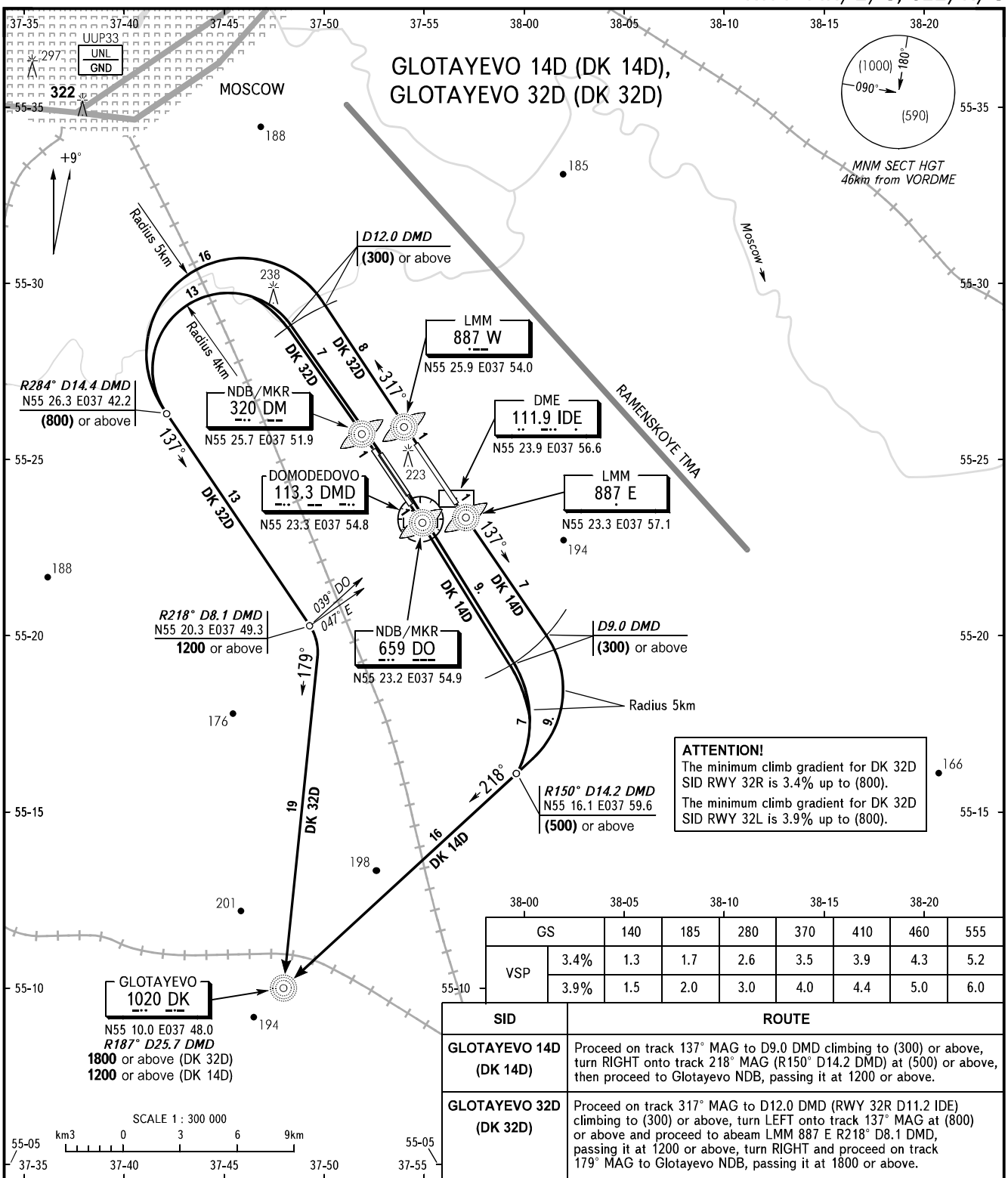
MOSCOW AREA



STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



ATTENTION!
The minimum climb gradient for DK 32D SID RWY 32R is 3.4% up to (800).
The minimum climb gradient for DK 32D SID RWY 32L is 3.9% up to (800).

GS		140	185	280	370	410	460	555
VSP	3.4%	1.3	1.7	2.6	3.5	3.9	4.3	5.2
	3.9%	1.5	2.0	3.0	4.0	4.4	5.0	6.0

SID	ROUTE
GLOTAYEVO 14D (DK 14D)	Proceed on track 137° MAG to D9.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 218° MAG (R150° D14.2 DMD) at (500) or above, then proceed to Glotayevo NDB, passing it at 1200 or above.
GLOTAYEVO 32D (DK 32D)	Proceed on track 317° MAG to D12.0 DMD (RWY 32R D11.2 IDE) climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 137° MAG at (800) or above and proceed to abeam LMM 887 E R218° D8.1 DMD, passing it at 1200 or above, turn RIGHT and proceed on track 179° MAG to Glotayevo NDB, passing it at 1800 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

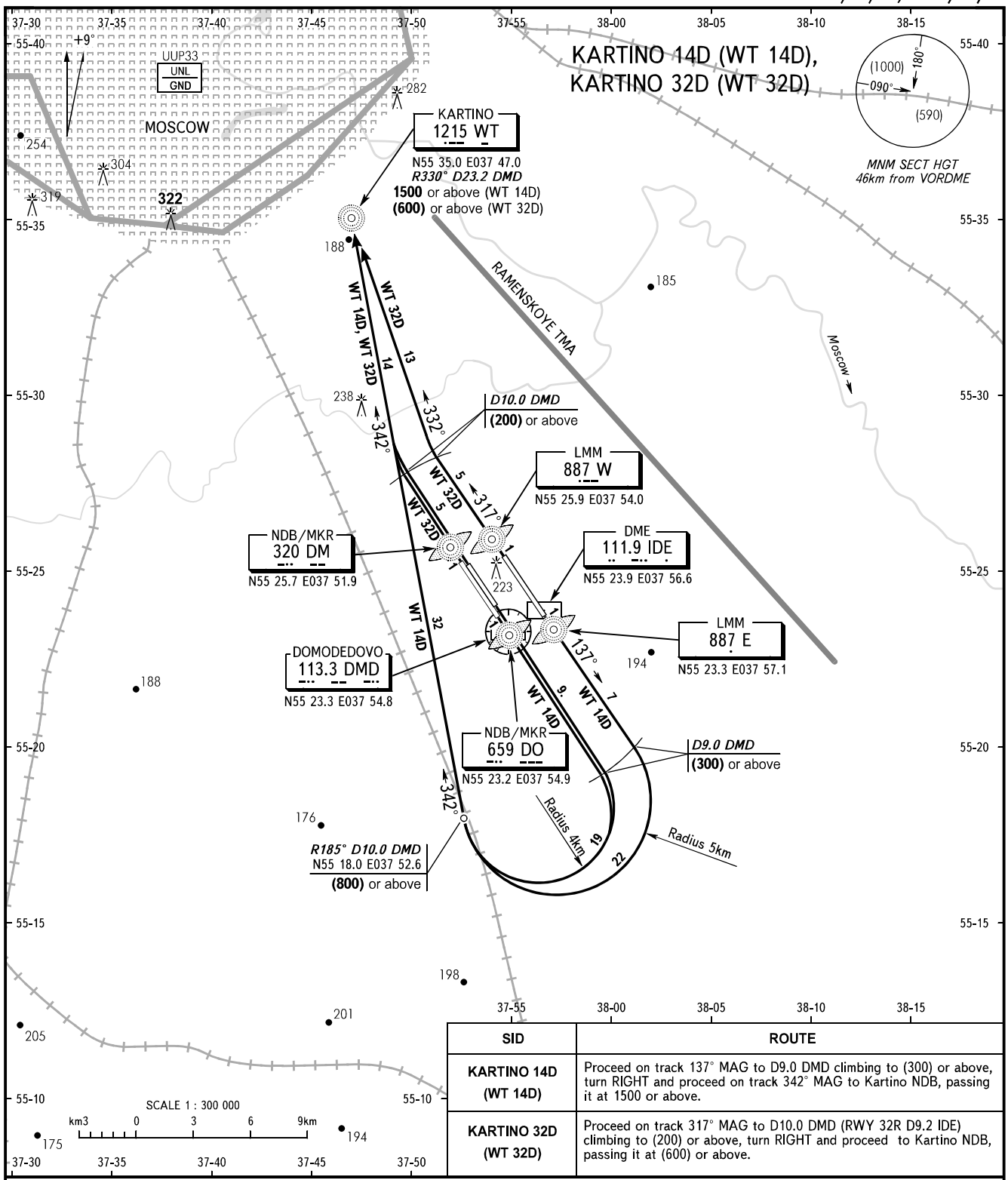
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



SID	ROUTE
KARTINO 14D (WT 14D)	Proceed on track 137° MAG to D9.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT and proceed on track 342° MAG to Kartino NDB, passing it at 1500 or above.
KARTINO 32D (WT 32D)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (200) or above, turn RIGHT and proceed to Kartino NDB, passing it at (600) or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

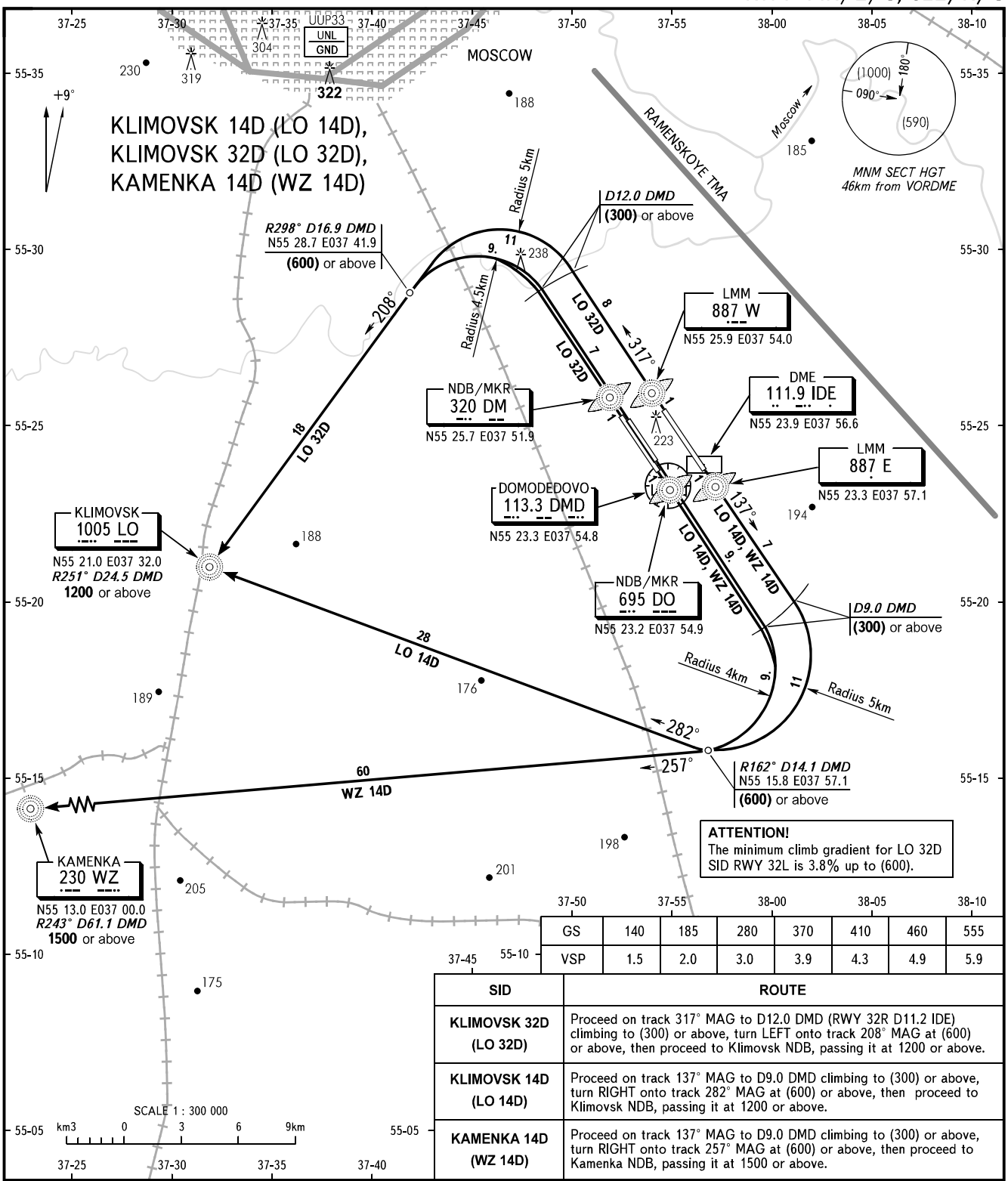
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



ATTENTION!
The minimum climb gradient for LO 32D SID RWY 32L is 3.8% up to (600).

GS	140	185	280	370	410	460	555
VSP	1.5	2.0	3.0	3.9	4.3	4.9	5.9

SID	ROUTE
KLIMOVSK 32D (LO 32D)	Proceed on track 317° MAG to D12.0 DMD (RWY 32R D11.2 IDE) climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 208° MAG at (600) or above, then proceed to Klimovsk NDB, passing it at 1200 or above.
KLIMOVSK 14D (LO 14D)	Proceed on track 137° MAG to D9.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 282° MAG at (600) or above, then proceed to Klimovsk NDB, passing it at 1200 or above.
KAMENKA 14D (WZ 14D)	Proceed on track 137° MAG to D9.0 DMD climbing to (300) or above, turn RIGHT onto track 257° MAG at (600) or above, then proceed to Kamenka NDB, passing it at 1500 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

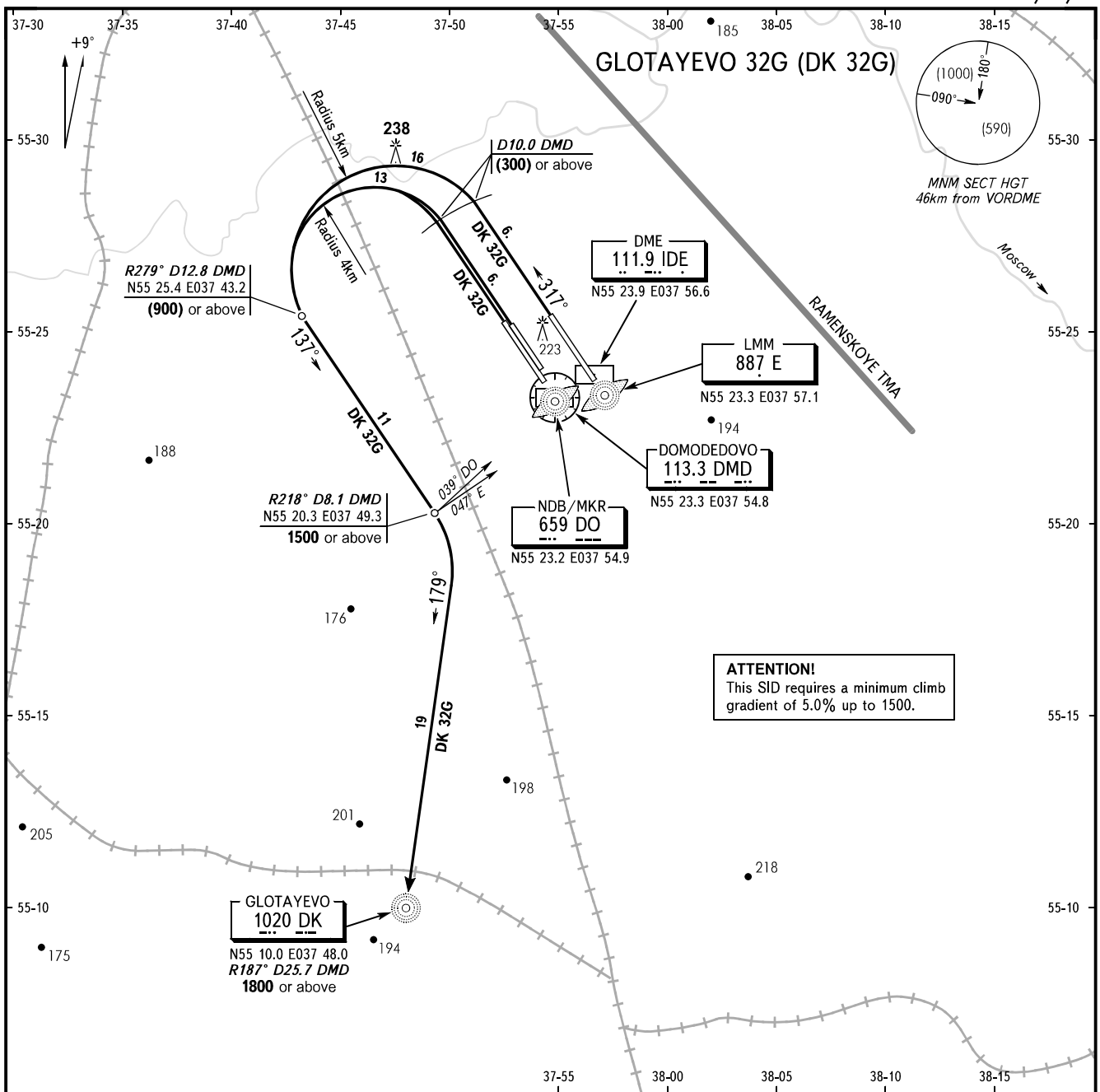
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R/C



GS	140	185	280	370	410	460	555
VSP	1.9	2.7	3.9	5.1	5.7	6.4	7.7

SID	ROUTE
GLOTAYEVO 32G (DK 32G)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 137° MAG at (900) or above and proceed to abeam LMM 887 E R218° D8.1 DMD, passing it at 1500 or above, turn RIGHT and proceed on track 179° MAG to Glotayevo NDB, passing it at 1800 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

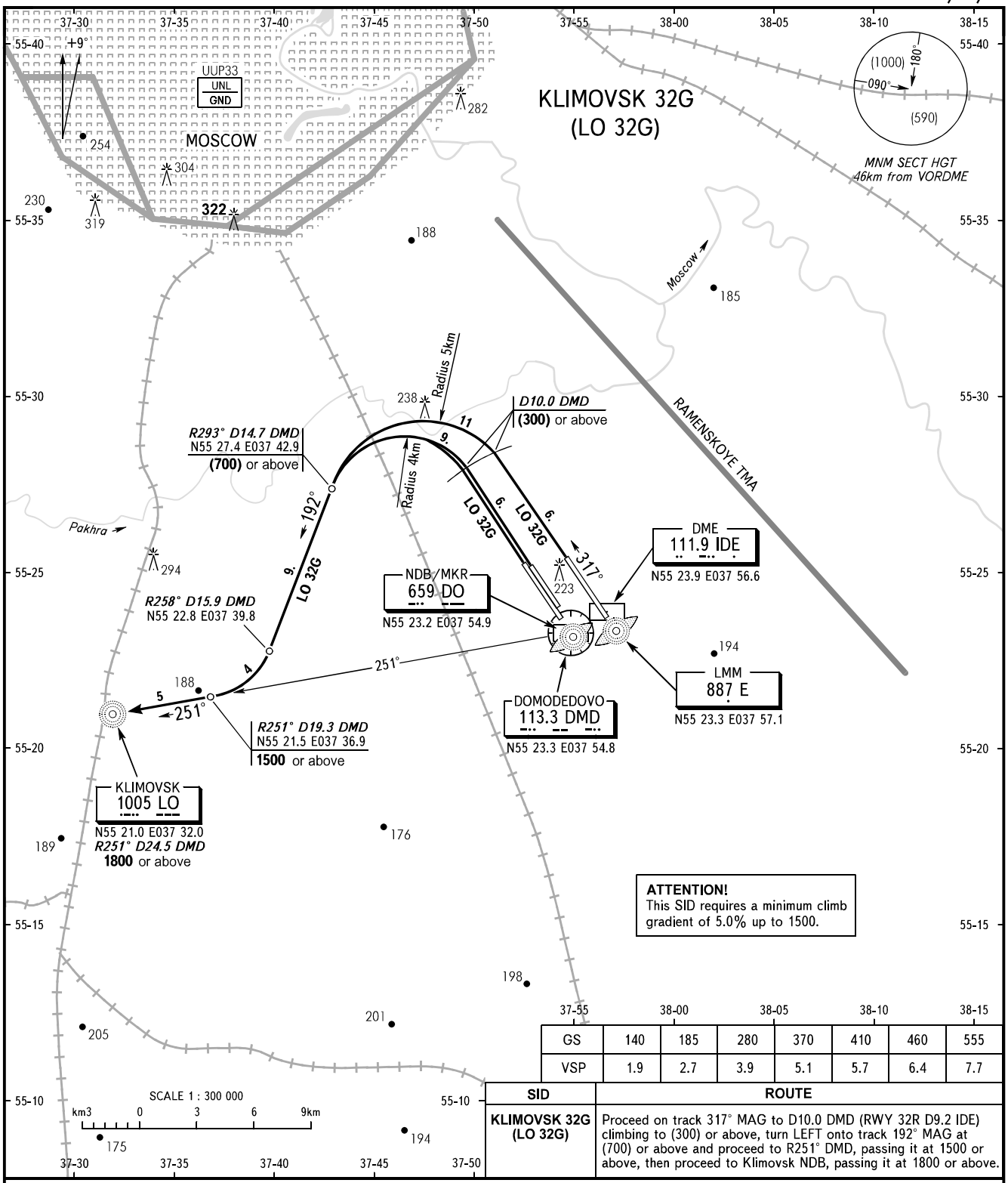
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R/C



GS	140	185	280	370	410	460	555
VSP	1.9	2.7	3.9	5.1	5.7	6.4	7.7

SID	ROUTE
KLIMOVSK 32G (LO 32G)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (300) or above, turn LEFT onto track 192° MAG at (700) or above and proceed to R251° DMD, passing it at 1500 or above, then proceed to Klimovsk NDB, passing it at 1800 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:

1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID rbutes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

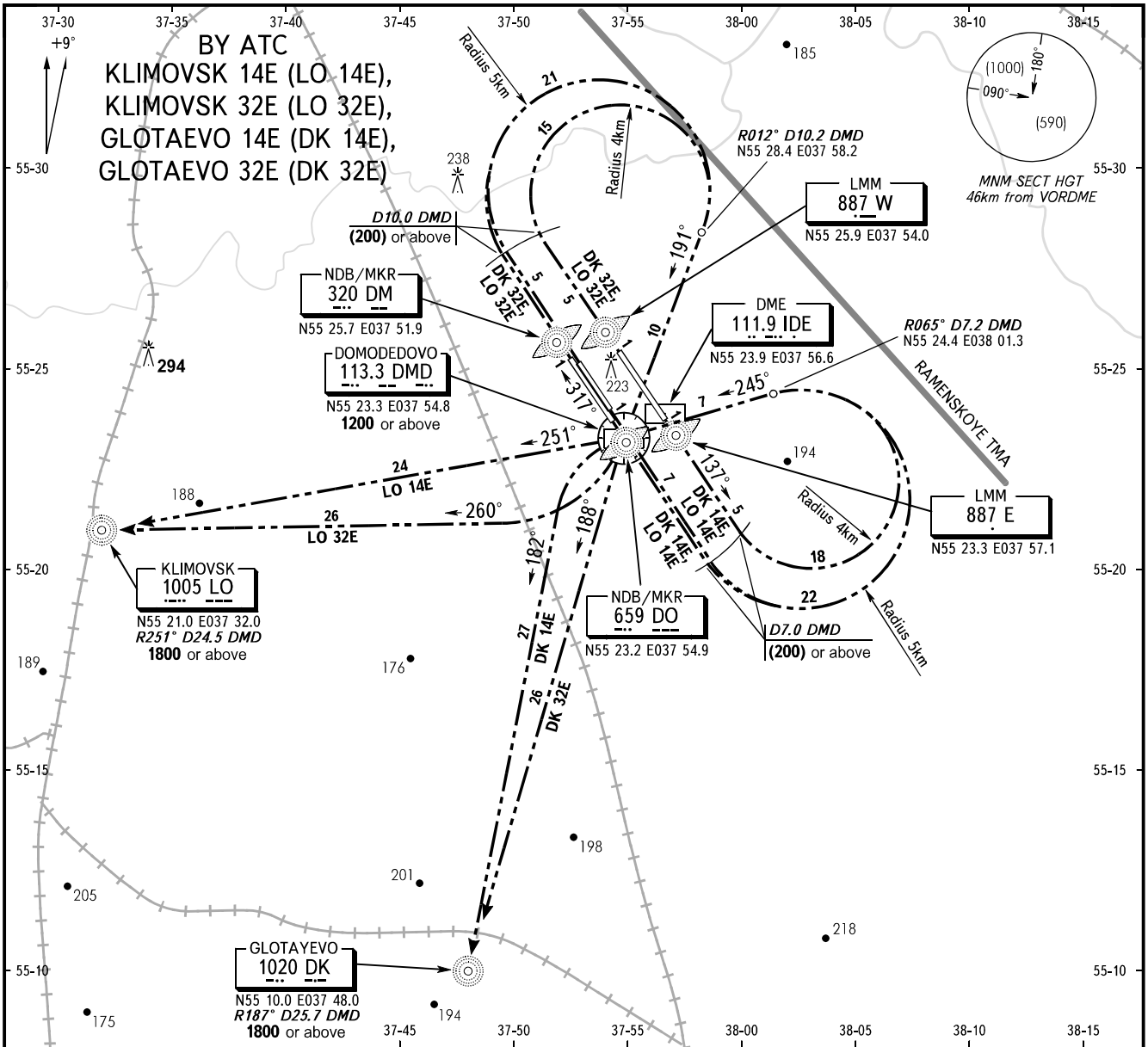
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



SID	ROUTE
GLOTAYEVO 32E (DK 32E)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (200) or above, make a 180-degree RIGHT turn and proceed on track 191° MAG to VOR DMD, passing it at 1200 or above, then proceed on track 188° MAG to Glotayevo NDB, passing it at 1800 or above.
KLIMOVSK 32E (LO 32E)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (200) or above, make a 180-degree RIGHT turn and proceed on track 191° MAG to VOR DMD, passing it at 1200 or above, then proceed on track 260° MAG to Klimovsk NDB, passing it at 1800 or above.
GLOTAYEVO 14E (DK 14E)	Proceed on track 137° MAG to D7.0 DMD climbing to (200) or above, make a 180-degree LEFT turn and proceed on track 245° MAG to VOR DMD, passing it at 1200 or above, then proceed on track 182° MAG to Glotayevo NDB, passing it at 1800 or above.
KLIMOVSK 14E (LO 14E)	Proceed on track 137° MAG to D7.0 DMD climbing to (200) or above, make a 180-degree LEFT turn and proceed on track 245° MAG to VOR DMD, passing it at 1200 or above, then proceed on track 251° MAG to Klimovsk NDB, passing it at 1800 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:

1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

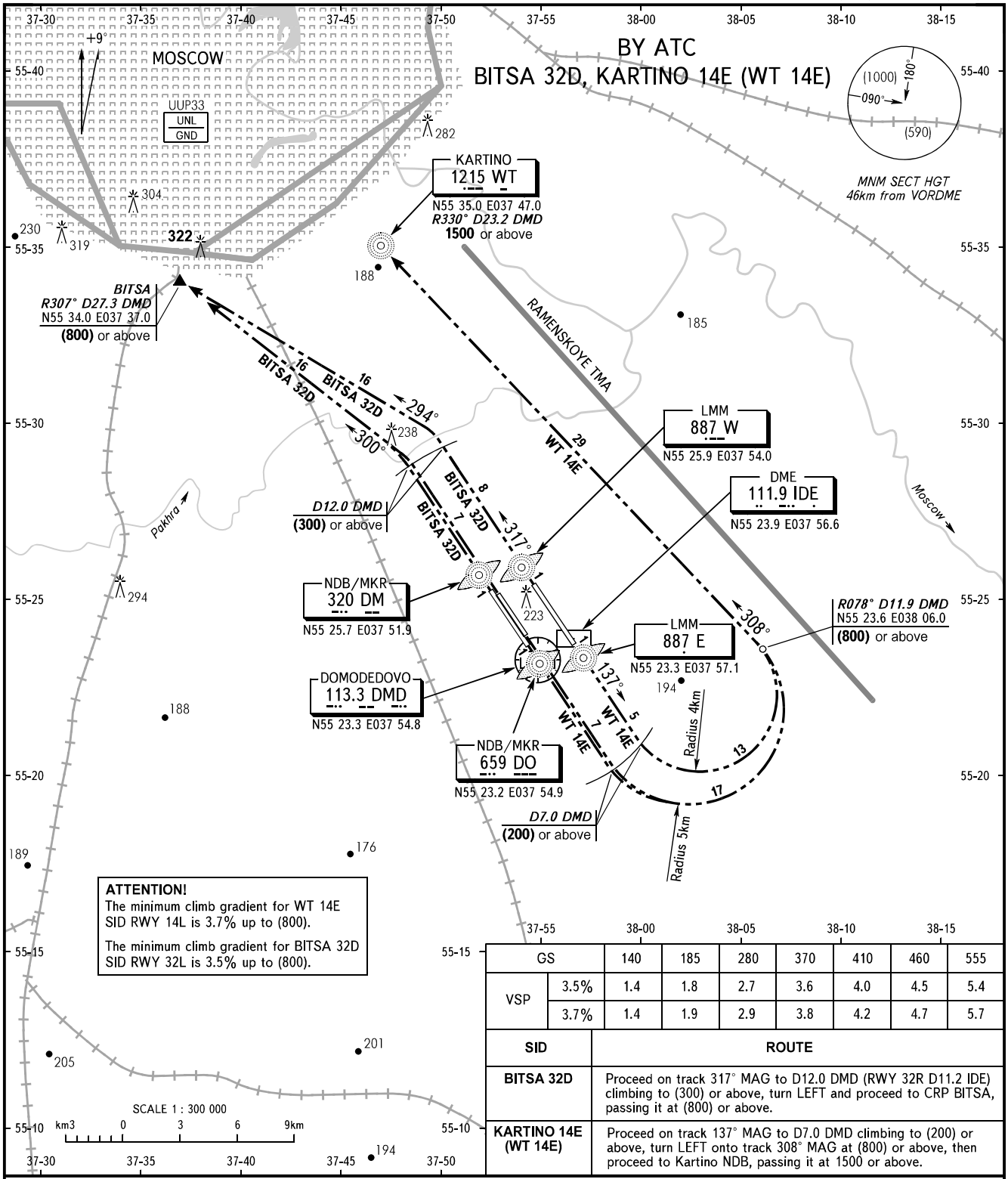
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



ATTENTION!
The minimum climb gradient for WT 14E SID RWY 14L is 3.7% up to (800).

The minimum climb gradient for BITSA 32D SID RWY 32L is 3.5% up to (800).

GS		140	185	280	370	410	460	555
VSP	3.5%	1.4	1.8	2.7	3.6	4.0	4.5	5.4
	3.7%	1.4	1.9	2.9	3.8	4.2	4.7	5.7

SID	ROUTE
BITSA 32D	Proceed on track 317° MAG to D12.0 DMD (RWY 32R D11.2 IDE) climbing to (300) or above, turn LEFT and proceed to CRP BITSA, passing it at (800) or above.
KARTINO 14E (WT 14E)	Proceed on track 137° MAG to D7.0 DMD climbing to (200) or above, turn LEFT onto track 308° MAG at (800) or above, then proceed to Kartino NDB, passing it at 1500 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450.R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

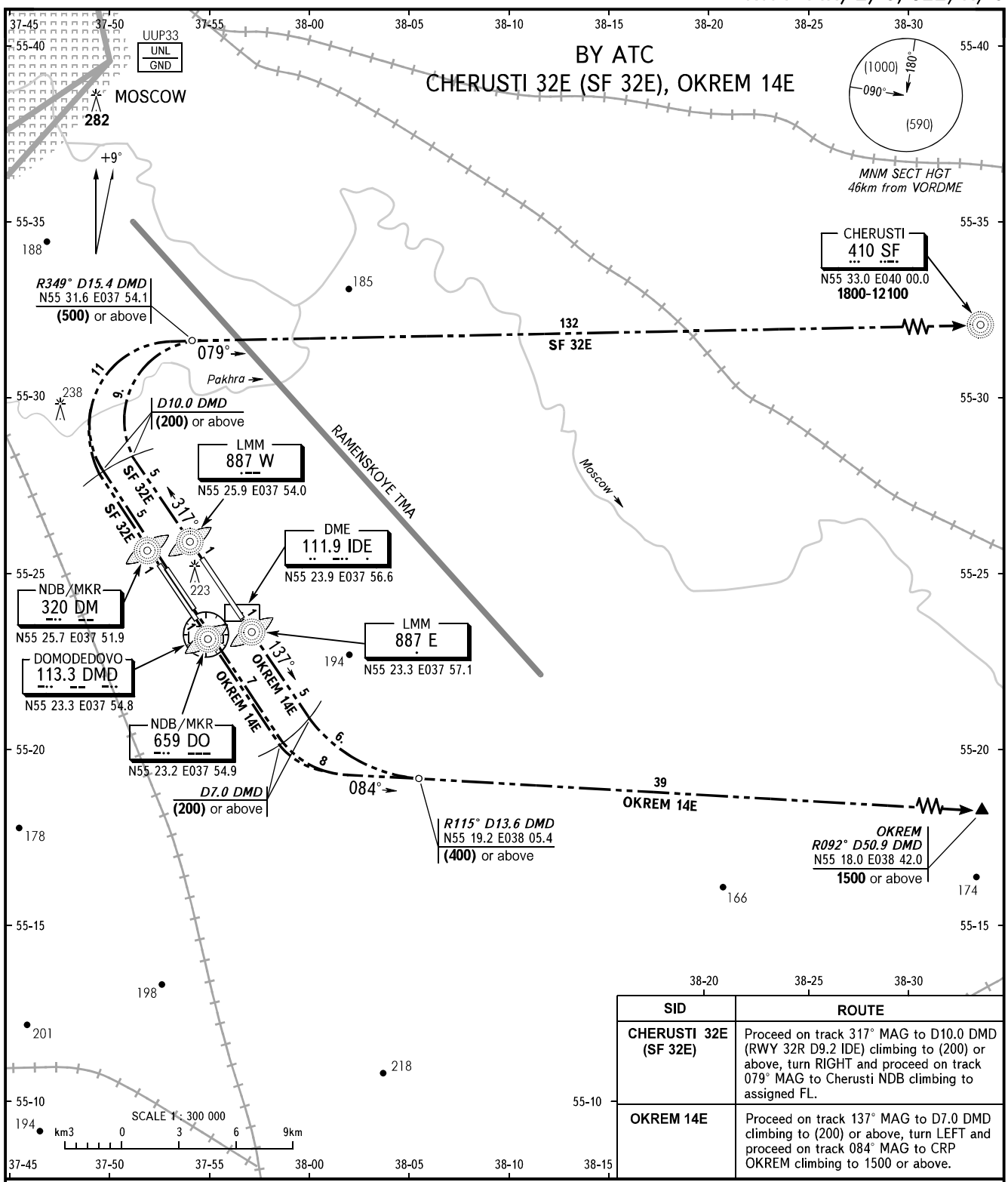
CHANGE: NIL

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L/C, 32L/R/C



SID	ROUTE
CHERUSTI 32E (SF 32E)	Proceed on track 317° MAG to D10.0 DMD (RWY 32R D9.2 IDE) climbing to (200) or above, turn RIGHT and proceed on track 079° MAG to Cherusti NDB climbing to assigned FL.
OKREM 14E	Proceed on track 137° MAG to D7.0 DMD climbing to (200) or above, turn LEFT and proceed on track 084° MAG to CRP OKREM climbing to 1500 or above.

DOMODEDOVO	TOWER 1	RWY 14R/C, 32L/C	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L/32R	**119.7 (119.450R)**
	RADAR		**127.7 (119.450R)**
MOSCOW	APPROACH 6		**125.3**
	APPROACH 7		**131.2**
	APPROACH 8		**129.8**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. After take-off and climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The initial cleared height of climbing after take-off for all SID routes is (900).
3. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

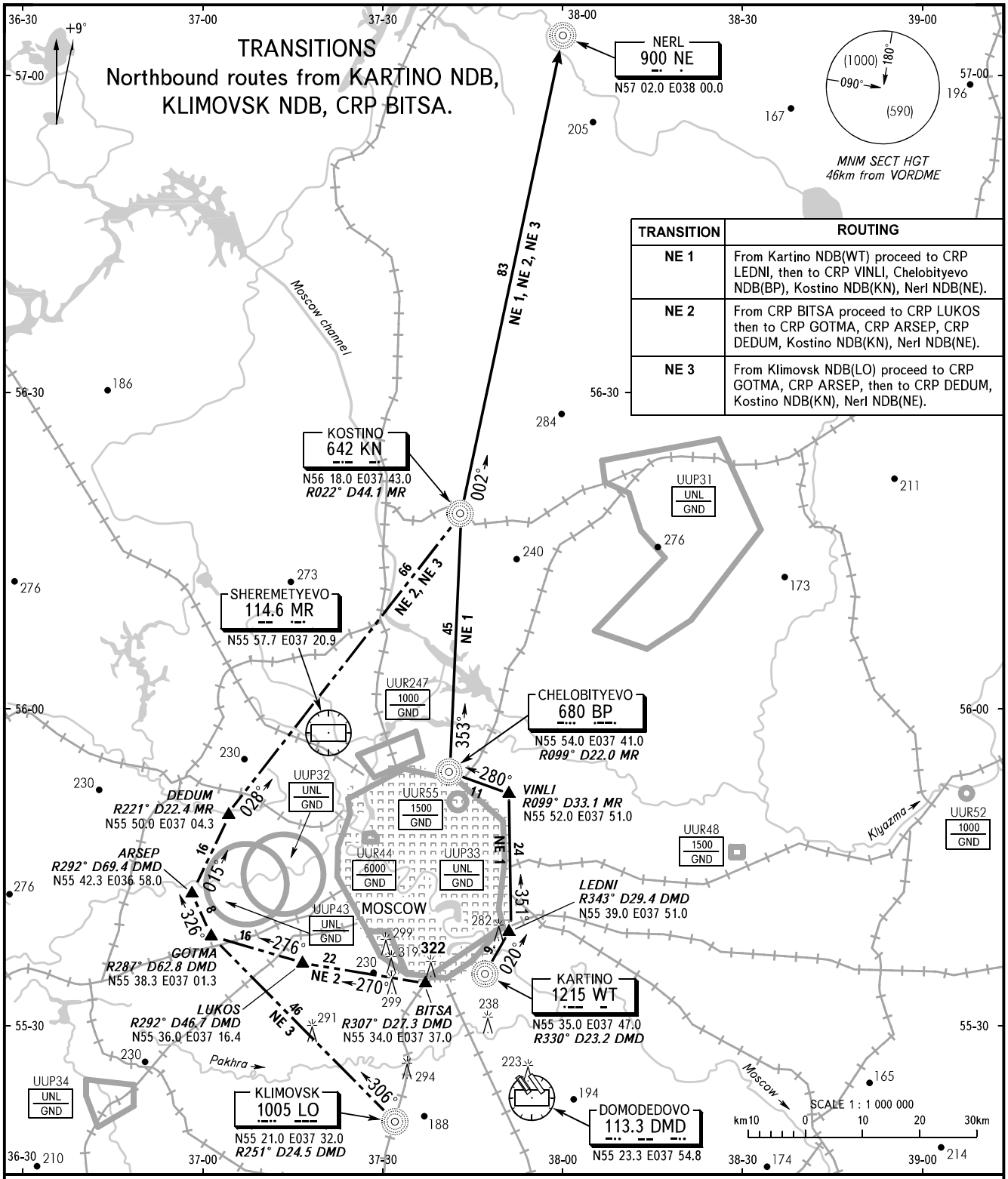
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: SID OKREM 14E

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
NE 1	From Kartino NDB(WT) proceed to CRP LEDNI, then to CRP VINLI, Chelobityevo NDB(BP), Kostino NDB(KN), Nerl NDB(NE).
NE 2	From CRP BITSA proceed to CRP LUKOS then to CRP GOTMA, CRP ARSEP, CRP DEDUM, Kostino NDB(KN), Nerl NDB(NE).
NE 3	From Klimovsk NDB(LO) proceed to CRP GOTMA, CRP ARSEP, then to CRP DEDUM, Kostino NDB(KN), Nerl NDB(NE).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

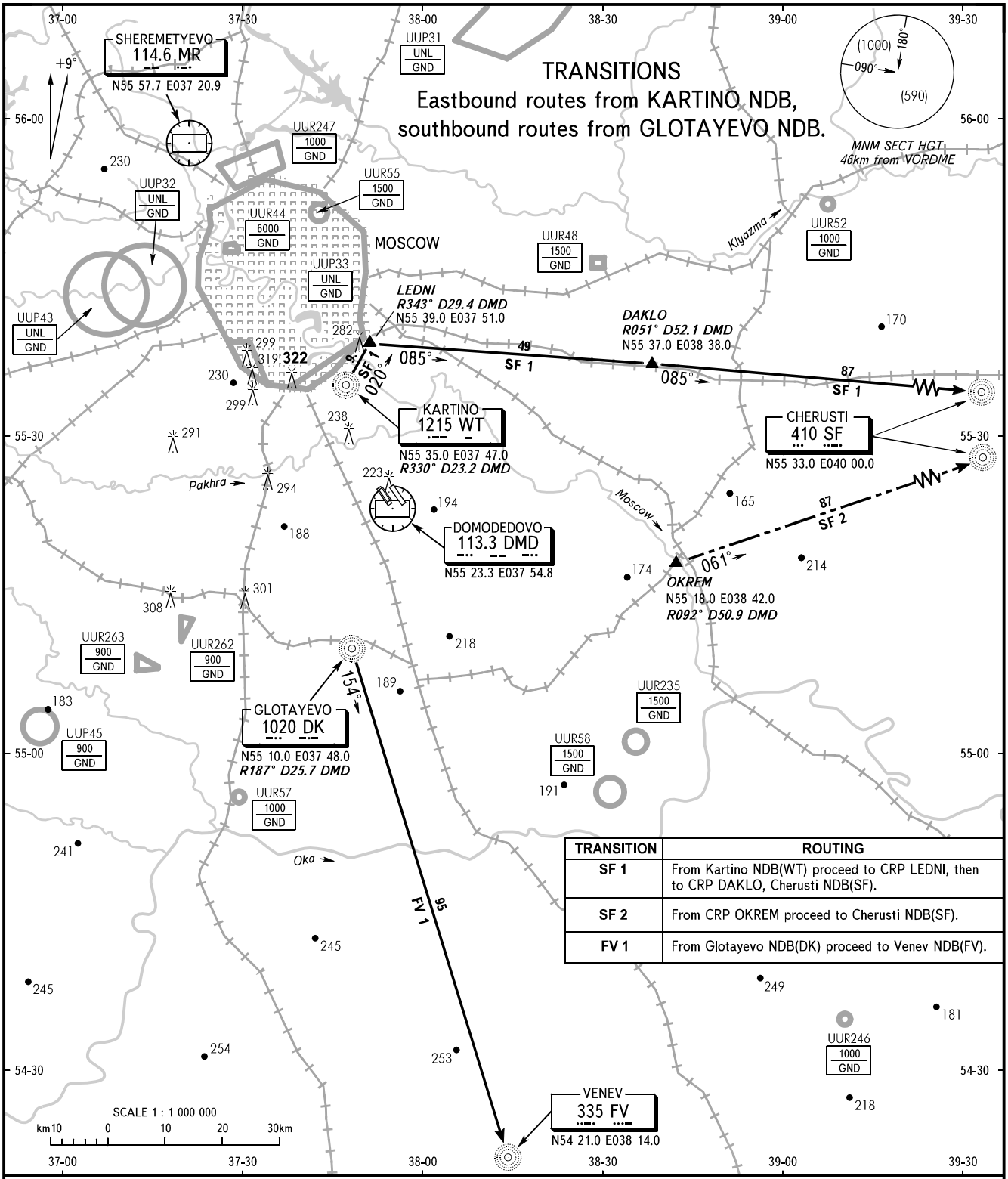
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: UUP43

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
SF 1	From Kartino NDB(WT) proceed to CRP LEDNI, then to CRP DAKLO, Cherusti NDB(SF).
SF 2	From CRP OKREM proceed to Cherusti NDB(SF).
FV 1	From Glotayevo NDB(DK) proceed to Venev NDB(FV).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

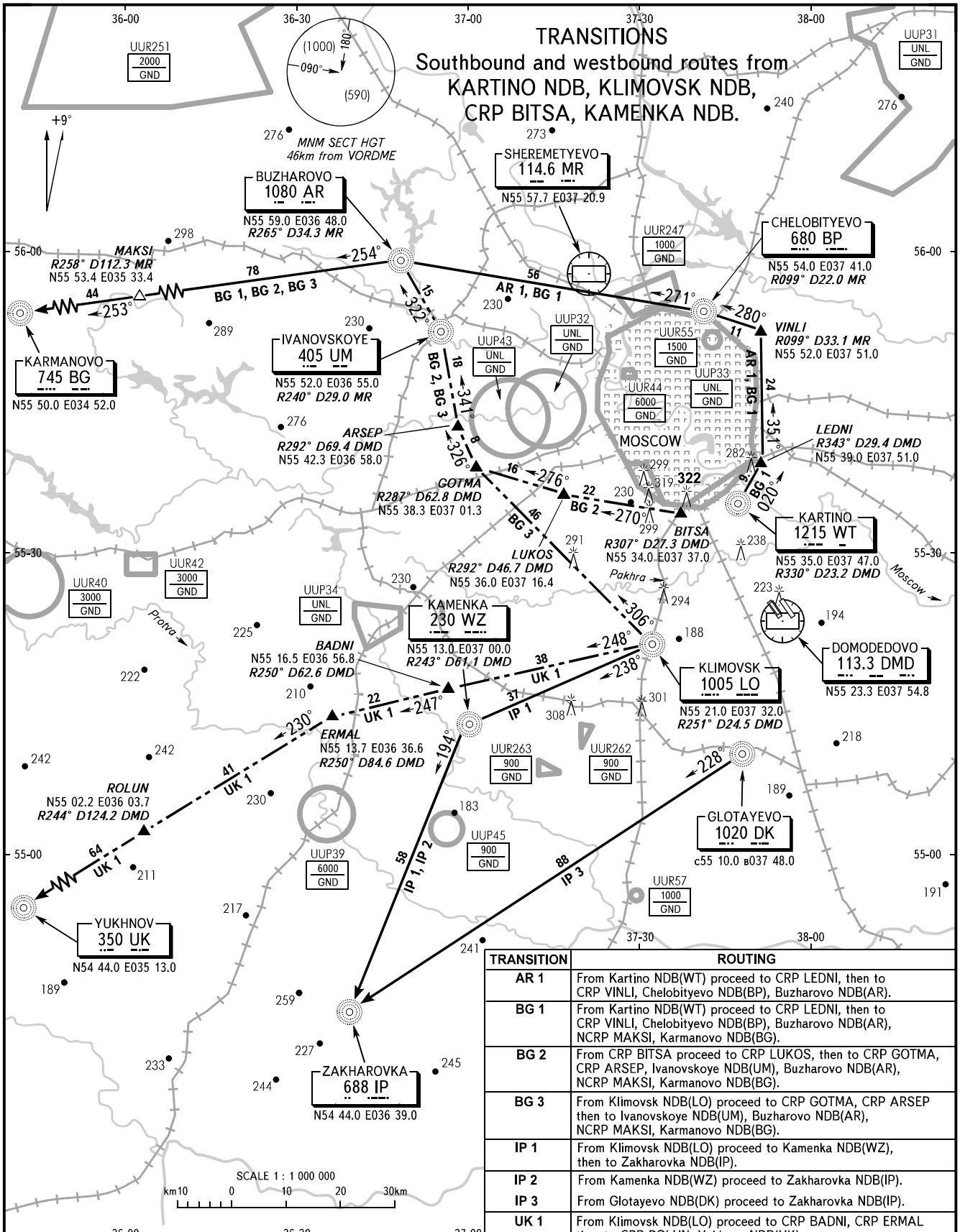
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: UUP43

STANDARD DEPARTURE CHART INSTRUMENT (SID) - ICAO

TRANSITION HEIGHT : **(1000)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
AR 1	From Kartino NDB(WT) proceed to CRP LEDNI, then to CRP VINLI, Chelobityevo NDB(BP), Buzharovo NDB(AR).
BG 1	From Kartino NDB(WT) proceed to CRP LEDNI, then to CRP VINLI, Chelobityevo NDB(BP), Buzharovo NDB(AR), NCRP MAKSI, Karmanovo NDB(BG).
BG 2	From CRP BITSA proceed to CRP LUKOS, then to CRP GOTMA, CRP ARSEP, Ivanovskoye NDB(UM), Buzharovo NDB(AR), NCRP MAKSI, Karmanovo NDB(BG).
BG 3	From Klimovsk NDB(LO) proceed to CRP GOTMA, CRP ARSEP then to Ivanovskoye NDB(UM), Buzharovo NDB(AR), NCRP MAKSI, Karmanovo NDB(BG).
IP 1	From Klimovsk NDB(LO) proceed to Kamenka NDB(WZ), then to Zakharovka NDB(IP).
IP 2	From Kamenka NDB(WZ) proceed to Zakharovka NDB(IP).
IP 3	From Glotayevo NDB(DK) proceed to Zakharovka NDB(IP).
UK 1	From Klimovsk NDB(LO) proceed to CRP BADNI, CRP ERMAL then to CRP ROLUN, Yukhnov NDB(UK).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

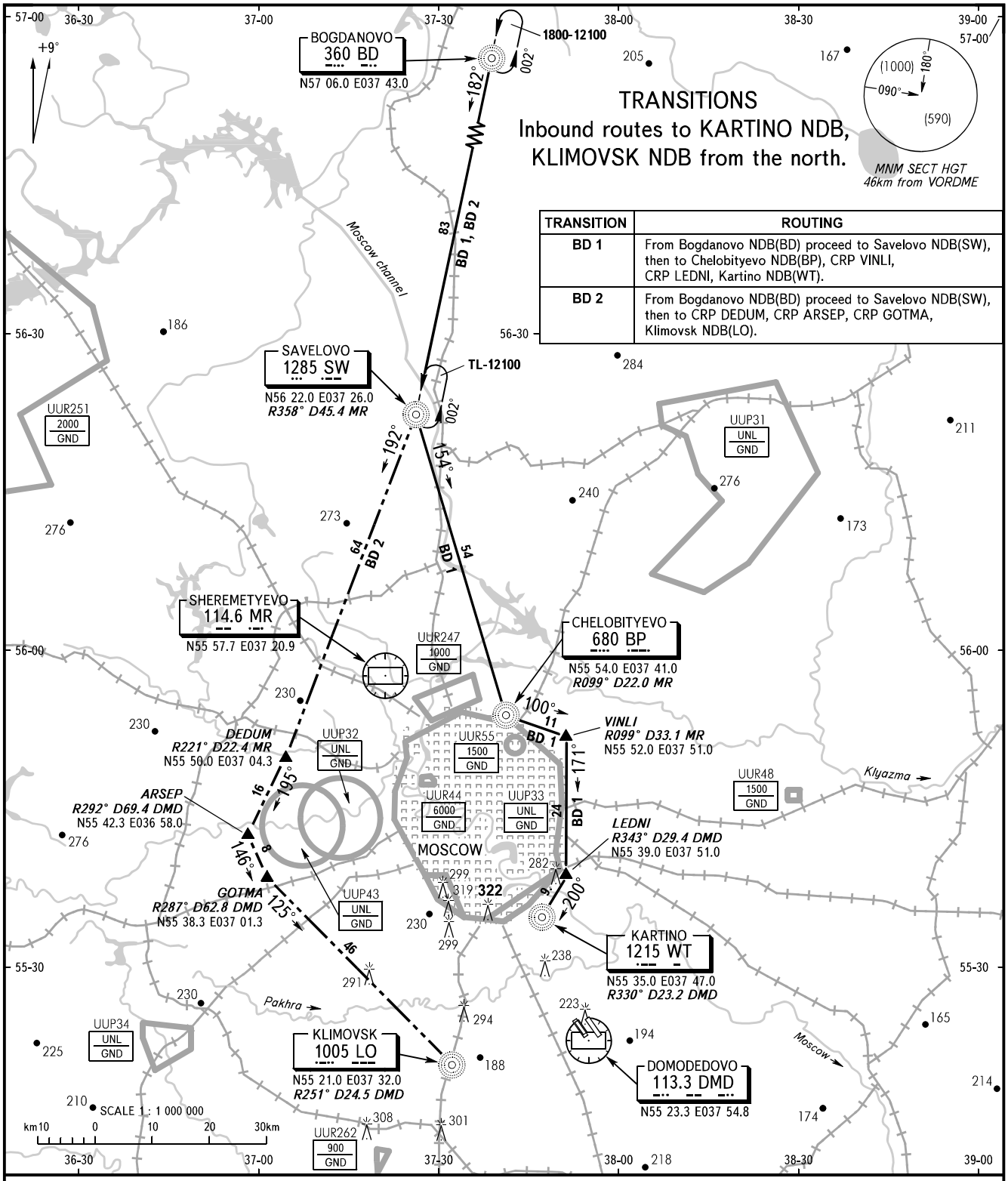
WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

CHANGE: TRANSITION AR 1

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
BD 1	From Bogdanovo NDB(BD) proceed to Savelovo NDB(SW), then to Chelobityevo NDB(BP), CRP VINLI, CRP LEDNI, Kartino NDB(WT).
BD 2	From Bogdanovo NDB(BD) proceed to Savelovo NDB(SW), then to CRP DEDUM, CRP ARSEP, CRP GOTMA, Klimovsk NDB(LO).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

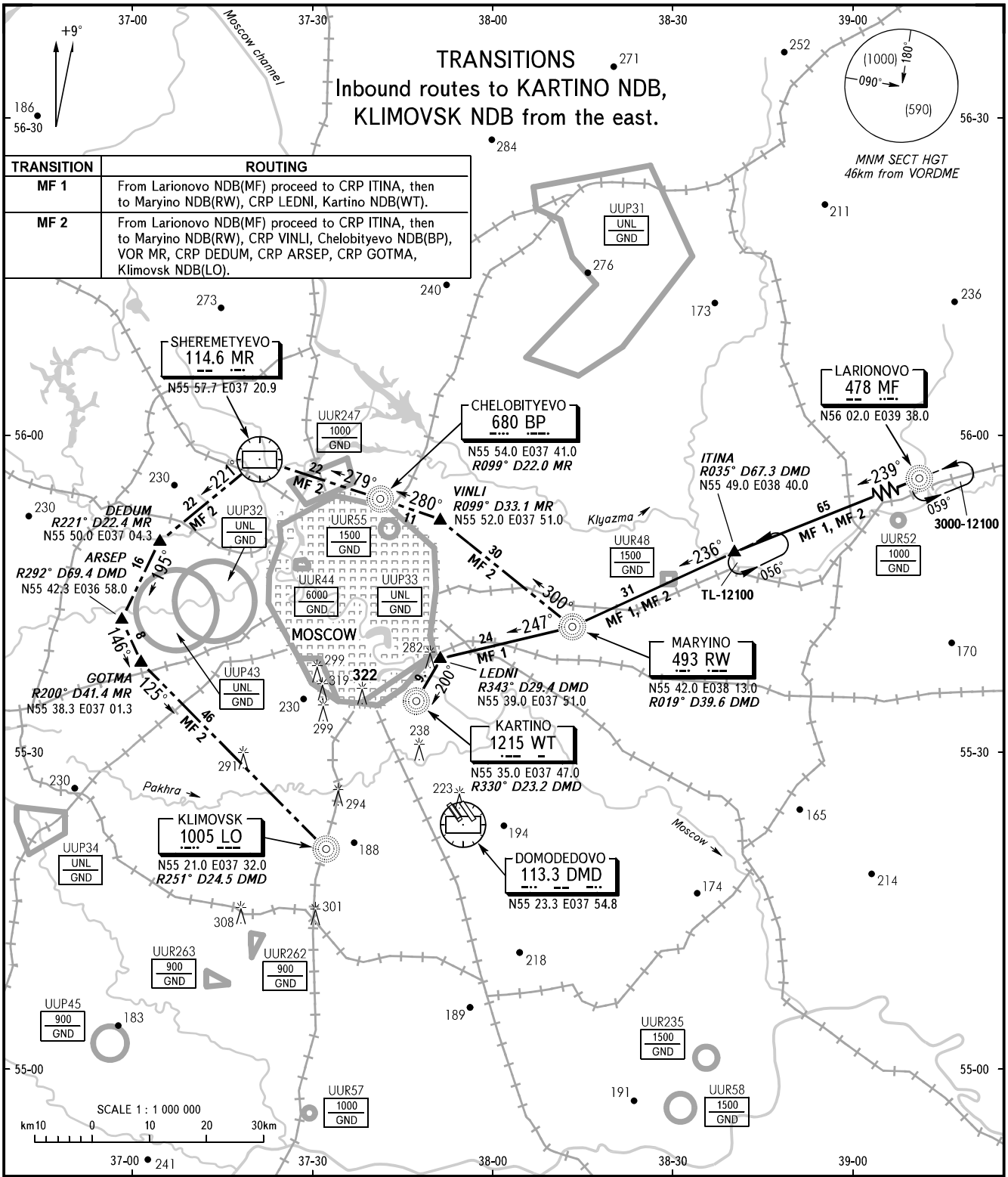
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: UUP43

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
MF 1	From Larionovo NDB(MF) proceed to CRP ITINA, then to Maryino NDB(RW), CRP LEDNI, Kartino NDB(WT).
MF 2	From Larionovo NDB(MF) proceed to CRP ITINA, then to Maryino NDB(RW), CRP VINLI, Chelobityevo NDB(BP), VOR MR, CRP DEDUM, CRP ARSEP, CRP GOTMA, Klimovsk NDB(LO).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

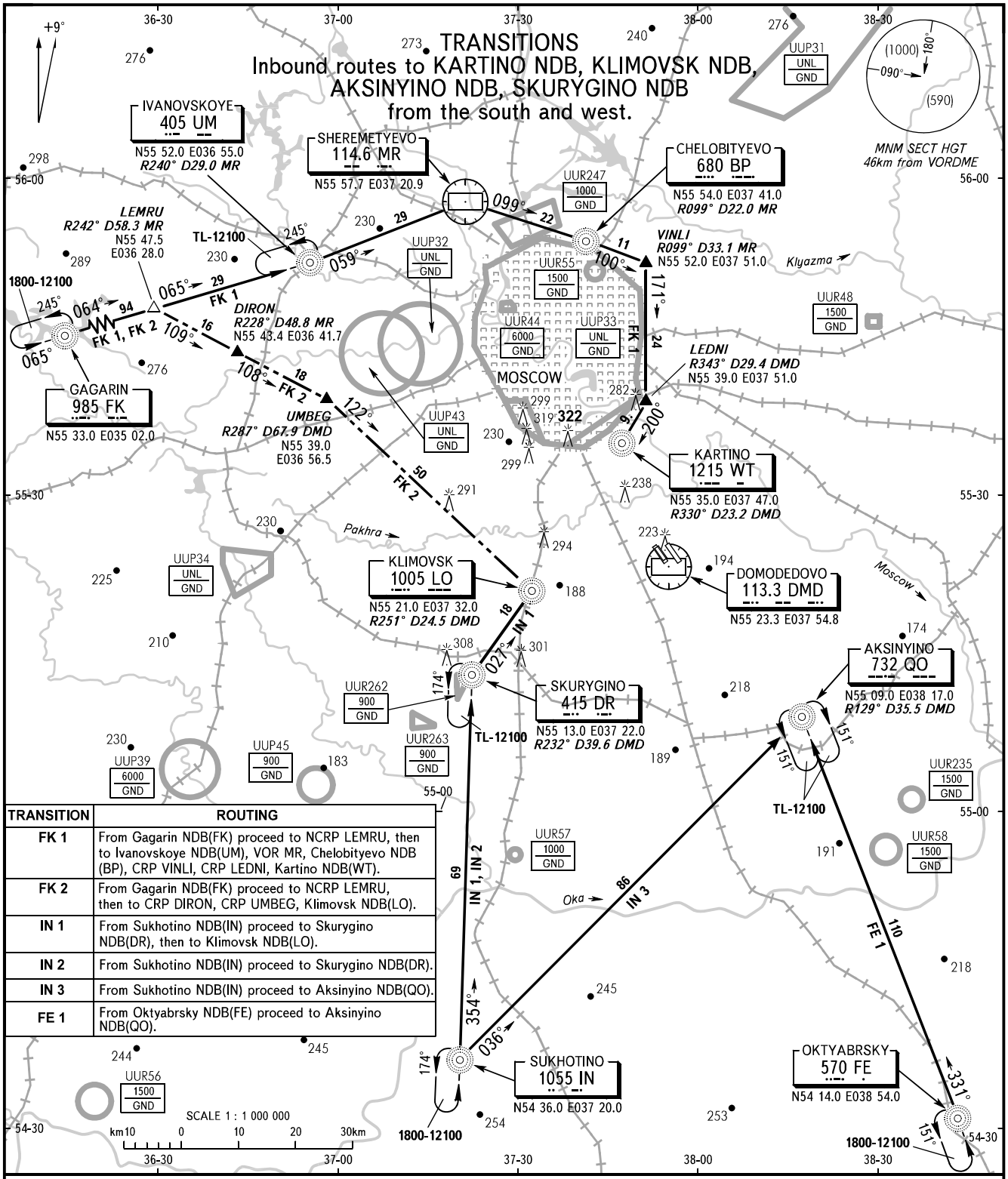
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: UUP43

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



TRANSITION	ROUTING
FK 1	From Gagarin NDB(FK) proceed to NCRP LEMRU, then to Ivanovskoye NDB(UM), VOR MR, Chelobityevo NDB (BP), CRP VINLI, CRP LEDNI, Kartino NDB(WT).
FK 2	From Gagarin NDB(FK) proceed to NCRP LEMRU, then to CRP DIRON, CRP UMBEG, Klimovsk NDB(LO).
IN 1	From Sukhotino NDB(IN) proceed to Skurygino NDB(DR), then to Klimovsk NDB(LO).
IN 2	From Sukhotino NDB(IN) proceed to Skurygino NDB(DR).
IN 3	From Sukhotino NDB(IN) proceed to Aksinyino NDB(QO).
FE 1	From Oktyabrsky NDB(FE) proceed to Aksinyino NDB(QO).

DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING
MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.

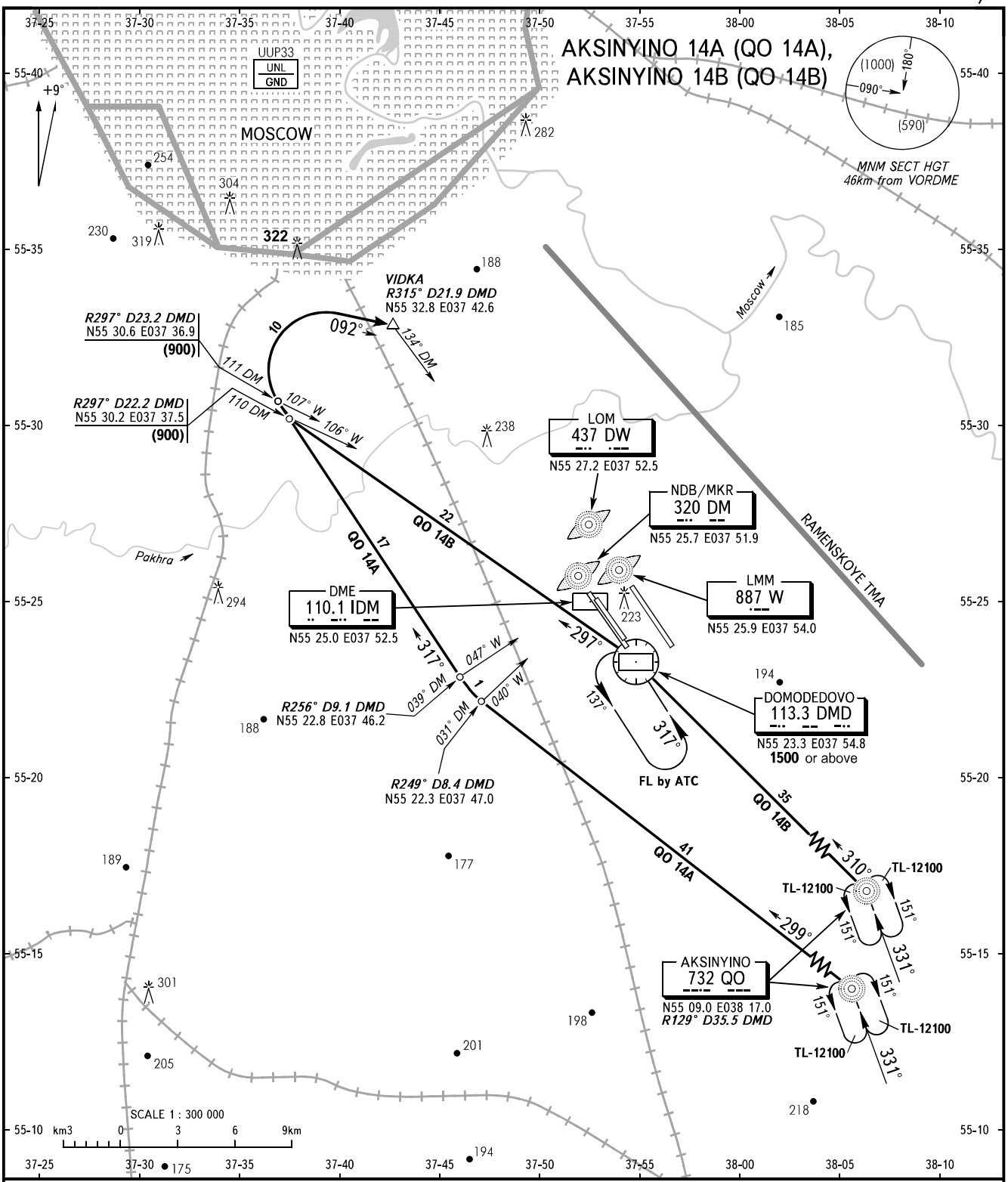
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: UUP43

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

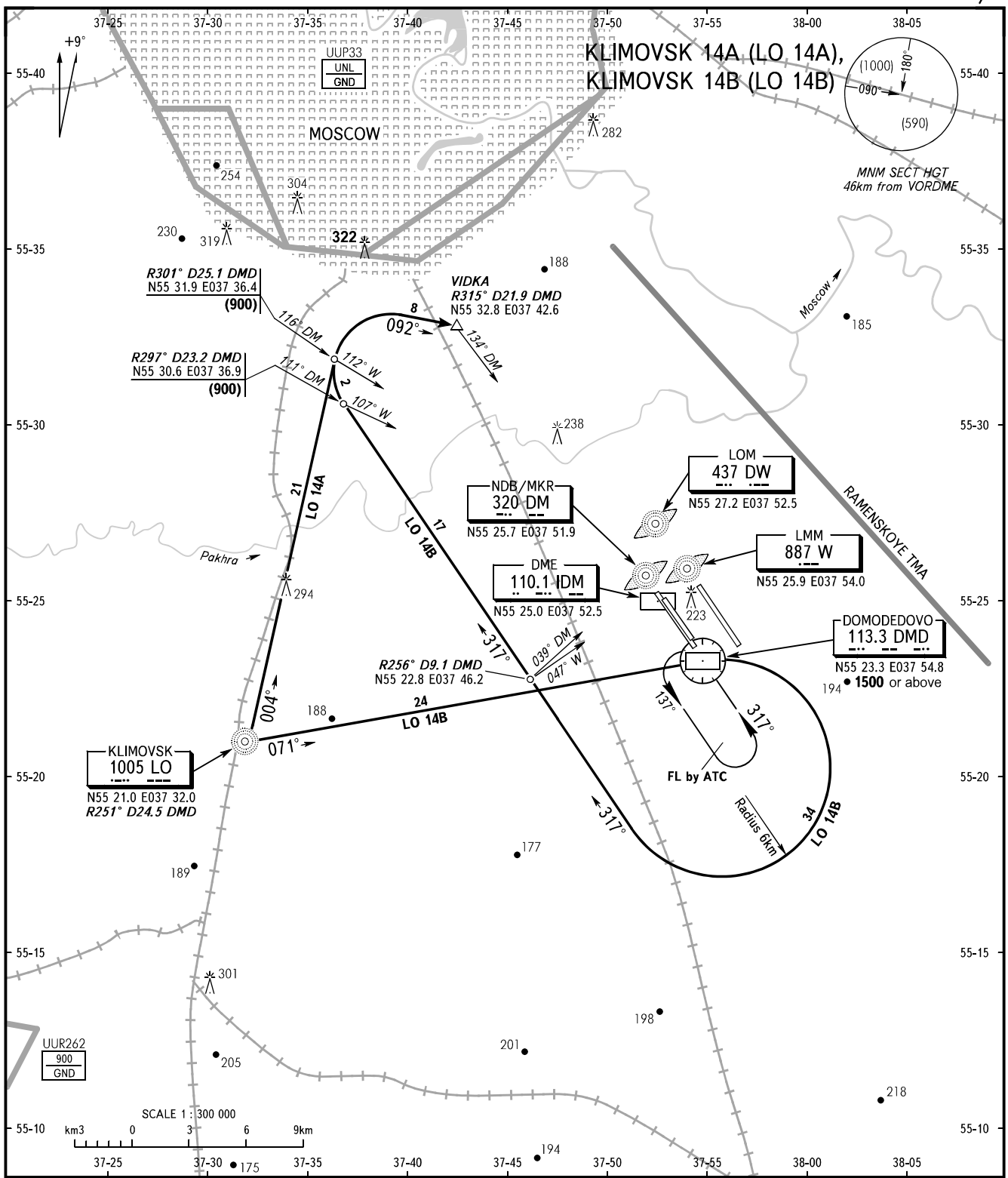
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP VIDKA, WARNING, item 3

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

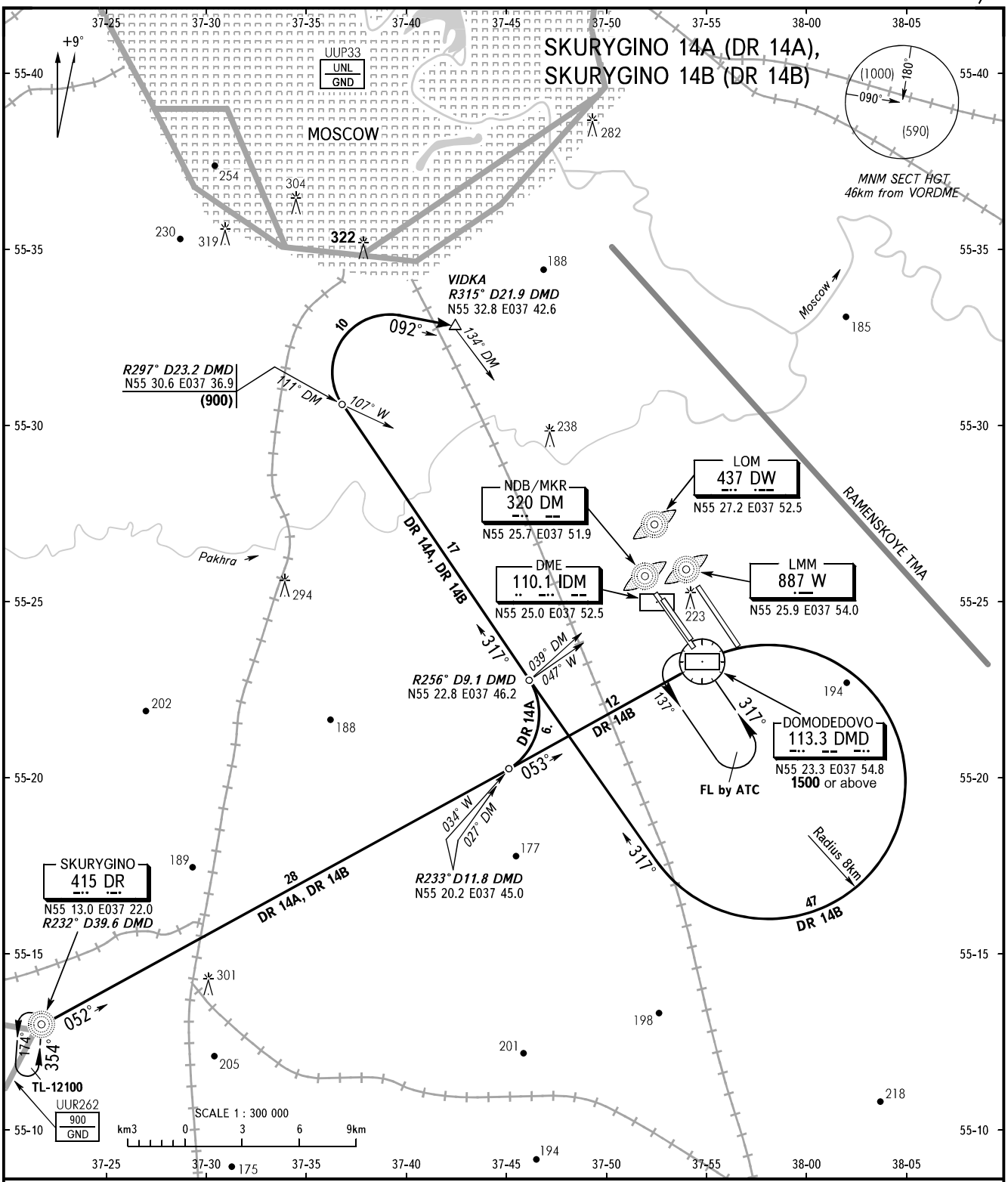
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP VIDKA, WARNING, item 3

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

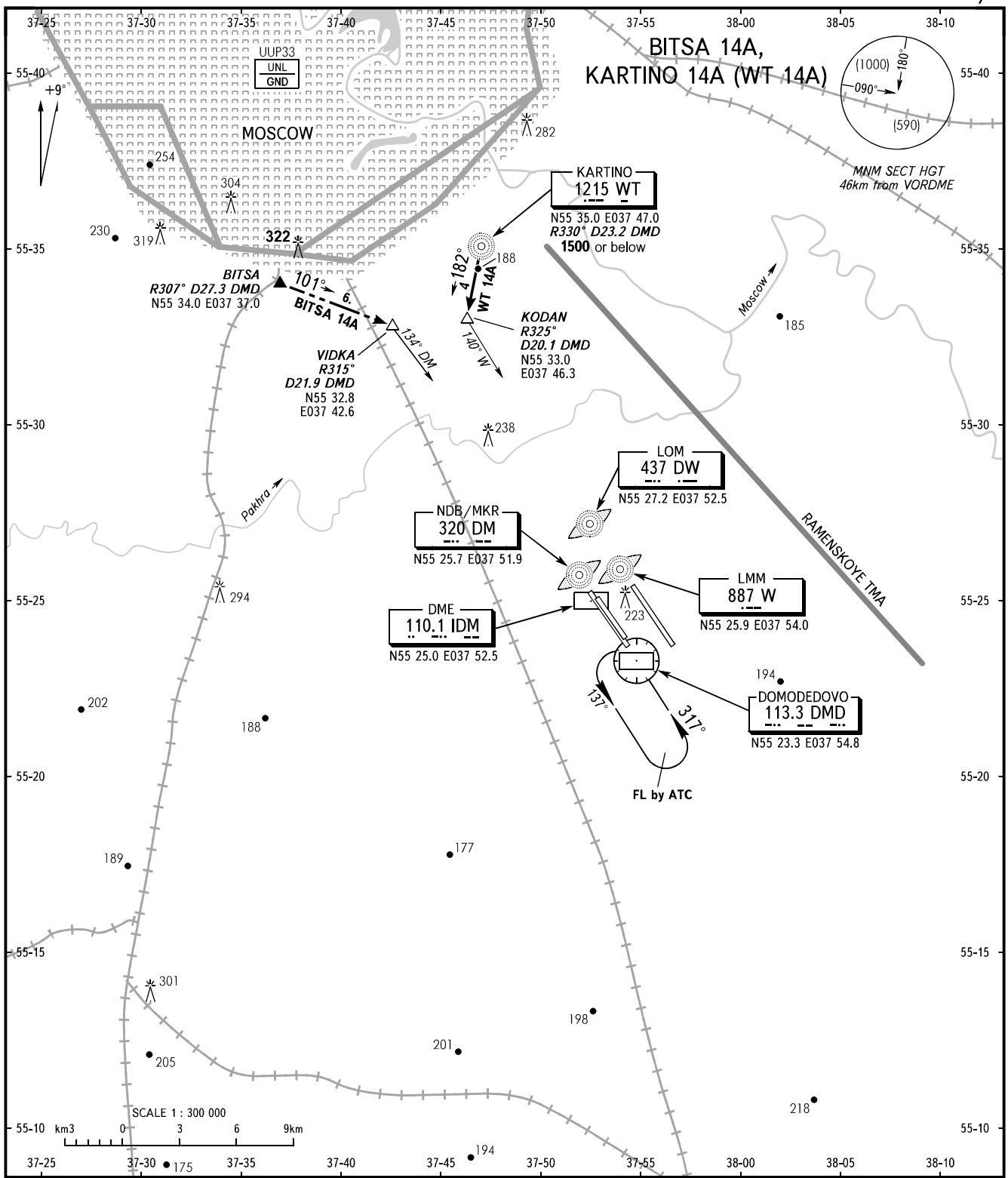
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

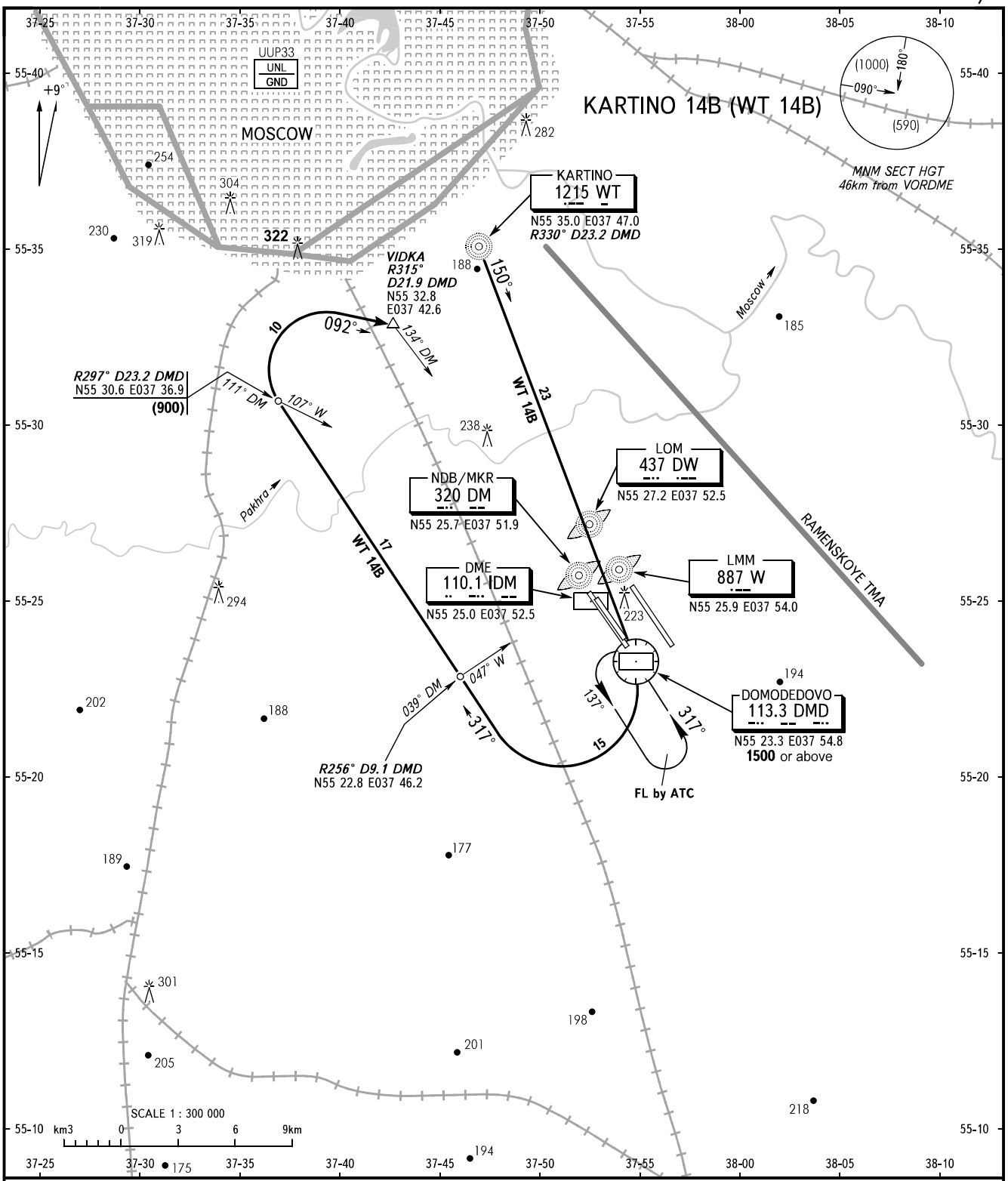
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: WARNING item 3 deleted

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

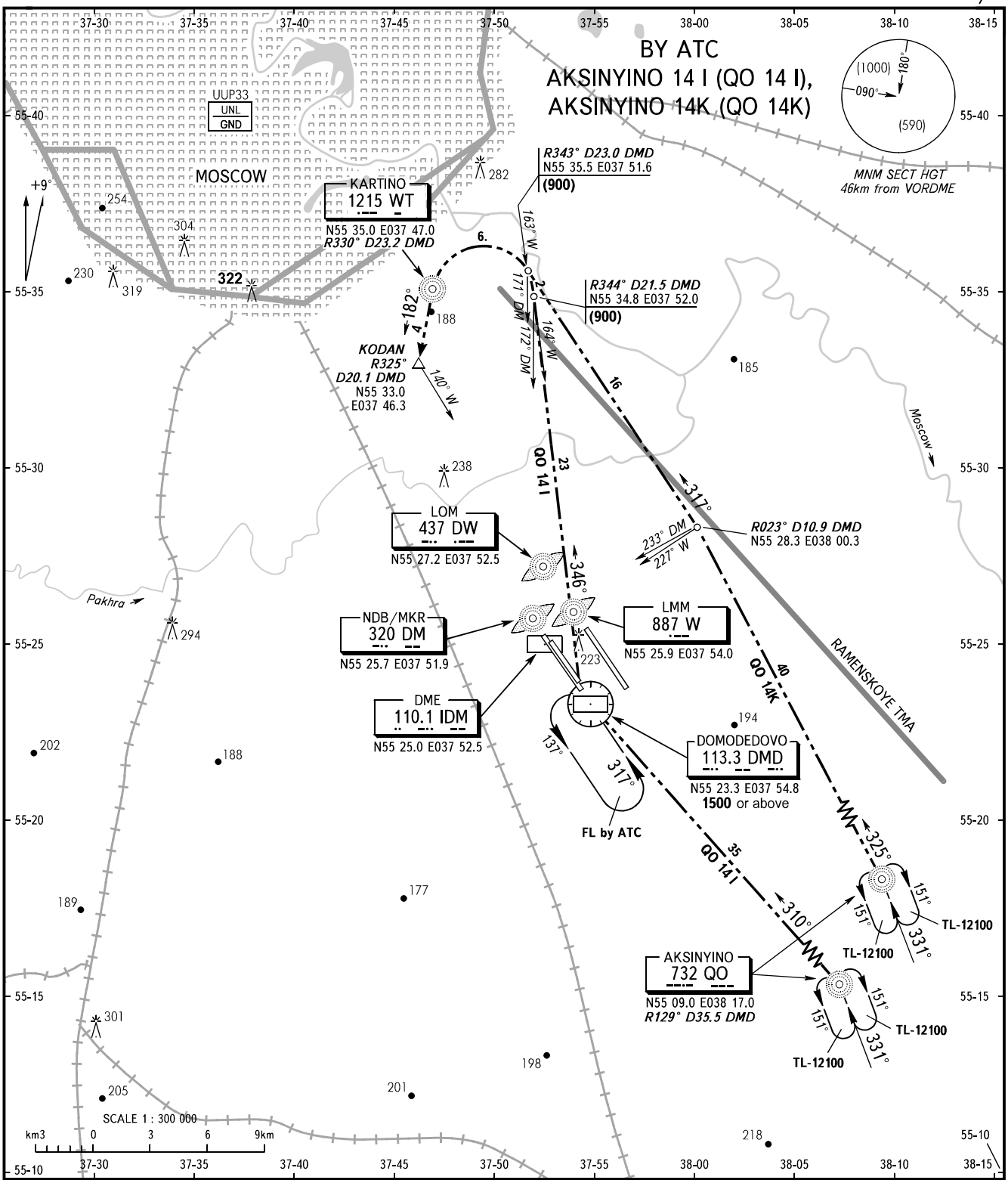
CHANGE: NIL

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

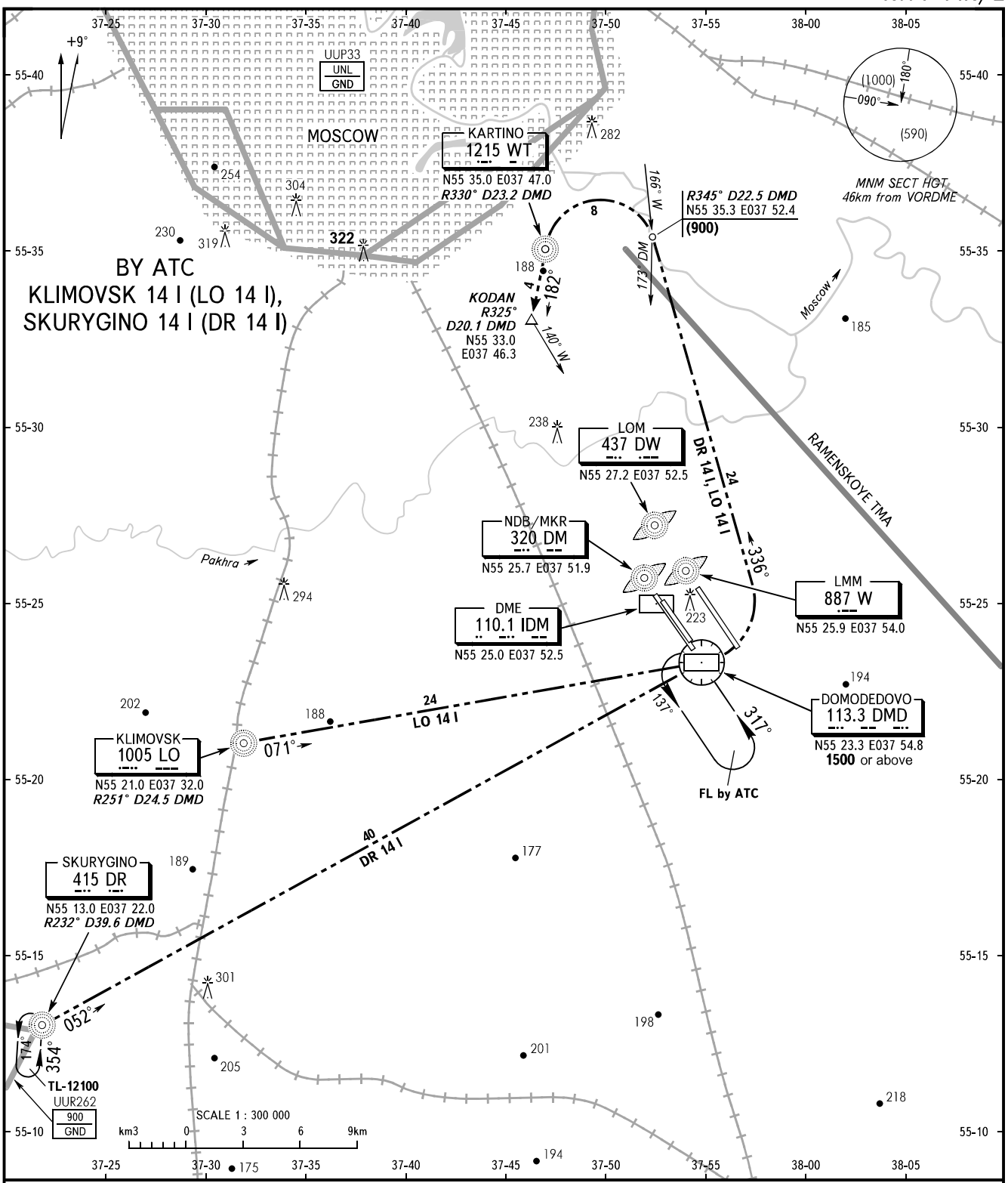
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: WARNING item 3 deleted, DIST to DMD

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

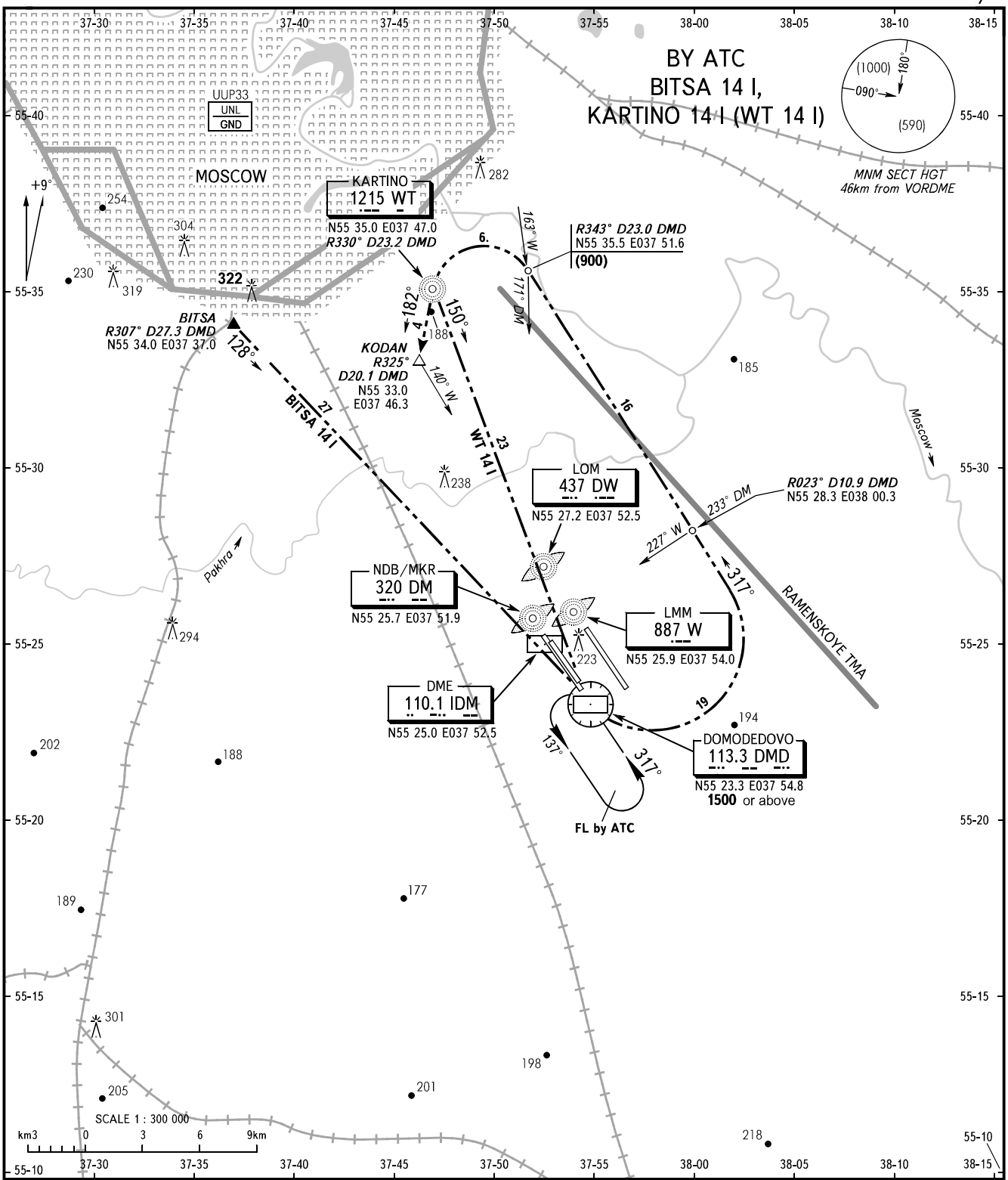
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: WARNING item 3 deleted

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

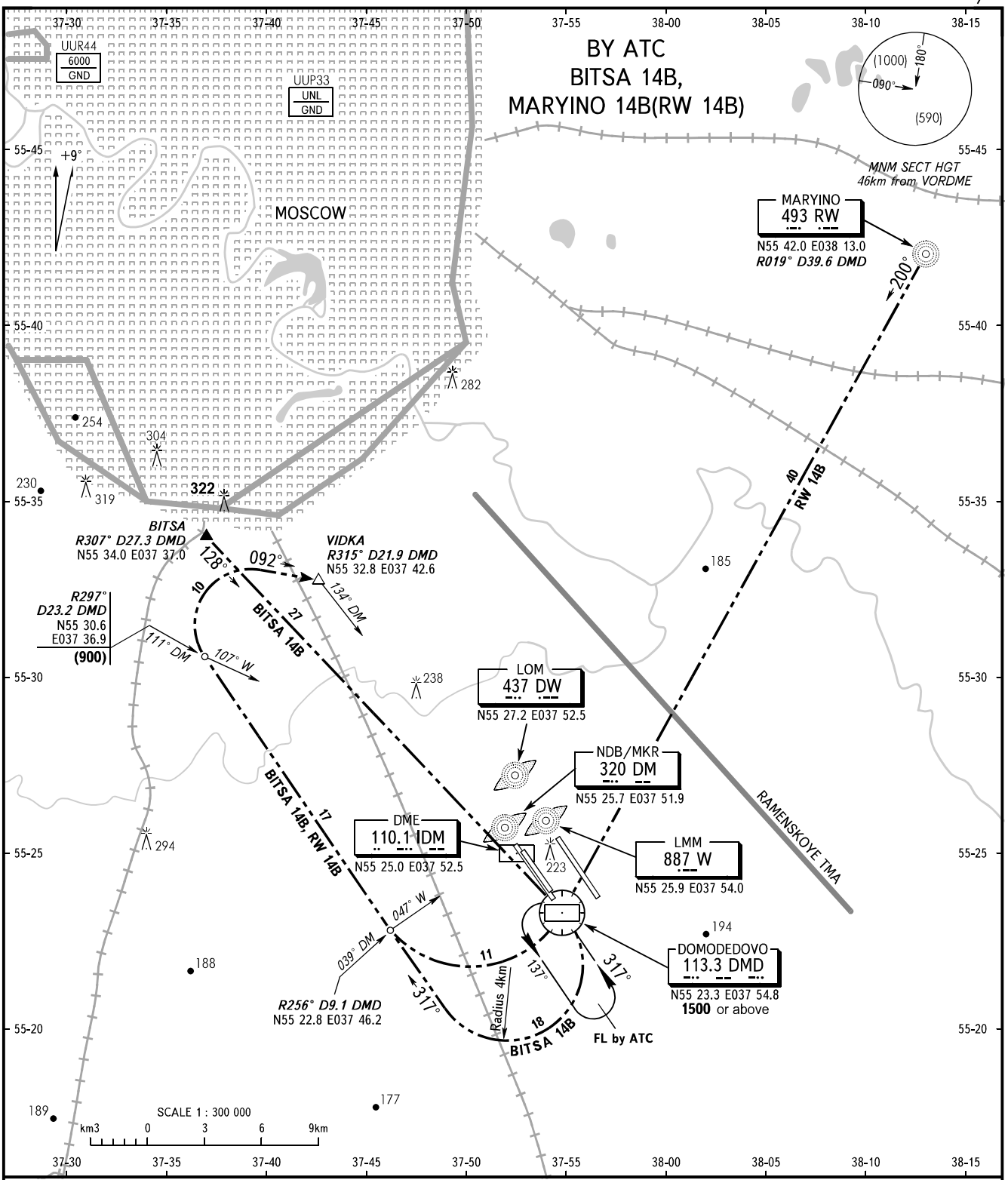
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: WARNING item 3 deleted

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	(300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1		**118.6 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

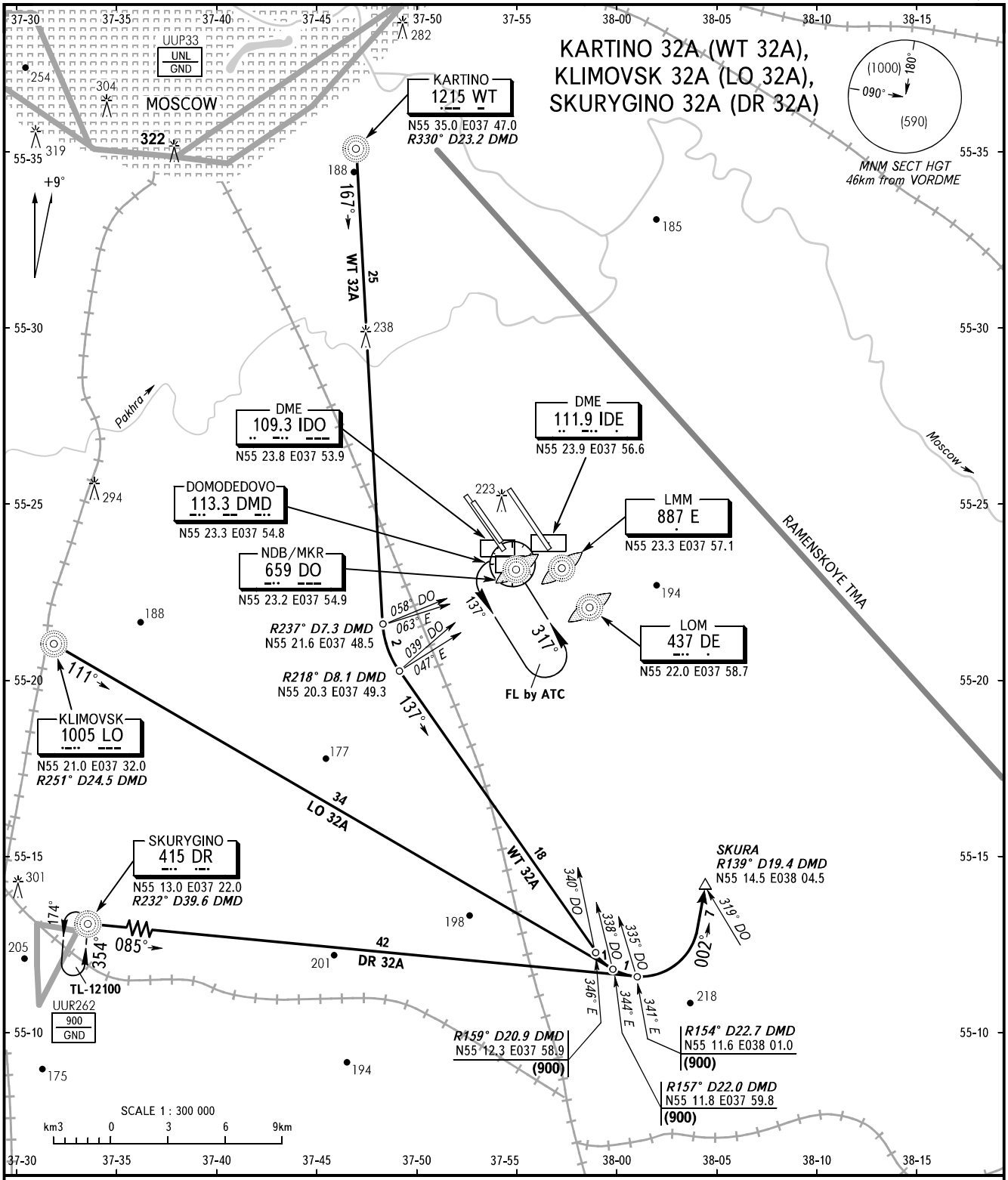
CHANGE: New chart

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

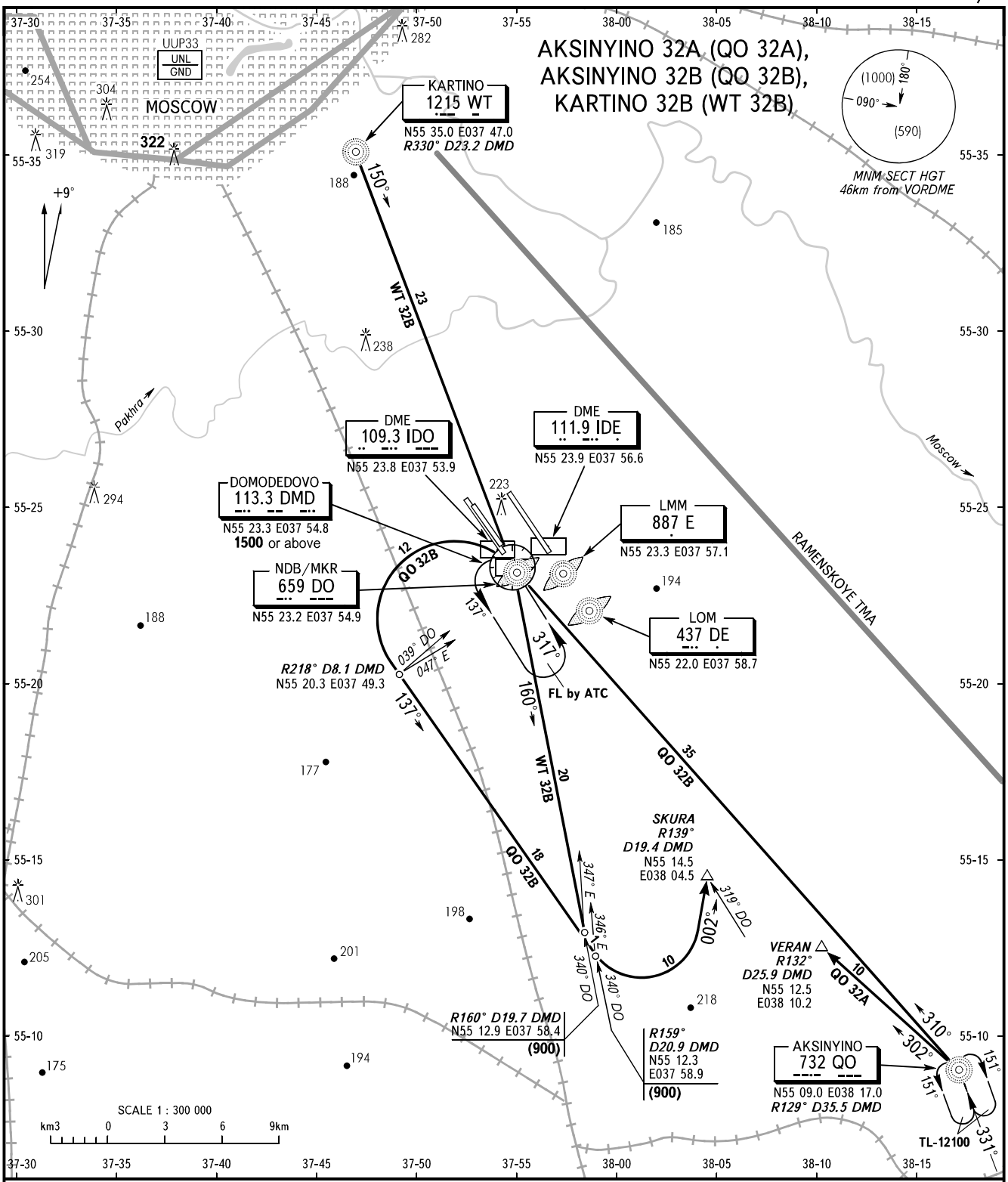
CHANGE: NCRP SKURA

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

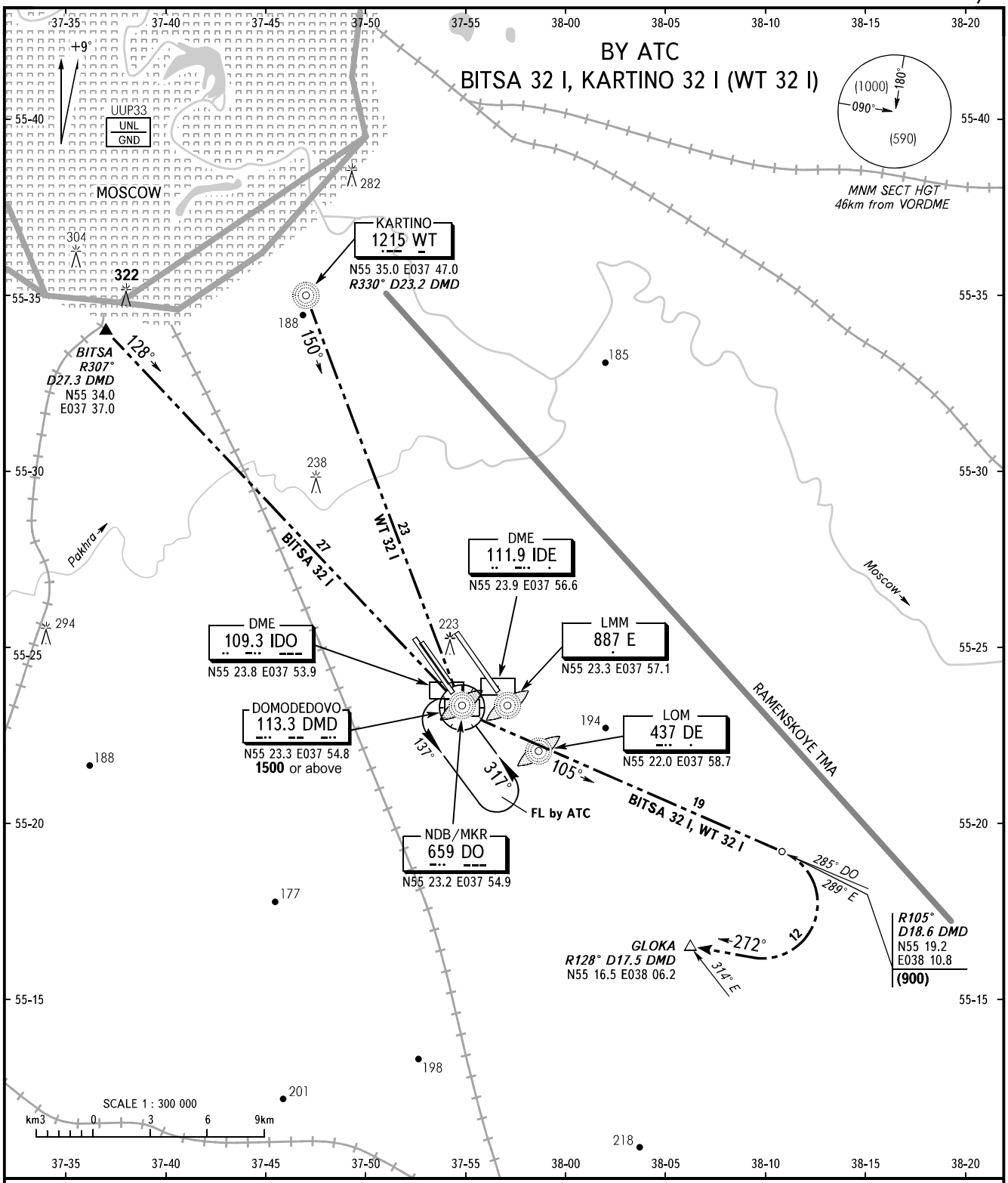
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP SKURA, VERAN

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

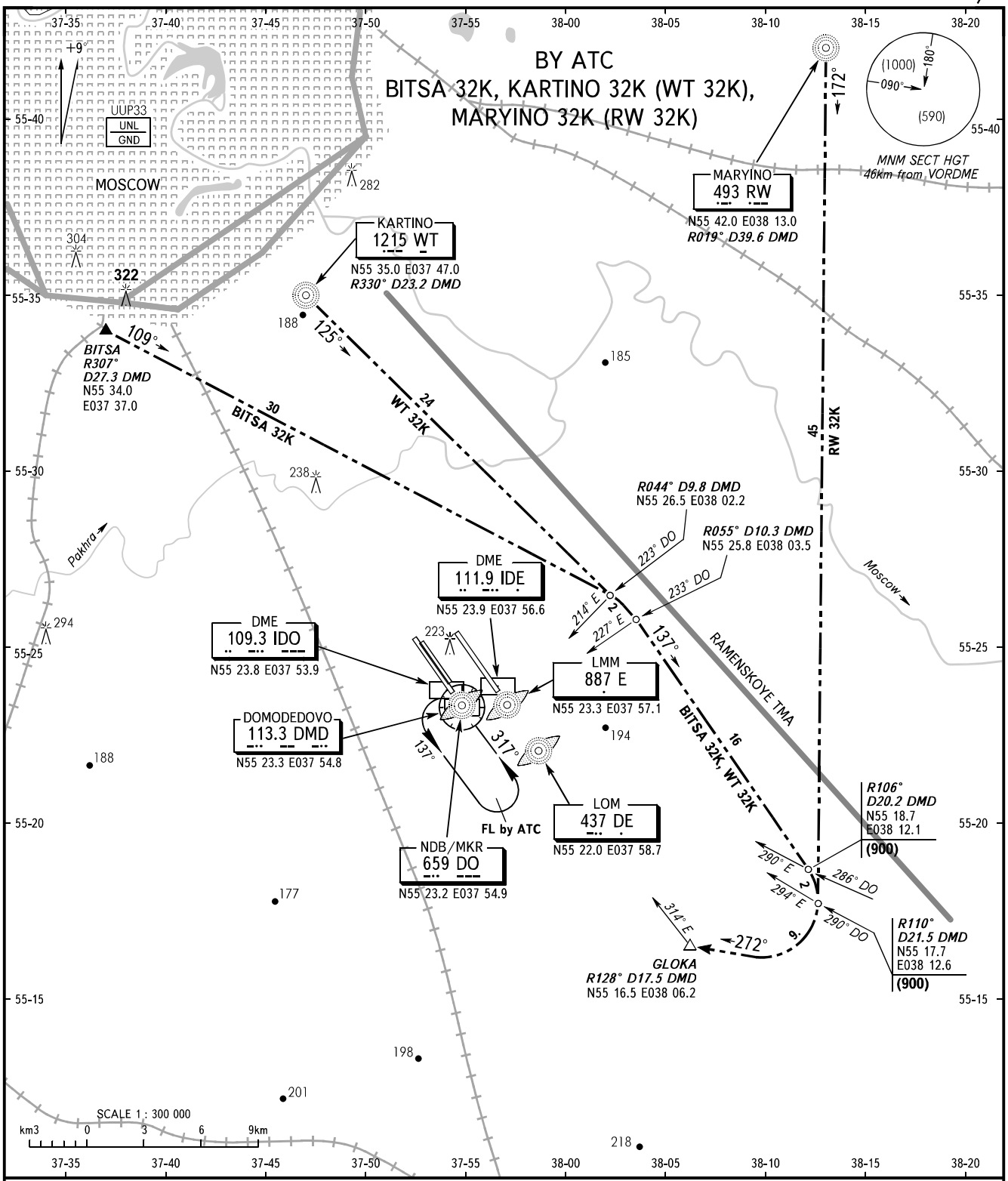
CHANGE: NCRP GLOKA

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

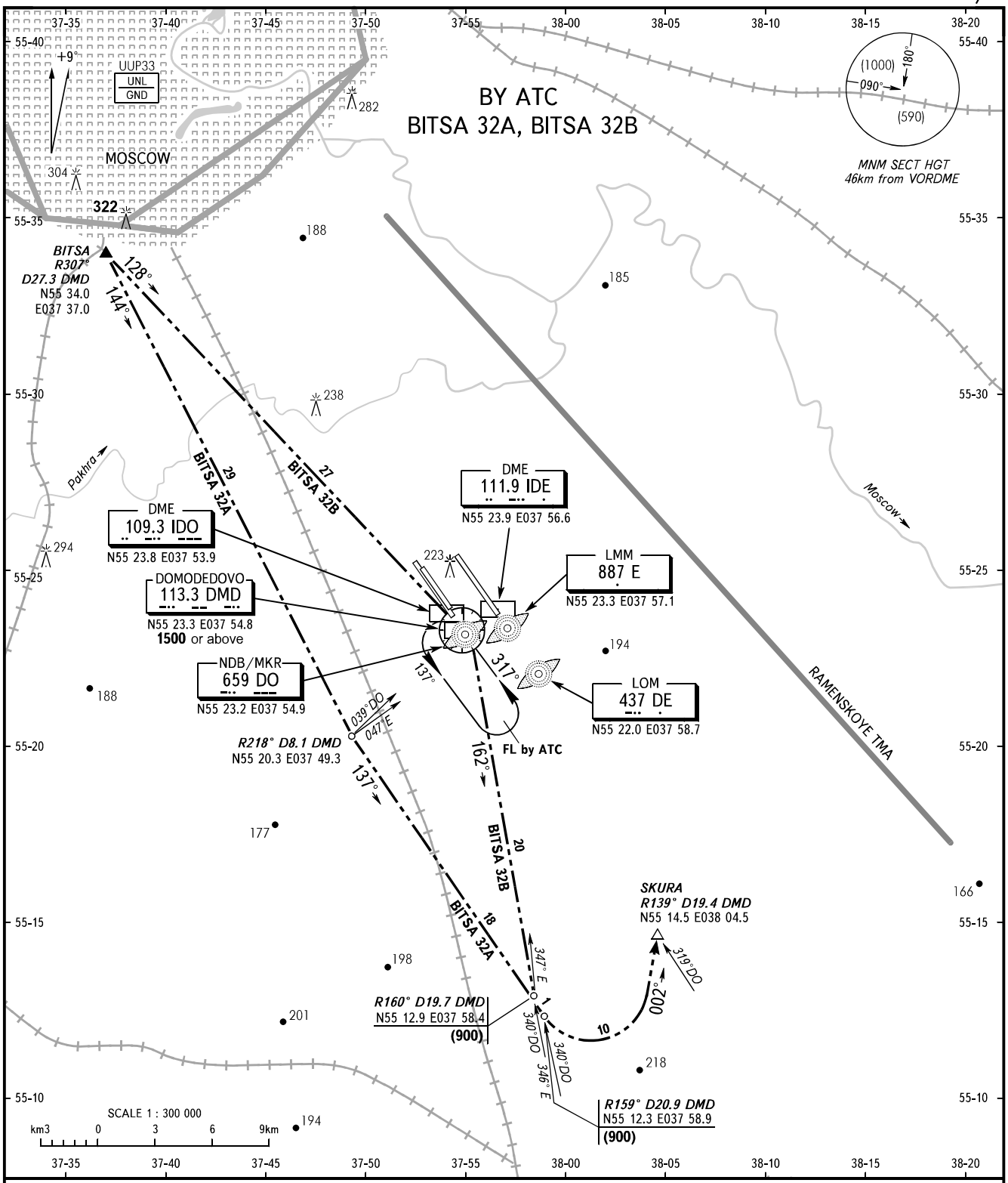
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP GLOKA

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

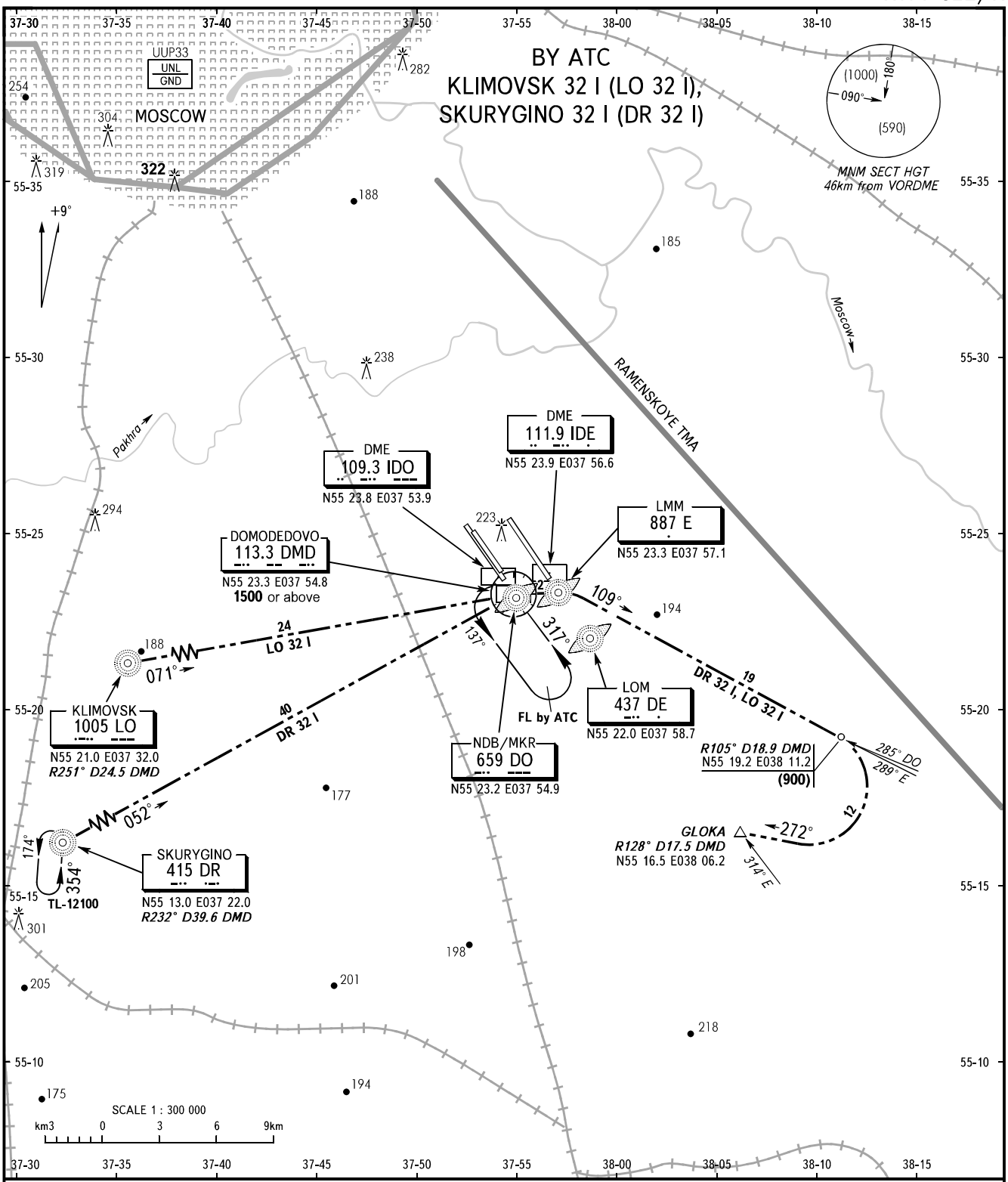
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP SKURA

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

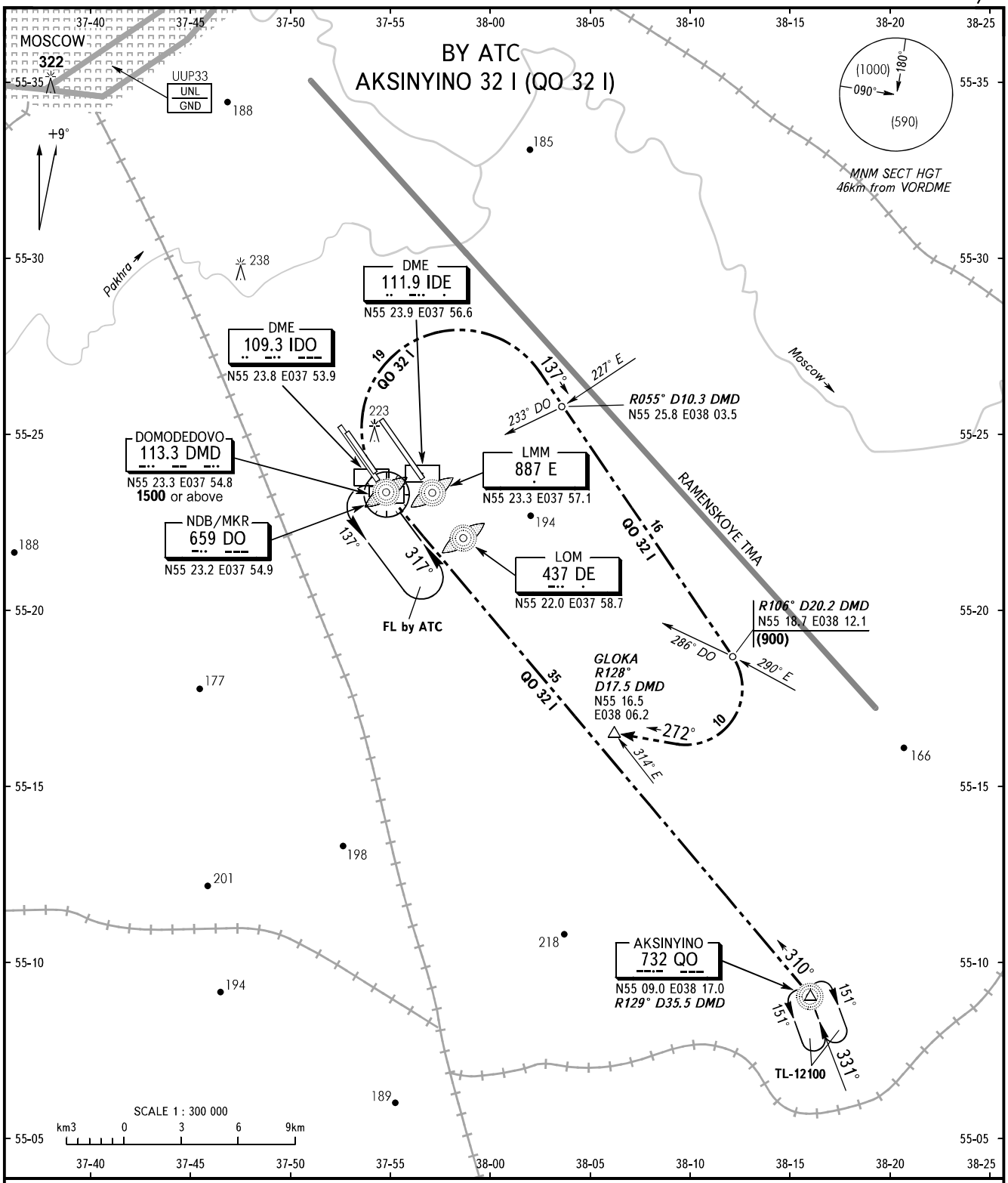
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NCRP GLOKA

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

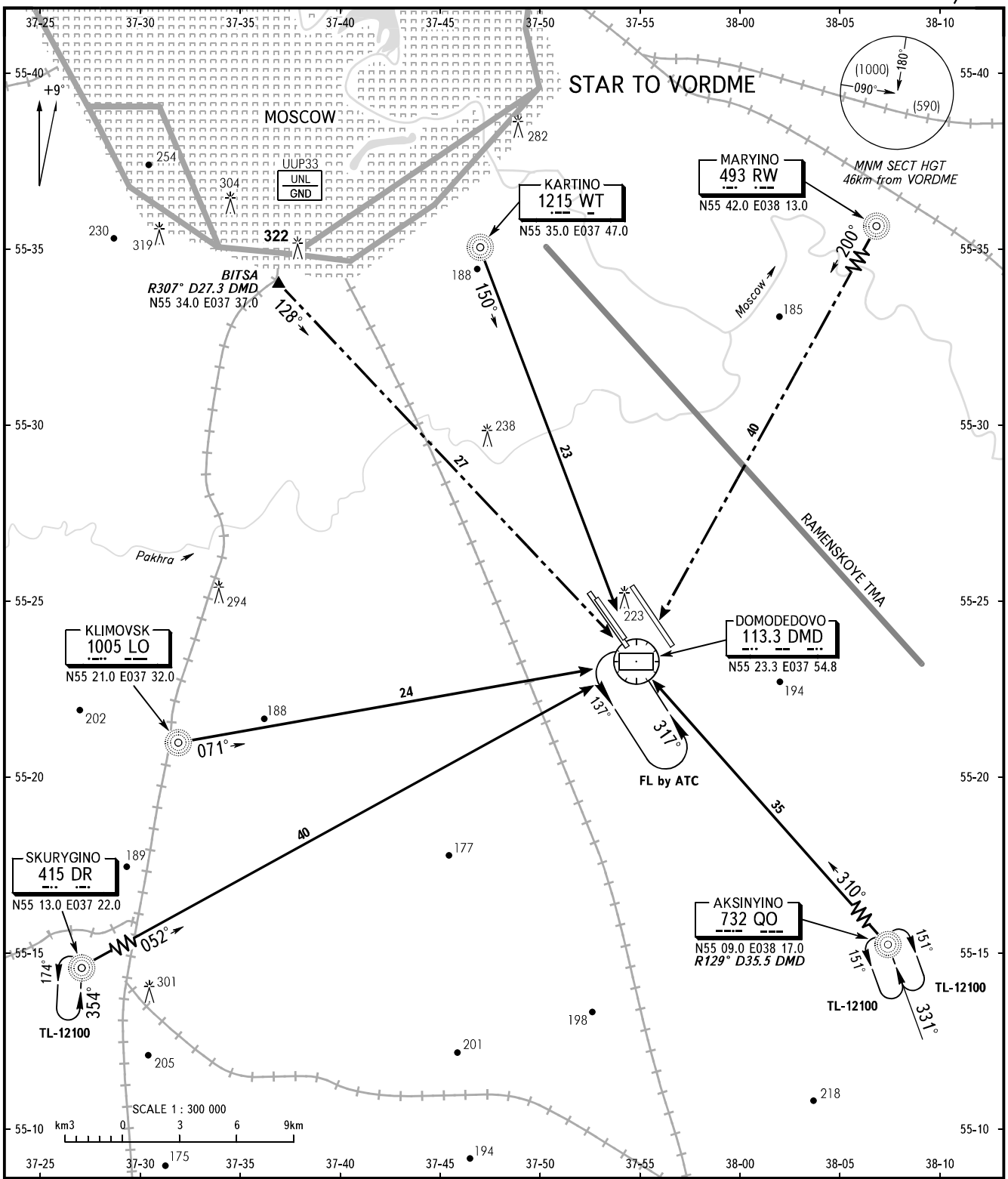
CHANGE: NIL

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/14R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	(300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1		**118.6 (119.450R)**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

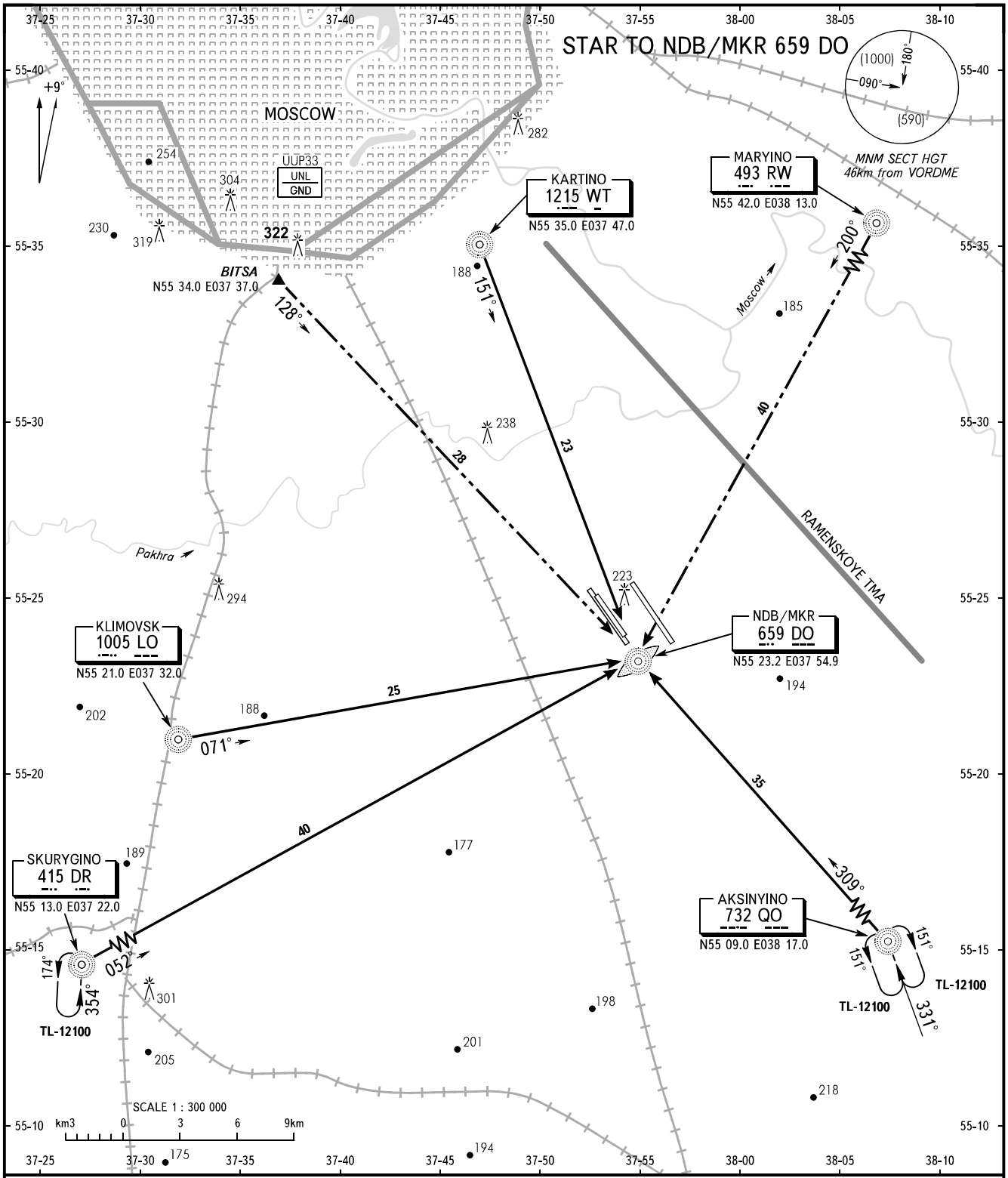
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM, CRP BITSA RDL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	(300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1		**118.6 (119.450R)**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

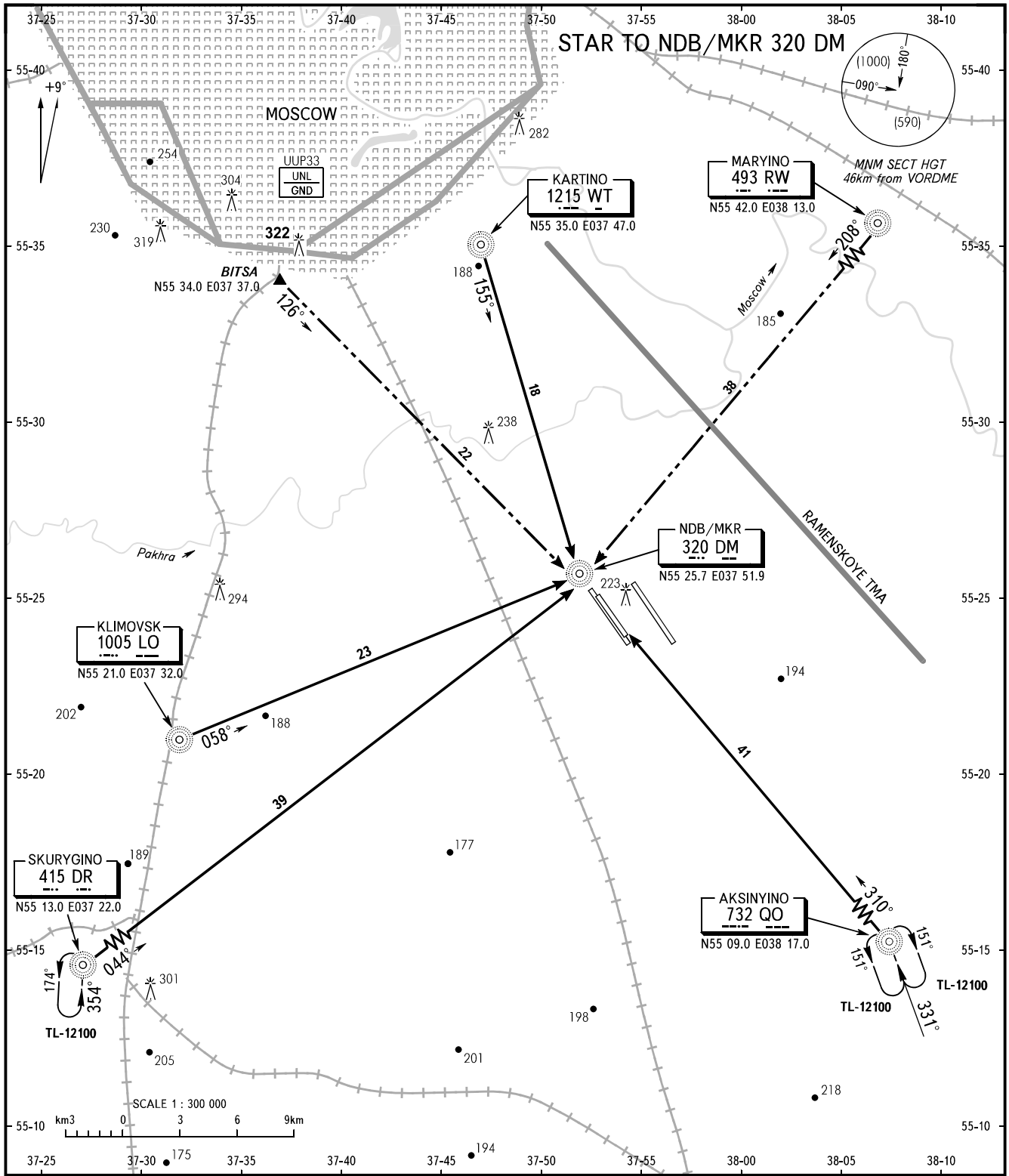
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	(300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1		**118.6 (119.450R)**
	ATIS		**128.3** (ENG)
			122.95 (RUS)

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

AIP

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
STAR RNAV (VOR/DME) TRANSITION RWY 32L/R, RWY 14R/L

КООРДИНАТЫ ТОЧЕК МАРШРУТА ЗАХОДА НА ПОСАДКУ ПО СИСТЕМЕ ЗОНАЛЬНОЙ НАВИГАЦИИ RNAV (VOR/DME) TRANSITION

Порог ВПП	Код точки пути	Географические координаты в системе PZ 90		Радиал VOR, град.	Удаление DME, км.
		Широта	Долгота		
32Л/П	DD153	C55 18.2	B038 15.9	104	24.3
	DD155	C55 13.7	B038 21.2	113	33.2
	DD323	C55 14.8	B038 07.1	131	20.5
	DD324	C55 14.2	B038 05.6	137	20.4
	DD325	C55 10.1	B038 11.7	135	30.4
	DD326	C55 05.6	B038 17.0	135	40.4
	DD327	C55 01.1	B038 22.2	135	50.4
	DD329	C55 04.8	B038 31.7	122	52.1
	DD331	C55 09.3	B038 26.4	119	42.5
	RAMEK	C55 26.1	B038 19.6	069	26.8
14П/Л	DD143	C55 34.0	B037 44.1	322	22.8
	DD144	C55 33.4	B037 42.5	317	22.7
	DD145	C55 37.4	B037 52.9	347	26.2
	DD147	C55 31.6	B037 59.9	011	16.3
	DD149	C55 27.1	B038 05.3	048	13.2
	DD151	C55 22.7	B038 10.6	085	16.8
	DD153	C55 18.2	B038 15.9	104	24.3
	DD155	C55 13.7	B038 21.2	113	33.2
	DD157	C55 17.2	B038 30.2	098	39.2
	DD159	C55 21.7	B038 24.9	086	32.1
	RAMEK	C55 26.1	B038 19.6	069	26.8

COORDINATES OF WAYPOINTS FOR RNAV (VOR/DME) TRANSITION APPROACH PROCEDURE

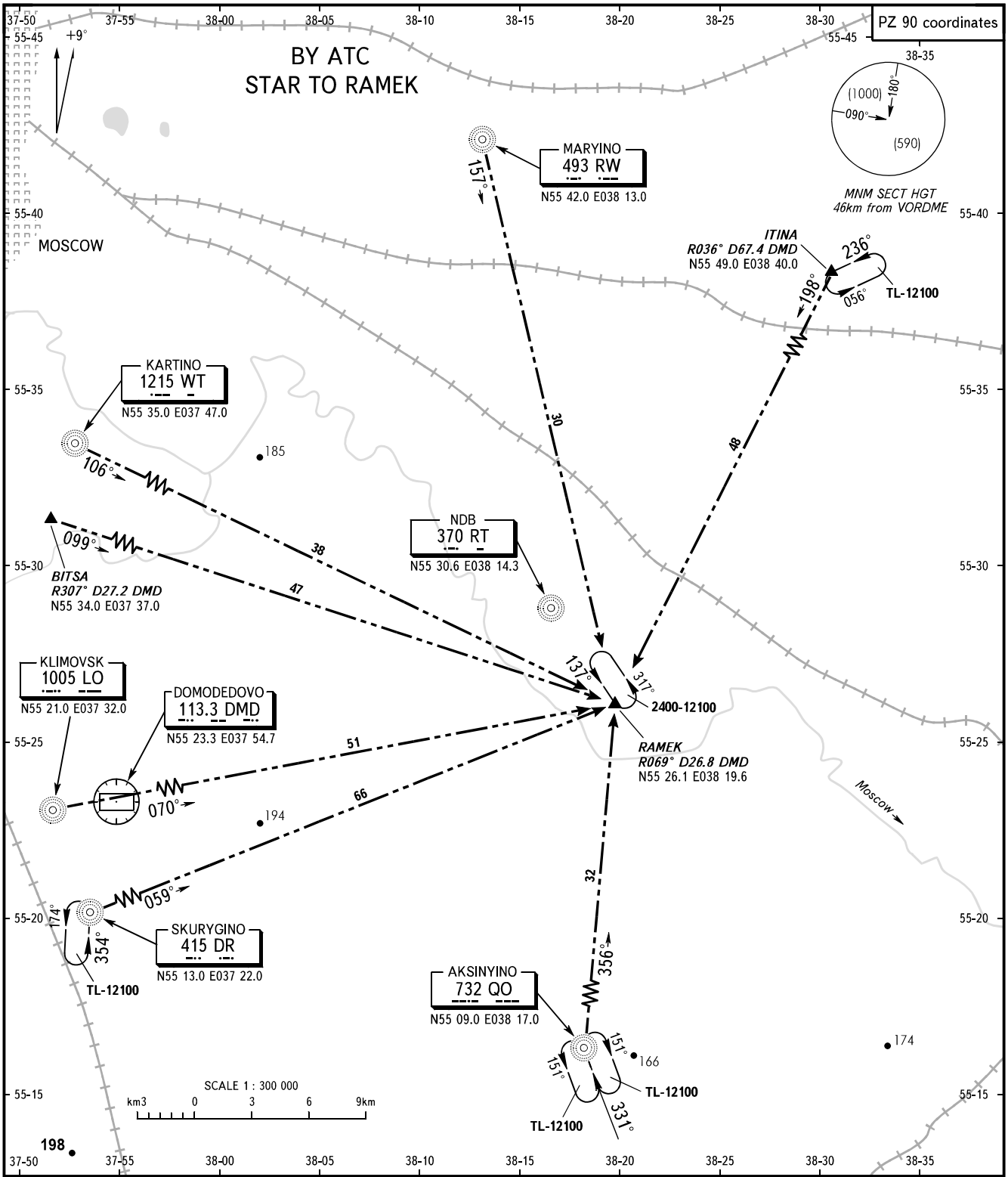
RWY THR	WPT IDENT	PZ 90 coordinates		Radial VOR, DEG.	Distance DME, KM.
		LATITUDE	LONGITUDE		
32L/R	DD153	N55 18.2	E038 15.9	104	24.3
	DD155	N55 13.7	E038 21.2	113	33.2
	DD323	N55 14.8	E038 07.1	131	20.5
	DD324	N55 14.2	E038 05.6	137	20.4
	DD325	N55 10.1	E038 11.7	135	30.4
	DD326	N55 05.6	E038 17.0	135	40.4
	DD327	N55 01.1	E038 22.2	135	50.4
	DD329	N55 04.8	E038 31.7	122	52.1
	DD331	N55 09.3	E038 26.4	119	42.5
	RAMEK	N55 26.1	E038 19.6	069	26.8
14R/L	DD143	N55 34.0	E037 44.1	322	22.8
	DD144	N55 33.4	E037 42.5	317	22.7
	DD145	N55 37.4	E037 52.9	347	26.2
	DD147	N55 31.6	E037 59.9	011	16.3
	DD149	N55 27.1	E038 05.3	048	13.2
	DD151	N55 22.7	E038 10.6	085	16.8
	DD153	N55 18.2	E038 15.9	104	24.3
	DD155	N55 13.7	E038 21.2	113	33.2
	DD157	N55 17.2	E038 30.2	098	39.2
	DD159	N55 21.7	E038 24.9	086	32.1
	RAMEK	N55 26.1	E038 19.6	069	26.8

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
TRANSITION



DOMODEDOVO RADAR **127.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. Transit routes shall be assigned by ATS unit.

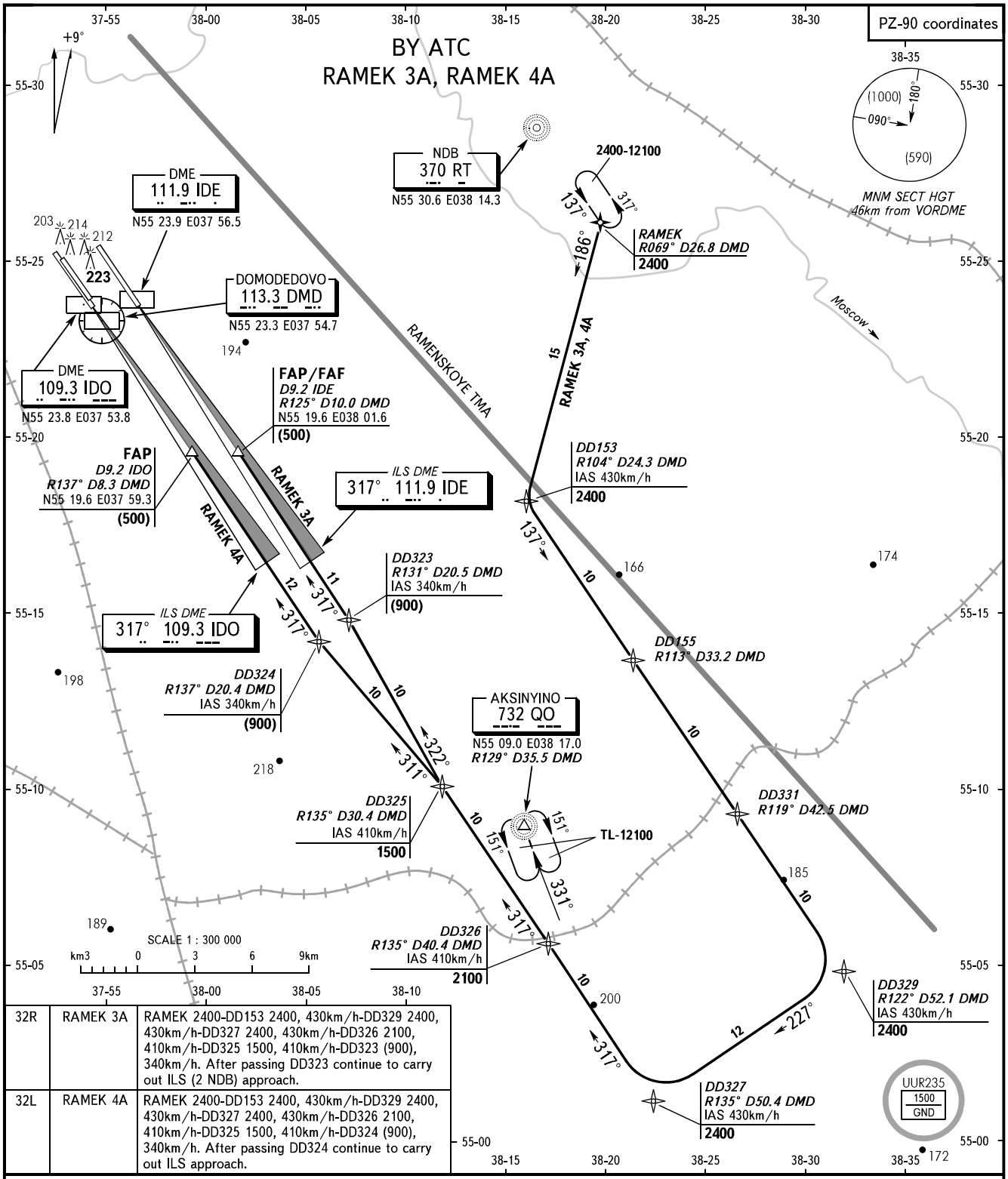
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: COM

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (VORDME) TRANSITION ILS DME RWY 32L/R



32R	RAMEK 3A	RAMEK 2400-DD153 2400, 430km/h-DD329 2400, 430km/h-DD327 2400, 430km/h-DD326 2100, 410km/h-DD325 1500, 410km/h-DD323 (900), 340km/h. After passing DD323 continue to carry out ILS (2 NDB) approach.
32L	RAMEK 4A	RAMEK 2400-DD153 2400, 430km/h-DD329 2400, 430km/h-DD327 2400, 430km/h-DD326 2100, 410km/h-DD325 1500, 410km/h-DD324 (900), 340km/h. After passing DD324 continue to carry out ILS approach.

DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

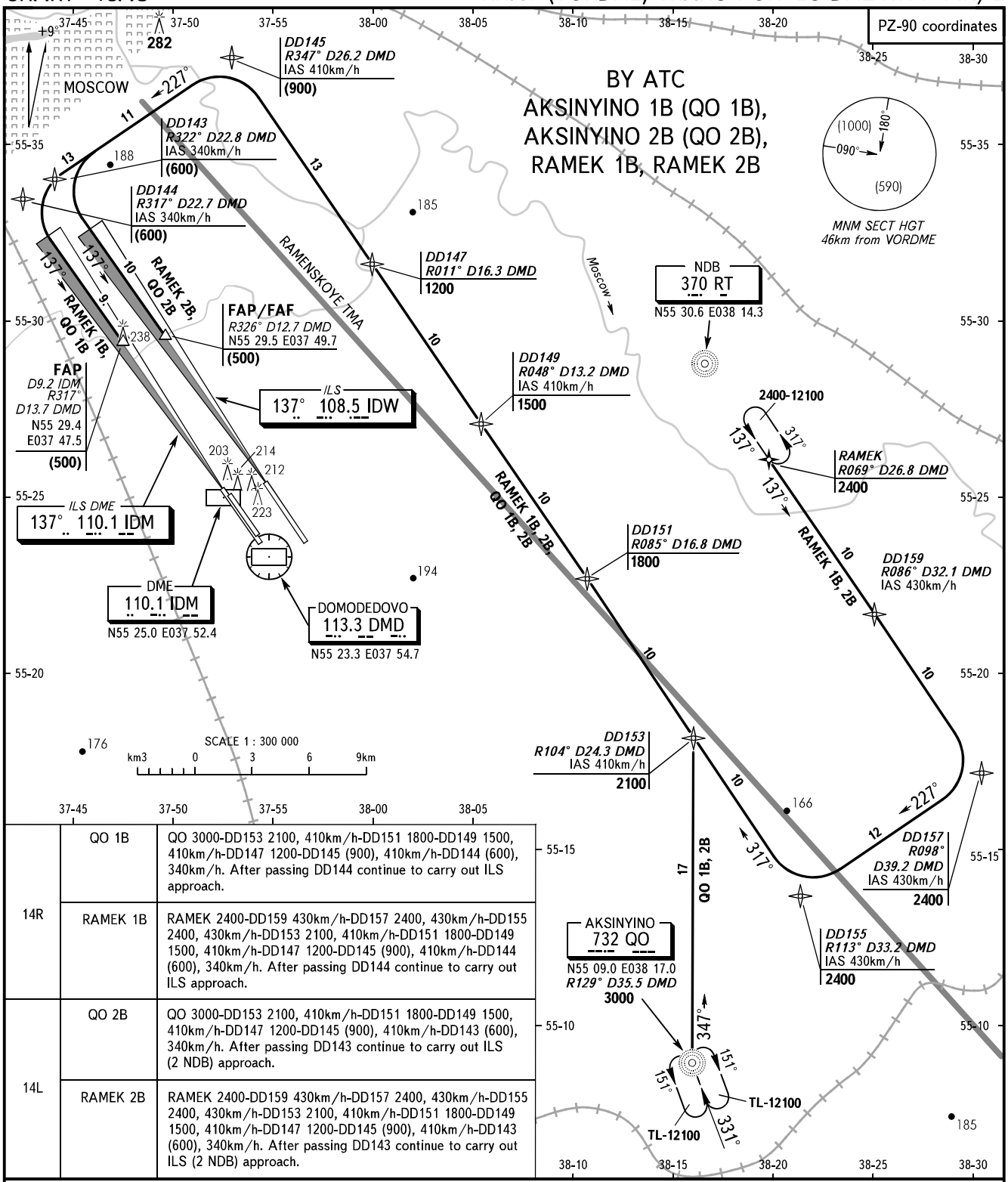
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: WARNING item 3 deleted

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RNAV (VORDME) TRANSITION ILS DME RWY 14R/L



14R	QO 1B	QO 3000-DD153 2100, 410km/h-DD151 1800-DD149 1500, 410km/h-DD147 1200-DD145 (900), 410km/h-DD144 (600), 340km/h. After passing DD144 continue to carry out ILS approach.
	RAMEK 1B	RAMEK 2400-DD159 430km/h-DD157 2400, 430km/h-DD155 2400, 430km/h-DD153 2100, 410km/h-DD151 1800-DD149 1500, 410km/h-DD147 1200-DD145 (900), 410km/h-DD144 (600), 340km/h. After passing DD144 continue to carry out ILS approach.
14L	QO 2B	QO 3000-DD153 2100, 410km/h-DD151 1800-DD149 1500, 410km/h-DD147 1200-DD145 (900), 410km/h-DD143 (600), 340km/h. After passing DD143 continue to carry out ILS (2 NDB) approach.
	RAMEK 2B	RAMEK 2400-DD159 430km/h-DD157 2400, 430km/h-DD155 2400, 430km/h-DD153 2100, 410km/h-DD151 1800-DD149 1500, 410km/h-DD147 1200-DD145 (900), 410km/h-DD143 (600), 340km/h. After passing DD143 continue to carry out ILS (2 NDB) approach.

DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

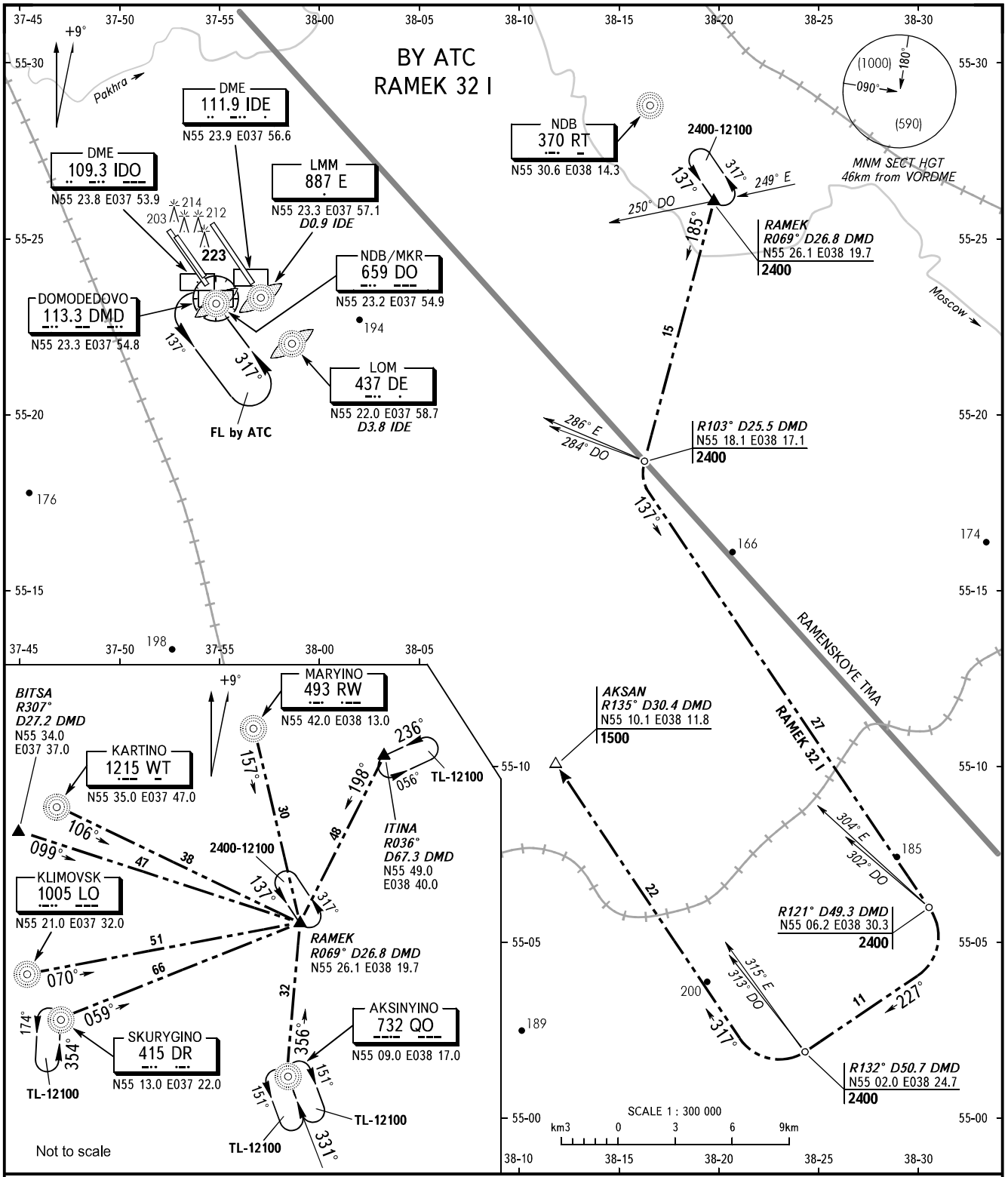
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: DIST to RWY, 2 NDB deleted

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

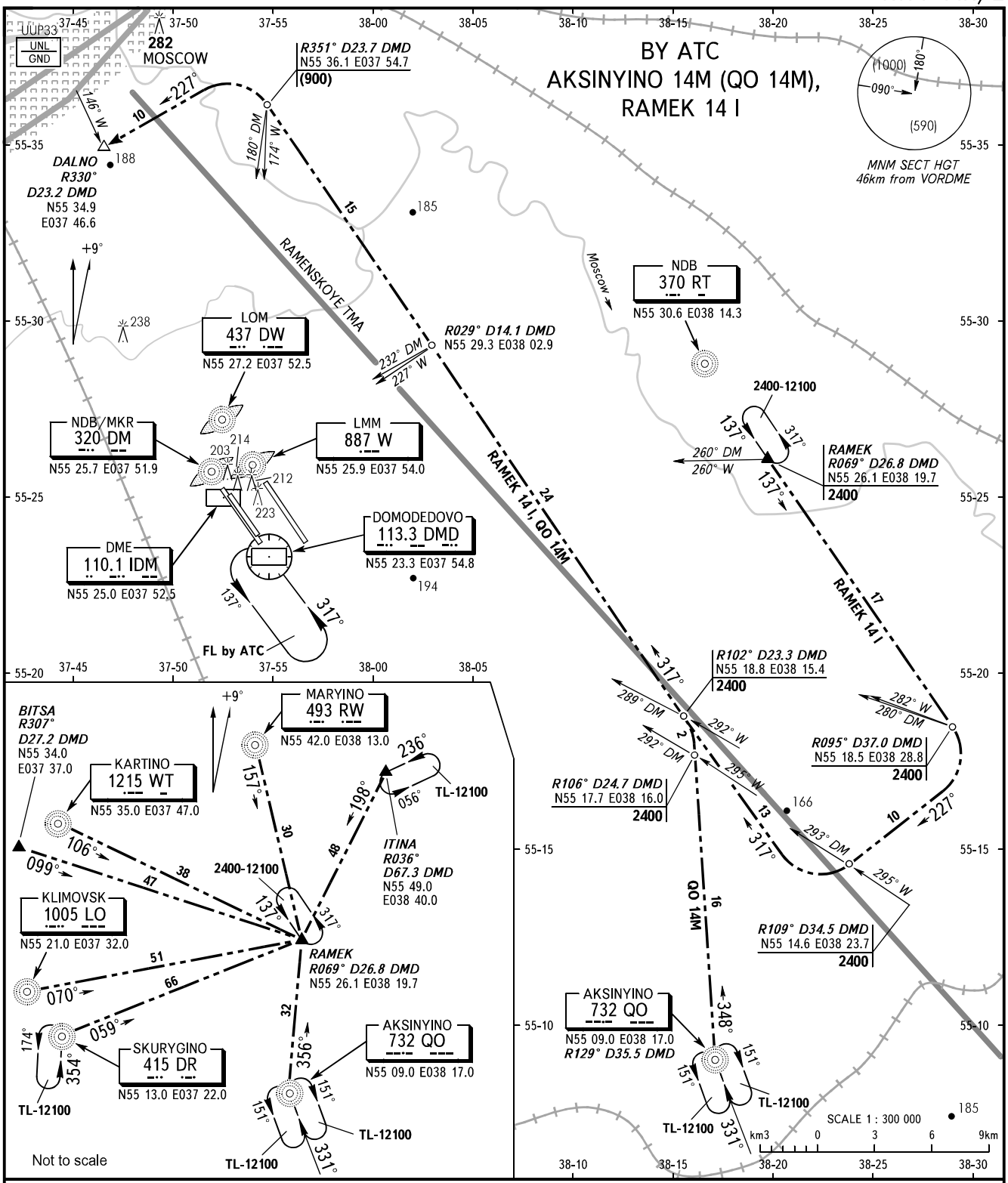
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: NIL

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

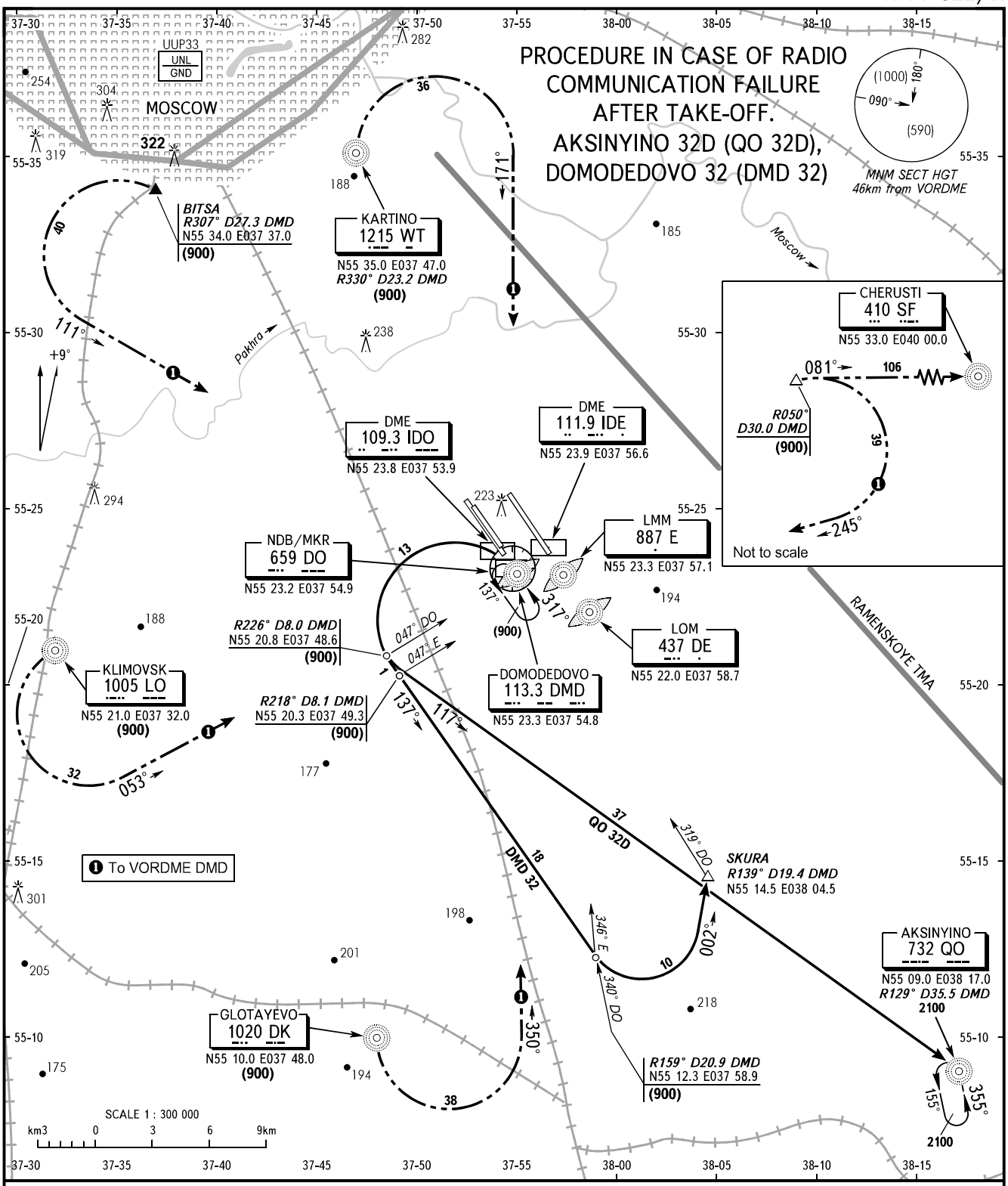
BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

CHANGE: R029° D14.1 DMD QDM 232° DM

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 32L/R



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 32L	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 32R	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

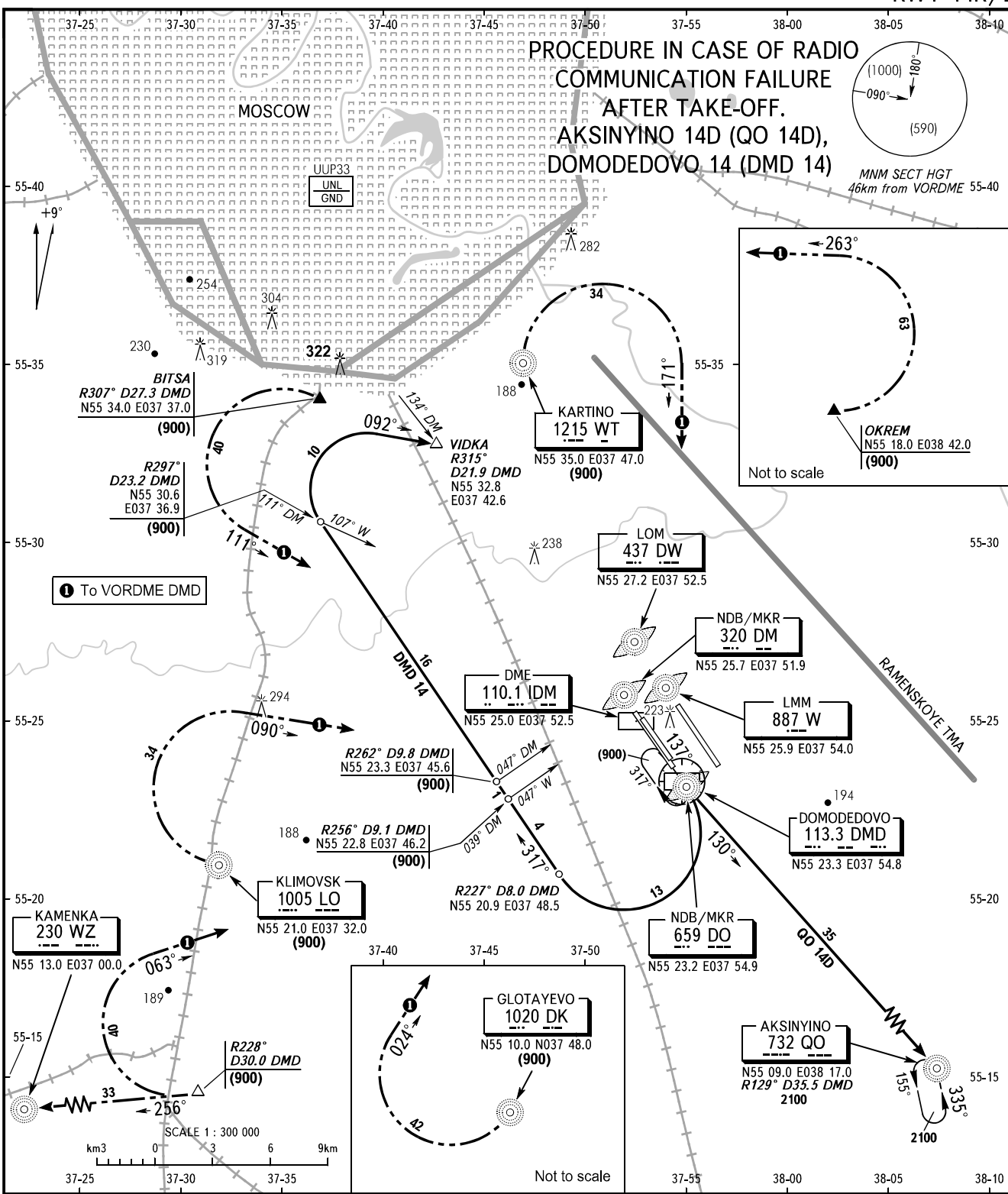
CHANGE: New chart

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

STANDARD ARRIVAL CHART INSTRUMENT (STAR) - ICAO

TRANSITION LEVEL : **By ATC**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
RWY 14R/L



DOMODEDOVO	APPROACH	(300) or below	**120.6**
	RADAR	above (300)-TL (inclusive)	**127.7 (119.450R)**
	TOWER 1	RWY 14R	**118.6 (119.450R)**
	TOWER 2	RWY 14L	**119.7 (119.450R)**

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

BEARINGS AND TRACKS ARE MAGNETIC
ALTITUDES, HEIGHTS AND ELEVATIONS ARE IN METRES
DISTANCES ARE IN KILOMETRES

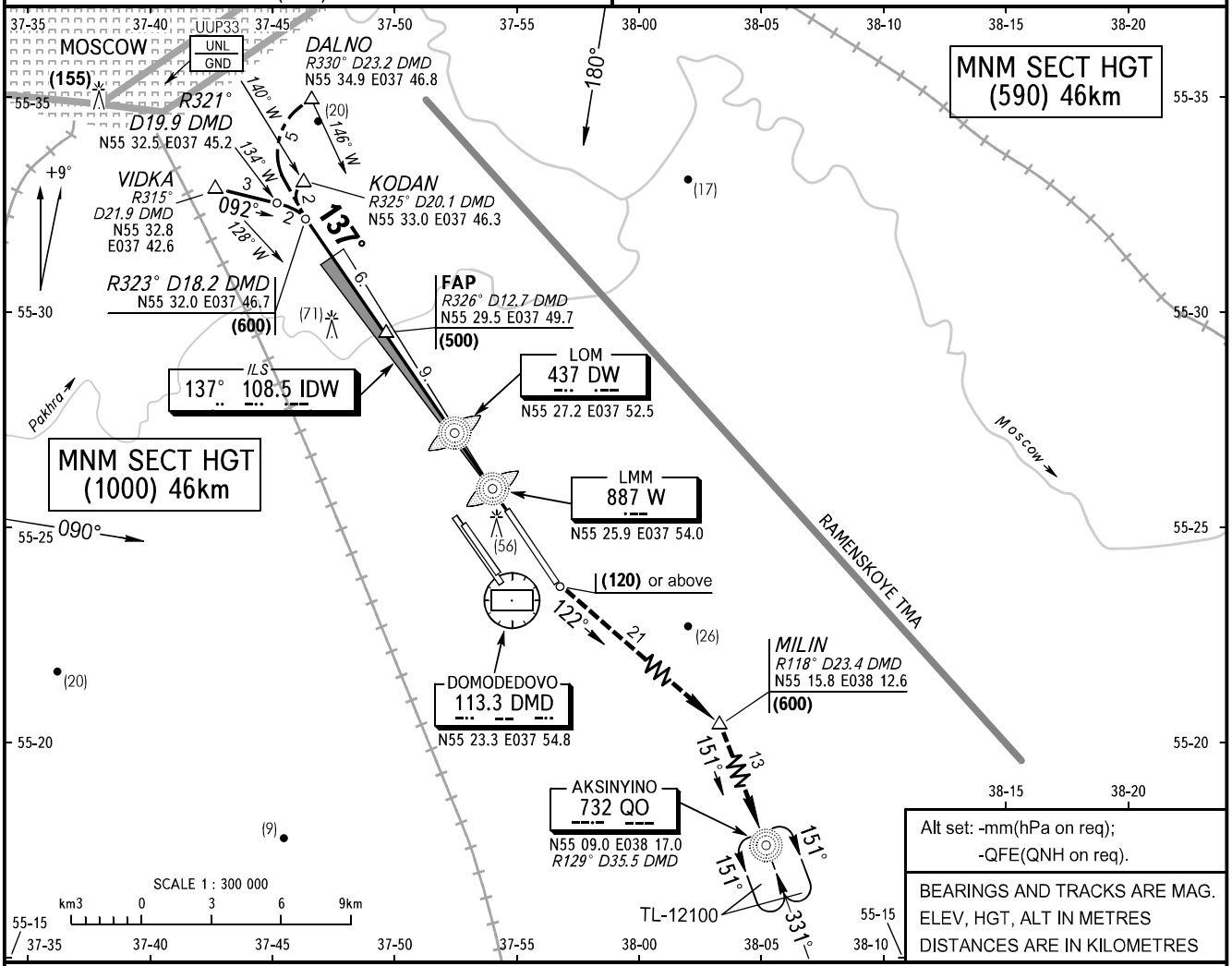
CHANGE: New chart

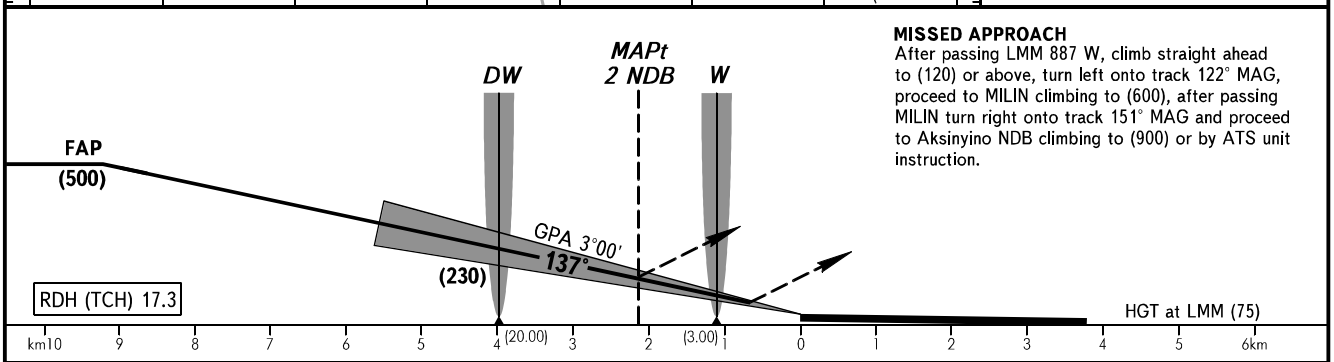
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 2	**119.7 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS, 2 NDB RWY 14L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**167.8m**





MISSED APPROACH
After passing LMM 887 W, climb straight ahead to (120) or above, turn left onto track 122° MAG, proceed to MILIN climbing to (600), after passing MILIN turn right onto track 151° MAG and proceed to Aksinyino NDB climbing to (900) or by ATS unit instruction.

OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*210(42)*	*212(44)*	*216(48)*	*219(51)*
	2 NDB	*298(130)*	*298(130)*	*298(130)*	*298(130)*

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
LOM-MAPt 2 NDB 1950m	min:s	*0.47*	*0.39*	*0.33*	*0.29*	*0.26*	*0.23*	*0.21*	*0.19*	*0.18*	*0.17*	*0.16*
RATE OF DESCENT (Grad 5.2%)	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.7*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

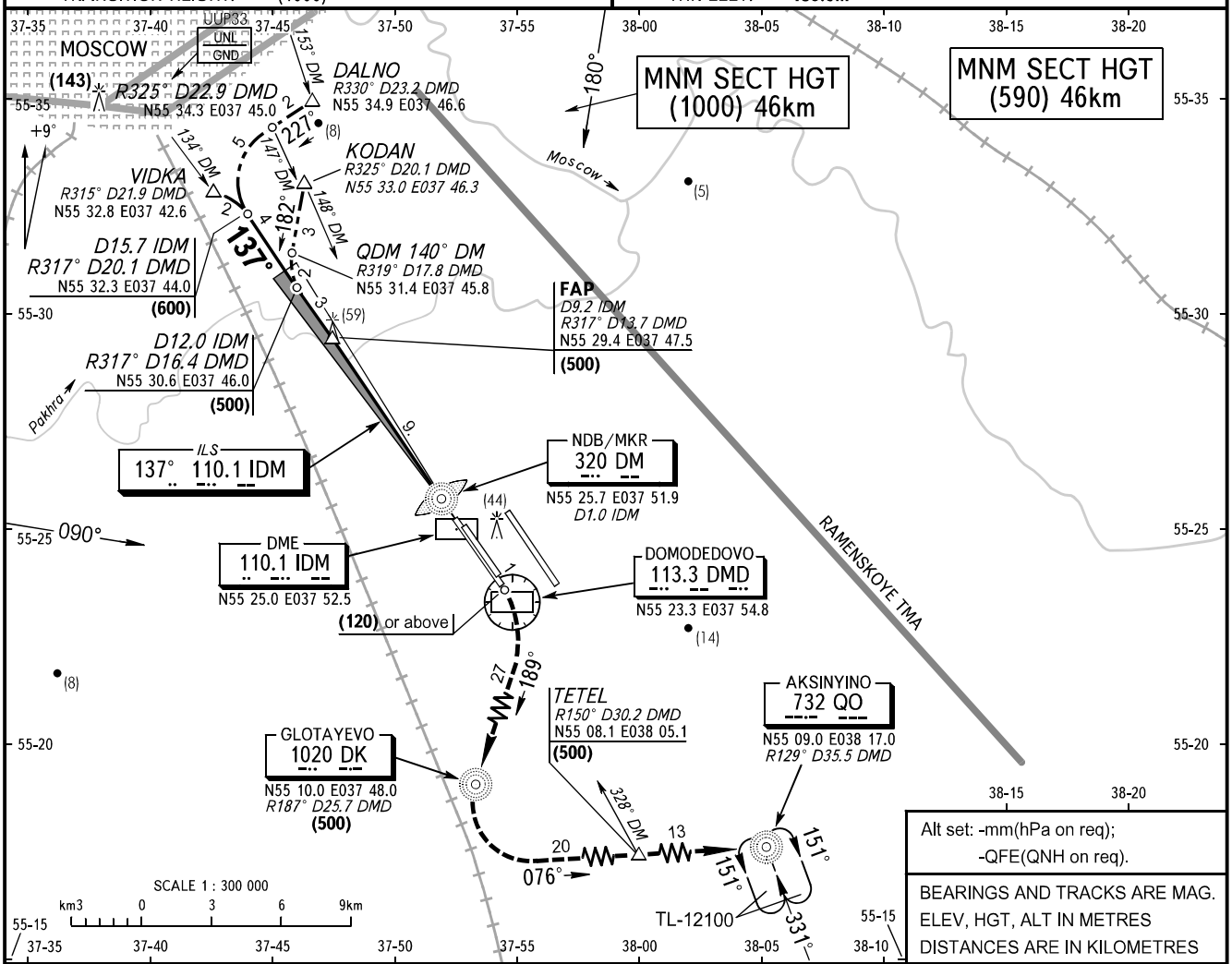
CHANGE: WARNING

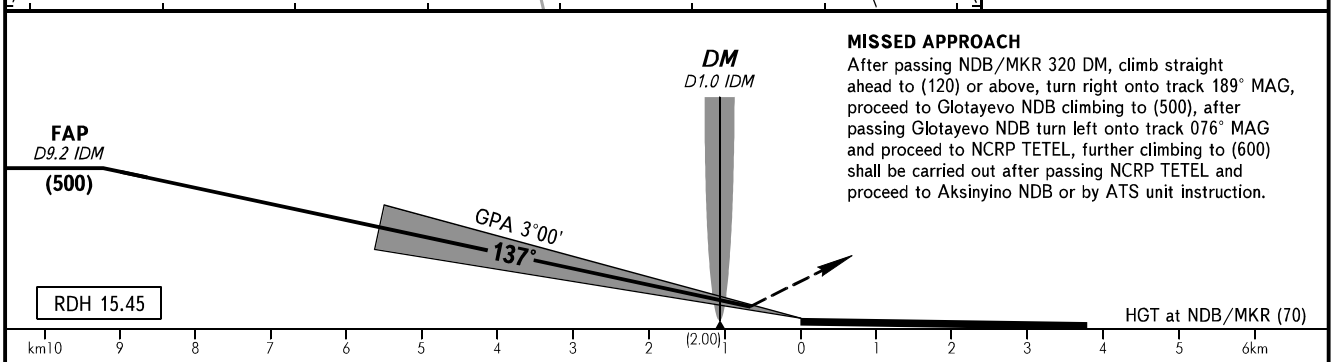
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS DME RWY 14R

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**180.6m**





MISSED APPROACH
After passing NDB/MKR 320 DM, climb straight ahead to (120) or above, turn right onto track 189° MAG, proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL and proceed to Aksinyino NDB or by ATS unit instruction.

OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*223(42)*	*226(45)*	*229(48)*	*233(52)*
	CAT II	*196(15)*	*200(19)*	*203(22)*	*207(26)*
	CAT IIIA	*DA(H) 196(15) RVR 200m*			

WARNING:
1. After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).
2. The length of the intermediate approach for RWY 14R is 2.7km, that is less than standard.

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
FAP-THR 9220m	min:s	*3.41*	*3.04*	*2.38*	*2.18*	*2.03*	*1.51*	*1.41*	*1.32*	*1.25*	*1.19*	*1.14*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.7*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

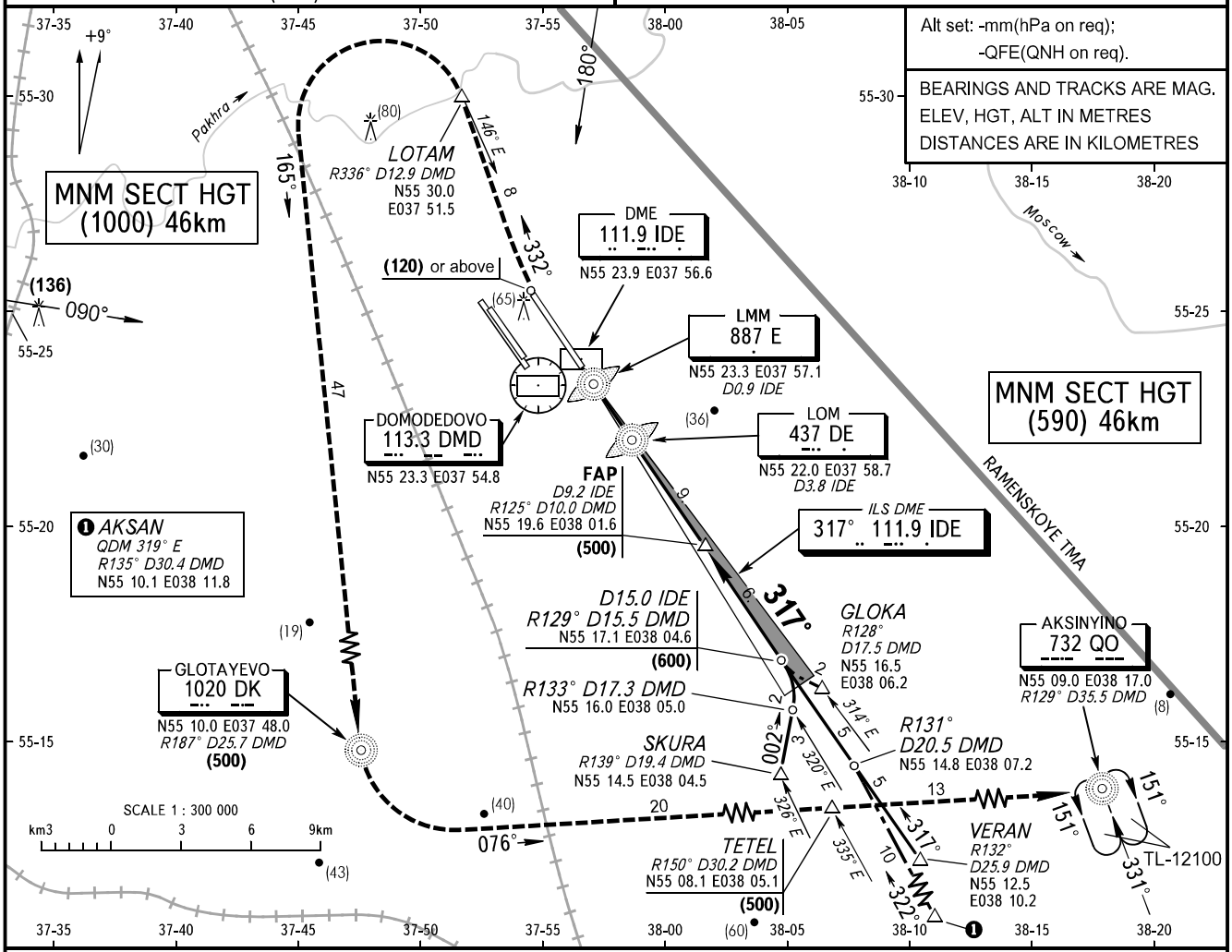
CHANGE: DIST to RWY, WARNING, GP CRP deleted

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

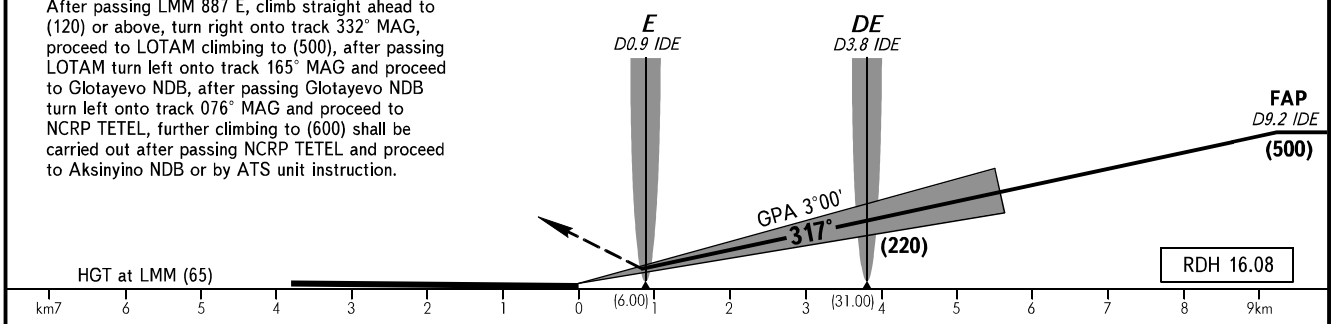
TOWER 2	**119.7 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS DME RWY 32R

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**158.2m**



MISSED APPROACH
After passing LMM 887 E, climb straight ahead to (120) or above, turn right onto track 332° MAG, proceed to LOTAM climbing to (500), after passing LOTAM turn left onto track 165° MAG and proceed to Glotayevo NDB, after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL and proceed to Aksinyino NDB or by ATS unit instruction.



OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*206(48)*	*208(50)*	*211(53)*	*214(56)*
	CAT II	*173(15)*	*176(18)*	*180(22)*	*184(26)*
	CAT IIIA	*DA(H) 173(15) RVR 200m*			

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
LOM-THR 3800m	min:s	*1.31*	*1.16*	*1.05*	*0.57*	*0.51*	*0.46*	*0.41*	*0.38*	*0.35*	*0.33*	*0.30*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.7*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

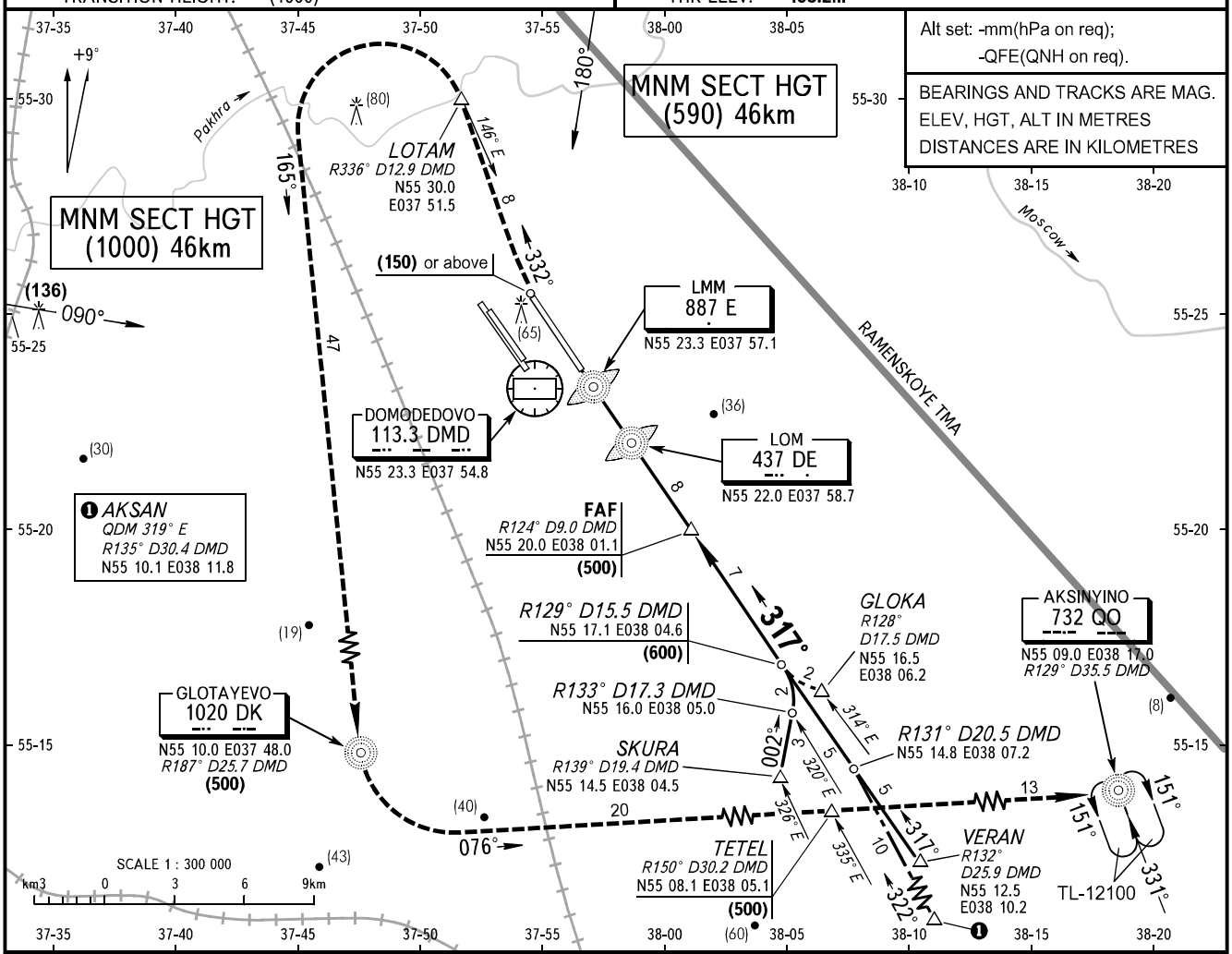
CHANGE: WARNING

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

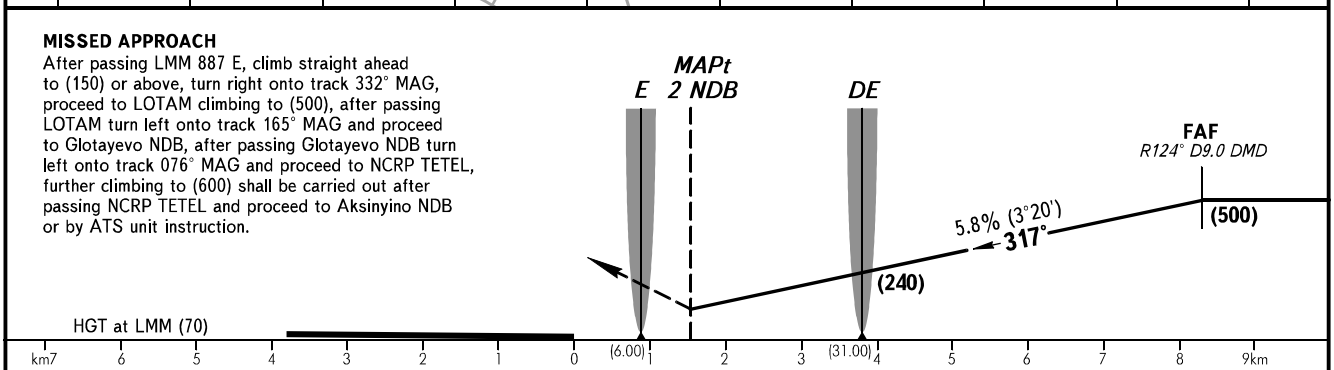
TOWER 1	**119.7 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
2 NDB RWY 32R

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**158.2m**



MISSED APPROACH
After passing LMM 887 E, climb straight ahead to (150) or above, turn right onto track 332° MAG, proceed to LOTAM climbing to (500), after passing LOTAM turn left onto track 165° MAG and proceed to Glotayevo NDB, after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL and proceed to Aksinyino NDB or by ATS unit instruction.



OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**2 NDB**	*264(106)*	*264(106)*	*264(106)*	*264(106)*

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
LOM-MAPt 2 NDB 2265m	min:s	*0.54*	*0.45*	*0.39*	*0.34*	*0.30*	*0.27*	*0.25*	*0.23*	*0.21*	*0.19*	*0.18*
RATE OF DESCENT (Grad 5.8%)	m/s	*2.4*	*2.9*	*3.4*	*3.9*	*4.4*	*4.8*	*5.3*	*5.8*	*6.3*	*6.7*	*7.2*

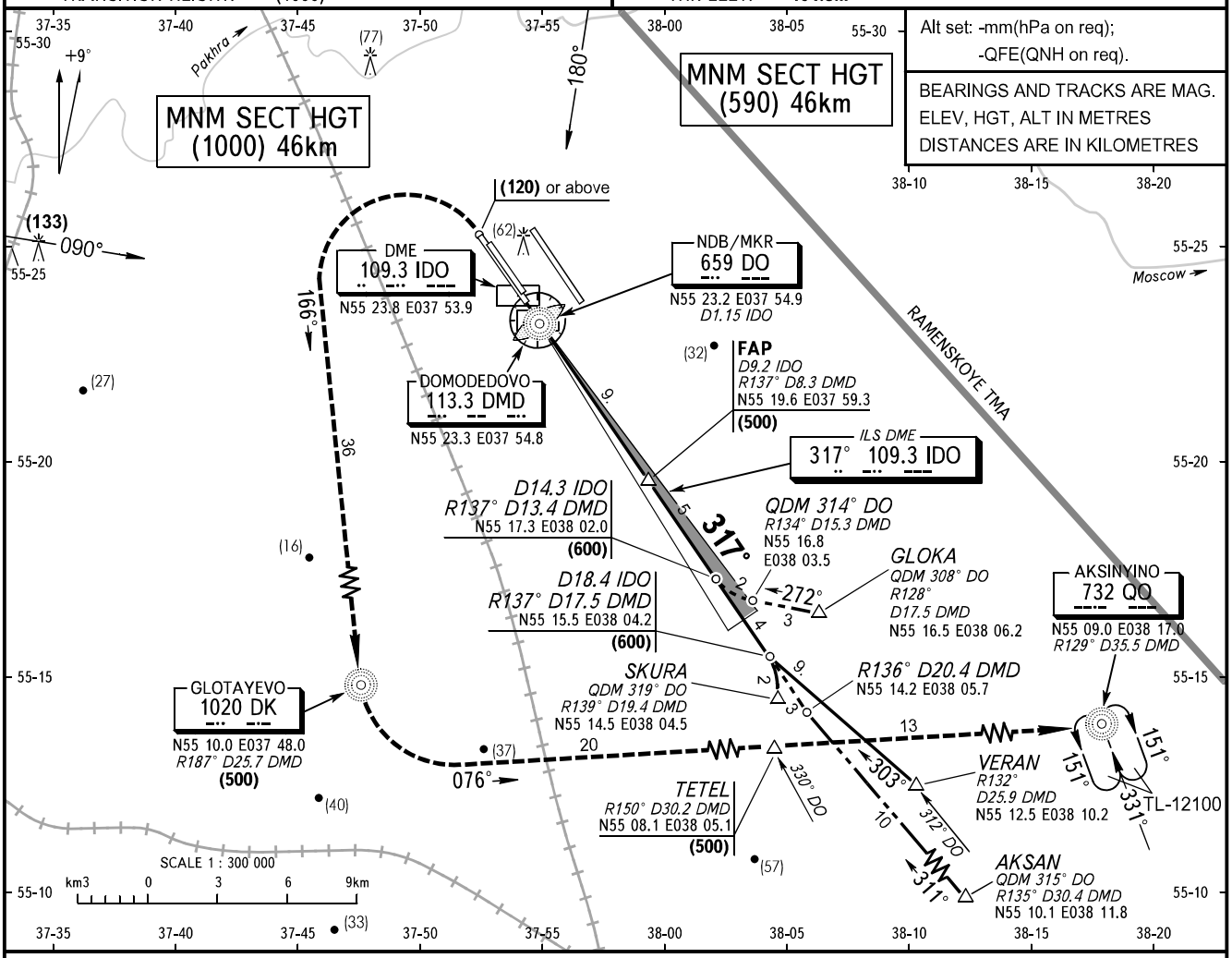
CHANGE: Page, WARNING

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

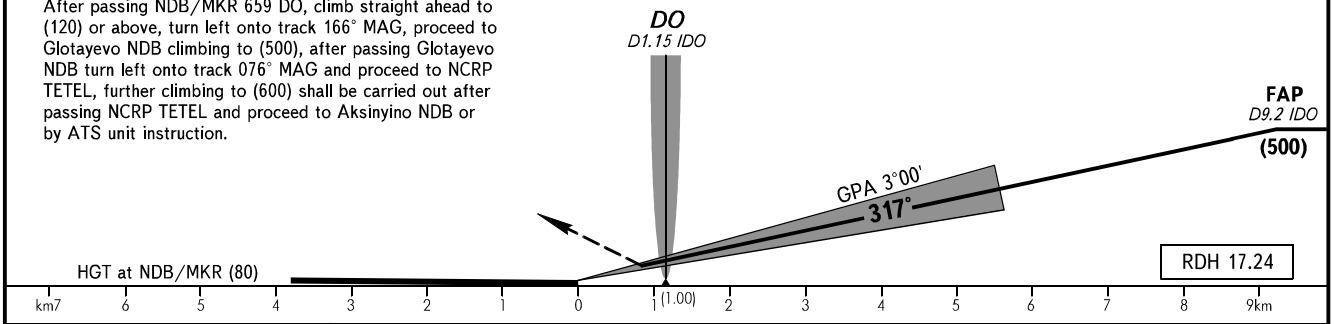
TOWER 2	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
ILS DME RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**161.8m**



MISSED APPROACH
After passing NDB/MKR 659 DO, climb straight ahead to (120) or above, turn left onto track 166° MAG, proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL and proceed to Aksinyino NDB or by ATS unit instruction.



OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**CAT I**	*207(45)*	*211(49)*	*214(52)*	*219(57)*

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
FAP-THR 9230m	min:s	*3.42*	*3.05*	*2.38*	*2.18*	*2.03*	*1.51*	*1.41*	*1.32*	*1.25*	*1.19*	*1.14*
RATE OF DESCENT	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.9*	*5.3*	*5.7*	*6.1*	*6.7*

CHANGE: Page, GP CRP deleted, WARNING

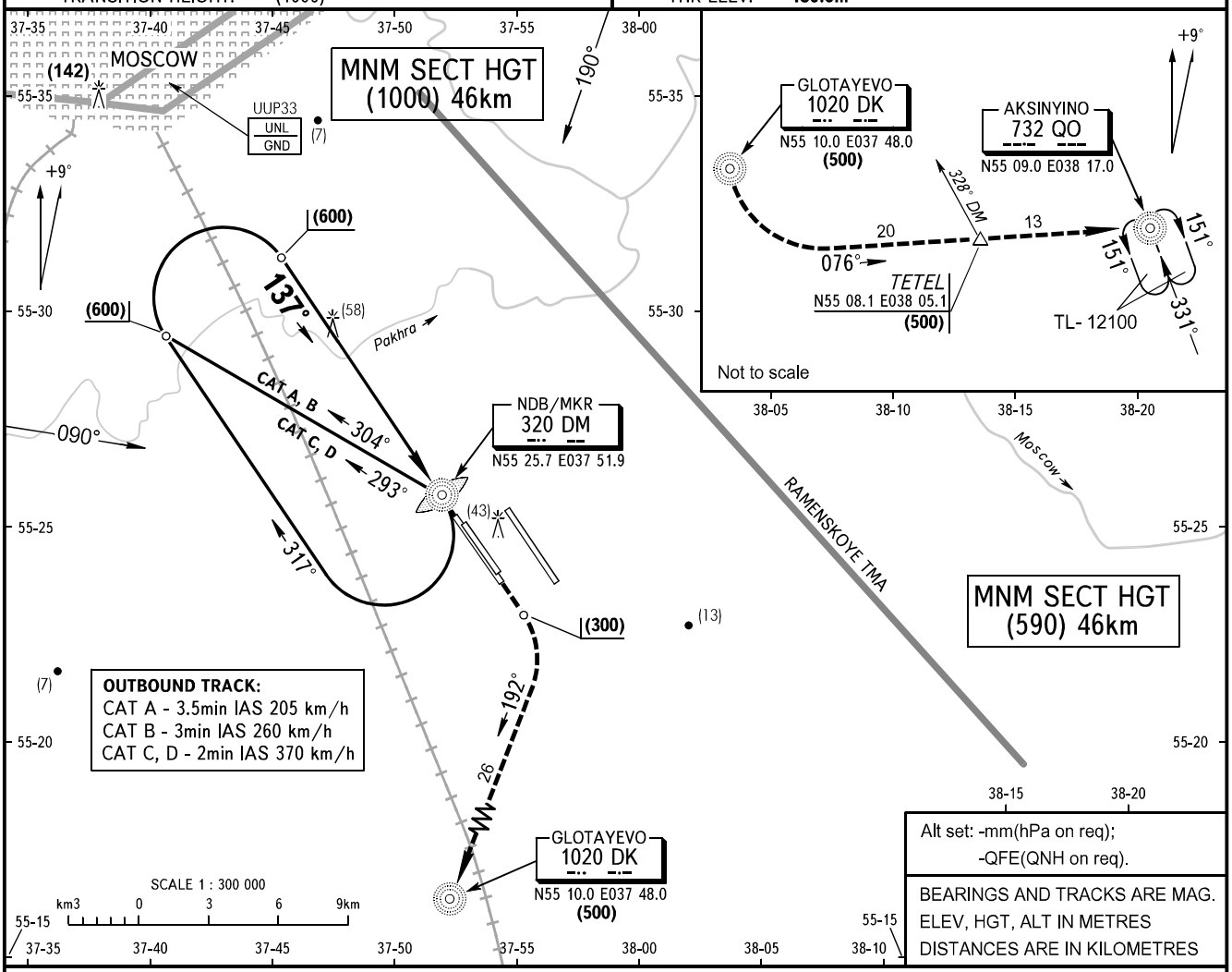
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
NDB/MKR RWY 14R

TRANSITION LEVEL: By ATC
TRANSITION HEIGHT: (1000)

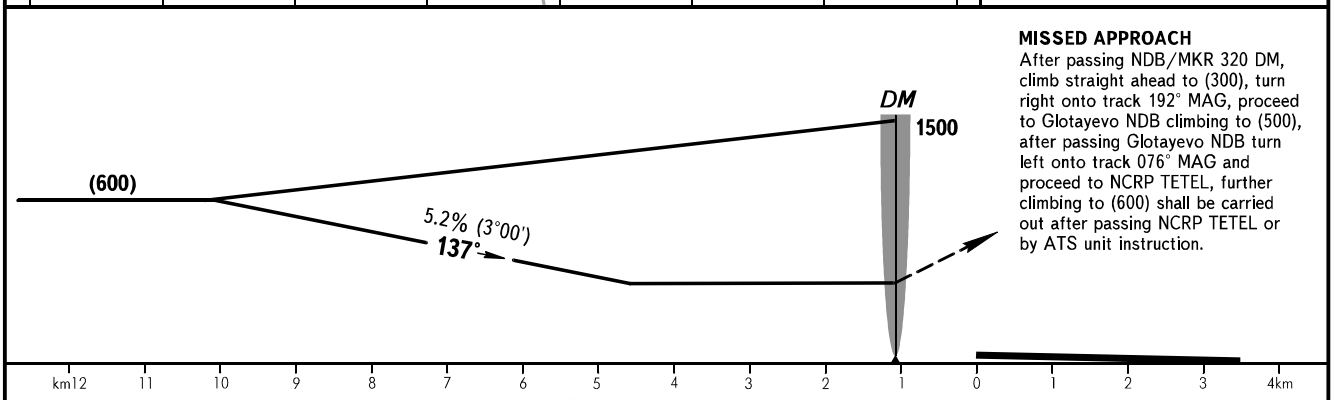
AD ELEV: **180.6m**
THR ELEV: **180.6m**



OUTBOUND TRACK:
CAT A - 3.5min IAS 205 km/h
CAT B - 3min IAS 260 km/h
CAT C, D - 2min IAS 370 km/h

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

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



MISSED APPROACH
After passing NDB/MKR 320 DM, climb straight ahead to (300), turn right onto track 192° MAG, proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL or by ATS unit instruction.

OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**NDB/MKR**	*392(211)*	*392(211)*	*392(211)*	*392(211)*

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT (Grad 5.2%)	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

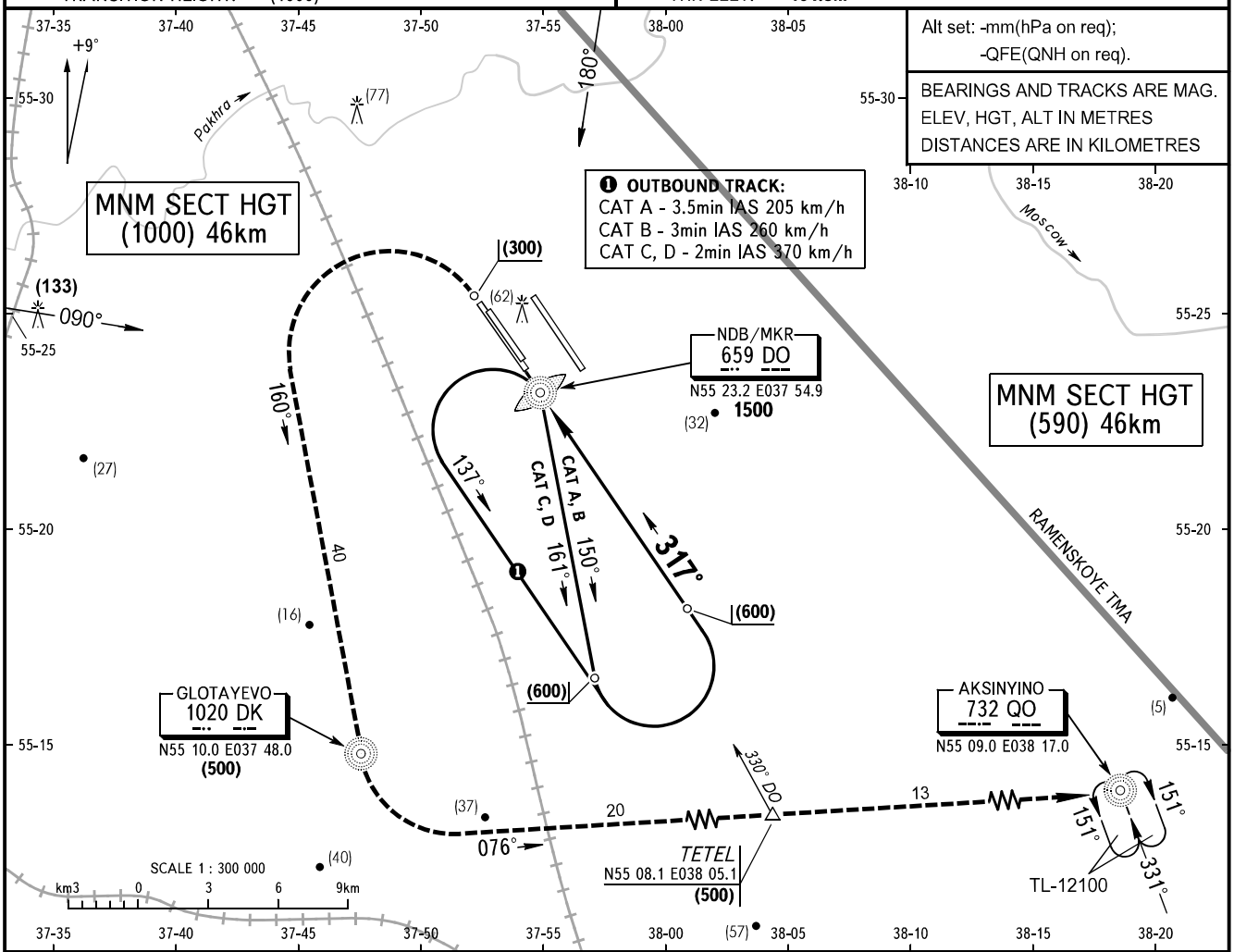
CHANGE: MNM SECT HGT

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

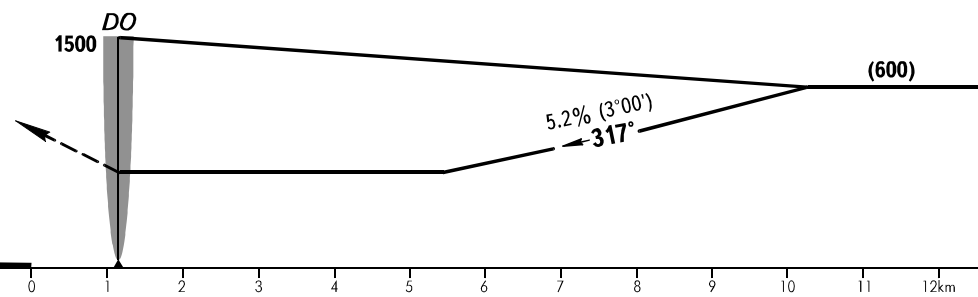
TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
NDB/MKR RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**161.8m**



MISSED APPROACH
After passing NDB/MKR 659 DO, climb straight ahead to (300), turn left onto track 160° MAG, proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL or by ATS unit instruction.



OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**NDB/MKR**	*372(210)*	*372(210)*	*372(210)*	*372(210)*

WARNING
After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
RATE OF DESCENT (Grad 5.2%)	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

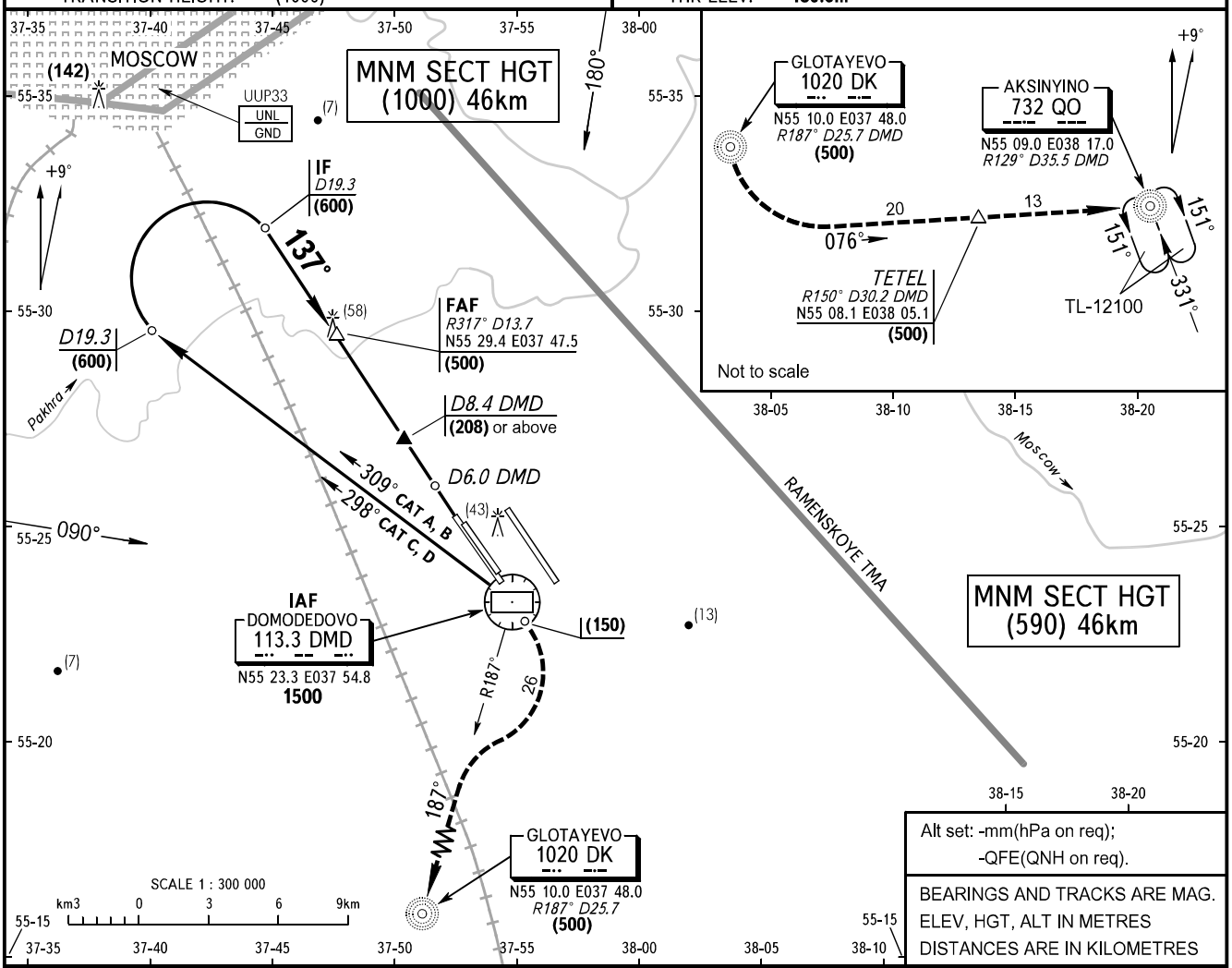
CHANGE: MNM SECT HGT

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VORDME RWY 14R

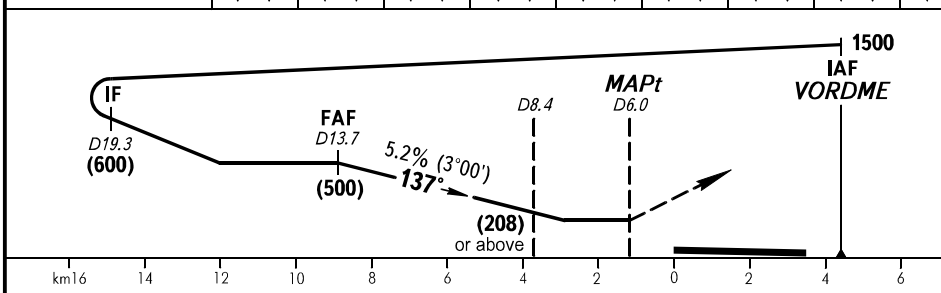
TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**180.6m**



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

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

THR DISTANCE	14.9	9.3	9.0	8.0	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.5	THR
DME DMD	19.3	13.7	13.4	12.4	11.4	10.4	9.4	8.4	7.4	6.4	5.4	4.9	4.4
HAT	(600)	(500)	(485)	(435)	(380)	(330)	(275)	(225)	(170)	(120)	(70)	(40)	(17)



MISSED APPROACH
After passing D6.0 DMD, climb straight ahead to (150), turn right to intercept R187°, then proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL or by ATS unit instruction.

OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**VORDME**	*291(110)*	*291(110)*	*291(110)*	*291(110)*

WARNING:
1. A flight crew must report a controller the readiness for landing before passing D8.4 DMD.
2. After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
D8.4-THR 4000m	min:s	*1.36*	*1.20*	*1.09*	*1.00*	*0.53*	*0.48*	*0.44*	*0.40*	*0.37*	*0.34*	*0.32*
RATE OF DESCENT (Grad 5.2%)	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

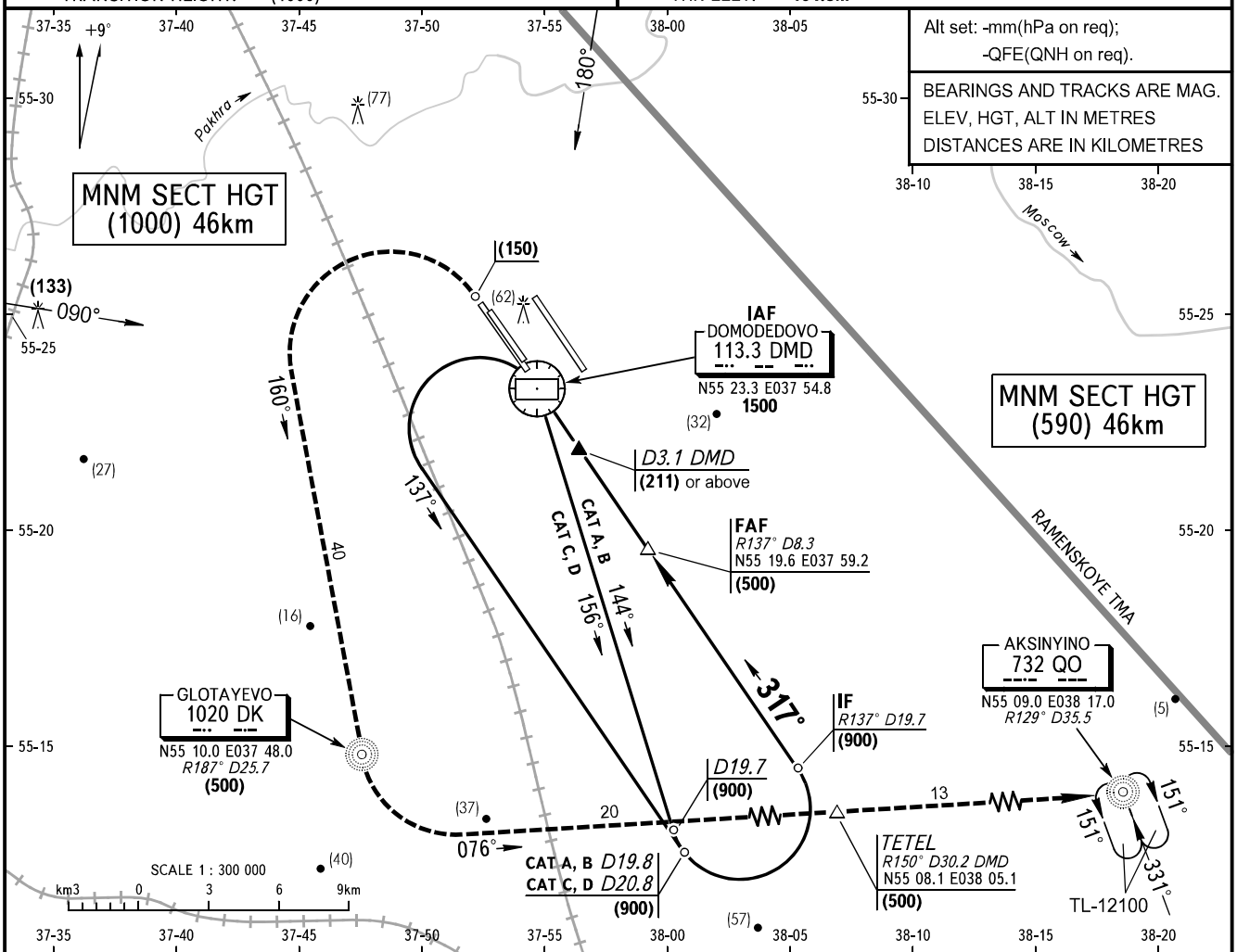
CHANGE: NCRP TETEL, MA

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

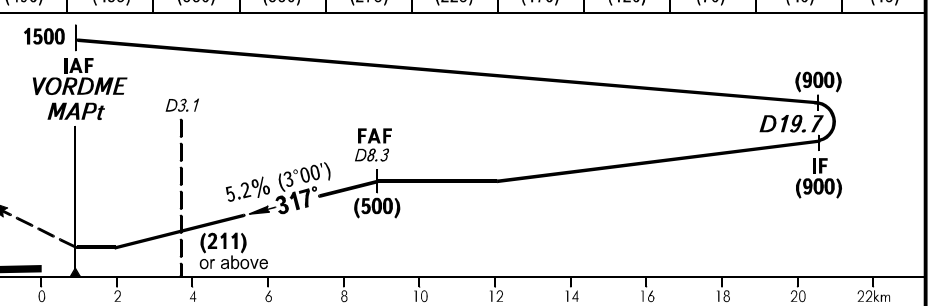
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
VORDME RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**161.8m**



THR DISTANCE	18.8	9.4	9.0	8.0	7.0	6.0	5.0	4.0	3.0	2.0	1.0	0.5	THR
DME DMD	19.7	8.3	8.1	7.1	6.1	5.1	4.1	3.1	2.1	1.1	0.1	0.4	0.9
HAT	(900)	(500)	(490)	(435)	(380)	(330)	(275)	(225)	(170)	(120)	(70)	(40)	(15)

MISSED APPROACH
After passing VOR DMD, climb straight ahead to (150), turn left onto track 160° MAG, proceed to Glotayevo NDB climbing to (500), after passing Glotayevo NDB turn left onto track 076° MAG and proceed to NCRP TETEL, further climbing to (600) shall be carried out after passing NCRP TETEL or by ATS unit instruction.



OCA/H		A	B	C	D
Straight-in Approach	**VORDME**	*268(106)*	*268(106)*	*268(106)*	*268(106)*

WARNING:
1. A flight crew must report a controller the readiness for landing before passing D3.1 DMD
2. After climbing to (200) immediately contact DOMODEDOVO Radar on 127.7 (119.450R).

GROUND SPEED	km/h	*150*	*180*	*210*	*240*	*270*	*300*	*330*	*360*	*390*	*420*	*450*
FAF-MAPt 8300m	min:s	*3.19*	*2.46*	*2.22*	*2.04*	*1.51*	*1.40*	*1.31*	*1.23*	*1.17*	*1.11*	*1.06*
RATE OF DESCENT (Grad 5.2%)	m/s	*2.2*	*2.6*	*3.1*	*3.5*	*3.9*	*4.3*	*4.8*	*5.2*	*5.6*	*6.1*	*6.5*

CHANGE: NCRP TETEL, MA

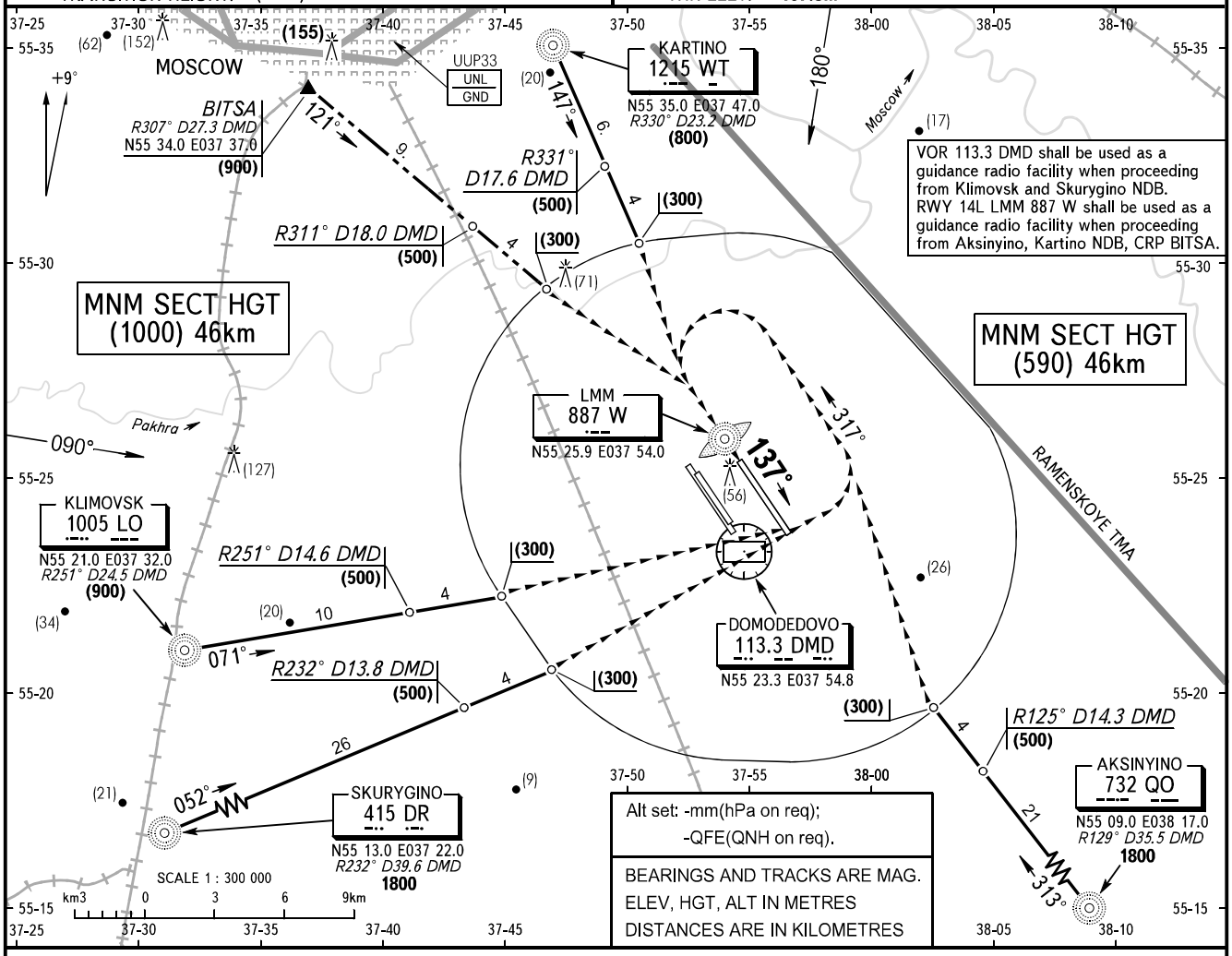
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 2	**119.7 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

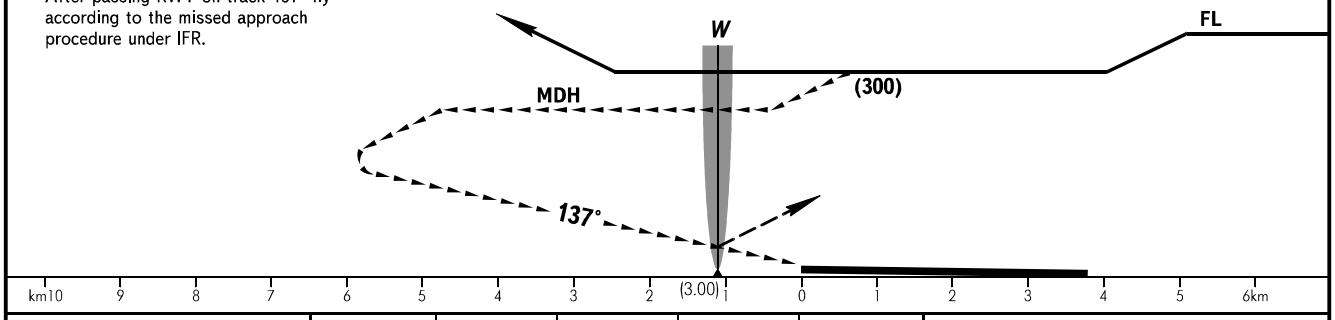
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
CIRCLING RWY 14L

TRANSITION LEVEL: By ATC
TRANSITION HEIGHT: (1000)

AD ELEV: **180.6m**
THR ELEV: **167.8m**



MISSED APPROACH
After passing RWY on track 137° fly according to the missed approach procedure under IFR.



OCA/H		A	B	C	D	D-widebody
Visual Manoeuvring (Circling) Area	**VISUAL**	*356(188)*	*356(188)*	*386(218)*	*386(218)*	*386(218)*

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

ACFT CAT		A	B	C	D	D-widebody
MET conditions	MDH, m	190	190	220	220	300
	Cloud base, m	400	400	400	400	400
	Visibility, m	6000	6000	6000	6000	6000

CHANGE: COM, CRP BITSA RDL

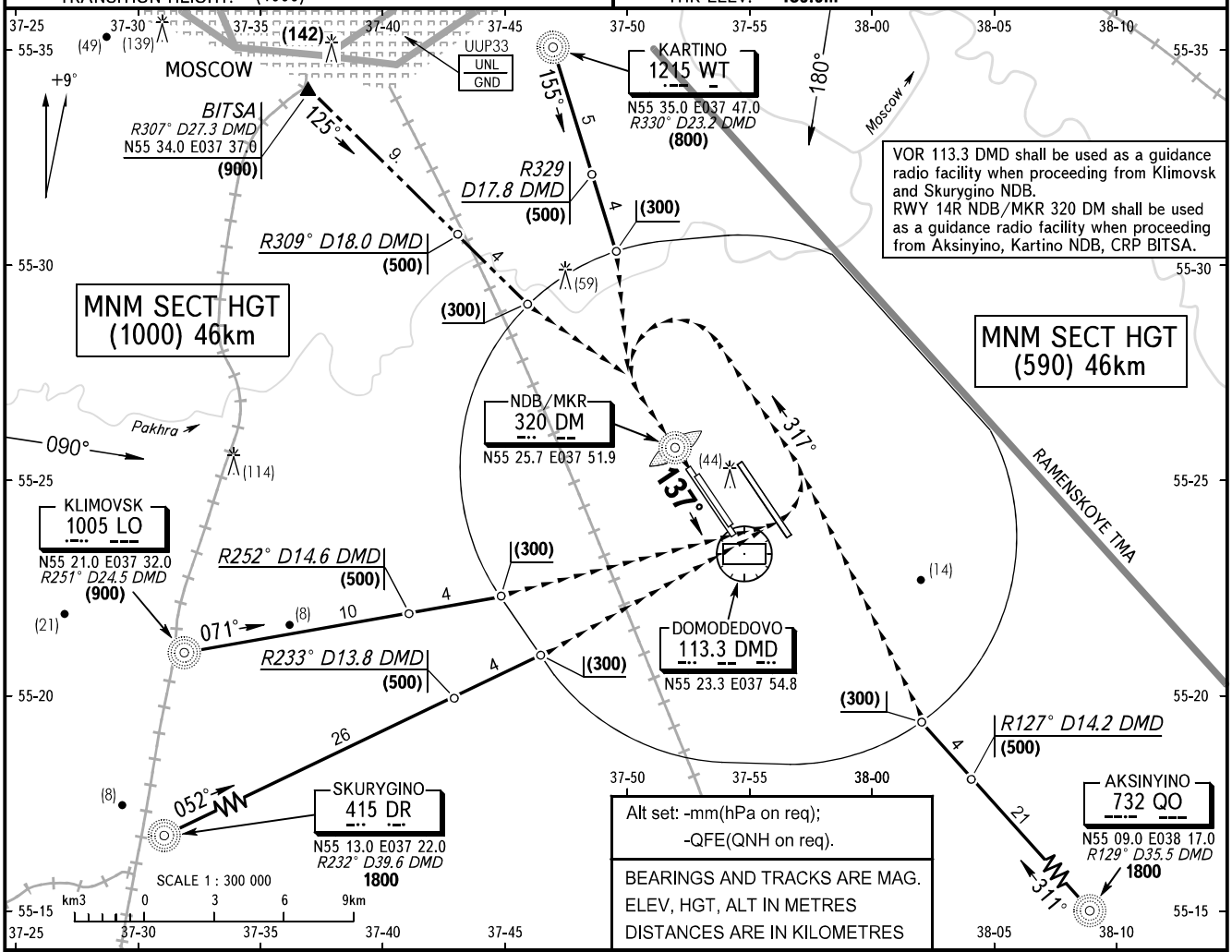
INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 1	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
CIRCLING RWY 14R

TRANSITION LEVEL: By ATC
TRANSITION HEIGHT: (1000)

AD ELEV: **180.6m**
THR ELEV: **180.6m**

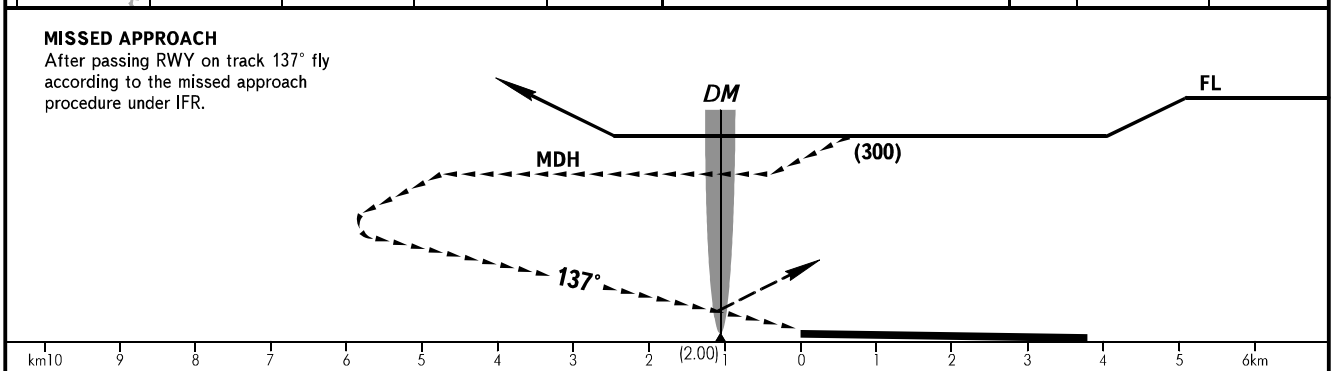


VOR 113.3 DMD shall be used as a guidance radio facility when proceeding from Klimovsk and Skurygino NDB.
RWY 14R NDB/MKR 320 DM shall be used as a guidance radio facility when proceeding from Aksinyino, Kartino NDB, CRP BITSA.

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

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

MISSED APPROACH
After passing RWY on track 137° fly according to the missed approach procedure under IFR.



OCA/H		A	B	C	D	D-widebody
Visual Manoeuvring (Circling) Area	**VISUAL**	*369(188)*	*369(188)*	*399(218)*	*399(218)*	*399(218)*

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

ACFT CAT		A	B	C	D	D-widebody
MET conditions	MDH, m	190	190	220	220	300
	Cloud base, m	400	400	400	400	400
	Visibility, m	6000	6000	6000	6000	6000

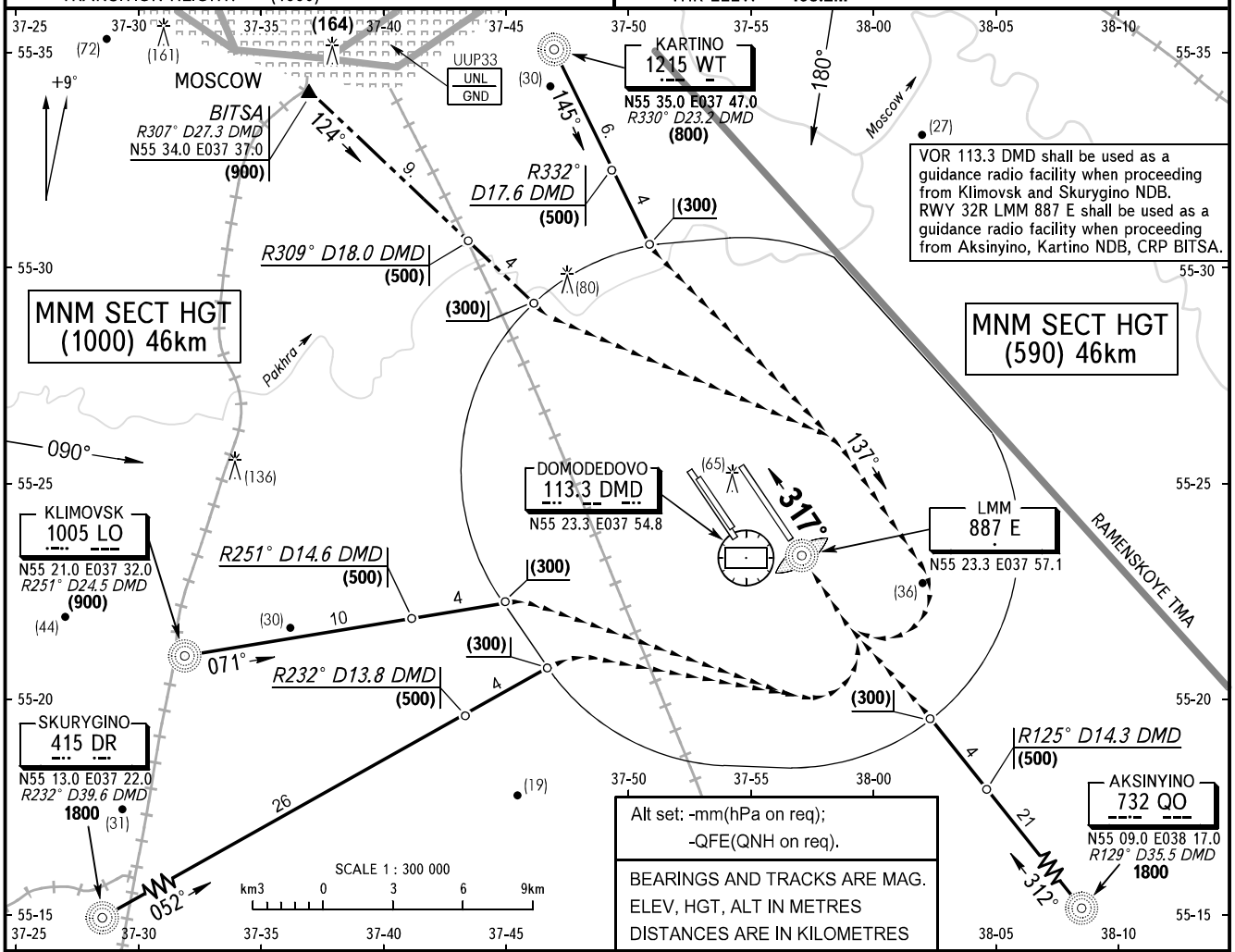
CHANGE: COM, CRP BITSA RDL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

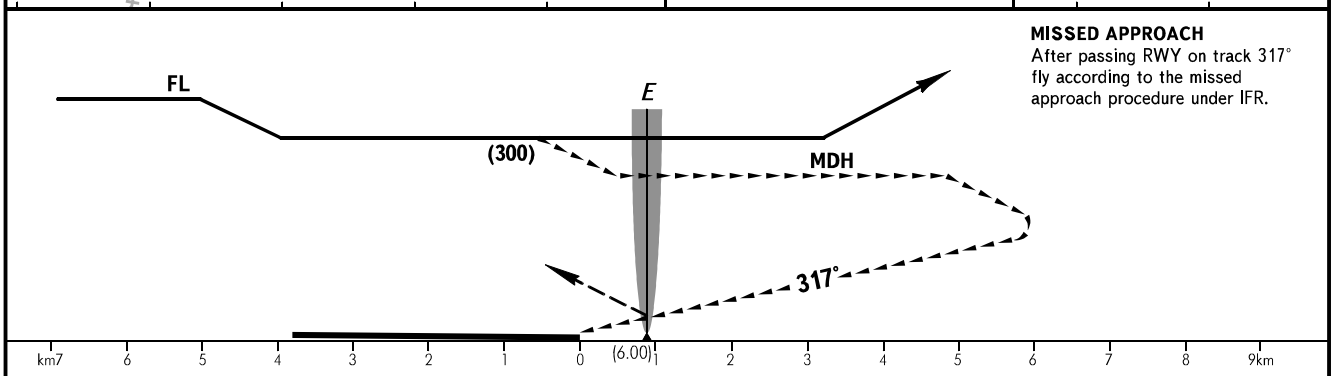
TOWER 2	**119.7 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
CIRCLING RWY 32R

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**158.2m**



MISSED APPROACH
After passing RWY on track 317° fly according to the missed approach procedure under IFR.



OCA/H		A	B	C	D	D-widebody
Visual Manoeuvring (Circling) Area	**VISUAL**	*346(188)*	*346(188)*	*376(218)*	*376(218)*	*376(218)*

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

ACFT CAT		A	B	C	D	D-widebody
MET conditions	MDH, m	190	190	220	220	300
	Cloud base, m	400	400	400	400	400
	Visibility, m	6000	6000	6000	6000	6000

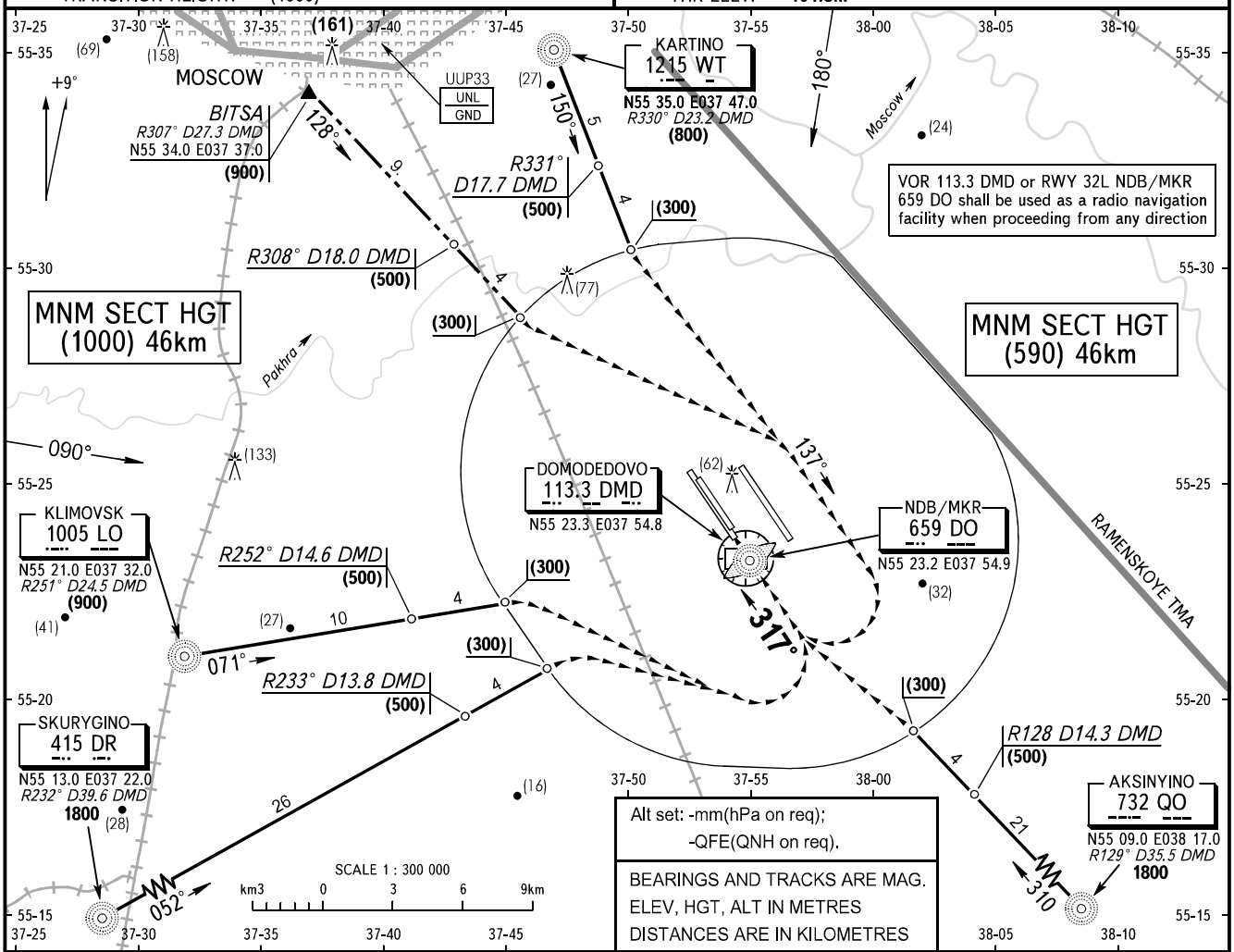
CHANGE: COM, CRP BITSA RDL

INSTRUMENT APPROACH CHART - ICAO

TOWER 2	**118.6 (119.450R)**
DOMODEDOVO RADAR	**127.7 (119.450R)**

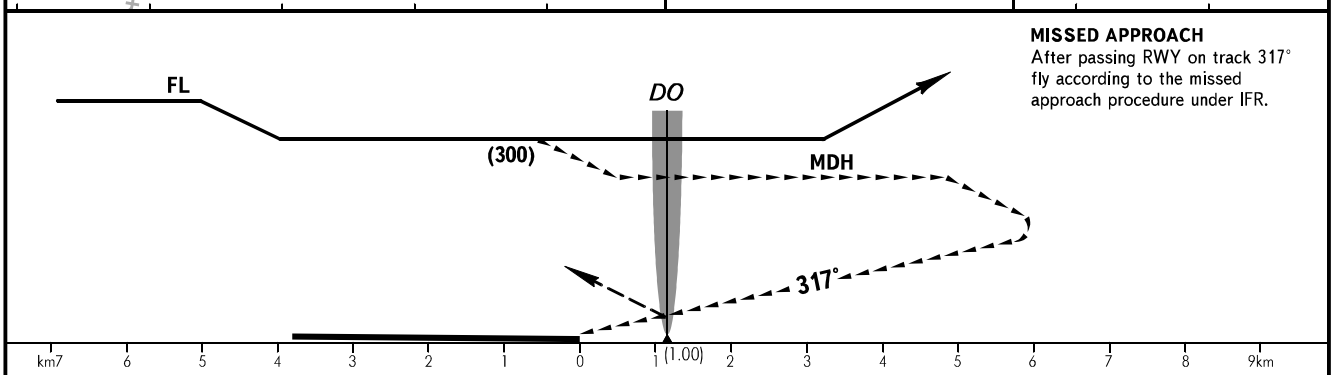
MOSCOW, RUSSIA
DOMODEDOVO
CIRCLING RWY 32L

TRANSITION LEVEL:	By ATC	AD ELEV:	**180.6m**
TRANSITION HEIGHT:	(1000)	THR ELEV:	**161.8m**



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

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



MISSED APPROACH
After passing RWY on track 317° fly according to the missed approach procedure under IFR.

OCA/H		A	B	C	D	D-widebody
Visual Manoeuvring (Circling) Area	**VISUAL**	*350(188)*	*350(188)*	*380(218)*	*380(218)*	*380(218)*

WARNING:
1. MAX IAS shall be 500km/h at altitudes below 3000.
2. All ACFT shall follow the noise abatement procedures at all times as in accordance with ICAO DOC 8168.

ACFT CAT		A	B	C	D	D-widebody
MET conditions	MDH, m	190	190	220	220	300
	Cloud base, m	400	400	400	400	400
	Visibility, m	6000	6000	6000	6000	6000

CHANGE: COM, CRP BITSA RDL