

50X1-HUM

Page Denied



СССР-USSR

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННЫЙ/

AERODROMES AND RADIONAVIGATION
INFORMATION GUIDE

/ TEMPORAL /

1960r

01

СБОРНИК АЭРОНАВ. ИНФОРМАЦИИ AERODROMES AND RADIO/NAVIGATION INFORMATION GUIDE

Перечень поправок		Record of AMENDMENTS					
№	Дата поправки	Время поступления	Исполнение	№	Дата поправки	Время поступления	Исполнение
No.	Date of Amendment	Date Entered	Entered by	No.	Date of Amendment	Date Entered	Entered by
1	12.05.60	-	Овч	25			
2	30.05.60	-	Овч	26			
3	13.10.60		Овч	27			
4	28.10.60		Старух	28			
5	26.11.60		Старух	29			
6	16.12.60		Старух	30			
7	31.12.60		Старух	31			
8	22.01.61		Старух	32			
9	16.02.61		Старух	33			
10	23.02.61		Старух	34			
11	4.02.61		Старух	35			
12	23.02.61		Старух	36			
13	22.03.61		Старух	37			
14	12.04.61		Старух	38			
15	22.05.61		Старух	39			
16	27.06.61		Старух	40			
17				41			
18				42			
19				43			
20				44			
21				45			
22				46			
23				47			
24				48			

02

Контрольный лист

0-1

0-2

Общий раздел GEN

GEN 1-1 04.01.61 61021
GEN 2-1 20.03.60
GEN 3-1 24.10.60
GEN 4-1 20.03.60

Правила полетов RAC

RAC 1-1 20.03.60
RAC 1-2 20.03.60
RAC 1-3 20.03.60
RAC 2-1 20.03.60
RAC 2-2 20.03.60
RAC 2-3 20.03.60
RAC 2-4 20.03.60
RAC 3-1 04.01.61 61025
RAC 5-1 18.10.60
RAC 6-1 20.03.60
RAC 6-2 20.03.60
RAC 6-3 20.03.60
RAC 7-1 30.12.60 601037
RAC 8-1 14.01.61 61036
RAC 8-2 14.01.61 61036

Аэродромы AGA

AGA 1-1 10.05.60
AGA 2-1 28.02.61 61127
AGA 2-2 28.02.61 61128
AGA 2-3 28.02.61 61130
AGA 2-4 28.02.61 61131
AGA 3-1 20.03.60
AGA 3-2 20.03.60
AGA 3-3 20.03.60
AGA 4-1 11.02.61 61109
AGA 4-2 20.03.60

AGA 4-4 11.02.61 61107
AGA 4-5 06.02.61 61078
AGA 4-6 01.02.61 61102
AGA 4-7 11.02.61 61106
AGA 5-1 20.03.60
AGA 5-2 20.03.60
AGA 6-1 24.01.61 61056
AGA 6-2 21.06.60 60524
AGA 6-3 18.02.61 61119
AGA 6-4 18.02.61 61120
AGA 6-5 18.02.61 61121
AGA 6-6 07.02.61 61035
AGA 6-7 24.01.61 61055
AGA 6-8 11.01.61 61034
AGA 7-1 01.11.60 60916
AGA 7-2 28.10.60 60906
AGA 7-3 20.03.60
AGA 8-1 29.10.60 60907
AGA 8-2 11.11.60 60931
AGA 8-3 20.03.60
AGA 9-1 17.03.61 61198
AGA 9-2 22.11.60 60950
AGA 10-1 31.10.60 60915
AGA 10-2 17.11.60 60943
AGA 10-3 20.03.60
AGA 11-1 14.12.60 601004
AGA 11-2 20.03.60
AGA 11-3 13.12.60 601003
AGA 11-4 20.03.60
AGA 12-1 25.10.60 60898
AGA 12-2 20.03.60
AGA 12-3 24.11.60 60952
AGA 12-4 20.03.60
AGA 13-1 10.11.60 60930

Аэрофлот САИ 06.04.61 № 61289

AGA 13-2 02.12.60 60961

AGA 13-3 20.03.60

AGA 14-1 17.02.61 61112

Радиоданные COM

COM 1-1 13.03.61 61165

COM 1-2 13.03.61 61166

COM 1-3 13.03.61 61167

COM 1-4 13.03.61 61168

COM 1-5 13.03.61 61169

COM 1-6 13.03.61 61170

COM 1-7 13.03.61 61171

COM 1-8 10.09.60

COM 1-9 21.09.60

Метеоинформация MET

MET 1-1 18.01.61 61042

MET 2-1 17.02.61 61013

ОБЩИЙ РАЗДЕЛ
Г Е Н

GEN I-1

ВВЕДЕНИЕ

Настоящий сборник аэронавигационной информации издан, как временный, до издания АИП-а СССР.

В сборник включены необходимые данные для обеспечения полетов по трассам на территории СССР, указанным в сборнике и является единственным официальным документом, которым надлежит пользоваться при осуществлении полетов.

По изменениям и дополнениям к настоящему сборнику аэронавигационной информации, по мере необходимости будут издаваться:

- а/ НОТАМЫ 1-го класса;
- б/ НОТАМЫ 2-го класса;
- в/ поправки.

Значение, содержание и методы рассылки указанных выше документов по изменению и дополнению данных, включенных в сборник аэронавигационной информации, будут соответствовать правилам, принятым в международной практике.

Аэронавигационной информацией о международных воздушных линиях ГВФ, проходящих по территории СССР, занимается специальная служба Главного Управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР, именуемая "Службой аэронавигационной информации" /САИ/.

Служба аэронавигационной информации /САИ/ издает все необходимые сведения и их изменения, обеспечивающие безопасное самолетовождение по международным воздушным линиям ГВФ и сообщает эти сведения соответствующим иностранным авиационным организациям.

САИ также собирает всю аэронавигационную информацию о международных воздушных линиях от иностранных авиационных организаций и обеспечивает всей этой информацией через штурманские службы аэропортов советские и иностранные экипажи.

Адрес службы аэронавигационной информации:

- Почтовый: г. Москва, Аэрофлот, улица Разина, 9.
- По телеграфу, телеграфу и радиосвязи: САИ ЕМУУ.
- Телефон: 23-96-43 и 90-12-40 доб. 4-52.
- Для НОТАМов 1-го класса: ЕМУУН.

INTRODUCTION

The present Aerodromes and Radio/Navigation Information Guide is used temporarily until AIP of the USSR is issued.

This Guide contains all necessary information to provide efficient operation of civil aircraft on airways over the territory of the USSR designated in the Guide. It is the only official document to be used for operating of flights.

Ephemeral aeronautical information is promulgated by means of:

- a/ NOTAMs Class 1
- b/ - Class 2
- c/ Amendments.

The meaning, contents and means of distribution of above mentioned documents relating any changes and amendments will be prepared in accordance with the International Standards and Recommended Practices.

For the purpose of aeronautical information on international air-lines within the territory of the USSR a special Service is provided. This is Aeronautical Information Service/SAI/ at the main Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

The aeronautical information Service/SAI/ comprises distribution of all necessary information and any changes of a permanent character essential for the safe and efficient operation of civil aircraft on international air-lines of AIP to appropriate foreign organisations of civil aviation.

This Service too receives all aeronautical information on international air-lines from foreign organisations of civil aviation in order to distribute it to the relevant Soviet ATC and foreign crews.

The address of Soviet Aeronautical Service is:

- Postal: Moscow, AFL, Ulitsa Razina 9.
- Telegraph, Telex, Radio Com.: SAI EМУУ
- Telephone: 23-96-43 and 90-12-40, Ext. 4-52
- For NOTAMs Class 1: EМУУН.

Аэрофлот САИ 04.01.61 № 61021

СОДЕРЖАНИЕ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ
ABBREVIATIONS AND SYMBOLS FOR USE

GEN 2-1
20/03/60

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning	Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
Авг	Aug	Август	МК	Mag	Магнитный курс
АДС	ATS	Аэродромная диспетчерская служба	МКР	M	Маркер
а/д	Ad	Аэродром	ММ	NM	Морские мили
АИП	AIP	Сборник Аэронавигационной Информации	мм	mm	миллиметры
а/п	A/P	Аэропорт	МПУ		Магнитный путевой угол
Апр	Apr	Апрель	МСК	MSK	Московское время
БМКР	In-M	Ближний маркер	НОТАМ	NOTAM	Извещение пилотам
БПРМ	LIM	Ближний приводной радиомаркерный пункт	НОФ	NOR	Служба НОТАМ
БПРО	LI	Ближняя приводная радиостанция	Ноя	Nov	Ноябрь
В	B	Восток, восточный	НР	Nr	Номер
ВД	EL	Восточная долгота	Н	NN	ночь, ночная
ВПП	Rnwy	Взлетно-посадочная полоса	Окт	Oct	Октябрь
Во	Sun	Воскресенье	ОПРС	NDB	Отдельная приводная радиостанция
ВОВ	ENE	Восток-северо-восток	ОСП		Оборудование слепой посадки
ВТ	Tue	Вторник	п/з	O/R	По заказу
ВВД	ESE	Востоко-юго-восток	-24	N-24	Круглосуточно
ВМТ	GMT	Время по Гринвичу	Пон	Mon	Понедельник
ГРМ	C/P	Глиссадный радиомаяк	п/р	NS	По расписанию
ГСМ	F	Горюче-смазочные материалы	ПРЛ	PAR	Посадочный радиолокатор
Д	Long	Географическая долгота	Прз	Rec	Прием
Дек	Dec	Декабрь	Прд	Trans	Передача
ДМКР	O-M	Дальний маркер	Пят	Fri	Пятница
д	ND	День, днем, дневной	РДС	ACC	Районная диспетчерская станция
ДПРМ	LOM	Дальний, приводной радиомаркерный пункт	РП	DF	Радиопеленгатор
ДПРО	LO	Дальняя приводная радиостанция	РПН	FIR	Район полетной информации
З	W	Запад, западный	РСП-4	GCA	Радиолокационная система посадки
ЗМПВ		Задавший магнитный путевой угол	С	N	Север, северный
ЗРМ	RNG	Зональный радиомаяк	САН	AIS	Служба Аэронавигационной информации
ЗСЗ	WNW	Западо-северо-запад	СВ	NE	Северо-восток
ЗРЗ	WSW	Западо-юго-запад	сен	Sep	Сентябрь
Ист	T	Истинный	СЗ	NW	Северо-запад
Июл	Jul	Июль	С/З	A/G	Связная радиостанция
Июн	Jun	Июнь	см	cm	Сантиметры
КВ	HF	Коротковолновый	Ср	Wed	Среда
кг	kg	Килограммы	СРН	NDF	Средневолновый радиопеленгатор
КРСН	ILS	Курсо-глиссадная система посадки	ССВ	NNW	Северо-северо-запад
кг/с	kg/s	килогерцы	СуО	Sat	Суббота
КДП	TWR	Командно-диспетчерский пункт	СШ	N Lat	Северная широта
км	km	Километры	УКВ	VHF	Ультракоткие волны
км/ч	kmh	Километров в час	УРП	VDF	Ультракотковолновый радиопеленгатор
КРМ	DOC	Курсовой радиомаяк	Фев	Feb	Февраль
КРП	NDF	Коротковолновый радиопеленгатор	Фт	ft	Футы
к/с	N24	Круглосуточно	ЦДС	ATCC	Центральная диспетчерская служба
м	m	Метры	ЦП	CQ	Циркулярная передача /всем, всем/
Мар	Mar	Март	Ш	Lat	Географическая широта
мб	mb	Миллибары	ШПРО	ES	Широковещательная радиостанция
МГН	mc/s	Мегатерцы	Ш	S	Юг, южный
МЕТ	MET	Метеорология, метеослужба, метеоинформация			
мин	min	Минуты			
мм	mm	мм			

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning	Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
DB	SE	Дго-восток			
DB	SW	Дго-запад			
DB	S-lat	Южная широта			
DOB	SSE	Дго-дго-восток			
DOB	SSW	Дго-дго-запад			
Янв	Jan	Январь			

**УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ГОРОДОВ /АЭРОДРОМОВ/
PLACE NAME ABBREVIATIONS /AERODROMES/**

GEN 3-1
24/10/60

Обозначение Abbreviation	Аэродром Aerodrome	Обозначение Abbreviation	Аэродром Aerodrome
ЕУАА EUA	Алма-Ата Alma-Ata	ЕУЛЛ EUL	Ленинград Leningrad
ЕУРЕ EUE	Ереван Yerevan	ЕУЛВ EULV	Великие Луки Velikiye Luki
ЕУТТ EUT	Тбилиси Tbilisi	ЕУММ EUM	Минск Minsk
ЕУХХ EUX	Хабаровск Khabarovsk	ЕУРР EUR	Рига Riga
ЕУХП EUXP	Петропавловск- на-Камчатке Petropavlovsk- na-Kamchatke	ЕУЛК EULK	Вильнюс Vilnius
ЕУХВ EUXV	Владивосток Vladivostok	ЕУЛД EULD	Джусалы Dzusaly
ЕУИА EUIA	Чита Chita	ЕУТН EUTN	Самарканд Samarkand
ЕУИИ EUII	Иркутск Irkutsk	ЕУТС EUTS	Сталинабад Stalinabad
ЕУИУ EUIU	Улан-Удэ Ulan-Ude	ЕУТТ EUTT	Ташкент Tashkent
ЕУИИ EUII	Куйбышев Kuibyshev	ЕУТЗ EUTZ	Термез Termez
ЕУИП EUIP	Пенза Penza	ЕУУМ EUUM	Москва город Moscow city
ЕУИУ EUIU	Уральск Uralsk	ЕУУУ EUUU	МОСКВА /Г.У.Г.Б.О./ /G.D.C.A.P./
ЕУКК EUKK	Киев Kiev	ЕУВВ EUVV	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
ЕУКО EUKO	Одесса Odessa	ЕУВД EUVD	Дягилево Dyagilevo
ЕУТА EUTA	Актюбинск Aktiubinsk	ЕУВС EUVS	Шереметьево Sheremetievo
ЕУКЛ EUKL	Львов Lvov		

Аэрофлот САИ 24.10.60 № 60893

GEN 4-1

СОКРАЩЕНИЯ ДИСПЕТЧЕРСКИХ СЛУЖБ

Полное наименование	Сокращения	
	Принято в СССР	Международные
Центральная диспетчерская служба (ТТВС)	ЦДС	АТЦ
Главный район диспетчерской службы	ГРДС	УИР
Главный диспетчерский пункт	ГРДП	АТЦ
Район диспетчерской службы	РДС	ФИР
Районный диспетчерский пункт	РДП	АЦ
Район аэродромной диспетчерской службы	АДС	ЦТР
Командно-диспетчерский пункт аэродрома	КДП	ТБР

СПИСОК

условных обозначений оперативных служб

Наименование службы и их условное обозначение	Основные вопросы, входящие в компетенцию службы
1	2
Москва/Главное Управление гражданского воздушного флота - ЕУУ	
Управление международных воздушных сообщений - "ЕУУУА"	Об организационных и эксплуатационных вопросах деятельности Аэрофлота.
Центральная служба движения - "ЕУУУЦ"	О предварительных диспетчерских заявках (на выполнение и обеспечение) дополнительных и эпизодических полетов/рейсов, о плане полетов/сообщениях о вылете, о перенесении или отмене полетов/рейсов, в т.ч. и рейсовых производных полетов в СССР.

Служба перевозок - "ЕУУУК"	Об организации массовых перевозок пассажиров и грузов, о коммерческих вопросах, связанных с выполнением дополнительных и эпизодических полетов/рейсов.
- "ЕУУУКР"	О расписании движения самолетов по международным воздушным линиям.
Служба аэронавигационной информации /САИ/ И.НОТАМ - "ЕУУУИ"	О аэронавигационной информации.
Служба связи - "ЕУУУИТ"	О связи.
Метеослужба - "ЕУУУИМ"	О метеоинформации.

Московское городское агентство - ЕУМ

Агентство международных воздушных перевозок - "ЕУУМСУРР"	О бронировании перевозок пассажиров и груза по международным воздушным линиям и предварительной оплате перевозок.
--	---

ABBREVIATIONS OF AIR TRAFFIC CONTROLS

Full form of Air Traffic Controls	Abbreviations	
	In USSR	International
Air traffic Control Centre	CDS	ATCC
Main flight information region	GRDS	UIR
Air traffic Control	GRDP	ATC
Flight information region	RDS	PIR
Area Control Centre	RDP	ACC
Control Zone	ADS	CTR
Aerodrome Control Tower	KDP	TWR

LIST

of conventional designations of operative services.

Conventional designation of services	Questions they are to be advised on
1	2
Moscow/General Department of civil aviation fleet - EUU/	
Department of international air services - "EUUUA"	Organisation and operation activity on international lines.
Central service of air traffic - "EUUUC"	Prior air traffic control notices for carrying out and providing (additional and casual flights, flight plan, departure message, change of date, cancellation of all flights) including schedule flights in the USSR.
Service of air transportation - "EUUUK"	Organisation of mass transportation of passengers and cargo and commercial aspects of additional and non-scheduled flights.
- "EUUUKR"	Schedule of air traffic on international air lines.
Aeronautical information service and Notam office - "EUUUI"	Aeronautical information.
Telecommunication service - "EUUUIT"	Communication.
Meteorological service - "EUUUIM"	Meteorological information.
Moscow city air agency - EUUM	
Booking office for international flights - "EUUMSURR"	Reservation for transportation of passengers and cargo on international air lines and in advance payment of transportation.

Аэрофлот БАИ 11.05.61 № 61346

[illegible]

ИРАВИНА ПОЛЕТОВ
R A C

RAC P-1
20/03/60

П Р А В И Л А
полетов иностранных гражданских
воздушных судов на территории СССР

FLIGHT RULES FOR
Foreign Civil Aircraft within the Territory of the
U.S.S.R.

1. Всякий полет воздушного судна, при котором по соответствующим разрешениям и по установленным правилам пересекается государственная граница СССР, признается международным полетом.

2. Международные полеты иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР могут производиться:

- а/ на основании соглашений о воздушных сообщениях, заключаемых правительством СССР с правительствами иностранных государств;
- б/ на основании специальных разрешений на полеты, оформляемых в дипломатическом порядке через Министерство иностранных дел СССР.

3. Регулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по расписанию полетов, которое должно быть предварительно представлено иностранным авиатранспортным предприятием на согласование Главному управлению Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Нерегулярные полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании межправительственных соглашений о воздушном сообщении, производятся по заявке, которая должна быть подана иностранным авиатранспортным предприятием в Главное управление ГВФ не менее, как за 24 часа до начала полета.

4. Полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании специальных разрешений, оформляемых в дипломатическом порядке через МИД СССР, производятся только при наличии на борту иностранного воздушного судна советского экипажа сопровождения /штурмана и пилота/, если иное особо не оговорено в разрешении.

5. Разрешение на полет должно быть запрошено по дипломатическим каналам не позднее, чем за 5 дней до начала полета. Заявление с просьбой о выдаче такого разрешения подается в стране приписки воздушного судна.

6. Указанное в пункте 5 настоящих Правил заявление должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- бортовой опознавательный знак /номер воздушного судна/,
- позывной воздушного судна радиомикрофоном и радиотелеграфом,
- диапазон частот коротковолновых и ультракоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете,
- фамилия и имя командира экипажа,
- состав экипажа по фамилиям: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортрадиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту,
- минимум топлива, при котором разрешена посадка экипажа на данном типе воздушного судна,
- пункт назначения полета на территории СССР.

1. Any flight by a foreign aircraft across the U.S.S.R. state border by corresponding permission and established rules is considered to be on an international flight.

2. International flights within the territory of the U.S.S.R. shall be made by foreign civil aircraft:

- a/ on the basis of special agreements on air communication concluded by the Government of the U.S.S.R. with the governments of foreign states.
- b/ On the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R.

3. Regular flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, made on basis of inter-governmental agreements on air communications, shall follow a time-table which must be submitted beforehand by the foreign air transport enterprise for agreement to the General Department of Civil Air Fleet at the Council of Ministers of the U.S.S.R.

Non-schedule flights of foreign aircraft within U.S.S.R. territory, carried out on the basis of inter-governmental agreements on air communication, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise concerned to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

4. Flights of foreign aircraft within USSR territory, carried out on the basis of special permission obtained by diplomatic channels through the Ministry for Foreign Affairs of the U.S.S.R., shall be made only with the presence of a Soviet escort crew /navigator and radio operator/ on board the foreign aircraft if the contrary is not specially stipulated in the permission.

5. Permission for a flight must be requested through diplomatic channels at least 5 days before the beginning of the flight. Notification for permission for such a flight is submitted in the country where the aircraft is registered.

6. The notification mentioned in Paragraph 5 of these Rules must contain the following data:

- the country to which the aircraft belongs;
- type of aircraft;
- identification /number/ of aircraft;
- call sign of the aircraft by wireless telephone and wireless telegraph;
- frequency band of HF and VHF radio stations to be used by aircraft when in flight;
- name in full of the pilot-in-command;
- names of the crew: pilot, co-pilot, navigator, radio operator and other members of the crew, as well as the number of passengers on board;
- the weather minimum under which the given type of aircraft can be allowed to land;
- destination of flight over U.S.S.R. territory;

- цель полета,
- дата и время вылета из начального аэропорта,
- желательный маршрут,
- максимальный полетный вес воздушного судна.

7. Экипажи иностранных воздушных судов при полете в воздушном пространстве СССР обязаны подчиняться настоящим Правилам полетов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР.

Под воздушным пространством Союза ССР понимается воздушное пространство над сухопутной и водной территорией Союза ССР, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

8. На иностранные воздушные суда, их экипажи и пассажиров, во время их нахождения на территории Советского Союза, распространяются законы, действующие в СССР.

9. К лицам, прибывающим в пределы Советского Союза и отбывающим из него на иностранных воздушных судах, применяются общие правила о въезде и выезде, а также транзите через СССР.

10. Для перелета иностранными воздушными судами государственной границы СССР устанавливаются воздушные коридоры /ворота/, а для полетов над территорией Советского Союза - воздушные трассы.

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, по 10 км от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах /зонах/ ширина воздушной трассы может быть уменьшена до 10 км.

11. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов за 100-150 км сообщают Раюну диспетчерской службой микрофоном на русском языке: "подхожу к госгранице и прошу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна, после перелета государственной границы СССР - "перелетел госграницу, высота и время перелета".

При невозможности продолжать дальнейший полет /неблагоприятные метеоусловия, неисправность материальной части и другим причинам/ разрешается обратный перелет государственной границы СССР, через тот же коридор, при этом экипажи воздушных судов обязаны сообщать на русском языке в ближайший аэропорт, с которым держат связь - "возвращаюсь вынужденно, бортовой номер воздушного судна, высота полета".

12. Полеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производятся на эшелонированных высотах в зависимости от направления полета.

13. Высота полета /эшелон/ устанавливается:

- по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление P=760 мм ртутного столба;

- при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного /географического/ меридиана в пределах от 0° до 179° - 600 м, 1200 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м, 3600 м и так до 6000 м, через каждые 600 м высоты. Начиная с высоты 6000 м и выше через 2000 м;

- при направлении маршрутов с истинными путевыми углами, отсчитываемыми от истинного /географического/ меридиана в пределах от 180° до 359° - 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м и так через 600 м до 5700 м. Начиная с высоты 7000 м и выше, высота эшелонов устанавливается через каждые 2000 м.

-purpose of flight;

-date and time of take-off from the initial airport;

-desired route
- maximum flight weight of the aircraft.

7. When flying through the air space of the U.S.S.R., the crews of foreign aircraft must observe the present flight Rules for Foreign Civil Aircraft within U.S.S.R. territory.

The air space of the U.S.S.R. is taken to mean the air space over the land and water territory of the USSR, including over Soviet territorial waters established by legislature of the U.S.S.R.

8. While within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft and their crews and passengers come under the laws in operation in the USSR.

9. General rules of entry into, departure from, and transit across USSR territory shall apply to persons arriving in or departing from the territory of the Soviet Union by foreign aircraft.

10. For foreign aircraft crossing the USSR state border, air corridors /gates/ are established for flights across the territory of the Soviet Union.

The width of airways is established within limits of 20 kilometres, 10 kilometres on each side of the centre-line of the airway. However in some regions /zones/, the width of the air way may be reduced to 10 kilometres.

11. Crews of foreign aircraft intending to cross the state border of the USSR contact the Air Control Service when still 100-150 kilometres from the frontier and communicate by microphone in Russian: "Approaching state frontier and request clearance to cross; altitude of flight, identification number of aircraft", and upon crossing the state border of the USSR: "Have crossed state border, flight altitude and time of crossing".

When it is impossible to continue the flight /due to inclement weather conditions, inaccuracy of equipment or other reasons/, the state border of the USSR may be recrossed through the same corridor and the crew of the aircraft shall report in Russian to the nearest airport with which they are in contact: "Forced to return, aircraft identification number, flight altitude".

12. Within the territory of the Soviet Union, all foreign aircraft shall fly at flight levels according to the flight track.

13. Flight levels are established as follows:
- by altimeter setting to Standard Atmosphere /P= 760 mm of mercury column/;

- Flight tracks being 0° to 179°, flight levels shall be: 600m., 1200m., 1800 m., 2400m., 3000 m., 3600m., and so on with multiples of 600m. up to 6000 m., beginning with an altitude of 600 m. and higher flight levels shall be calculated with multiples of 2000m.;

- Flight tracks being 180° to 359°, flight levels shall be 900 m., 1500 m., 2100 m., 2700 m., 3300 m., 3900 m. and so on with multiples of 600 m. up to 5700 m. beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2000m.

RAC 1-2
20/03/60

Переход на установление в СССР правила аэлопирования экипажей страны, где правила аэлопирования иные, производится по указанию Района диспетчерской службы.

Влет в пределы СССР производится на самолетах Района диспетчерской службы экипажу высоте /шелона/ по высоте моря, шкала давления которого установлена на давление P-760 мм ртутного столба.

14. Пределы /диапазоны/ высот /шелонов/ для каждого полета иностранного воздушного судна указываются в каждом отдельном случае вместе с разрешением на полет.

15. Высота полета /шелона/ устанавливается в каждом отдельном случае планом полета, утвержденным соответствующей инстанцией /авиадиспетчерской службой Гражданского воздушного флота/, в пределах зоны действия которой планируется полет.

16. Изменение установленной планом высоты /шелона/ полета иностранных воздушных судов в пределах территории СССР как накануне, так и во время полета, независимо от метеорологических условий, может быть осуществлено только с разрешения соответствующей авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота СССР, руководящей движением данного воздушного судна.

17. Отклонения от границ воздушного коридора при пересечении государственной границы СССР и установленной воздушной трассы при полете над территорией Советского Союза - категорически запрещается.

18. При неуверенности в правильности выполнения установленного режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно уведомить соответствующую авиадиспетчерскую службу Гражданского воздушного флота СССР и запросить свое местонахождение.

19. В случаях отклонения иностранного воздушного судна от воздушной трассы, авиадиспетчерская служба, руководящая движением данного воздушного судна, оказывает возможную помощь в выходе его на установленную воздушную трассу, однако она не гарантирует безопасность полета этого воздушного судна вне воздушной трассы и не несет за этот полет никакой ответственности.

20. Посадка воздушных судов на аэродром может быть произведена только с разрешения диспетчерской службы данного аэропорта.

21. На борту каждого иностранного воздушного судна, совершающего регулярный или эпизодический полет на территории СССР, должны быть следующие документы:

- a/ удостоверение о регистрации воздушного судна,
- b/ удостоверение о пригодности воздушного судна к полету,
- b/ соответствующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности,
- g/ полетный бортовой журнал,
- d/ ведомости и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,
- e/ список пассажиров с указанием фамилий и места назначения,
- f/ сопроводительная ведомость в грузу с указанием наименования груза,
- z/ разрешение /если это эпизодический полет/.

22. При совершении посадки в пределах Советского Союза соответствующие органы СССР имеют во всех случаях право осматривать воздушное судно и проверять все документы, ко-

The change to USSR flight level rules by areas of countries where the flight level rules are different shall be done at the instructions of appropriate Air Control Service.

All foreign aircraft shall join the airspace of the USSR at flight altitudes /levels/ /altitude or to Standard Atmosphere P-760 mm of mercury column/ prescribed by the appropriate ACC.

14. Upper and lower flight altitude /level/ limits shall be indicated in each individual case in the flight permission.

15. The flight level is established in each individual case by the flight plan approved by the appropriate ATC unit of the Civil Air Fleet Air Traffic Control Service through whose area the flight is planned.

16. Within the USSR territory, the flight level of foreign aircraft, on the eve of during the flight, may, irrespective of weather conditions, be changed only with the permission of the appropriate Air Traffic Control Service of the USSR, Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft.

17. Deviation from the boundaries of the air corridor while crossing the state border of the USSR or from the prescribed airway when flying within the territory of the Soviet Union is categorically prohibited.

18. If the crew of a foreign aircraft is uncertain as to whether they are correctly carrying out the flight instructions, they must contact the appropriate Air Traffic Control Service of the USSR Civil Air Fleet and request to be told their position.

19. In the event a foreign aircraft diverges from its route, the ATC unit providing control to its movements renders it all possible assistance to lead the aircraft back to the prescribed route but does not guarantee the safety of the flight of this aircraft outside the route and bears no responsibility whatever for this flight.

20. Aircraft may land at an aerodrome only when given clearance by the Air Traffic Control Service of the given airport.

21. Every foreign aircraft on a regular or irregular flight within the territory of the USSR must have the following documents on board:

- a/ aircraft registration certificate;
- b/ airworthiness certificate;
- c/ licenses of each member of the crew;
- d/ pilot log-books;
- e/ register and service list for the radio equipment on board;
- f/ passenger-list indicating names and destination;
- g/ cargo manifest, giving description and weight;
- b/ clearance /if this is a non-schedule flight/.

22. In all cases when an aircraft lands in the Soviet Union, the appropriate organs of the USSR have the right to inspect the aircraft and check all the documents that it shall be supplied with.

торыми оно должно быть снабжено.

23. При полете на территории Советского Союза иностранным воздушным судам запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества, военное снаряжение и почтовых голубей.

24. Иностранное воздушное судно, совершающее полет в воздушном пространстве СССР и нарушающее установленный режим полетов или не выполняющее команд авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота, руководящей полетом данного воздушного судна, считается нарушителем и дежурными самолетами противовоздушной обороны принуждается к посадке на ближайший аэродром.

25. Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны воздушному судну /самолету/ - нарушителю и его ответные сигналы:

23 When flying within the territory of the Soviet Union, foreign aircraft may not transport explosives, weapons, ammunition, poisons, military equipment, or homing pigeons.

24. A foreign aircraft flying in the airspace of the USSR and violating the flight instructions or not complying with the instructions of the Air Traffic Control Service of the USSR Civil Air Fleet providing air traffic control to the given aircraft is considered a violator and is forced to land at the nearest aerodrome by patrol planes of air-defence.

25. Signals given by patrol planes of the air-defence to a violator-aircraft and its reply signals:

№	Значение сигнала	Подача сигнала /команд/		№	Meaning of signal	Signal /command/	
		Эволюциями самолетов и миганием аэронавигационными огнями	Ракетами			Evolution of Aircraft and Blinking of Navigation Lights	Pyrotechnics
1	2	3	4	1	2	3	4
а/ Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны				а/ Signals given by planes of the air-defence			
1	"Внимание, Вы самолет-нарушитель"	Днем Три покачивания с крыла на крыло Ночью Три мигания аэронавигационными огнями	Одна зеленая ракета Одна зеленая ракета	1	"Attention, you are a violator"	By day: Rocking /thrice repeated/ By night: Three flashes of the navigation lights.	One green pyrotechnic signal One green pyrotechnic signal
2	"Следуйте за мной"	Днем Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома посадки с креном 20°, обозначая себя покачиванием с крыла на крыло. Ночью Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозначая себя миганием аэронавигационными огнями		2	"Follow me"	By day: After Overtaking the violator on a parallel heading, rocking wings from position in front of the intercepted aircraft and turning 20° into the course of the aerodrome. By night: Same as day procedure, plus series of light flashes.	
3	"Произведите посадку на этом аэродроме"	Днем а/ При визуальной видимости аэродрома - круг над аэродромом посадки; б/ при подходе к аэродрому за облаками круг над аэродромом и заход на посадочный курс. Ночью Заход на посадочный курс с включением посадочных огней /фар/		3	"Land at this aerodrome"	By day: а/ In VMC - circling the airfield. б/ In IMC - circling the airfield and commencing final approach. By night: Turn into final approach with steady landing lights.	
4	"Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантируется"	Днем Многократное покачивание с крыла на крыло при полете на параллельных курсах. Ночью Многократное мигание аэронавигацион-	Одна красная ракета Одна красная ракета	4	"Comply with my orders, other wise your safety is not guaranteed"	By day: Rocking wings while flying along parallel headings	One red pyrotechnic signal.

RAC 1-3

№ п/п	Значение сигнала	Подача сигнала /команд/		No Meaning of signal	Signal /command/	
		Эволюциями самолётов и миганием аэронавигационными огнями	Ракетами		Evolution of Aircraft and Blinking of Navigation Lights	Pyrotechnics
1	2	3	4	1	2	3
5	"Ваш путь свободен"	ночными огнями при полёте на параллельных курсах. Днём Энергичный разворот во внешнюю сторону и уход с набором высоты Ночью Энергичный разворот во внешнюю сторону и уход с набором высоты.		5	"You may proceed"	By night: Flashing navigation lights while flying along parallel headings. By day: Abrupt break away and departure by climbing. By night: Same as day procedure.
		б/ Сигнал, подаваемый воздушным судном /самолетом/ нарушителем.			b/ Response by violator-aircraft	
6	"Вас, поднял, выполняю Ваш сигнал".	Днём Покачивание с крыла на крыло. Ночью Миганием аэронавигационными огнями.		6	"Roger. Wilco".	By day: Rocking wings. By night: Flashing navigation lights.
26. Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 24, может продолжать полет только с разрешения Главного Управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР.				26. A foreign aircraft landing on the territory of the Soviet Union under circumstances indicated in paragraph 24 may continue its flight only with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.		
27. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями: - переговоры: воздушное судно - земля, земля - воздушное судно осуществляются на русском языке; - при радиотелеграфной связи употребляется Q код; - единицы измерения употребляются: длина - в километрах, температура - в градусах Цельсия, барометрическое давление - в миллиметрах ртутного столба, окружность - в градусах.				27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following provisions: - communication: air-ground and ground-air is carried on in Russian; - Q-Code is used for wireless telegraph communication; - measurements /dimensional units/ are: length - Kilometres, temperature - degrees Centigrade, barometric pressure - millimetres of mercury column, circumference - degrees.		
28. При полете на территории Советского Союза экипажи иностранных воздушных судов обязаны осуществлять связь в соответствии с режимами и на частотах /волнах/, определяемых Главным Управлением Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР. Полет воздушного судна без наличия двусторонней связи с авиадиспетчерской службой ЗАПРЕЩАЕТСЯ. В случае отказа в полете радиосредств экипаж обязан произвести посадку на ближайший запасный аэродром.				28. When flying within the territory of the Soviet Union, the crews of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies /wave-length/ prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR. No aircraft may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during a flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodrome.		
29. Таможенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, перевозимых на них грузов, а также багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с действующими в СССР таможенными правилами. Посадки воздушных судов при влете в СССР и при вылете из СССР в аэропортах и других местах, где отсутствуют таможенные учреждения и пограничные контрольные пропускные пункты, ЗАПРЕЩАЕТСЯ.				29. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the USSR. When entering or leaving the USSR, no aircraft may land at airport or other places where there are no customs offices and frontier control passage stations.		
30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со стихийным бедствием, произвести посадку вне назначенных основных и запасных аэродромов, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиадиспетчерскую службу, управляющую данным воздушным судном, которая примет соответствующие меры по его безопасности.				30. If, as a result of emergency, the crew of a foreign aircraft is forced to land in a place other than the prescribed basic and alternate aerodromes, the pilot-in-command shall immediately inform the appropriate Air Traffic Control Service, which will take the corresponding measures to secure the safety		

Аэрофлот БАИ II.05.6I № 61350

ти и оказание помощи экипажу и пассажирам.

31. Все перевозимые на воздушном судне фотоаппараты и киноаппараты /в том числе и те, на которые имеется письменное разрешение/ должны храниться в закрытых чемоданах, не заряженные (фотоплёночной).

Фотографирование с самолета ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Нахождение на борту аппаратуры, позволяющей производить аэрофото-съемку и другие виды специальной съемки /в том числе и в упакованном виде/ ЗАПРЕЩАЕТСЯ.

Пассажирам не разрешается иметь при себе радиоаппараты /в том числе карманные, радиоприемники /во время нахождения в самолете. Радиоаппараты /в том числе карманные, радиоприемники/ принимаются к перевозке только упакованными в чемоданы и зарегистрированными багажом, а не ручной кладью. Радиоаппараты должны быть обесточены /в неэксплуатационном виде/.

32. Сбрасывание с воздушных судов каких-либо предметов и пользование парашютом в воздушном пространстве СССР допускается только в случае бедствия. Парашют может находиться на воздушном судне только при условии указания на это в разрешении на полет.

33. В случае заболевания члена экипажа или пассажира командир экипажа обязан с борта воздушного судна или после посадки уведомить об этом авиадиспетчерскую службу аэропорта посадки с тем, чтобы была оказана необходимая и своевременная медицинская помощь.

34. За нарушение правил полетов /влет в пределы Советского Союза или вылет из его пределов без разрешения, посадка воздушного судна вне назначенных основных и запасных аэродромов, несоблюдение указанных в разрешении воздушных коридоров пролета государственной границы и воздушных трасс, полет без наличия двусторонней связи/, виновные несут уголовную ответственность по законам СССР.

В тех случаях, когда нет оснований для привлечения виновных к уголовной ответственности, начальник Главного Управления Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 300 рублей.

35. При радиообмене иностранного воздушного судна с диспетчерской службой Гражданского Воздушного Флота названия аэропортов и пунктов передаются по их географическому наименованию на русском языке.

of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.

31. All photo and cinema cameras /including those for which there is written permission/ transported in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

Photographing from aircraft is prohibited. Transportation of photographic equipment for aerial and special kinds of photography /even if this equipment is packed/ is prohibited.

Being on board aircraft passengers are not allowed to have radioapparatus /including pocket radioreceiver/.

Radioapparatus /including pocket radioreceivers/ are transported only packed in cases and registered as a luggage, but not as a hand baggage. Radioapparatus can not be switched on.

32. In the air space of the USSR, objects may be dropped from an aircraft and parachutes may be used only in distress. An aircraft may have parachutes on board only when this is stipulated in the permission for the flight.

33. In the event a flight crew member or a passenger falls ill, the pilot-in-command must either from the aircraft or upon landing inform the Air Traffic Control Service of the airport so that necessary timely medical assistance might be provided.

34. Criminal proceedings in accordance with the laws of USSR will be instituted in the event the flight rules are violated /entry into or departure from the Soviet Union without permission, landing in places other than the prescribed basic and alternate aerodromes, non-observance of the corridors across the state border and airways prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 300 roubles.

35. In radio communication between foreign aircraft and the Traffic Control Service of the Civil Air Fleet, airports and locations are designated by their geographical denominations in Russian.

RAC 2-1
20/03/60

ПОЛЕТЫ

в контролируемом воздушном пространстве

FLIGHTS

in controlled airspace.

ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОПОРТА

При визуальных условиях полета в районе аэропорта:

1. Полеты по кругу производятся на высоте 300 - 500 м. В отдельных случаях высота полета по кругу, решением руководителя полетов, может быть снижена до 100 метров.

При полетах по кругу заходить в облака запрещается.

2. Экипажи одиночных самолетов, летающих по кругу, должны держать дистанции между самолетами не менее 1500 м.

3. Обгонять самолеты по внутреннему кругу и срезать путь на разворотах, кроме случаев вынужденной посадки, — запрещается. Скоростные самолеты могут обгонять самолеты с меньшей скоростью до третьего разворота, с внешней стороны круга на интервале не менее 200 метров.

4. Вход в круг и выход из круга в зоне и на маршруте производится под острым углом к направлению полета по кругу /по касательной/. Экипажи, прилетающие на аэродром, входят в общий круг на высоте полета самолетов, летающих по кругу.

ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

1. В сложных метеорологических условиях, когда пилотирование осуществляется по приборам, вход в район аэродрома разрешается только радиоприцеливаемым самолетам, имеющим двухстороннюю связь.

Вход самолета в район аэродрома в сложных метеорологических условиях, без получения разрешения и указания о высоте входа категорически запрещен.

2. При полетах в сложных метеорологических условиях экипаж самолета обязан за 100-70 км до подхода к аэродрому /воздушной зоне/ установить связь с командной радиостанцией, получить информацию о воздушной и метеорологической обстановке, разрешение на вход в район аэродрома /воздушную зону/ и указания руководителя полетов о порядке пролета или посадки. Снижение или набор высоты на подходе к аэродрому допускается только с разрешения диспетчерской службы.

3. Прорывание облаков вниз производится над аэродромом, оборудованным приводными радиосредствами или посадочной системой, и выполняется по установленной схеме, при наличии устойчивой микрофонной связи самолета с землей. Прорывание облаков без разрешения руководителя полетов запрещается.

4. Перевод барометрической шкалы высотометра на величину фактического давления на уровне аэродрома посадки производится с получением команды руководителя полетов заходить на посадку с нижнего яруса зоны ожидания.

5. Во время прорывания облаков командир корабля обязан докладывать руководителю полетов курс, высоту и пролет радиоприцелиров.

FLIGHTS IN TERMINAL CONTROL AREAS /TMA/

During the daytime, under VMC in TMA:

1. Aircraft shall fly in the traffic circuit at an altitude of 300-500 metres. In separate cases, by permission of the Air Traffic Controller, aircraft may reduce the altitude to 100 metres.

When in the traffic circuit, no aircraft may fly above clouds.

2. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1500 metres from each other.

3. Except in cases of emergency landing, the overtaking of aircraft in the inner circuit and the shortening of distances at the turns are prohibited. High-speed aircraft may overtake slower planes before the base leg on the outer side of the circuit at a distance of not less than 200 metres.

4. In the TMA and on the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit /along the tangent/. Crews arriving at the aerodrome enter the general traffic circuit at the altitude of the aircraft flying in the circuit.

FLIGHTS UNDER INSTRUMENT METEOROLOGICAL CONDITIONS /IMC/

1. Under IMC, when aircraft are piloted by instruments, only radio-equipped aircraft with two-way communication may enter the area of an aerodrome.

Under Instrument Meteorological Conditions, aircraft are categorically forbidden from entering the TMA without clearance and instructions on the altitude of entry.

2. When flying under IMC, the crew of an aircraft shall, from a distance of 100-70 kilometres from the aerodrome TMA contact the approach control radio station, obtain information on the air and meteorological situation, as well as clearance to enter the area of the aerodrome TMA and instructions of the approach controller on the order of flight or landing. When approaching an aerodrome, altitude may be decreased or increased only with the permission of the Approach Service.

3. Breaking down clouds shall be made over an aerodrome equipped with non-directional radio beacons /locators/ or with an Instrument Landing System and is accomplished in accordance with an established instrument approach chart only when there is stable air-ground telephone communication. Aircraft may not break down clouds without clearance from the approach controller.

4. The altimeter shall be set to the value of the actual pressure at aerodrome elevation when instructions to start a straight-in approach from the holding point lower level is received from the aerodrome controller.

5. When breaking down clouds, the pilot-in-command shall report to the aerodrome approach controller on the heading of the flight altitude and the time of passage over radio markers.

6. В случае невыхода из облаков после достижения минимальной высоты, до которой установлено снижение при прошивании облаков вниз /минимум аэропорта/ командир корабля обязан прекратить снижение и набрать безопасную высоту.

7. В случае, если самолету, находящемуся в зоне ожидания, требуется немедленная посадка, командир корабля сообщает руководителю полетов. После получения разрешения на внеочередную посадку и информации о барометрическом давлении на уровне аэродрома, метеорологической и воздушной обстановке, командир корабля производит прошивание облачности по указанию руководителя полетов, согласно схеме "внеочередной выход" или до действующей схемы прошивания облачности - системы ОМ.

ПОЛЕТЫ ПО ВОЗДУШНОЙ ЛИНИИ

1. При полетах по утвержденной воздушной линии экипаж обязан строго придерживаться линии пути. Ширина трассы воздушной линии 20 км /по 10 км на каждую сторону от линии пути/. Отклонение от установленного маршрута воздушной линии не допускается.

2. В случае потери двухсторонней связи с землей во время полета в облаках и за облаками - входить в район аэропортов с интенсивным движением самолетов запрещается.

3. При нарушении двухсторонней связи командир корабля принимает все меры к восстановлению связи. Если восстановить двухстороннюю связь не удалось, а приемники на самолете исправны, командир корабля для получения необходимой информации должен организовать прослушивание экипажем наземных и самолетных радиостанций.

Если радиосвязь отказала при визуальном полете, командир корабля следует визуально в аэропорт назначения. При невозможности продолжать визуальный полет в аэропорт назначения, самолет обязан вернуться в аэропорт вылета или произвести посадку на ближайшем запасном аэродроме.

Переход с визуального полета на инструментальный полет при отказе радиосвязи запрещен.

При утере связи в условиях инструментального полета, командир корабля обязан использовать возможность перейти на визуальный полет. Когда нет возможности перейти на визуальный полет, командир корабля обязан следовать только в аэропорт назначения в соответствии с планом полета. В этих случаях командир корабля выдерживает заданный эшелон до выхода на РИТ аэродрома назначения.

Следовать на запасный аэродром разрешается лишь при явном преимуществе метеословий запасного аэродрома, позволяющих выход в визуальный полет на безопасной высоте, или когда в аэропорту назначения предусмотрено запрещение прилета самолетов, полностью утративших связь.

Если после смены курса заданный эшелон будет встречным, командир корабля набирает высоту высшего смежного эшелона, полетного нового курсу.

4. Летный состав, производящий полеты по трассе, должен твердо знать:

- порядок эшелонирования самолетов по высотам, на маршрутах и в зонах ожидания,
- расписание и данные работы средств радиообеспечения, необходимых для полета,
- схемы прошивания облаков и захода на посадку для своего аэродрома, аэродромов посадки и запасных аэродромов.

5. Экипажи, находясь в полете, обязаны:

6. In the event there are still clouds at the minimum altitude established for breaking down clouds /airport landing minima/, the pilot-in-command must stop descending and pull up to a safe altitude /OCH/.

7. In the event an aircraft in the holding pattern anticipates being compelled to land immediately, the pilot-in-command shall inform the matter to the aerodrome approach controller. After receiving clearance for an extraordinary landing and information on the barometric pressure at aerodrome elevation and on the meteorological and air situation, the pilot-in-command breaks down clouds at the instructions of the approach controller in accordance with the "extraordinary approach" chart or with the operating regular instrument approach chart.

FLIGHTS ON THE AIRWAY

1. Crews flying on an established air line must strictly adhere to the route. The width of airways is 20 kilometres /10 kilometres on either side of their centre-line/. No deviation from the established route of the air line is permitted.

2. In case of communication failure while flying in or above clouds, aircraft may not approach the area of an airport with heavy air traffic.

3. In case of two-way communication failure the pilot-in-command must take all the steps to restore the communication. If unable to restore such communication and when in need of receiving necessary information, the pilot-in-command must organize the listening watch of ground and aircraft radio stations by the crew providing that the airborne receivers are serviceable.

If the communication failure occurs during flight in VFR, the pilot-in-command must fly in VFR to the aerodrome of designation. If unable to continue such flight the aircraft must return to the aerodrome of departure or land at the nearest alternate aerodrome. In case of communication failure the change of flight from VFR to IFR is forbidden.

If the communication failure occurs during flight in IFR, the pilot-in-command must take possibility to fly in VFR. If unable to fly in VFR, the pilot-in-command must fly only to the aerodrome of designation in accordance with the flight plan. In this case the pilot-in-command shall maintain the given flight level until he is over a radio facility of the aerodrome of designation.

Flight to an alternate may be authorized only when meteorological conditions at the alternate aerodrome are much more favorable and enabling to fly in VFR at the safe height or when the arrival of aircraft with completely lost communication is forbidden at the airport of designation.

If after the change of course the given flight level is unfavourable, the pilot-in-command shall climb to the next flight level favourable to the new course.

4. Flying personnel operating flight on an airway must be firmly aware of:
- the order of vertical separation along the route and in the holding points;
- arrangement and operation data of the radio communication and navigation facilities to be used during a flight;
- instrument approach and landing charts for their aerodrome, aerodromes of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:

RAC 2-2
20/03/60

- точно выполнять все указания руководителей полетов /авиадиспетчерской службы, руководящей движением/;

- наблюдать за изменением погоды, развитием опасных метеоявлений и немедленно докладывать авиадиспетчерской службе о их наличии;

- при полете вдоль линейного ориентира лететь правее его;

- обгон впереди летящего самолета производить с правой стороны с интервалом не менее 200 метров;

- при полетах навстречу друг другу на параллельных курсах и на одной высоте расходятся левыми бортами с интервалами не менее 200 метров /каждый отворачивает вправо/;

- при встречах на пересекающихся курсах и на одинаковой высоте снижаться /терять высоту/ тому экипажу, который видит другой самолет с левого борта, а экипажу, наблюдающему другой самолет с правого борта, - набирать высоту;

6. Все экипажи самолетов, вступившие в связь с РДС, сообщают о своем местонахождении, высоте полета, путевой скорости, фактической метеообстановке полета и времени прибытия в аэропорт /или пролет через него/ и получают от РДС:

- разрешение /или запрещение/ на пролет или следование в аэропорт посадки;

- данные о фактической погоде в районе аэропорта пролета или посадки;

- указание по производству полета в районе диспетчерской службы в районе аэропорта пролета или посадки;

- сведения о движении других самолетов /время, местонахождение и высоту полета/, если возможна встреча их с данным самолетом.

7. Полет за облаками должен производиться на высотах не менее 200 метров над верхней границей облаков, а полет под облаками - на высоте не менее 50 метров от нижней границы облаков.

ПРАВИЛА ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ ЭКИПАЖЕЙ САМОЛЕТОВ С ДИСПЕТЧЕРАМИ АДС И РДС

1. Переговоры по радиотелефону производятся хорошо отработанным командным языком предельно четко, ясно, кратко и понятно.

При выполнении связи по радиотелефону необходимо соблюдать следующие правила:

а/ перед вызовом на микрофонную радиосвязь необходимо прослушать эфир и определить свободный момент для связи, помня, что каждая радиосвязь при нарушении порядка обмена как со стороны наземных работников, так и со стороны экипажей вносит дезорганизацию в руководство движением самолетов;

б/ скорость произношения при радиосвязи отдельных букв, слов и цифр должна быть постоянной, слегка замедленной по сравнению с обычным разговорным темпом. Чрезмерного замедления при переговорах допускать не следует, так как это будет ухудшать их качество;

в/ при произношении высокий тон различается легче, чем низкий тон;

г/ напряженность голоса должна быть умеренной и постоянной;

д/ промежутки между произносимыми словами должны быть одинаковыми;

е/ для лучшего понимания цифры следует произносить отчетливо, подчеркивая конечные слоги.

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service providing control to the flight;

- watch the changes in the weather and the development of dangerous meteorological phenomena and immediately inform the Air Traffic Control Service;

- aircraft following a line of landmarks are required to keep the right of the line;

- by - pass aircraft on the right at a distance of not less than 200 metres;

- when two aircraft are flying head on along parallel headings and at the same altitude, they must branch off on the left side of each other at a distance of at least 200 metres /each turns to the right/;

- when two aircraft meet at intersecting heading and at the same level, the crew that sees the other aircraft on the left side decreases altitude, while the crew seeing the other aircraft from the right side shall climb

6. All crews establishing contact with the Area Control Service report on their position altitude, ground speed, actual meteorological conditions of the flight and time of passage over or arrival at the airport and receive from ACC:

- clearance /or prohibition/ to pass over or proceed to the airport of landing;

- data on the actual weather in the area of the airport of passage or landing;

- flight instructions in the area of the Air Traffic Control Service in the area of the airport of passage or landing;

- reports on the movement of other aircraft /time, position and flight altitude/ if there is a possibility of their meeting the given aircraft.

7. When above clouds, aircraft must fly at an altitude of at least 200 metres above the upper cloud boundary, while when below clouds at an altitude of not less than 50 metres below the lower boundary of the clouds.

RULES OF RADIO COMMUNICATION BETWEEN AIR- CRAFT AND AREA, APPROACH AND AERODROME CONTROLLERS

1. Conversation by radio-telephone is conducted in a clear-cut language precisely, lucidly, briefly and understandably.

During radio-telephone communication, the following rules must be observed:

a/ before opening microphone radio communication, it must be determined whether the ether is free, remembering that when the order of communication is disrupted either by ground workers or by aircraft crews direction of the movement of aircrafts is disorganized;

b/ the speed of pronouncing separate letters, words and figures must be constant and slightly slower compared with the usual conversational speed. Excessive slowness should not be permitted as that lowers the quality of the communication;

c/ in pronunciation, a high tone is easier to distinguish than a low tone;

d/ the voice must be of a moderate and constant pitch;

e/ the intervals between words must be identical;

f/ to make figures clear, they must be pronounced distinctly with an emphasis on the last syllables.

2. Минимум обязательных связей командира корабля:

а/ с АДС аэропорта вылета:

- запрос разрешения на выруливание самолета;

- запрос разрешения на взлет;

- донесение о наборе самолетом заданной высоты полета;

- донесение о выходе из района аэропорта;

б/ с РДС по маршруту полета:

- донесение о входе самолета в РДС из АДС вылета и взятие контрольного пеленга;

- донесение о наборе самолетом заданного эшелона;

- донесение о пролете контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;

- донесение о встрече самолета с опасными метеоявлениями;

- о пересечении государственной границы.

Командир корабля обязан за 15 - 20 минут до подхода к государственной границе: определить свое местонахождение, установить связь с соответствующей РДС государства, в районе которого будет производиться полет; передать донесение о своем местонахождении, расчетном времени пролета государственной границы, метеословиях и получить подтверждение о приеме самолета и предстоящих условиях полета.

- о фактическом времени пересечения государственной границы.

Примечание: В процессе всего полета экипаж прослушивает эфир на волне микрофонного канала РДС.

в/ с АДС аэропорта пролета:

- донесение о времени входа в район аэропорта;

- донесение о времени пролета над РНТ аэропорта;

- донесение о времени выхода из района аэропорта.

г/ с АДС аэропорта посадки:

- донесение о времени входа в район аэропорта;

- донесение о выходе на РНТ зоны ожидания;

- донесение о выполнении элементов маневра при заходе на посадку.

ДОНЕСЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕДЕНИИ СВЯЗИ С РДС

1. При выходе самолета из района аэропорта/пункта вылета/экипаж самолета обязан доложить диспетчеру РДС через микрофонную радиостанцию время входа в РДС, высоту и условия полета.

Донесение о начале смены эшелона и занятия заданного эшелона должны быть переданы диспетчеру РДС одновременно с началом смены эшелона и немедленно по достижении заданной высоты.

Донесения о пролете над контрольными пунктами, оборудованными радионавигационными точками, экипаж самолета обязан передать диспетчеру РДС немедленно после пролета над ними. В донесении должно быть указано время пролета над пунктом, высота и условия полета.

2. The minimum of compulsory communications of pilot-in-command:

a/ with aerodrome control service of the airport of departure:

- request for clearance to taxi out the aircraft;

- request for clearance to take-off;

- report that the aircraft has reached the prescribed flight altitude;

- report that the aircraft has left the area of the airport;

b/ with the Area Control Service on the route of flight:

- report on the aircraft's entry into the Area Control Service from the TMA of the aerodrome of departure and on taking the master direction;

- report on the aircraft reaching the prescribed flight level;

- report on passage over reporting points equipped with radio-technical facilities;

- report on hazardous weather conditions;

- on aircraft crossing the state border.

The pilot-in-command must, 15-20 minutes before approaching the state border: determine his position, establish contact with the appropriate Area Control Service of the state through whose territory the aircraft will fly; transmit a position report, estimated time of crossing the state border and weather conditions, and receive confirmation of the reception of his aircraft and of the pending flight conditions.

- on the actual time of crossing the state border.

NOTE: Throughout the flight, the crew listens in on the frequency of the Area Control Service telephone station.

c/ with the Air Traffic Control of the Airport over which the aircraft passes:

- report on the time the aircraft enters the area;

- report on the time the aircraft flies over the airport reporting point;

- report on the time the aircraft leaves the TMA of the airport;

d/ with the Air Traffic Control of the airport of landing:

- report on the time the aircraft enters the TMA of the airport;

- report on approach to holding point;

- report on fulfilment of the elements of manoeuvring while making an approach to land procedure.

REPORTING FROM AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA CONTROL CENTRE /ACC/

1. When an aircraft leaves the TMA of the airport of departure, the crew must report to the ACC controller through the telephone radio station the time the aircraft enters the FIR, the altitude and the flight conditions.

The time the flight altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

Reports on the time the aircraft flies over reporting points equipped with radio-navigation facilities must be made to the ACC controller as soon as the aircraft passes these points. The report must indicate the time the aircraft flies over the point, the altitude and the flight conditions.

RAC 2-3
22/03/62

2. При встрече с опасными для полета метеоявлениями (гроза, обледенение, туман и т.д.), а также с условиями погоды, не предусмотренными прогнозом, экипаж самолета сообщает в РДС характер, интенсивность, район и направление перемещения данного метеоявления.

3. Данные о погоде командир корабля в полете получает по пункту базирования РДС циркулярно два раза в час по самолетному радиомикрофонному каналу.

Кроме этого, экипажу предоставляется право при необходимости запрашивать данные о погоде в аэропортах по маршруту полета, независимо от сроков циркулярных передач погоды.

4. Прием циркулярных передач и прослушивание на волне микрофонного канала РДС производится бортрадист.

Когда бортрадист занят сбором метеосводок или радиопеленгацией, то на это время /3-5 мин./ командир корабля или по его указанию второй пилот обязан слушать днем на волне микрофонного канала РДС на командном приемнике, а ночью и при ухудшении прохождения коротких волн - на приемнике радиоконсольной приводной радиостанции аэропорта базирования РДС.

5. В случаях, когда циркулярная передача и передачи микрофонной радиостанции не слышны, экипаж самолета обязан установить с РДС контрольную связь.

Если контрольную связь установить не удается, использовать другую микрофонную радиостанцию РДС и телеграфную радиостанцию РДС.

Когда же и по этим каналам связь с РДС не удается установить, - вызвать и установить связь через радиопеленгатор, расположенный в пункте базирования РДС.

6. За 10-15 мин. до пересечения границы смежной РДС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение путем использования радиосредств или путем запроса РДС.

7. Донесение о пролете границы смежных РДС экипаж самолета обязан передать через телеграфную радиостанцию РДС.

Сначала донесение передается диспетчеру РДС, в район, который переходит самолет, с указанием времени входа в РДС, высоты и условия полета.

В донесении диспетчеру РДС, пределы которой самолет покидает, экипаж обязан сообщить время пересечения границы, высоту и условия полета, а также о наличии связи с впереди лежащей РДС.

8. Если телеграфные радиостанции смежных РДС работают на общих частотах, донесение о пересечении границы РДС может быть передано в один сеанс связи путем вызова одновременно двух радиостанций, передачи донесения и получения квитанций.

В тех случаях, когда донесение для смежной РДС о переходе границы РДС не может быть передано через телеграфную радиостанцию, экипаж самолета должен прекратить связи с РДС, пределы которой он покидает, и передавать через нее необходимые донесения.

Одновременно с этим экипаж самолета обязан установить связь с РДС, в пределы которой вошел самолет, через радиопеленгатор аэропорта базирования этой РДС. Связь с радиопеленгатором продолжается до тех пор, пока не будет установлена надежная связь по радиомикрофону с РДС.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorm, icing, fog and so forth) as well as weather conditions not foreseen by the forecast are encountered, the crew of the aircraft reports to the ACC on the character, intensity, area and direction of the given meteorological phenomenon.

3. Pilot-in-command receives weather reports /CQ/ on the aerodrome where the PIC is based twice an hour through the aircraft radio-telephone ACC station.

In addition, the crew may, when necessary, request information about the weather in the airports en-route, irrespective of the schedule of CQ broadcasts.

4. The aircraft radio operator receives the CQ broadcasts on the telephone frequency of ACC station.

The time /3-5 minutes/ the radio operator is busy with weather reports or with weather reports or with getting his radio bearing, pilot-in-command or, on his instructions, the co-pilot must listen in the ACC microphone frequency of the master receiver during the daytime, while at night and when wave-length conditions deteriorate - to the non-directional radio beacon of the ACC base airport over the radio compass receiver.

5. In the event the general call and the broadcasts of the microphone radio station cannot be heard, the crew of the aircraft must establish master communication with the ACC.

If the master communication cannot be established, use must be made of another ACC microphone radio station or the ACC telegraph radio station.

When communication with the ACC cannot be opened through any one of these channels, contact must be made through the direction finding station at the ACC base.

6. 10-15 minutes before intersecting the boundary of an adjoining FIR, the crew must check their position through radio facilities or by requesting the ACC.

7. The crew of an aircraft must, through the telegraph radio station of the ACC report the time they intersect the boundary of an adjoining FIR.

At first the report is transmitted to the ACC officer in the area over which the aircraft is flying, with indication of the time the aircraft enters the FIR, altitude and flight conditions.

In the report to the controller whose area the aircraft is leaving, the crew must indicate the time the boundary has been intersected, altitude and flight conditions as well as if they are in contact with the ACC lying ahead.

8. If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequency, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one ceance by simultaneously calling two radio stations, transmitting reports and receiving clearance.

In cases when the report for the adjoining ACC on the intersection of the FIR boundaries cannot be transmitted through the telegraph radio station, the crew of the aircraft must maintain contact with the ACC, whose area it is leaving, and transmit through it all the necessary reports.

At the same time, the crew of the aircraft must contact the ACC, into whose area they have entered, through the direction finding station at the ACC base airport. Contact with the direction finding station must be maintained until stable communication is established with the ACC through the radio telephone.

9. При затруднении в установлении связи с РДС экипаж самолета обязан прибегнуть к помощи других самолетов, которые имеют связь с РДС, а также микрофонных радиостанций отделенных РДС, работающих на общей волне с микрофонной радиостанцией РДС, в пределах которой самолет находится.

10. За 15 мин. до входа в район АДС экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение и путевую скорость и по запросу РДС доложить ей эти данные и получить от нее условия входа в район аэропорта.

Если запроса от РДС не поступило, не позже 10 мин. до входа в АДС, запросить условия входа в район аэропорта.

ДОНЕСЕНИЕ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕДЕНИИ СВЯЗИ С АДС АЭРОПОРТА ПОСАДКИ

1. При входе самолета в район аэропорта экипаж обязан установить связь с КДП, получить от него разрешение на вход в район аэропорта и условия полета. После этого доложить диспетчеру РДС о входе в район аэропорта, наличии связи с КДП и получить от него согласие на прекращение связи с РДС.

Пример:

Командир корабля	Руководитель полетов, диспетчер
1. Волга, я 4409, вынужден для связи.	4409, я Волга, Вас слушаю.
2. Волга, я 4409, 10:00, вошел в АДС в облаках, высота 1500, прибуду 10:20.	4409, я Волга, подходите высоте 1500 на дальний привод, Вам встречный самолет, высота 1200, погода за 10:00, высота облаков 200, видимость 3, слабый дождь, ветер северо-западный 5 м/с, давление 762,5, посадка по системе ОСП с МК=242.
3. Волга, я 4409, 10:20, прошел дальний привод, высота 1500.	4409, я Волга, займите высоту 1200.
Волга, я 4409, поняла, занять 1200.	
4. -	4409, я Волга, займите высоту 900.
Волга, я 4409, принял, занять 900.	
5. Волга, я 4409, понял, занять 600.	4409, я Волга, займите высоту 600, работайте со стартом.
6. -	4409, я Волга-старт, 10:33, займите исходное положение.
Волга-старт, я 4409, понял, исходное положение занять в 10:33.	
7. Волга-старт, я 4409, высота 600, траверз дальней /курс 162, проходу дальний %	4409, я Волга-старт, разрешаю заход на посадку по системе ОСП с МК=242, давление 762,5, высота облаков 1500, видимость 1000 м, дождь, шнос вправо 5 градусов.

1. When there is difficulty in establishing communication with the ACC, the crew of the aircraft must fall back upon the assistance of other aircraft, which are in communication with the ACC and also of telephone radio stations of remote ACC working on the same wave length as the telephone radio station of the ACC in whose area the aircraft is flying.

10. 15 minutes before entering the TMA, the crew of aircraft must check their position and ground speed and, by request of the ACC, transmit these data and receive from the ACC the instructions for entering the TMA of the airport. If such a request is not received from the ACC, the crew must, at least 10 minutes before entering the area of the Airport Control Service, request instructions for entering the area.

REPORTS FROM CREWS IN COMMUNICATION WITH THE CONTROL SERVICE OF THE AIRPORT OF LANDING

1. When an aircraft enters the area of an airport, the crew must contact the Approach Control Service and obtain clearance to enter the TMA and flight instructions. After this, the Area Control Service Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:

Pilot-in-command Traffic Control Officer
1. Volga-This is 4409 4409-This is Volga, calling for contact. You are in contact.
2. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga, have entered ACC in clouds at 1000. Approach at altitude 1500 towards LO. Aircraft heading towards you at altitude 1200. Altitude 1500. Estimating arrival 1020. Weather at 1000: cloud ceiling 200, visibility 3, drizzle, wind north-west 6m/sec, pressure 762.5. Instrument landing from Mag. 242 deg.

Volga-This is 4409.

Roger, Approach 1500.
3. Volga-This is 4409. 4409-This is Volga, 1020 have passed LO. Descend to 1200. Altitude 1500. Volga-This is 4409. Roger. Descend to 1200.

4. Volga-This is 4409. Descend to 900. Roger. Descend to 900.

5. - 4409-This is Volga. Descend to 600. Contact start.

Volga-This is 4409. Roger. Descend to 600.

6. Volga-Start, this is 4409. Roger. Take up approach position at 1033. 4409-This is Volga-Start, 1033, take up approach position.

7. Volga-Start-This is 4409. Altitude 600. Start. You are cleared to approach for instrument landing from Mag. 242 degrees, pressure 762.5, cloud base 1500, visibility 1000 metres, rain, left drift 5 deg.

Volga-Start-This is 4409. Roger, Approaching for landing. Pressure 762.5.

RAC 2-1
20/03/60

Волга-старт, я 4409, понял, захожу на посадку, давление 762,5.	-	
8. Волга-старт, я 4409, выполнил стандартный /четвертый/ разворот, курс 242 градуса.	4409, я Волга-старт, посадку разрешаю.	8. Volga-Start-This is 4409- This is Volga- 4409. Have made final Start. You are Procedure turn. Bearing cleared for landing. 242 degrees.
9. Волга-старт, я 4409, дальняя, высота 150.	4409, я Волга-старт, понял, слежу.	9. Volga-Start-This is 4409-This is Volga- 4409. Outer. Altitude Start, Roger. 150. Observing.
10. -	4409, я Волга-старт, Вас Вижу /вышли/ левее вышли правее; уходи- те на второй круг/.	10. - 4409-This is Volga- Start, Observing /too much to the left; too much to the right; GO back to down wind leg/
11. -	4409, я Волга-старт, Ваша посадка 10-38, рулить вправо /влево/ по РД № 5 к вокзалу.	11. - 4409-This is Volga- Start, You are cleared to land. Taxi to the right /to the left/ by runway 5 to air Terminal.
Волга-старт, я 4409, понял.	-	
12. -	4409, я Волга, зару- ливайте во второй ряд по указанию дежурно- го.	Volga-Start-This is 4409- Roger. 12. - 4409-This is Volga, Taxi into the second row at instructions from the officer on duty.
Волга, я 4409, понял.	-	

ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПО ВЫСОТАМ
ПРИ ПОЛЕТАХ НА ТЕРРИТОРИИ СССР

- Высоты полетов /эшелонов/ устанавлива-
ются:

- при направлении воздушных трасс и мар-
шрутов с истинными путевыми углами в пределах
включительно от 100° до 179° - 600 м, 1200 м,
1800 м, и так до 6000 м через каждые 600 м
высоты; начиная с 6000 м - 6000 м, 8000 м,
10000 м, 12000, 14000 м и т.д. через каждые
2000 м;

- при направлении воздушных трасс и мар-
шрутов с истинными путевыми углами в пределах
включительно от 180° до 359° - 900 м, 1500 м,
2100 м и так до 5700 м через каждые 600 м
высоты; начиная с 7000 м - 7000 м, 9000 м,
11000 м, 13000 м, 15000 м и т.д. через каждые
2000 м.

VERTICAL SEPARATION OF AIRCRAFT IN FLIGHTS
WITHIN U.S.S.R. TERRITORY.

-Flight levels are established:

-when airways and routes lead from true track
angles within limits exclusively from 0° to
179° - 600 m, 1200m, 1800m., and so on to
6000m after every 600m. Of altitude, beginning
from 6000m-6000m, 8000m, 10000m, 12000m.,
14000m, and so on after every 2000m.

-when airways and routes lead from true track
angles within limits exclusively from 180°
to 359° - 900m, 1500m, 2100m and so on to 5700m
after every 600m. Of altitude, beginning
from 7000m, 7000m, 9000m, 11000m, 13000m.,
15000m, and so on after every 2000m.

RAC 3-1

П Р А В И Л А

Смены эшелонов в районах полетной информации
РИГА - СТОКГОЛЬМ

и некоторые указания по пересечению государ-
ственной границы СССР

PROCEDURES

of flight level changes in FIRs RIGA-STOCKHOLM
and some instructions for crossing state border
of the USSR.

1. В связи с различными правилами эшело-
нирования, применяемыми в СССР и Швеции, вве-
дены особые правила пересечения границы райо-
на полетной информации Рига-Стокгольм, Сток-
гольм-Рига, согласованные между СССР и Швецией.

2. Граница района полетной информации Ри-
га по Балтийскому морю проходит: 5428с 1940в,
5551с 1733в, 5700с 1950в, 5900с 2100в, 5930с
2230в.

3. За 10 минут до расчетного времени про-
лета границы района полетной информации Рига-
Стокгольм самолет должен придерживаться одно-
го из указанных ниже в таблице эшелонов в за-
висимости от направления полета.

3.1. При полетах СССР - Швеция.

Номер эшелона	Метры стандарт
30	900
50	1500
70	2150
110	3350
150	4550
190	5800
230	7000
290	8850
370	11300

3.2. При полетах Швеция - СССР.

По стандартному давлению в метрах:
600, 1200, 1800, 2400, 3000, 4200, 5400,
8000, 10000, 12000, 14000.

4. Отклонения от правил, указанных в §§
3.1 и 3.2 могут иметь место только после пред-
варительного согласования этого вопроса с со-
ответствующими органами диспетчерской службы
и в случае аварии.

5. В соответствии с правилами, установ-
ленными в СССР, разрешение на пересечение го-
сударственной границы СССР должно быть получе-
но за 150-100 км до государственной границы.

1. In connection with different procedu-
res of separation used in USSR and Sweden,
special procedures agreed between USSR and
Sweden, of crossing FIR border Riga-Stock-
holm, Stockholm-Riga are introduced.

2. FIR border Riga is on the Baltic Sea:
5428n 1940e:5551n 1733e:5700n 1950e:5900n
2100e:5930n 2230e.

3. 10 minutes before estimated time of
crossing FIR border Riga-Stockholm, aircraft
should fly at one of the flight levels desig-
nated in the table below, depending on direc-
tion of flight.

3.1. When flying USSR - Sweden.

Flight level	Meters standard
30	900
50	1500
70	2150
110	3350
150	4550
190	5800
230	7000
290	8850
370	11300

3.2. When flying Sweden - USSR.

According to standard pressure in
meters: 600, 1200, 1800, 2400, 3000, 4200, 5400,
8000, 10000, 12000, 14000.

4. Deviations from procedures designated
in para 3.1. and 3.2. may be made only
after prior coordination with the appropri-
ate ATS-unit and in case of emergency.

5. According to the procedures in force
in USSR, clearance to cross the State border
shall be obtained, when enroute to USSR at
a distance of 80-50 NM from this border.

Аэрофлот САИ 04.01.61 №1025

Это разрешение будет запрашиваться на русском языке.

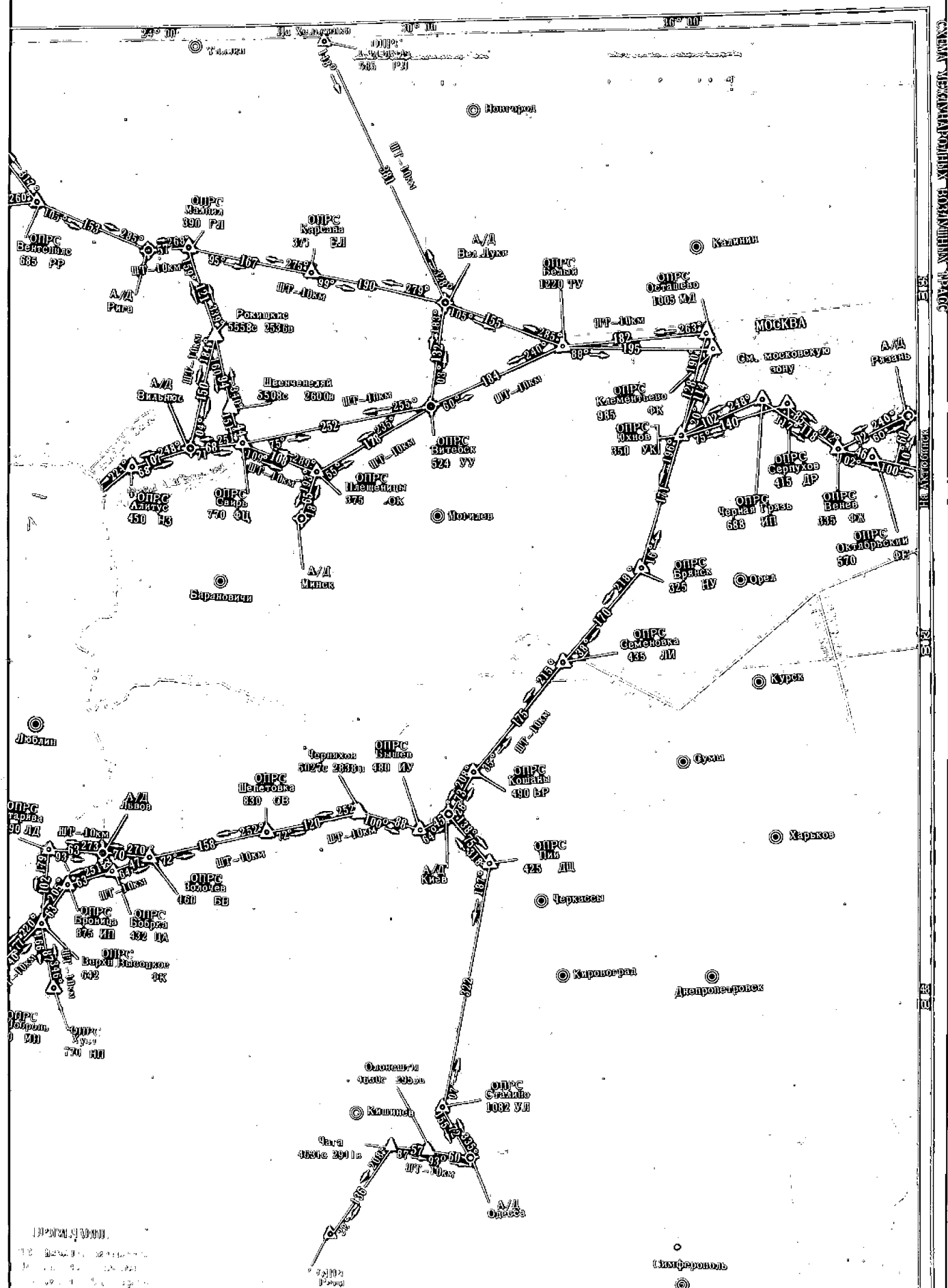
5.1. Правила на случай потери двусторонней связи

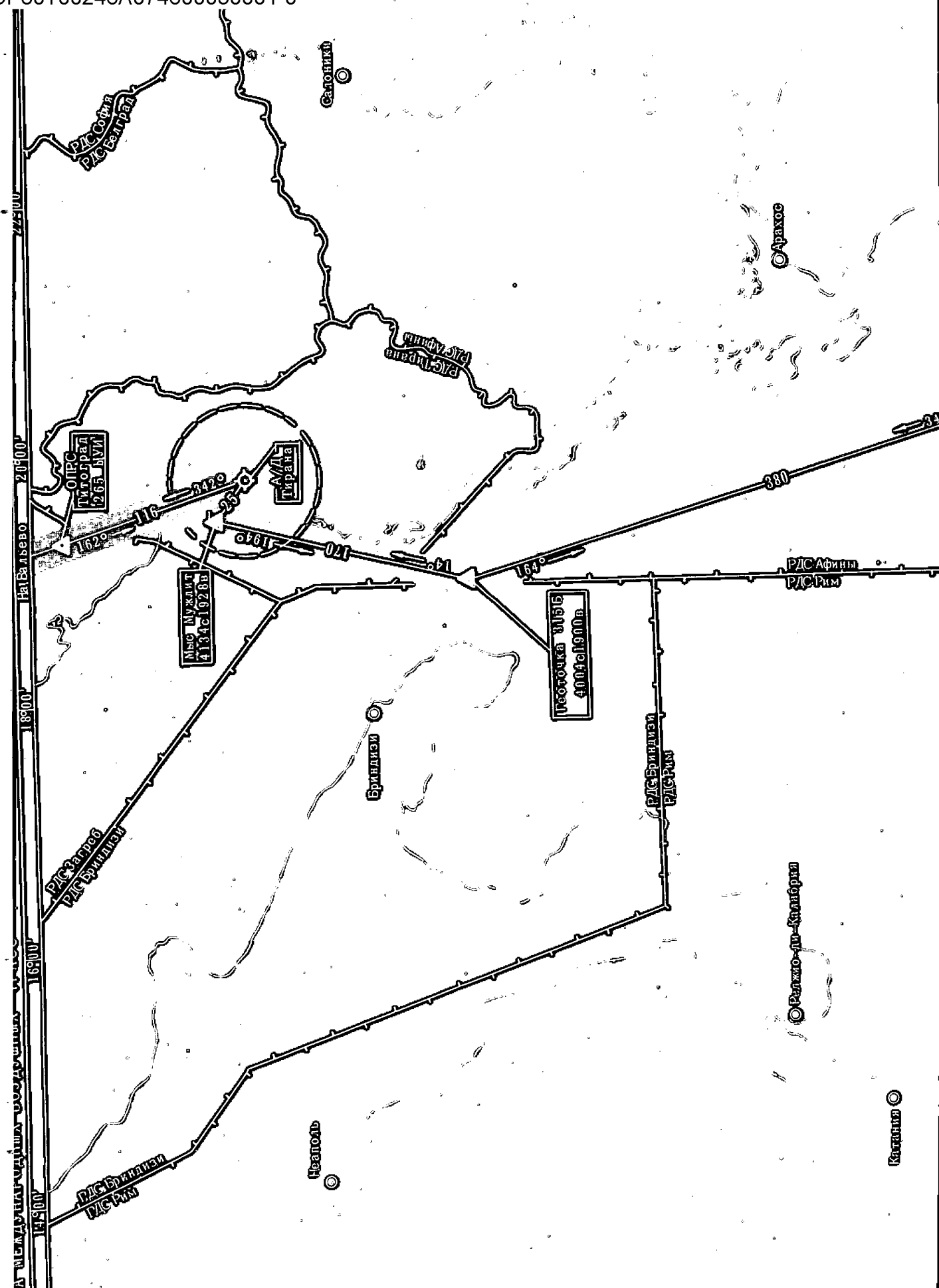
Если при полете в СССР потеряна двусторонняя связь и нет возможности получить разрешение на пересечение государственной границы СССР, самолет не должен заходить на территорию СССР, или выходить за пределы территории СССР, а производить полет согласно правилам, действующим на территории СССР и Швеции.

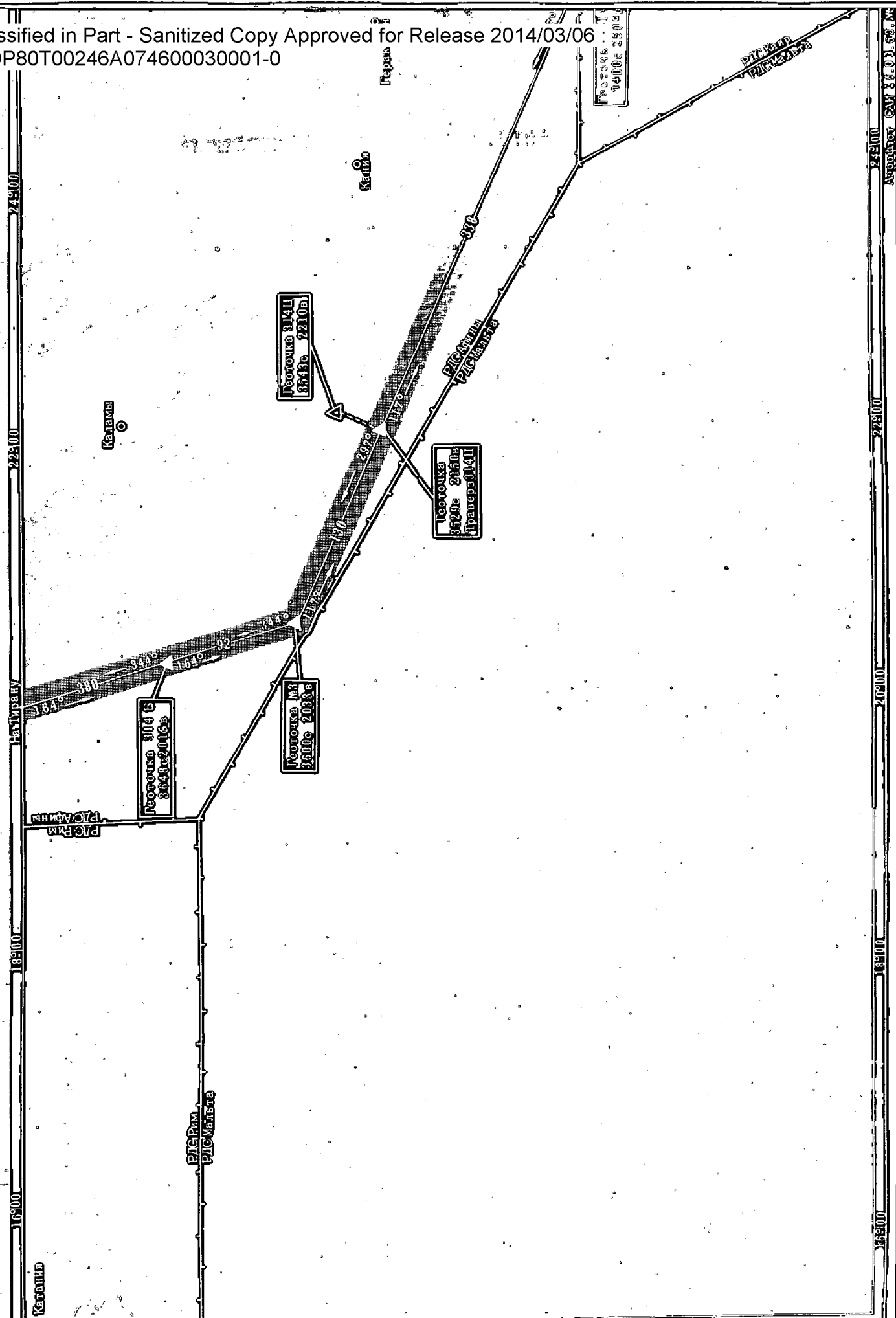
This clearance shall be obtained in the Russian language.

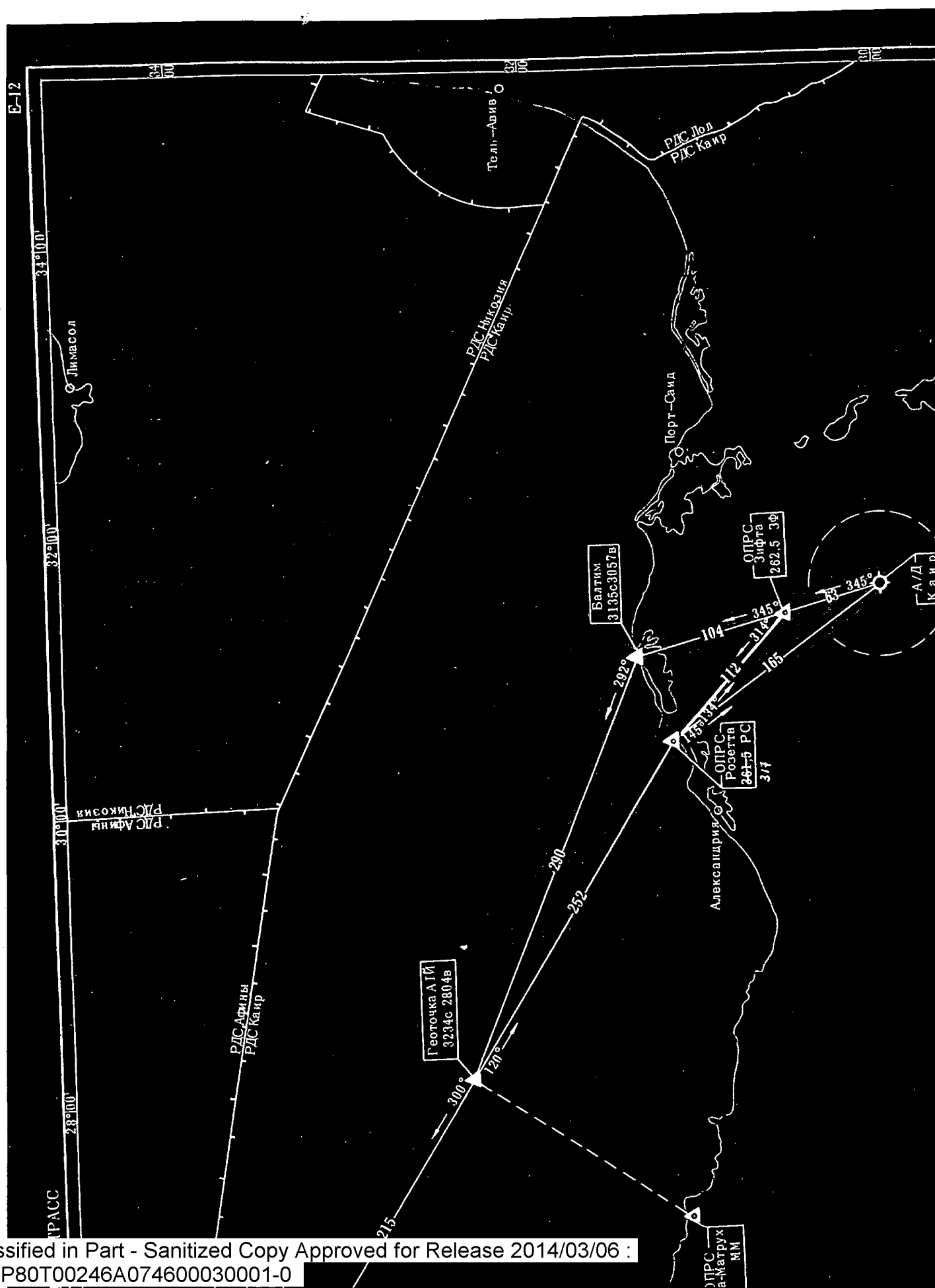
5.1. Communication failure procedures.

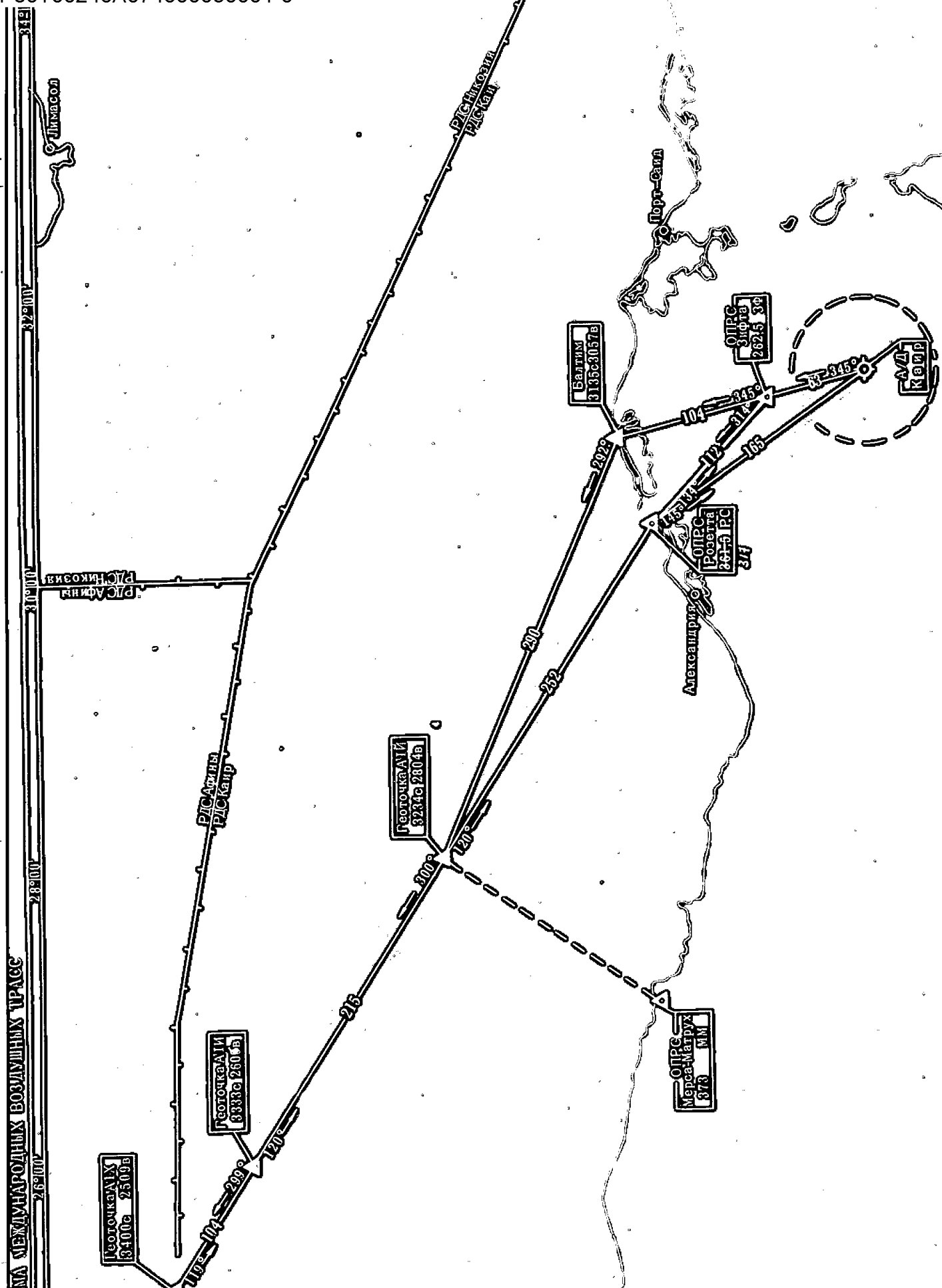
If enroute to USSR, a radio failure precludes the reception of a clearance to cross the USSR state border, the aircraft shall not enter USSR territory or proceed outside USSR territory, but comply with the procedures in force on USSR and Sweden territory.



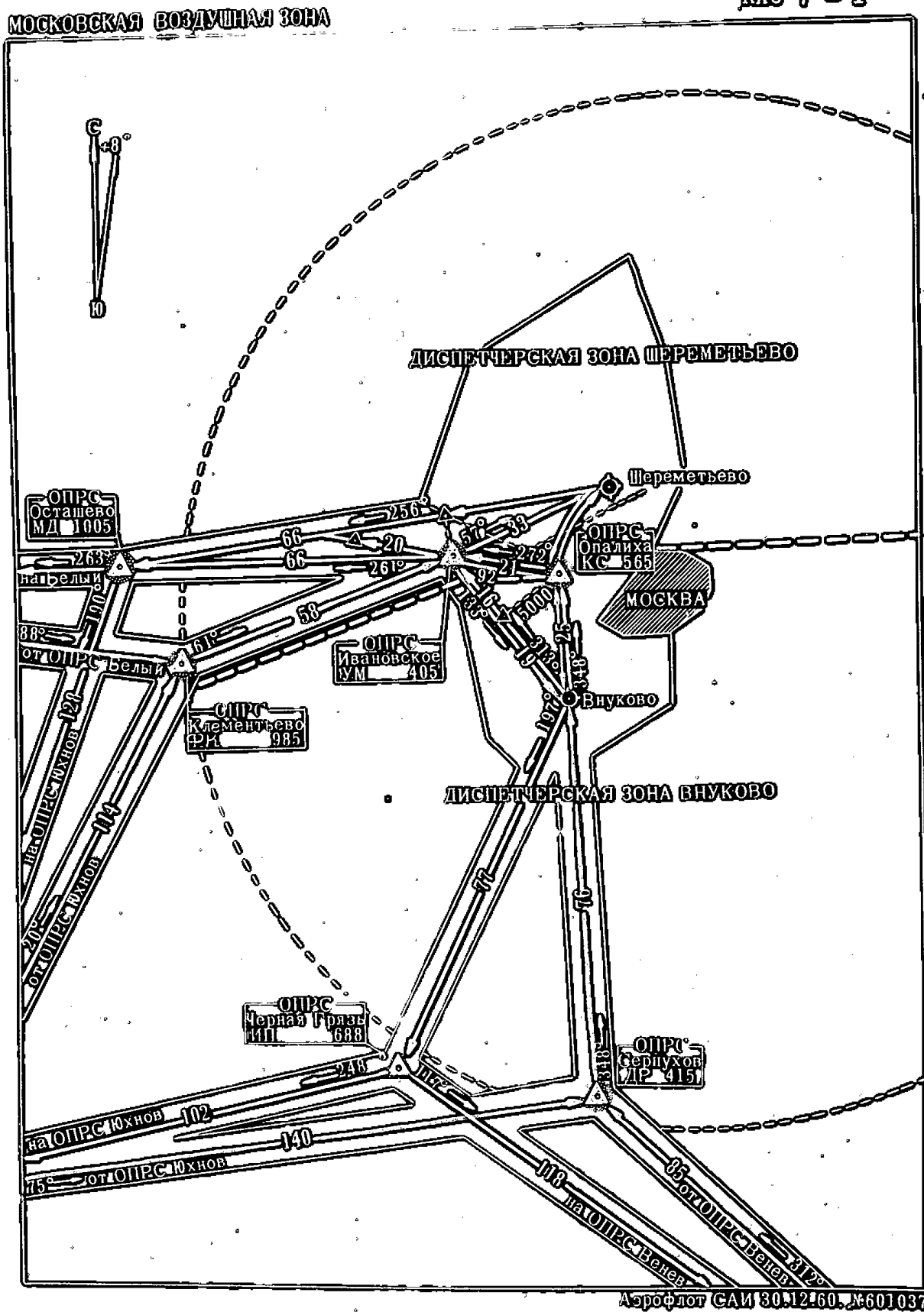








RAC 7 - 1



**ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
в МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ**

**FLIGHT RULES
WITHIN MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA**

Установлены следующие правила полетов в
Московской воздушной зоне:

I. Общие положения

I.1. Полеты в Московской воздушной зоне
производятся в строгом соответствии с настоя-
щими правилами, которые обязательны для всех
экипажей самолетов, производящих полеты в Мос-
ковской воздушной зоне.

I.2. Экипажи несут ответственность за
точное выполнение правил и режима полетов,
установленных для входа, выхода и полета по
коридорам Московской воздушной зоны.

Самолеты-нарушители будут принуждаться к
немедленному выходу на маршрут или к посадке
на ближайший аэродром.

II. Вход в Московскую воздушную зону

2.1. Самолеты могут входить в Московскую
воздушную зону только с разрешения диспетчер-
ской службы Московского ГРПП или ГРП, от ко-
торых обязаны получить условия входа в Москов-
скую воздушную зону.

2.2. Для поршневых самолетов.

2.2.1. Самолеты, идущие с направлений
Великие Луки и Витебска, следуют на ОПРС Белый,
далее на заданных диспетчерской службой эшелонах,
но не выше 2400 м, выходят на ОПРС Клементьево.
После пролета ОПРС Клементьево по указанию
диспетчерской службы Шереметьево, самолеты
следуют на высоте не выше 2400 м на ОПРС
Ивановское; от ОПРС Ивановское самолеты, идущие
на аэродром Внуково, выходят на ОПРС Опа-
лиха, а самолеты, следующие на аэродром Шере-
метьево - на ДПРМ аэродрома.

2.2.2. Самолеты, идущие с направления
Киева, следуют на ОПРС Вхнов, а с направления
Ташкента на ОПРС Венев, далее на заданных эше-
лонах, но не выше 3600 м выходят на ОПРС Серпу-
хов, откуда по указанию диспетчерской службы
Внуково выходят на ДПРМ аэродрома Внуково, а
самолеты, следующие в Шереметьево, после про-

The following new approach and departure
procedures are established within Moscow TMA:

1. General instructions

1.1. Flights within Moscow Terminal Control
Area are performed in strict accordance with
the present rules, compulsory for all crews
of aircraft which perform their flights
within Moscow Terminal Control Area.

1.2. The crews of aircraft are responsible
for exact compliance with the flight rules
and flight instruction, established for entry,
exit and flight along the corridors of
Moscow TMA. Aircraft-violators will be forced
to enter the route or to land at the nearest
airdrome immediately.

2. Entry into Moscow Terminal Control Area.

2.1. Aircraft may enter Moscow TMA only
with Traffic Control clearance of Moscow ATC
or ACC, from which they must get instructions
to enter Moscow TMA.

2.2. For piston aircraft.

2.2.1. Aircraft operating inbound flights
from the directions of Velikiye Luki and Vi-
tebsk shall head for Byelyi NDB, then at
flight levels, prescribed by Traffic Control
with the upper limit 2400 m, they pass over
Klimentyev NDB. After passing Klimentyev
NDB according to the instruction of Shereme-
tiev ATC, aircraft shall head at an altitude
with the upper limit 2400 m for Ivanovskoye
NDB; from Ivanovskoye NDB aircraft, proceeding
to Vnukovo airdrome, pass over Opalikh NDB
and aircraft proceeding to Sheremetiev air-
drome, pass over airdrome LOM.

2.2.2. Aircraft operating inbound flights
from the direction of Kiev shall head for
Vukhnov NDB and from the direction of Tashkent
- for Vyenyev NDB, then at prescribed flight
levels with the upper limit 3600 m they pass

Аэрофлот СМД 14-01.61. №61036

лета ДПРМ Внуково, через ОПРС Ополика, по указанию диспетчерской служб Шереметьево, вылет на ДПРМ аэродрома.

2.3. Для самолетов с ТРД и ТВД.

2.3.1. Самолеты, идущие на заданный эшелон с направлений Великие Луки и Витебска от ОПРС Белый и с направления Киева от ОПРС Охнов с разрешения Московского ГРПП со снижением выходят на ОПРС Клементьево на высоте не выше 8000 м и не ниже 4800 м. Затем самолеты, направляющиеся на аэродром Шереметьево, следуют со снижением, но не ниже 3600 м, на ОПРС Ивановское и далее на ДПРМ аэродрома. Самолеты, направляющиеся на аэродром Внуково, пролетают ОПРС Ивановское на высоте не ниже 5000 м и далее без снижения по указанию диспетчерской служб Внуково - на ДПРМ аэродрома.

2.3.2. Самолеты, идущие с направления Ташкента от ОПРС Вьнев с разрешения Московского ГРПП со снижением, но не ниже 3900 м, вылетают на ОПРС Серпухов, откуда по указанию диспетчерской служб Внуково следуют на ДПРМ Внуково, а самолеты, направляющиеся в Шереметьево - через ОПРС Ополика следуют на ДПРМ Шереметьево.

III. ВЫХОД ИЗ МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЫ

3.1. Для самолетов с поршневыми двигателями.

3.1.1. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Великих Лук и Витебска, следуют с набором заданного эшелона, но не выше 2700 м, на ОПРС Остаево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400 м.

3.1.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Киева и Ташкента, по указанию диспетчерской служб Шереметьево следуют до ОПРС Ополика, а от ОПРС Ополика через ДПРМ Внуково по указанию диспетчерской служб, с набором заданного эшелона следуют по прямой на ОПРС Черная Грязь и далее по установленным маршрутам на ОПРС Охнов или ОПРС Вьнев.

3.1.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Внуково в направлении Великих Лук и Витебска выходят на ОПРС Ополика на высоте 900-1500 м, затем следуют на ОПРС Ивановское на высоте не выше 2400 м, не изменяя высоты и курса полета,

over Serpukhov NDB: from Serpukhov NDB according to the instruction of Vnukovo ATC they pass over Vnukovo LO M and aircraft proceeding to Sheremetievo after passing Opalikha NDB and then Vnukovo LO M, shall head for airdrome LO M according to the instruction of Sheremetievo ATC.

2.3. For jet and turboprop aircraft.

2.3.1. Aircraft operating inbound flights at prescribed flight levels from the direction of Velikiye Luki and Vitebsk from Byelyi NDB and from the direction of Kiev from Yukhnov NDB with clearance of Moscow ATC, shall pass over Klimentievo NDB descending, at an altitude with the upper limit 8000 m and the lower limit 4800 m. Then aircraft operating inbound flights to Sheremetievo shall descending head for Ivanovskoye NDB with the lower limit 3600 m and then for airdrome LO M. Aircraft operating inbound flights to Vnukovo pass over Ivanovskoye NDB at an altitude with the lower limit 5000 m and then without descending they head for airdrome LO M according to the instruction of Vnukovo ATC.

2.3.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Tashkent from Vyenev NDB with clearance of Moscow ATC head for Serpukhov NDB descending with the lower limit 3900 m, then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LO M, and aircraft operating inbound flights to Sheremetievo, passing Opalikha NDB head for Sheremetievo LO M.

3. Departure from Moscow Terminal Control Area.

3.1. For piston aircraft.

3.1.1. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Vyelikie Luki and Vitebsk shall head for Ostashevo NDB climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m. Passage over the beam of Ivanovskoye NDB shall be made with the upper limit 2400 m.

3.1.2. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Kiev and Tashkent according to the instruction of Sheremetievo ATC, head for Opalikha NDB and from Opalikha NDB passing Vnukovo LO M according to Control Traffic instruction climbing to prescribed flight level, they head straight for Chernaya Gryaz NDB and then they head for Yukhnov NDB or Vyenev NDB on the established routes.

3.1.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk

пролетают 20 километров, затем с набором заданного эшелона, но не выше 2700м, выходят на ОПРС Осташево. Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется от ДПРН Внуково и далее как указано в § 3.1.2.

3.2. Для самолетов с ТРД и ТВД.

3.2.1. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Великих Лук, Витебска и Киева в соответствии со схемой выхода из Шереметьевского аэропорта следуют с набором эшелона на ОПРС Осташево, с расчетом пролета траверза ОПРС Ивановское на высоте не ниже 3600м, ОПРС Осташево не ниже 5000м, далее с набором заданного эшелона на ОПРС Белый или ОПРС Охнов. Пролет ОПРС Белый и Охнов на высоте заданного эшелона.

3.2.2. Самолеты, вылетающие с аэродрома Шереметьево в направлении Ташкента по указанию диспетчерской службы Шереметьево, следуют на ОПРС Опалиха, далее по указанию диспетчерской службы Внуково следуют на ДПРН Внуково, затем с набором заданного эшелона на ОПРС Черная Грязь и далее на ОПРС Венев. Пролет ОПРС Черная Грязь на высоте не ниже 4500м.

3.2.3. Самолеты, вылетающие с аэродрома Внуково в направлении Великих Лук и Витебска отходят от аэродрома на высоте не ниже 4000м, следуют на ОПРС Ивановское с пролетом траверза ОПРС Опалиха не ниже 5000м, затем с набором заданного эшелона на ОПРС Осташево, далее с выходом на ОПРС Белый на высоте заданного эшелона.

Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется от ДПРН Внуково и далее, как указано в § 3.2.2.

IV. РАДИОСВЯЗЬ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

4.1. Экипажи самолетов, следующих в Москву, за 15-20 минут до входа в Московскую воздушную зону обязаны получить разрешение на вход в указанную зону, в зависимости от высоты полета, от Московского ГРПП или РПП.

4.2. По руководству движением самолетов Московская воздушная зона разделена на две диспетчерские зоны: диспетчерская зона аэропорта Шереметьево и диспетчерская зона аэропорта Внуково.

pass over Opalika NDB at the altitude of 900-1500 m, then head for Ivanovskoye NDB at an altitude with the upper limit 2400 m; then they maintained the former heading and altitude at a distance of 20 km; then climbing to the prescribed flight level with the upper limit 2700 m, they shall head for Ostashevo NDB. Aircraft head for Chernaya Gryaz NDB from Vnukovo LOM and then as it is mentioned in § 3.1.2.

3.2. For jet and turboprop aircraft.

3.2.1. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Velikiye Luki, Vitebsk and Kiev in accordance with the scheme of departure from Sheremetievo head climbing to the flight level for Ostashevo NDB, passing the beam of Ivanovskoye NDB at an altitude with the lower limit 3600 m, Ostashevo NDB - with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Byelyi NDB or Yukhnov NDB. Passage over Byelyi NDB and Yukhnov NDB shall be made at the altitude of the prescribed flight level.

3.2.2. Aircraft departing from Sheremetievo in the direction of Tashkent according to the instruction of Sheremetievo ATC head for Opalika NDB then according to the instruction of Vnukovo ATC, they head for Vnukovo LOM. Then climbing to the prescribed flight level they head for Chernaya Gryaz NDB and then for Vyenev NDB. Passage over Chernaya Gryaz NDB shall be made at an altitude with the lower limit 4500 m.

3.2.3. Aircraft departing from Vnukovo in the direction of Velikiye Luki and Vitebsk, depart from the airdrome at an altitude with the lower limit 4000 m, then head for Ivanovskoye NDB passing the beam of Opalika NDB with the lower limit 5000 m, then climbing to the prescribed flight level they head for Ostashevo NDB, then they pass over Byelyi NDB at the altitude of the prescribed flight level. Aircraft head for Chernaya Gryaz NDB from Vnukovo LOM and further as it is mentioned in 3.2.2.

4. Radiocommunication in Moscow Terminal Control Area.

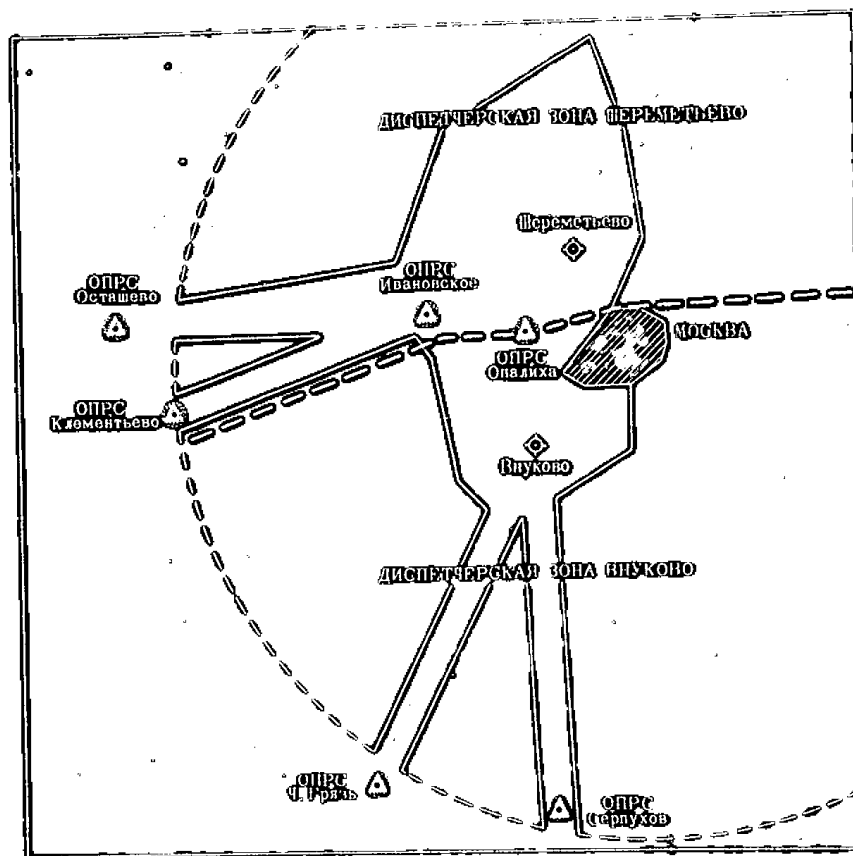
4.1. The crews of aircraft proceeding to Moscow must 15-20 minutes before entering Moscow TMA get clearance from Moscow ATC or ACC, depending on the altitude of flight,

Границы зон показаны на ниже приведенной схеме

to enter Moscow TMA.

4.2. Considering the guidance of air traffic Moscow Terminal Control Area is divided into two CTR: CTR of airport Sheremetyevo and CTR of airport Vnukovo.

CTR boundaries are shown on the scheme below



4.3. Экипажи самолетов независимо от направления, высоты и назначения полетов, обязаны держать связь с соответствующей аэродромной диспетчерской службой, в границах которой производится полет.

4.3. The crews of aircraft irrespective of direction, altitude and destination of flights, must maintain contact with the corresponding CTR, within the boundaries of which the flight was performed.

4.4. При нахождении самолета в зоне аэродрома Шереметьево экипаж держит связь с "Шереметьево-подход", а в зоне Внуковского аэродрома - "Внуково-подход", от которых будут получать необходимые указания по полету.

4.4. When aircraft is within CTR of Sheremetyevo airdrome, the crew maintain contact with "Sheremetyevo Approach", and within CTR of Vnukovo airdrome - with "Vnukovo Approach", which can give all the necessary instructions about the flight.

АЭРОДРОМЫ
А С А

Аэродром	Местоположение	Превы- шение в м.	МК ВПП	Размер ВПП в м.	Покрытие	Светооборудование			Та- мох- ня	Примечание
						Под- хо- дов	По- ро- гов	ВПП		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Великие Луки	7 км северо-восточнее г. Великие Луки	+100	148-328	1200 x 90	щебень			x		
Вильнюс	5 км южнее г. Вильнюс	+190	167-347	1200 x 60	гудрон	x	x	x	x	
Внуково	28 км юго-западнее г. Москвы	+204	242-062 196-016	3000 x 80 3050 x 60	бетон	x	x	x	x	
Киев	6 км юго-западнее г. Киева	+175	82-262	1800 x 80	бетон	x	x	x	x	
Львов	На юго-западной окраине г. Львова	+323	135-315 045-225	1500 x 80 1200 x 80	бетон	x	x	x	x	
Минск	Южная окраина г. Минск	+226	120-300	1800 x 60	бетон	x	x	x	x	
Одесса	На ю.-з. окраине г. Одессы	+50	162-342 180-360	2800 x 56 2300 x 60	Бетон Бет.-мет.	x	x	x	x	
Рига	На северо-западной окраине г. Риги	+1,5	325-145	1700 x 50	бетон	x	x	x	x	
Рязань	10 км северо-западнее г. Рязани	+130	64-244	2500 x 80	бетон	x	x	x		
Шереметьево	28 км северо-запад. г. Москвы	+190	68-248	3500 x 80	бетон	x	x	x	x	

МЕЖДУНАРОДНЫЕ АЭРОДРОМЫ

АСА 1-1

Аэродром ВПП 11.05.61 № 6151

Aerodrome	Location	Eleva- tion	RWY	RWY Dimensions	Surface	Lighting			Customs	Remarks
						Approach	Threshold	RWY		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
Velikiye Luki	7 km North-East of Velikiye Luki	+100	145-328	1200 x 90	macadam			x		
Vilnius	5 km South of Vilnius	+190	167-347	1200 x 60	tarmacadam	x	x	x	x	
Vnukovo	28 km South-West of Moscow	+204	242-062 095-016	3000 x 80 3050 x 60	concrete	x	x	x	x	
Kiev	6 km South-West of Kiev	+175	82-262	1800 x 80	concrete	x	x	x	x	
Lwow	South-Western suburb of Lwow	+323	135-315 045-225	1500 x 80 1200 x 80	concrete	x	x	x	x	
Minsk	Southern suburb of Minsk	+226	120-300	1800 x 60	concrete	x	x	x	x	
Odessa	8-7 outskirts of Odessa	+50	162-342 ⁰ 180-360 ⁰	2800 x 56 2300 x 60	Concrete Concrete/ PSP	x	x	x	x	
Riga	North-West, suburb of Riga	+1,5	325-145	1700 x 50	concrete	x	x	x	x	
Riazan	10 km North-West of Riazan	+130	64-244	2500 x 80	concrete	x	x	x		
Sheremetievo	28 km North-North-West of Moscow	+190	68-248	3500 x 80	concrete	x	x	x	x	

INTERNATIONAL AIRPORTS

AGA 2-1

**МОСКВА/ВНУКОВО/
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
MOSCOW/VNUKOV/
BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES**

1. Описание аэродрома

1.1. Аэродром Внуково расположен в 28 км юго-западнее центра г. Москвы.

Контрольная точка - центр аэродрома имеет высоту над уровнем моря +204 м.

Магнитное склонение +8°.

1.2. На аэродроме имеется две ВПП: с МК-62-242° /06/24/ и 16-196° /02/20/.

1.3. ВПП 06/24 имеет размер 3000x80 м.

Превышение порога ВПП 06 над уровнем моря +193 м, а порога ВПП - 24 + 206 м.

1.4. ВПП 02/20 имеет размер 3050x60 м.

Превышение порогов ВПП 02 и 20 над уровнем моря +193 м.

2. Препятствия

2.1. В районе аэродрома имеются следующие препятствия:

2.1.1. Служебное здание на расстоянии 1000 м азимут 35° высотой 45 м.

2.1.2. Здание аэровокзала на расстоянии 1000 м азимут 40° высотой 25 м.

2.1.3. Кирпичная труба на расстоянии 2000 м азимут 40° высотой 30 м.

2.1.4. Здание МГУ на расстоянии 20 км азимут 56° высотой 237 м.

2.1.5. Водонапорная башня на расстоянии 4 км азимут 80° высотой 40 м.

2.1.6. На восточной части аэродрома, южнее порога ВПП 24 на расстоянии 250 м здание высотой 12 м.

2.1.7. Служебное здание между 6 и 7 рулежными дорожками южнее ВПП 06/24 на расстоянии 200 м высотой 10 м.

2.1.8. Тригонометрическая вышка на расстоянии 70 км, азимут 216° высотой 280 м.

2.1.9. Кирпичная труба на расстоянии 14 км азимут 250° высотой 40 м.

2.1.10. В Западной части аэродрома ангары высотой 40 м.

2.1.11. Радиомачты на расстоянии 17 км азимут 265° высотой 110 м.

2.1.12. Радиомачты на расстоянии 3 км азимут 285° высотой 40 м.

2.1.13. Радиомачта на расстоянии 5 км азимут 295° высотой 55 м.

1. Aerodrome directory.

1.1. Vnukovo aerodrome is located 28 km SW of the centre of Moscow city.

Location of reference point: centre of aerodrome. Elevation /reference point/ +204 m MBR. Variation +8°.

1.2. There are two runways: 62-242° M /06/24/ and 16-196° M /02/20/.

1.3. Runway 06/24 dimensions: 3000x80 m.

Elevation /runway threshold 06/ +193 m MBR /runway threshold 24/ +206 m MBR.

1.4. Runway 02/20 dimensions: 3050x60 m.

Elevation /runway threshold 02/20/ +193 m MBR.

2. Aerodrome obstructions

2.1. There are the following obstructions within the area of aerodrome:

2.1.1. Administration building at 1000 m from aerodrome, 35° TRUE, height 45 m.

2.1.2. Terminal building at 1000 m, 40° TRUE, height 25 m.

2.1.3. Chimney at 2000 m, 40° TRUE, height 30 m.

2.1.4. Moscow state university building at 20 km, 56° TRUE, height 237 m.

2.1.5. Water tower at 4 km, 80° TRUE, height 40 m.

2.1.6. Building on east side of aerodrome 250 m S of runway threshold /24/, height 12 m.

2.1.7. Administration building between taxiways 6 and 7, 200 m S of runway 06/24, height 10 m.

2.1.8. Meteorological tower at 70 km, 216° TRUE, height 280 m.

2.1.9. Chimney at 14 km, 250° TRUE, height 40 m.

2.1.10. Hangars on W side of aerodrome, height 40 m.

2.1.11. Radio masts at 17 km, 265° TRUE, height 110 m.

2.1.12. Radio masts at 3 km, 285° TRUE, height 40 m.

2.1.13. Radio masts at 5 km, 295° TRUE, height 55 m.

Аэрофлот САИ 28.02.61 № 61127

2-1.14. В северо-западной части в секторе стоянок самолетов прожекторные установки высотой 23 м.

2-1.15. Здание на расстоянии 1500 м азимут 25° высотой 25 м.

2-1.16. В районе перрона прожекторные установки высотой 23 м.

Высота препятствий и азимуты даны относительно контрольной точки аэродрома.

2-1.17. В полосе подхода на посадку с МК-62° мачты ДПРМ высотой 28 м и мачты БПРМ высотой 13 м от уровня порога ВПП 06.

2-1.18. В полосе подхода на посадку с МК-242° на расстоянии 2200 м от порога ВПП 24 овраг глубиной до 50 м.

2-1.19. В полосе подхода на посадку с МК-16° на расстоянии 250 м от порога ВПП 02 овраг глубиной до 10 м, а на расстоянии 1400 м лес высотой до 20 м.

2-1.20. В полосе подхода на посадку с МК-196° на расстоянии 170 м от порога ВПП 20 мачта КРМ высотой 2 м, а на расстоянии 1200 м овраг глубиной до 33 м и мачты ДПРМ высотой 23 м от уровня порога ВПП 20.

3. Радио и светотехническое оборудование

3-1. На аэродроме имеются следующие радио и светотехнические средства:

3-1.1. Четыре системы ОСП и КПОС для пробивания облачности и захода на посадку с посадочными курсами 62°, 242° и 16°, 196°.

3-1.2. Радиолокационная система посадки /РСП/ для руководства полетами самолетов с первого и второго нижних эшелонов /900-1200 м/ и вывод самолетов на посадку с посадочными курсами 62°, 242° и 16°, 196°.

3-1.3. УКВ радиопеленгаторы, расположенные в центре аэродрома.

3-1.4. Система ИЛС с МКПОС-196°.

3-1.5. Командные УКВ радиостанции для руководства полетами в Московской Зоне и в районе аэродрома.

КВ радиостанции для руководства движением рулящих самолетов на аэродроме и как резерв при отказе на самолете УКВ радиостанции.

3-1.6. Световое оборудование с магнитными курсами 242°, 62°, 196° и 16°, состоит из огней высокой интенсивности типа бегущая молния.

2-1.14. Flood light installations on NW side of aerodrome in the area of parking place height 23 m.

2-1.15. Building at 1500 m, 25° TRUE, height 25 m.

2-1.16. Flood light installations in the area of apron, height 23 m.

Height of obstructions and bearing are related to the aerodrome reference point.

2-1.17. LOM masts height 28 m and BEM masts height 13 m above the runway threshold /06/ level in the approach to land area, 62° M.

2-1.18. Ravine up to 50 m deep in the approach to land area, 242° M at 2200 m from threshold of runway 24.

2-1.19. Ravine up to 10 m deep in the approach to land area, 16° M, at 250 m from threshold of runway 02 and a wood at 1400 m, height up to 20 m.

2-1.20. Localiser masts, height 2 m, in the approach to land area, 196° M at 170 m from threshold of runway 20, ravine up to 33 m deep and LOM masts, height 23 m above the level of runway threshold /20/ at 1200 m from threshold of runway 20.

3. Radio and lighting system facilities.

3-1. There are the following radio and lighting system facilities at aerodrome:

3-1.1. Four systems each of which consists of 2 NDB's and localiser-glide path to break clouds and land 62°, 242° M and 16°, 196° M.

3-1.2. Radar landing system to guide the flights of aircraft at 900 and 1200 m as well as to bring an aircraft for landing with 62°, 242° M and 16°, 196° M.

3-1.3. VDF's located in the centre of aerodrome.

3-1.4. ILS system with 196° M.

3-1.5. VHF radio towers for guidance of flights in the Moscow TMA and in the aerodrome area.

HF radiostations to guide the movements of taxiing aircraft at aerodrome and as reserve in the event of VHF radio failure in aircraft.

3-1.6. Lighting system equipment with 242° M, 62°, 196° and 16° M. Lights are of high intensity of running lighting type.

ABA 2-2

4. Район аэропорта

4.1. При полетах по треугольному маршруту экипажи должны соблюдать максимальную осторожность, т.е. в районе аэропорта рассмотреть другие аэродромы, на которых могут происходить полеты.

4.2. Для ожидания очереди на посадку устанавливаются четыре зоны ожидания, которые прилегают к дальним присоединенным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с МК-242°

Зона ожидания № 2 с МК-62°

Зона ожидания № 3 с МК-196°

Зона ожидания № 4 с МК-16°

4.3. Одновременно используется одна из указанных выше зон ожидания в соответствии с посадочным курсом.

Полеты в Зонах ожидания № 1, 2, 4 выполняются по левому прямоугольному маршруту, а в Зоне № 3 по правому прямоугольному маршруту.

4.4. В Зонах ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300 м до высоты 6000 м, а на высотах свыше 6000 м через 1000 м по высоте, шкала давления которого установлена на деление 760 мм ртутного столба.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Только в Зоне ожидания № 3 для самолетов с ТРД и ТВД производится по указанию диспетчерской службы аэродрома Внуково.

5. Подход к аэродрому и полеты в районе аэропорта

5.1. Полеты в визуальных условиях.

5.1.1. Заход на посадку в визуальных условиях производится по прямоугольному маршруту на высоте 300 м для поршневых самолетов и 400 м для реактивных самолетов.

При посадке с магнитными курсами 16°, 62° и 242° полет выполняется с левым разворотом, а с магнитным курсом 196° с правым разворотом. Высота полета отсчитывается по давлению над уровнем аэродрома.

5.2. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой эшелонах строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в Зоне аэродрома Внуково **ЗАПРЕЩЕНО**.

5.3. Всякое изменение маршрута и высоты полета может быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

6. Airport area.

6.1. When flying on rectangular route pilots should display the maximum caution because in the area of airport there are other aerodromes at which flights can be performed.

6.2. To perform holding procedures and to wait for its turn to land, four holding areas are established which are under the control of locators outer for each course of landing.

holding area № 1, 242° M

Holding area № 2, 62° M

Holding area № 3, 196° M

Holding area № 4, 16° M.

6.3. At one time only one of the above mentioned holding areas may be used in accordance with the course of landing.

Flights in holding areas № 1, 2, 4 are executed on left rectangular route and in holding area № 3 on right rectangular route.

6.4. When flying up to 6000 m the vertical separation between aircraft at 300 m within holding areas and 1000 m when flying above 6000 m according to the standard altimeter setting system based on the use of an altimeter set to 1013,2 mbs /760 mm mercury/.

WARNING: The holding area № 3 will be used by turbo-jet and turbo-prop aircraft in compliance with the instructions obtained from Vnukovo control service.

5. Approach to aerodrome and flights in the area of airport.

5.1. Flights in visual conditions.

5.1.1. Approach to land in visual conditions will be performed on rectangular route at 300 m for piston aircraft and at 400 m for jet aircraft.

When landing 16°, 62° and 242° M the flight is performed with left turn, and when landing 196° M - with right turn. The flight height is counted above the aerodrome level /QFE/.

5.2. Approach to aerodrome will be executed at flight levels assigned by control service in strict accordance with routes laid down on charts. It is forbidden to deviate from the flight route in the ZONE of Vnukovo aerodrome.

5.3. Every change of route and altitude may be made only with ATC clearance.

Аэрофлот САН 28.02-61 № 61128

4. При входе самолетов в диспетчерскую «он» экипажи обязаны держать связь по радио с диспетчерской службой «Внуково-подход» и получать дальнейшие указания по полету.

5. Посадка поршневых самолетов

5.1. Заход на посадку производится с первого и второго эшелонов /900-1200м/ по малому левому или правому прямоугольным маршрутам. Снижение производится по давлению от уровня аэродрома. Время полета после первого разворота до начала второго 45 сек. Третий разворот выполняется при КВР 240° - 120° , четвертый разворот - на высоте 300м при КВР 285° - 75° . Дальнейшее снижение производится с посадочным курсом с расчетом пролета ДПР на высоте 200м ДПР - 60м/с МПос- 145° пролет ДПР на высоте 180м ДПР - 50м/с.

5.2. Повторный заход осуществляется на высоте 300м с последующим аналогичным построением маневра захода на посадку.

5.3. При необходимости производства внеочередной посадки из зоны ожидания поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить на КДП. При даче экипажу разрешения на внеочередной выход диспетчер КДП обязан сообщить ему высоту нижнего эшелона, до которого он должен снижаться. Получив от КДП разрешение на внеочередной выход, командир экипажа продолжает полет по малому прямоугольному маршруту на заданном эшелоне до момента пролета дальней привоной р-танции. После пролета ДПР самолет следует с посадочным курсом в течение одной минуты без снижения, затем с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 4м/с до высоты 180м.

После разворота экипаж выполняет полет по прямоугольному маршруту с последующим снижением до высоты нижнего эшелона и с разрешения КДП переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получают условия посадки. Установив на высоте давление от уровня аэродрома, выполняет дальнейшее снижение, заход и расчет на посадку.

6. Посадка самолетов с ТРД и ТВД

6.1. Прорывание облаков и заход на посадку производится в том же левом или правом маршруте, а при посадке с 240° методом правого прямоугольного маршрута.

5.4. Pilots of aircraft entering in Vnukovo control zone, should maintain radio communication with control service «Vnukovo Approach» and receive further instructions concerning the flight.

6. Landing of piston aircraft.

6.1. Approach to land procedure is commenced at 900 or 1200 m and performed on small left or right rectangular route. The descent is executed according to QFE. The flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is conducted during 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240° - 120° , the turn on to final leg is performed at 300 m when the course angle is 285° - 75° . The further descent is conducted on heading of landing so as to pass over LOM at 200m over LHM at 60 m./Heading of landing- 195° M pass over LOM at 180 m, over LHM at 50 m/.

6.2. The missed approach procedure is executed at 300 m with the further similar approach to land procedure.

6.3. In case an extraordinary landing is necessary for piston aircraft which is within the holding area, the pilot-in-command should report the operator about it. When the pilot-in-command is cleared to land, the operator should advise him the height of lower flight level up to which he should descend. On receiving the permission for the extraordinary leaving, the pilot-in-command should continue to fly at the assigned flight level on small rectangular route until passing over LOM. After passing over LOM aircraft proceeds on heading of landing for one minute without descend, then on the same track descends 4m/sec until it turns leaving lower 2. lev. 180 or 1200m.

After turning pilots execute the descent flight on rectangular route up to the lower flight level and under clearance obtained from Control TWR maintain radio communication with TWR and receive conditions of landing. Set the altimeter to QFE, pilots perform further descent and approach to land procedure.

7. Landing of turbo-jet and turbo-prop aircraft.

7.1. Cloud break and approach to land procedure are conducted by means of the left rectangular route-landing on a track of landing

A6A 2-3

7.2. После пролета ДПРМ самолет снижается с посадочным курсом в течение двух минут с МКпосадки-196°-242°, 1 мин30сек с МКпос-62° и 1 минуту с МКпосадки-16° до высоты 2800м. По достижении высоты 2800м производится левый или правый разворот на 180° со снижением, строго выдерживая режим - скорость V=500км/час, крен 20°, вертикальная скорость снижения не менее 10 м/сек. По окончании разворота высота должна быть 1200м /второй эшелон/. С разрешения КДП переходит на связь с аэродромной диспетчерской службой посадки, от которой получает условия посадки. Установив на высотомере давление аэродрома, продолжает полет по прямоугольному маршруту с пролетом траверза ДПРМ на высоте 400м. По достижении КУР-240°-120° выполняется третий разворот с креном 20°.

Четвертый разворот выполняется при КУР-290°-70° на высоте 400м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200м, БПРМ на высоте 60м. /С МКпос-196° высота пролета ДПРМ 180м, БПРМ 50м/.

7.3. Повторный заход производится на высоте 400м с последующим построением аналогичного маршрута для захода на посадку.

8. Выход поршневых самолетов

8.1. После взлета с любым курсом экипаж набирает по прямой высоту 200м и переходит на связь с КДП.

8.2. Перестановка барометрической шкалы высотомера с величины атмосферного давления аэродрома взлета на стандартное давление /760мм ртутного столба/ производится после взлета и набора истинной высоты полета не менее 400м над уровнем аэродрома.

8.3. При взлете поршневых самолетов с МК-196° и МК-242°.

8.3.1. Самолеты следующие в направлении на ОПРС Осташево после взлета с МК-196° и набора высоты по прямой 200м с правым разворотом на 90° следуют 1 мин30сек, после чего с набором высоты 900-1500м выходят на ОПРС Опа-лиха и далее как указано в п.3.1.3. правил Московской Воздушной Зоны.

8.3.2. При взлете с МК-242° самолеты с правым разворотом выходят на ОПРС Опа-лиха. Дальнейший полет и набор высоты производится согласно п.3.1.3 правил Московской Воздушной

Зоны. 196° M is conducted by means of the right rectangular route.

7.2. After passing over LOM, aircraft descends on headings of landing 196° and 242° M for 2 minutes, on heading 62° M for 1.5 minutes and on heading 16° M for 1 minute to 2800 m, then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 500 km p.h. angle of bank 20° rate of descent 10 m/sec. On completion of the turn the altitude should be 1200 m /second level/. By the permission of TWR pilots make contact with starting commanding point and receive conditions of landing. Set the altimeter to the pressure of the aerodrome, they continue to fly on rectangular route. Overhead abeam LOM at 400 m. When the course angle is 240°-120° the turn on to base leg is made with heeling 20°. When the course angle is 290°-70° the turn on to final leg is made at 400 m. Descending on heading of landing is made so as to pass over LOM at 200 m and over LIM at 60 m. / Heading of landing-196° M pass over LOM at 180 m and over LIM at 50 m/.

7.3. Missed approach is conducted at 400m on the same approach to land route.

8. Departure procedure for piston aircraft

8.1. After take-off on any heading climb straight to 200 m and make contact with TWR.

8.2. The change over of QFE of the departure aerodrome to the standard pressure /760mm mercury/ is performed after taking off and climbing to the height not below 400 m above the aerodrome level.

8.3. For take-off on headings 196° M and 242° M.

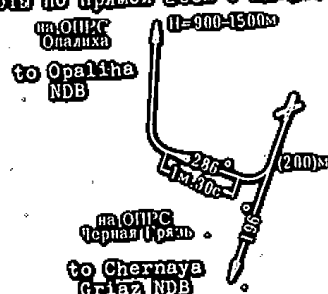
8.3.1. Aircraft proceeding to Ostashevo NDB, after taking off 196° M and climbing to 200 m, turn right at 90° and fly for 1.5 minutes, then climbing to 900-1500 m pass over Opalina NDB and further according to para 3.1.3. of the flight rules in Moscow TMA.

8.3.2. When the course of take-off is 242° M, aircraft turn right and proceed to Opalina NDB. Then the flight will be executed according to para 3.1.3. of the flight rules

Аэрофлот САИ 28.02.61 № 61130

ной Зоны.

8.3.2. Выход самолетов на ОПРС Черная Грязь осуществляется после взлета и набора высоты по прямой 200м с МК=196°.



8.4. При взлете поршневых самолетов с МК=16° и МК=62°.

8.4.1. Самолеты, следующие в направлении на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м с левым разворотом выходят на ОПРС Опалиха с набором высоты 900-1500м и далее как указано в п.3.1.3 Московской воздушной Зоны.

8.4.2. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь, при взлете с МК=16° после набора высоты по прямой 200м производят правый разворот на 90° и следуют 1 минуту на этой же высоте, после чего с правым разворотом выходят на МК=196° и следуют на высоте 200м до траверза ДПРМ и далее с набором высоты на ОПРС Черная Грязь.

8.4.3. При взлете с МК=62° после набора высоты по прямой 200м правым разворотом самолет устанавливается на МК=196° и на высоте 200м следует до траверза ДПРМ, далее с набором высоты следует на ОПРС Черная Грязь.



8.5. Выход самолетов с ТРД и ТВД.

8.5.1. При взлете с МК=16°

Самолеты, направляющиеся на ОПРС Осташево после взлета с МК=16° и набора высоты по прямой 200м правым разворотом устанавливаются на МК=196° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. После пролета траверза с

in Moscow TMA.

8.5.2. Departure of aircraft to Chernaya Griaz NDB is performed after taking off and climbing straight ahead to 200 m on track 196° M.

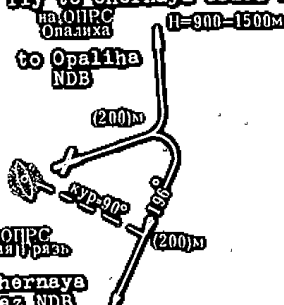


8.4. For taking off of piston aircraft on tracks 16° M and 62° M.

8.4.1. Aircraft leaving for Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m perform left turn and fly to Opaliha NDB and continue climbing to 900-1500 m, then as described in para 3.1.3. Moscow TMA.

8.4.2. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB taking off on track=16° M after climbing straight ahead to 200 m perform right turn at 90° and maintain 200 m for one minute, hence making right turn fly on track 196° M and proceed at a height of 200 m till abeam LOM then climbing to Chernaya Griaz NDB.

8.4.3. When taking off on track 62° M after climbing straight ahead to 200 m aircraft making right turn maintain on axis 196° M and at a height of 200 m proceed till abeam LOM, then climbing fly to Chernaya Griaz NDB.



8.5. Departure of turbo-jet and turbo-prop aircraft.

8.5.1. For taking off on tracks 16° M.

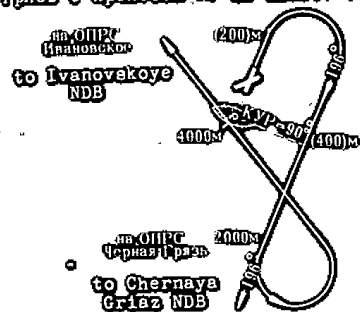
Aircraft flying to Ostashevo NDB after taking off on track 16° M and climbing straight ahead to 200 m making right turn maintain on axis

ABA 2-4

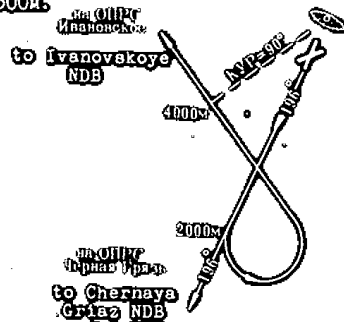
МК-195° набирают высоту 2000м, далее, продолжая набор высоты с левым разворотом, следуют на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м.

8.5.2. При взлете с МК-62° и наборе высоты по прямой 200м самолеты правым разворотом устанавливаются на МК-220° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. После пролета траверза с МК-220° самолеты набирают высоту 2000м, далее, продолжая набор высоты с левым разворотом, следуют на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м.

8.5.3. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь, после взлета с МК-16° правым разворотом выходят на МК-196°, а при взлете с МК-62° на МК-220° и на высоте 400м следуют до траверза ДПРМ. Далее по достижении высоты 2000м следуют в направлении на ОПРС Черная Грязь с пролетом ее на высоте не ниже 4500м.



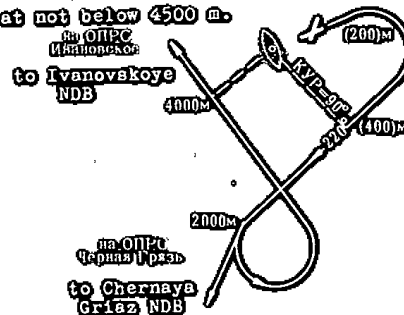
8.5.4. При взлете с МК-196° и МК-242°. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Осташево, после взлета и набора высоты по прямой 200м устанавливаются на МК-196° и набирают высоту 2000м, затем левым разворотом, продолжая набор высоты, выходят на ОПРС Ивановское. Пролет траверза ДПРМ не ниже 4000м, траверза ОПРС Опалиха и над ОПРС Ивановское не ниже 5000м. Самолеты, направляющиеся на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора высоты по прямой 200м устанавливаются на МК-196°, с которым следуют на ОПРС Черная Грязь с набором высоты. Пролет ОПРС Черная Грязь не ниже 4500м.



196°M and proceed at 400 m till abeam LOM. After passing over the point abeam LOM on track 196°M climb to 2000 m, then continue climbing make left turn and proceed to Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m.

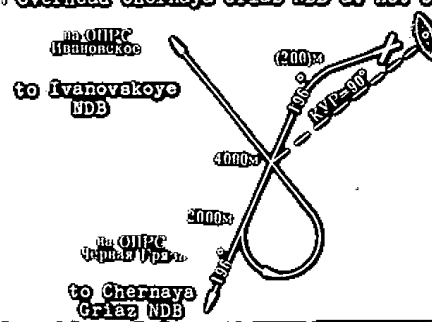
8.5.2. When taking off with 62°M and climbing straight ahead to 200 m aircraft turn right on heading 220°M and at 400 m proceed till abeam LOM. After flying over abeam LOM with 220°M aircraft climb to 2000 m and then still climbing turn left towards Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m.

8.5.3. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB after taking off 16°M turn right on heading 196°M and after taking off 62°M turn right on heading 220 m and proceed at 400 m till abeam LOM. Then reaching 2000 m aircraft proceed to Chernaya Griaz NDB. Overhead Chernaya Griaz NDB at not below 4500 m.



8.5.4. When taking off on tracks 196°M and 242°M.

Aircraft flying to Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200m maintain on axis 196°M and climb to 2000 m, then execute left turn and proceed climbing towards Ivanovskoye NDB. Overhead abeam LOM at not below 4000 m, at the point abeam Opaliha NDB and over Ivanovskoye NDB at not below 5000 m. Aircraft flying to Chernaya Griaz NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m maintain on axis 196°M and proceed climbing the same track to Chernaya Griaz NDB. Overhead Chernaya Griaz NDB at not below 4500m.



Аэрофлот САН 28.02.61 № 6131

ACA 3-1
20/03/60

КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТИКАМ

ПО ВЫВОДУ САМОЛЕТА НА ПОСАДКУ С ПОМОЩЬЮ РАДИОЛОКАЦИОННОЙ
СИСТЕМЫ В АЭРОПОРТУ ВУКОВО

SHORT INSTRUCTIONS TO THE PILOT-IN-COMMAND
FOR ACCOMPLISHING APPROACH-TO-LAND WITH THE HELP OF GROUND CONTROLLED
APPROACH SYSTEM /RSP-4/ AT VNUKOVO AIRPORT

Для вывода самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен по каналу УКВ связи 118.1 МГц передать диспетчеру посадки: "БСБ обеспечьте заход на посадку по радиолокационной системе".

Заход самолета на посадку с помощью радиолокационной системы складывается из следующих этапов:

1. Вывод самолета на аэродром.
2. Построение маневра для выхода на линию посадки.
3. Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

Вывод самолета на аэродром

Вывод самолета, как правило, осуществляется с помощью радиоконуса на дальнюю приводную радиостанцию. После чего, в зависимости от очередности, диспетчер посадки заводит самолет на посадку по прямоугольному маршруту.

При благоприятной воздушной обстановке диспетчер посадки, в зависимости от курса подхода, выводит данный самолет кратчайшим путем в район третьего разворота или непосредственно на линию посадки.

Самолеты с неисправным радиоконусом, после обнаружения их обзорным радиолокатором, выводятся в район аэродрома на безопасной высоте по командам диспетчера.

Построение маневра для выхода на линию
посадки

Вывод самолета на линию посадки /осевая линия ВПП/ может осуществляться:

а/ по прямоугольному маршруту, если самолет находится в зоне ожидания;

б/ с маршрута при выходе самолета в район третьего разворота, если при данном курсе подхода третий разворот будет выполнен не более чем на 120°;

в/ с маршрута непосредственно на посадочную линию, если курс подхода отличается от посадочной не более чем на 30°.

1. При заходе на посадку по прямоугольному маршруту экипажу самолета полагается команды на выполнение разворотов, выдерживание курса следования и занятие заданной высоты.

Например: "БСБ - первый разворот, курс 150°, снижайтесь до высоты метров"; "БСБ" - второй разворот, курс 60°; "БСБ" - третий разворот, курс 330°, снижайтесь до высоты 300 метров; "БСБ" - четвертый разворот, курс - 240°.

2. При подходе самолета в район третьего разворота с маршрута, экипажу самолета полагается команда на выдерживание курса подхода к третьему развороту и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 90°, снижайтесь до высоты метров.

При подходе самолета к точке начала третьего разворота, полагается команда на разворот, например: "БСБ" - третий разворот, курс 330° снижайтесь до высоты 300 метров.

In order to accomplish an approach-to-land procedure with the help of RSP-4 the pilot-in-command is to establish communication with the landing controller of the airport and to transmit on 118.1 mc/s: "BSB, provide approach-to-land with the help of RSP-4".

Approach-to-land with the help of RSP-4 consists of the following stages:

1. Approach to the Aerodrome.
2. Execution of manoeuvres in order to head an aircraft to the landing course line.
3. Descent with the heading of landing to a position from which approach-to-land can be accomplished visually.

APPROACH TO THE AERODROME.

Approach to the aerodrome as a rule is performed with the help of a radio compass in the direction of the outer locator.

When the aircraft reaches the position of the outer locator the controller gives instructions in accordance with regular succession to head the aircraft to the landing course line along rectangular route /traffic circuit/.

If the weather conditions are favourable the landing controller taking into consideration the heading of approach gives instructions to head the aircraft in the nearest way to the base leg or directly to the landing course line.

The aircraft with improper radio compass after being identified by the Surveillance Radar unit is given instructions by the controller to reach the aerodrome keeping the obstacle clearance limit.

EXECUTION OF MANOEUVRES IN ORDER TO REACH
THE LANDING COURSE LINE.

There are several manoeuvres to reach the landing course line /centre line runway/:

а/ Traffic circuit, if the aircraft is in holding area.

б/ From the route to the base leg if the track on the route directly to the landing course line, if the track of the route differs from that of the course line not more than by 30°.

1. When exercising the traffic circuit the crew is given instructions to perform procedure turns, to maintain necessary heading and to take prescribed altitude.

Examples: "BSB - first procedure turn, heading 150°, descend to altitude metres"; "BSB - second procedure turn, heading 60°"; "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres"; "BSB - fourth procedure turn, heading 240°."

2. When approaching the area of the third procedure turn directly from the route, the crew is given the instruction to maintain the heading of approach to the third procedure turn and to descend to prescribed altitude.

Examples: "BSB - heading 90°, descend to altitude metres."

When approaching the point of commencing of the third procedure turn, the aircraft is given the instruction to perform the turn: for instance: "BSB - third procedure turn, heading 330°, descend to altitude 300 metres."

При подходе самолета к точке начала четвертого разворота - "БСБ" - четвертый разворот, курс 240°.

3. При подходе самолета непосредственно к линии посадки, экипажу самолета передается команда на выдерживание курса выхода в район четвертого разворота под заданным углом к линии посадки и снижение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 270° /или курс 230°/, снижайтесь до высоты 300 метров.

При подходе самолета к линии посадки дается команда на выполнение разворота /подворота/, например "БСБ" - разворот на посадочный курс 240°.

Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

После выхода самолета из четвертого разворота, экипажу в зависимости от нахождения самолета от линии посадки передается команда на выдерживание посадочного курса или курса выхода /при уклонении/. Например: "БСБ на линии посадки курс 240°" или "БСБ - курс 235°", "БСБ - подходите к линии посадки, БСБ - возьмите посадочный курс 240°".

На удалении 7 км от начала ВПП, при подходе самолета к линии глиссады снижения - экипажу самолета дается команда выпустить шасси и перевести самолет на снижение.

Диспетчер посадки при уклонении самолета от линии посадки или глиссады снижения, передает экипажу команду на изменение курса следования или вертикальной скорости снижения. Например: "БСБ вы на линии посадки, выдерживайте посадочный курс 240°, ответ на дальнейшие команды не требуется", "БСБ - удаление 7 километров, выпускайте шасси, снижайтесь".

- "БСБ - находитесь ниже глиссады на 20 метр, измените скорость снижения".

- "БСБ - подошли к глиссаде, снижайтесь удаление 6 километров".

- "БСБ - удаление 5,5 км на линии посадки".

- "БСБ - отклонились влево на 200 м., возьмите курс 245°, удаление 4 км".

- "БСБ - подошли к линии посадки, возьмите посадочный курс 240°, удаление 3,5 км".

- "БСБ - находитесь выше глиссады, измените скорость снижения".

- "БСБ - подошли к глиссаде, снижайтесь удаление 2 км".

- "БСБ - на линии посадки, снижение по глиссаде, удаление 1 километр, перед Вами ВПП, посадка разрешена".

Снижение по командам производится до перехода на визуальный полет. Дальнейший полет - снижение и посадка осуществляется визуально.

Повторный заход самолета на посадку

Повторный заход самолета на посадку производится в случаях больших отклонений самолета от глиссады снижения или линии посадки, в момент пролета ближнего привода.

Для ухода на 2-й круг экипажу самолета подается команда, например: "БСБ, уходите на второй круг".

Вывод самолета на посадку, после ухода на второй круг, производится по установленному прямоугольному маршруту.

When approaching the point of commencement of the fourth procedure turn - "BSB - fourth procedure turn, heading 240°".

When approaching the landing course line directly from the route, the crew is given the instruction to head for the area of the fourth procedure turn holding the prescribed heading relative to the landing course line and to descend to due altitude.

Example: "BSB heading 270° /or heading 230°/, descend to altitude 300 metres."

When approaching the landing course line the command is given to perform a turn in. Example: "BSB - turn in toward the course line 240°".

Descent on the course line should be performed up to the commencement of VFR flight.

After the completion of the fourth /final/ procedure turn the crew /owing to the position of the aircraft/ is given the instruction to proceed on to the course line or to steer to reach the course line /in case of deviation/. If the aircraft is deviated from the course line a certain magnetic heading is included in the command so that the aircraft might reach it again.

1/ Example: "BSB - on the course line 240°"
2/ Example: "BSB - heading 235°, BSB steer towards the course line, BSB - you have reached the course line 240°".

At a distance of 7 km from the approach end of the run. When reaching the glide path the instruction is given to the crew to lower the landing gear /undercarriage/ and to begin descending.

In case of the aircraft having deviated from the course line or from the glide path the instruction is given by the controller to change the flight heading or the vertical rate of descent.

Example: "BSB - You are on the course line 240°, hold it. No answer to the following signals is necessary."

- "BSB - distance to the approach end of the runway in use 7 km, lower the landing gear, descend"

- "BSB - you are 20 m below the glide path, change the rate of descent"

- "BSB - you have reached the glide path, descend, distance to the approach end of the runway in use 6 km"

- "BSB - distance to the runway 5,5 km, you are on the course line"

- "BSB - you have deviated 200 m to the left, take course 245°, distance to the runway 4 km"

- "BSB - you have reached the course line 240°, hold it, distance to the runway 3,5 km"

- "BSB - you are above the glide path, change the rate of descent"

- "BSB - you have reached the glide path descent, distance to the runway 2 km"

- "BSB - you are on the course line and on the glide path, distance to the runway 1 km, the runway is before you, you are cleared to land"

The commander /signals/ are ceased at the commencement of VFR landing. After that moment descent and landing are performed VFR only.

OVERSHOOT PROCEDURE.
Overshoot procedure is performed in case of the aircraft having deviated from the course line or the glide path considerably when passing the inner marker locator.

In this case the controller gives the following command /signal/ to the crew:

ACA 3-2
20/03/60

- "BSB - do not land, go round again".

The approach-to-land procedure after the missed approach procedure is performed in accordance with the prescribed traffic circuit.

ДОПОЛНЕНИЕ

к инструкции по заводу самолета на посадку при помощи
посадочного радиолокатора в аэропорту Внуково
ФРАЗЕОЛОГИЯ /по ИКАО/

ATTACHMENT

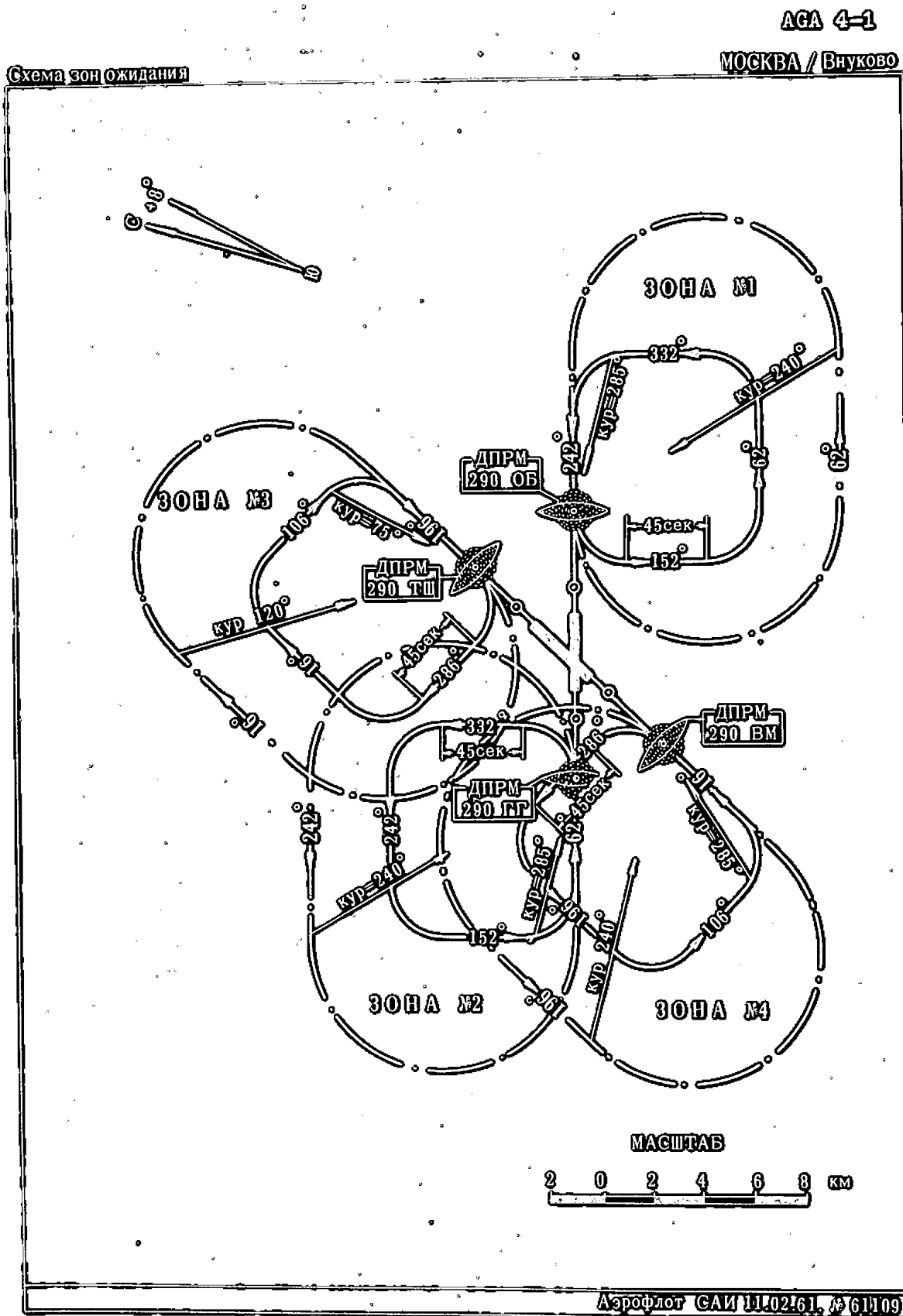
to the instruction for accomplishing approach-to-land
with the help of ground controlled approach system
/GCA/ at the airport Vnukovo. Phraseologies /I.C.A.O./

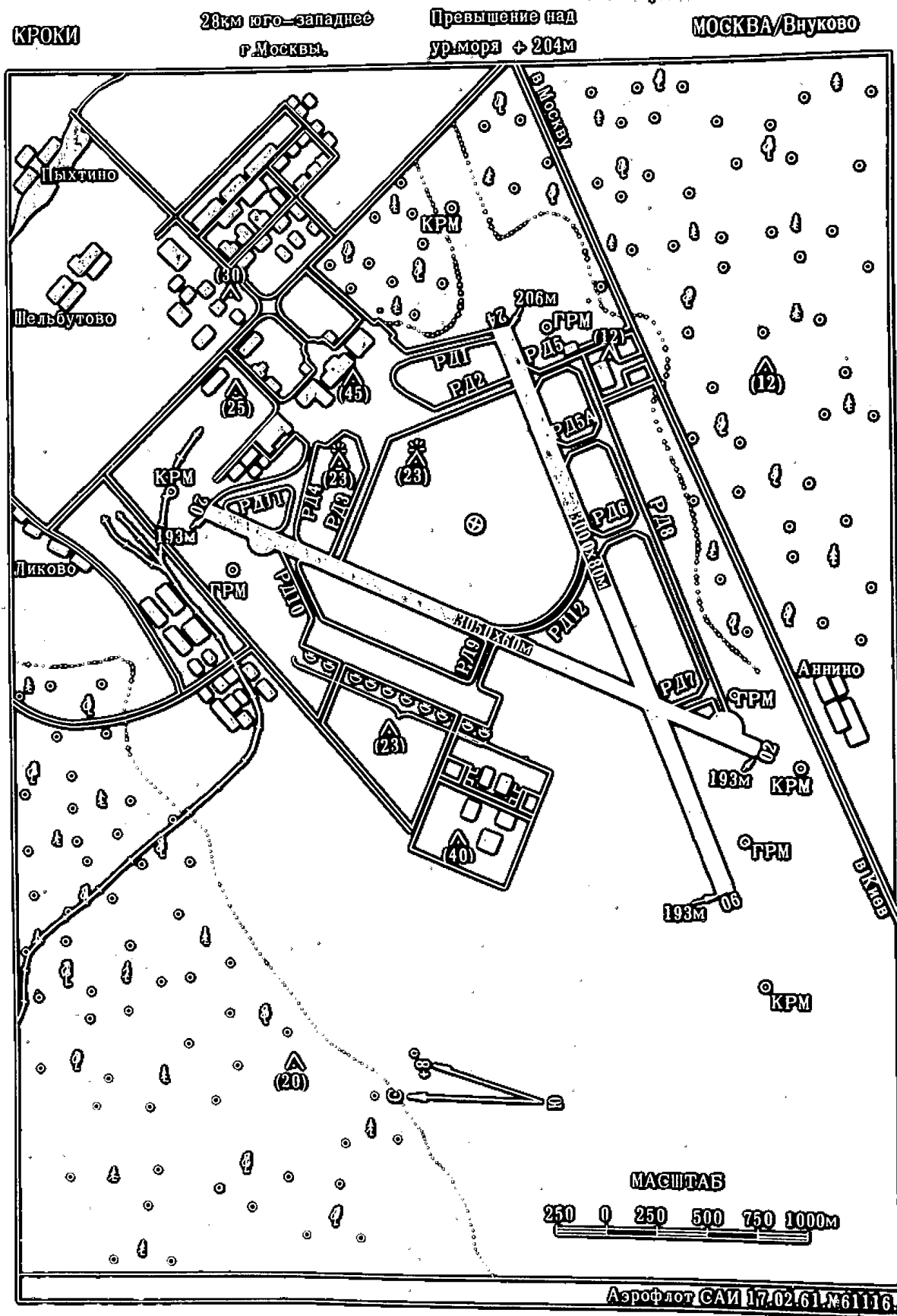
Этапы подхо- да	Позывные радиостан- ций для связи	Фразеология команд по радиотелефону	Stage in approach	Sending station	Radiotelephony message
1	2	3	1	2	3
Первоначальная связь /на частоте.../	Самолет Байкал	Байкал я САС БСБ прошу посадочный локатор - прием. БСБ я Байкал Вас понял, свяжитесь со Старт-один на ... /частота/ мегациклов - при отсутствии связи - свяжитесь снова с Байкалом - повторите - прием.	Initial contact /on frequency.../	Aircraft Bajkal	Bajkal - This is SAS BSB request GCA - Over. BSB this is Bajkal roger - Contact Start-one on ... megacycles - If radio contact lost revert to Bajkal - Readback - Over.
	Самолет	Байкал - Вас понял - БСБ должен сменить частоту на ... мегациклов - при отсутствии связи - связаться снова с Байкалом - прием.		Aircraft	Bajkal roger - BSB is to change frequency to ... megacycles - If radio contact lost I am to revert to Bajkal - Over.
	Байкал	БСБ поняли правильно - конец.		Bajkal	BSB that is correct - Out.
	Самолет	Устанавливает связь со Старт-Один.		Aircraft	Get's into contact with the Start -One.
Предварительные инструкции и опознавание /на частоте.../	Старт-Один	БСБ я Старт-один - сообщите курс и эшелон - прием. /Эшелон отсчитывается по высотомеру, шкала которого установлена на давление 760 мм ртутного столба/.	Preliminary instruction /on frequency.../	Start-One	BSB this is Start-One- Report heading and altitude -Over. /Altitude is read from altimeter the scale of which is set up on pressure 760 millimetres of Hydrargyrum.
	Самолет	Старт-Один - я БСБ - курс 135 - эшелон 1200 - прием		Aircraft	Start-One this is BSB - Heading 135 - Altitude 1200 metres - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот направо - курс 180 для опознавания - повторите - прием.		Start-One	BSB turn right - Heading 180 /wun ait zero/ metres for identification - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот направо - курс 180 для опознавания - прием.		Aircraft	BSB is to turn right heading 180 /wun ait zero/ for identification -Over.
	Старт-Один	БСБ держите связь на опознавание - прием.		Start-One	BSB transmit for identification -Over.
	Самолет	САС БСБ /нажимает кнопку микрофона в течение 20 секунд/ САС БСБ.		Aircraft	SAS BSB /presses microphone button for 20 seconds/ SAS BSB.
	Старт-Один	САС БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - разворот налево. Курс 120 - держите эшелон 1200 /или начинайте снижение до высоты ... метров - Повторите - Прием.		Start-One	SAS SBS identified 15 /wun fife/ kilometres north-west of airport - Turn left heading 120 / wun too zero/ - Maintain 1200 / wun too zero zero /-or commence descent to altitude... metres - Readback -Over.
	Самолет	БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - я должен сделать разворот налево - курс 120 держать эшелон 1200 /или снижаться на эшелон ... метров - Прием.		Aircraft	BSB is identified 15 /wun fife/ kilometres north-west of Airport - I am to turn left - heading 120 /wun too zero/ and maintain 1200 /wun too zero zero /-or commence descent to altitude of ... metres - Over.

1	2	3	1	2	3
Старт-Один	БСБ - поняли правильно установите высотомеры на давление 746,5 / семь четыре шесть запятая пять / миллиметров - Снизайтесь до высоты метров. Повторите - Прием.		Start-One	BSB that is correct - Set up altimeter on pressure of 746.5 / seven four six dayseemal five / millimetres - Descend to altitude... metres - Readback - Over.	
Самолет	Давление 746,5 / семь четыре шесть запятая пять / миллиметров установлено. Снизайтесь до высоты Метров - Прием.		Aircraft	Pressure 746.5 / seven four six dayseemal five / millimetres is set up. I am descending to altitude ... metres - Over.	
Старт-Один	БСБ установите гирокомпас по магнитному компасу - Прием.		Start-One	BSB set up giro on magnetic bearing - Over.	
Самолет	Гирокомпас по курсу установлен - Прием.		Aircraft	Giro setting completed - Over.	
Старт-Один	БСБ поняли правильно - Уменьшите скорость для подхода - Проверьте кабину для посадки - Прием.		Start-One	BSB roger - Reduce to approach speed - Perform cockpit check for landing - Over.	
Самолет	Проверка кабины проведена - Прием.		Aircraft	Cockpit check completed - Over.	
Заход по схеме проблизания (облаков)	Старт-Один	БСБ разворот налево - Курс 332 - снижайтесь до высоты метров - Повторите - Прием.	Approach to-land procedu-	Start-One	BSB turn left heading 332 / three three too / - Descend to height of ... metres - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево - Курс 332 - Снизайтесь до высоты Метров - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 332 / three three too / and descend to the height of ... metres - Over.
	Старт-Один	БСБ над нами между первым и вторым разворотом - Прием.		Start-One	BSB is nicely over us on cross-wind leg - Over.
	Самолет	БСБ понял - Прием.		Aircraft	BSB roger - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прием.		Start-One	BSB turn left heading 242 / too four too / - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 232 / too three too / - Over.
	Старт-Один	БСБ - нет - поняли неправильно - БСБ - разворот налево курс 242 - Повторите курс 242 - Повторите - Прием.		Start-One	BSB negative - BSB turn left heading 242 / too four too / - Readback - Over.
	Самолет	Вас понял - БСБ должен сделать разворот налево курс 242 - Прием.		Aircraft	Roger - BSB is to turn left 242 / too four too / - Over.
	Старт-Один	Поняли правильно - Посадочный курс 162 градуса - Высота облаков 100 метров - Видимость 2 километра - Ветер 12 метров / сек. на посадочной полосе дымка - Прием.		Start-One	That is correct - BSB runway 62 / six too / - Ceiling 100 / wun zero zero / metres - Visibility 2 / too / kilometres - Wind 12 / wun too / metres per second - Light haze on runway - Over.
	Самолет	Вас понял - Прием.		Aircraft	Roger - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот налево курс 152 займите высоту 300 метров - Повторите - Прием.		Start-One	BSB turn left heading 152 / wun five too / height 300 / three zero zero / metres - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 152 занимая высоту 300 метров - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 152 / wun five too / height 300 / three zero zero / metres - Over.

ACA 3-3
20/05/60

1	2	3	1	2	3
Старт-Один	БСБ разворот налево курс 62 - Прием.		Start-One	BSB turn left heading 62 /six too/ - Over.	
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 62 - Прием.		Aircraft	BSB is to turn left heading 62 /six too/ - Over.	
Окончательный подход к посадке	Старт-Один БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.		Final approach-to-land	Start-One BSB on final approach 12 /wun too/ kilometres from runway - Report height - Over.	
Самолет	Вас понял - Высота 300 метров - Прием.		Aircraft	Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.	
Старт-Один	БСБ при потере связи держите курс 62 наберите высоту до метров и свяжитесь снова с Байкалом - Прием.		Start-One	BSB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till metres and revert to Bajkal - Over.	
Самолет	Вас понял - Прием.		Aircraft	Roger - Over.	
Старт-Один	БСБ допустимая высота снижения для этого курса 50 метров по глиссаде - Повторите - Прием.		Start-One	BSB obstacle clearance limit 50 /fife zero/ metres on glide path of this approach - Readback - Over.	
Самолет	Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.		Aircraft	Obstacle clearance limit for heading 62 /six too/ is 50 /fife zero/ metres - Over.	
Старт-Один	БСБ я Старт-Один - Посадочный курс 62 правильный - Как меня слышите - Прием.		Start-One	BSB (this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read - Over.	
Самолет	Все понял - Слышимость хорошая /удовлетворительная, плохая/ - Прием. /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.		Aircraft	Roger - Good /satisfactory, bad/ reading - Over. /if reading is bad further approach-to-land is not allowed/.	
Старт-Один	Вас понял - На команды не отвечать. БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс хороший проверьте выпуск шасси и замки - БСБ на подходе к глиссаде - Сейчас снижайтесь метров /секунду - И повторяю метров/секунду. БСБ на глиссаде 7 километров от ВПП - Поверните вправо 5 градусов новый курс 67 - И повторяю 67 - 5 километров от ВПП - Ниже глиссады 20 метров - Уменьшите скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в глиссаду - Поверните влево 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глиссаде - Разрешаю посадку - Проверьте шасси и закрылки - 1,3 километра от ВПП - Сообщите скорость снижения - Курс 62 хороший на глиссаде - Высота 50 метров - БСБ берите посадку на себя.		Start-One	Roger - Do not reply to further instructions - BSB 9 /niner/ kilometres from runway - BSB heading is good - Check wheels down and locked - BSB approaching glide path - Commence descent now... metres per second - I say again... metres per second - BSB on glide path 7 /seven/ kilometres from runway - Turn right 5 /fife/ degrees new heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /fife/ kilometres from runway - Below glide path 20 /too zero/ metres - Adjust rate of descent - 4 /tower/ kilometres from runway returning nicely to glide path - turn left 5 /fife/ degrees new heading 62 /six too/ - BSB on glide path - Cleared to land - Check wheels and flaps - 1,3 /wun day seemal three/ kilometres from runway - Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good on glide path - Height 50 /fife zero/ metres - BSB takeover for landing.	
Самолет	Производит посадку визуально/.		Aircraft	/Performs landing visually /VFR/.	

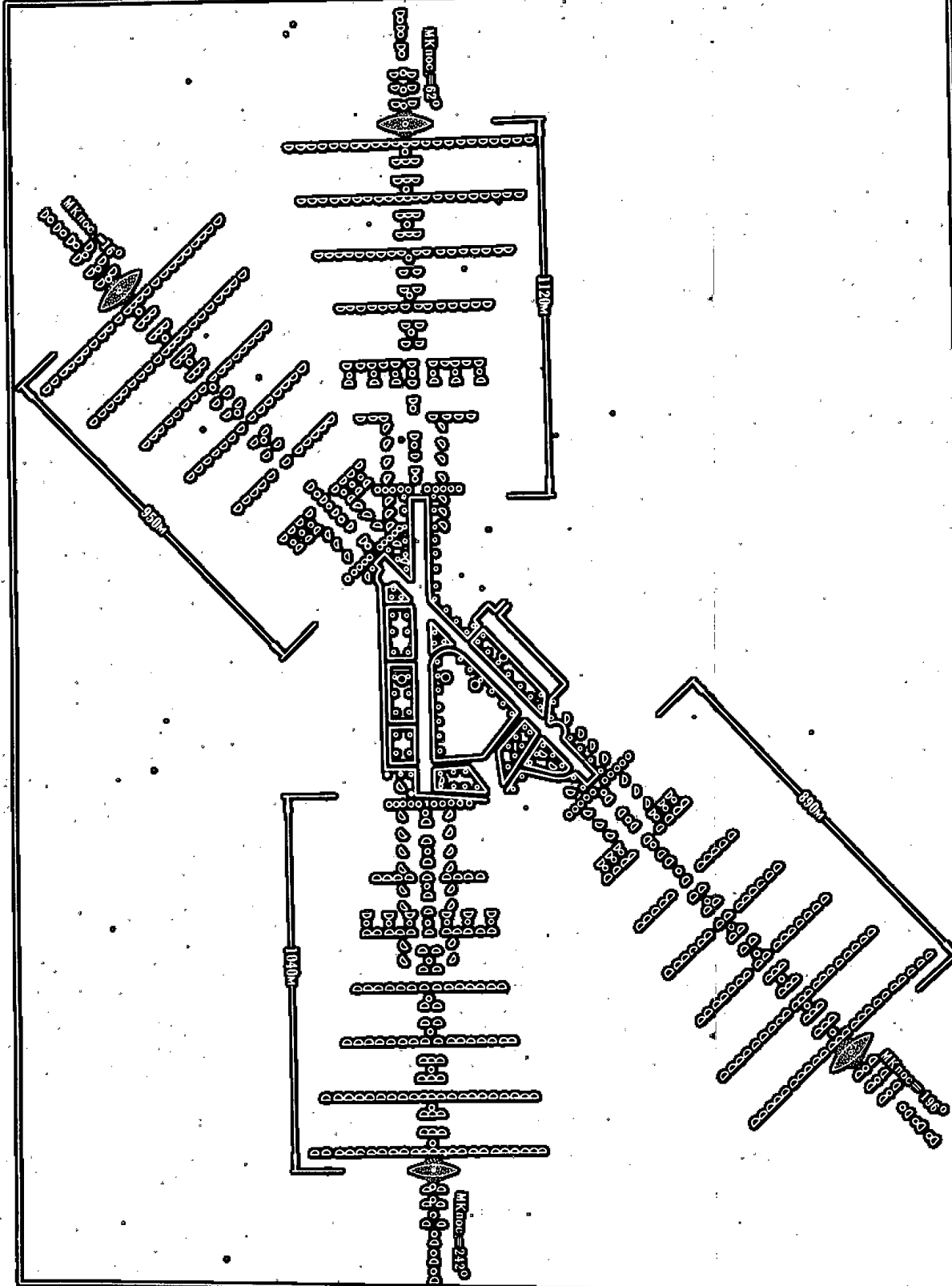




АСА 4-2

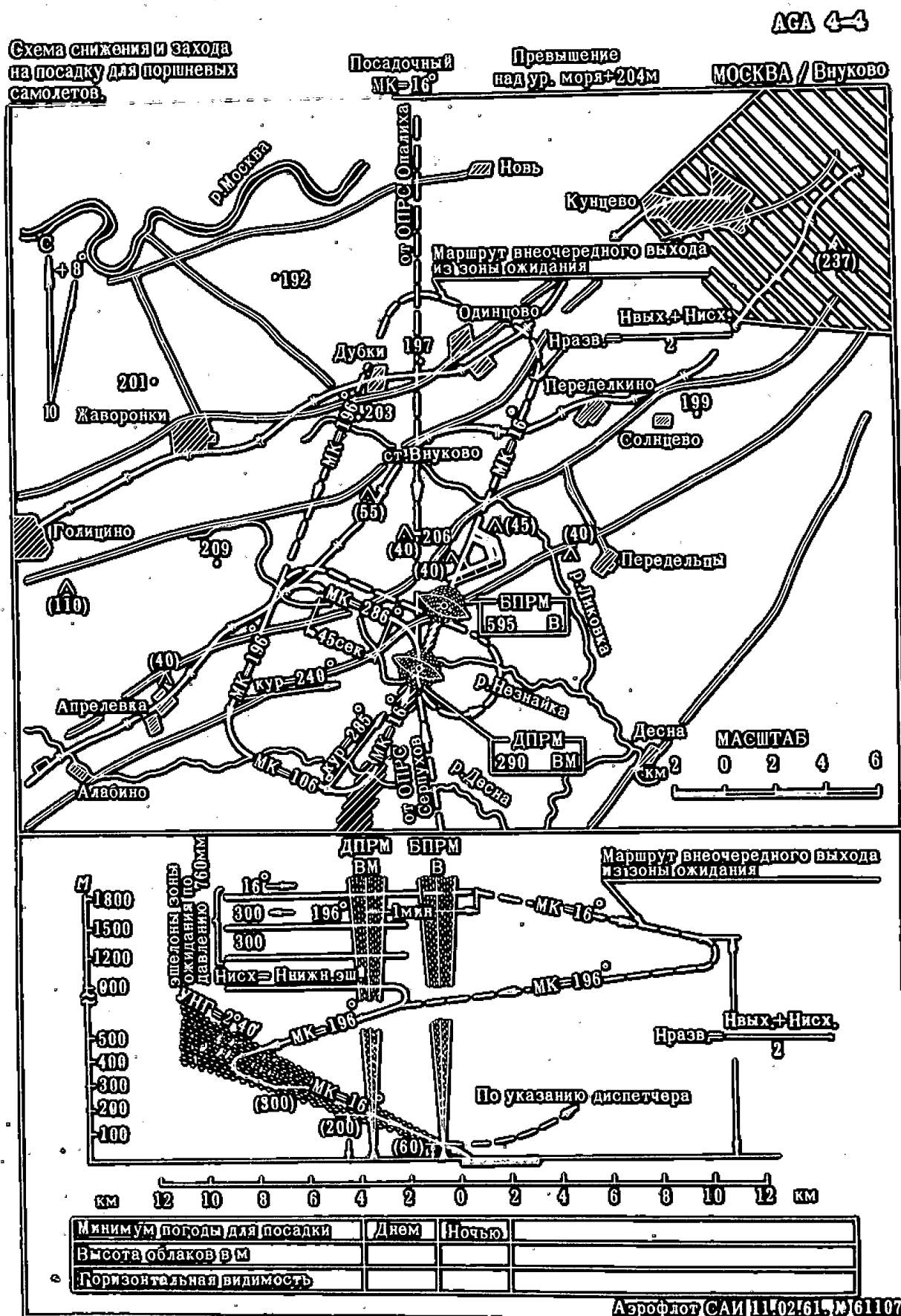
МОСКВА / Внуково

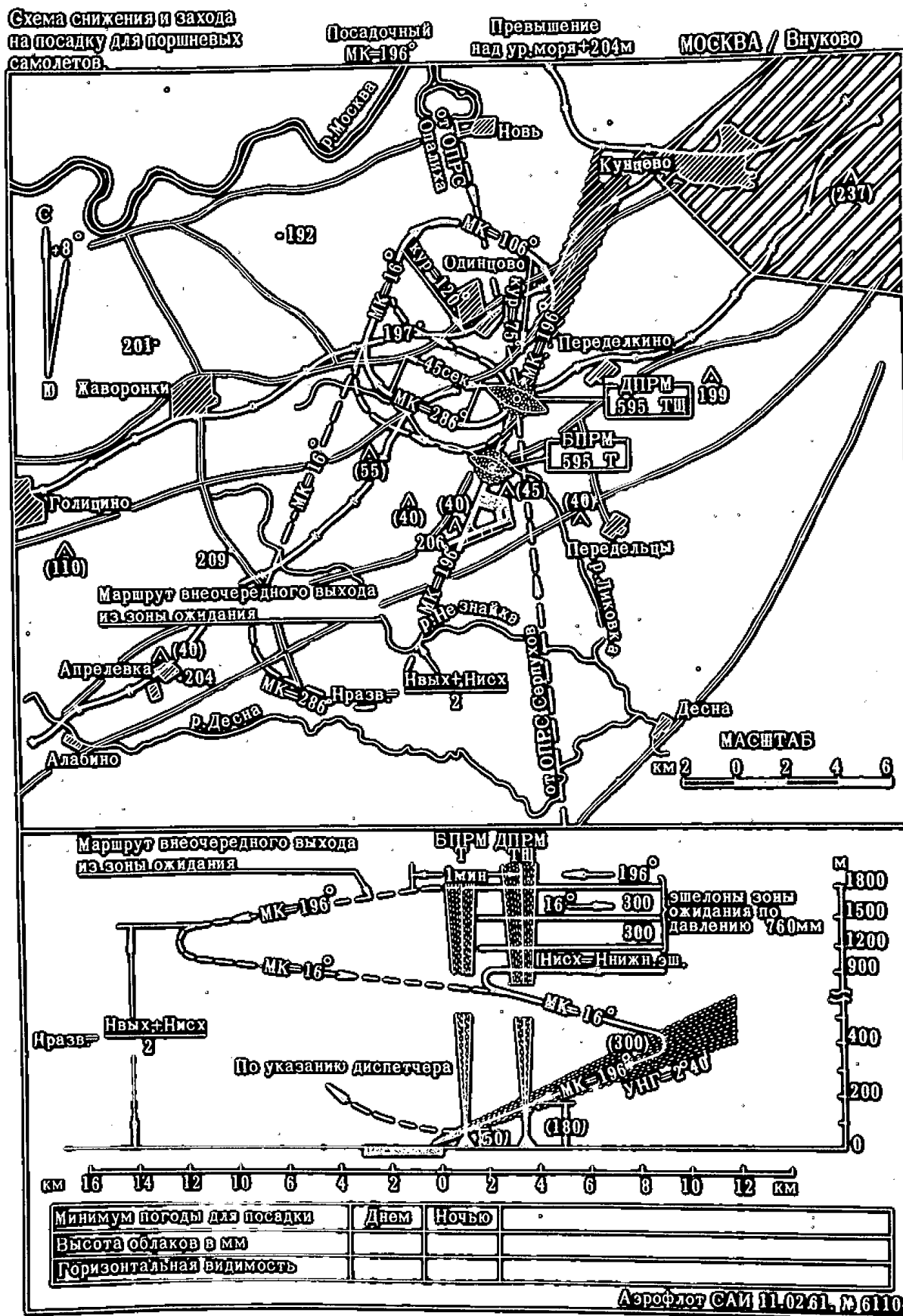
СХЕМА СВЕТООБОРУДОВАНИЯ

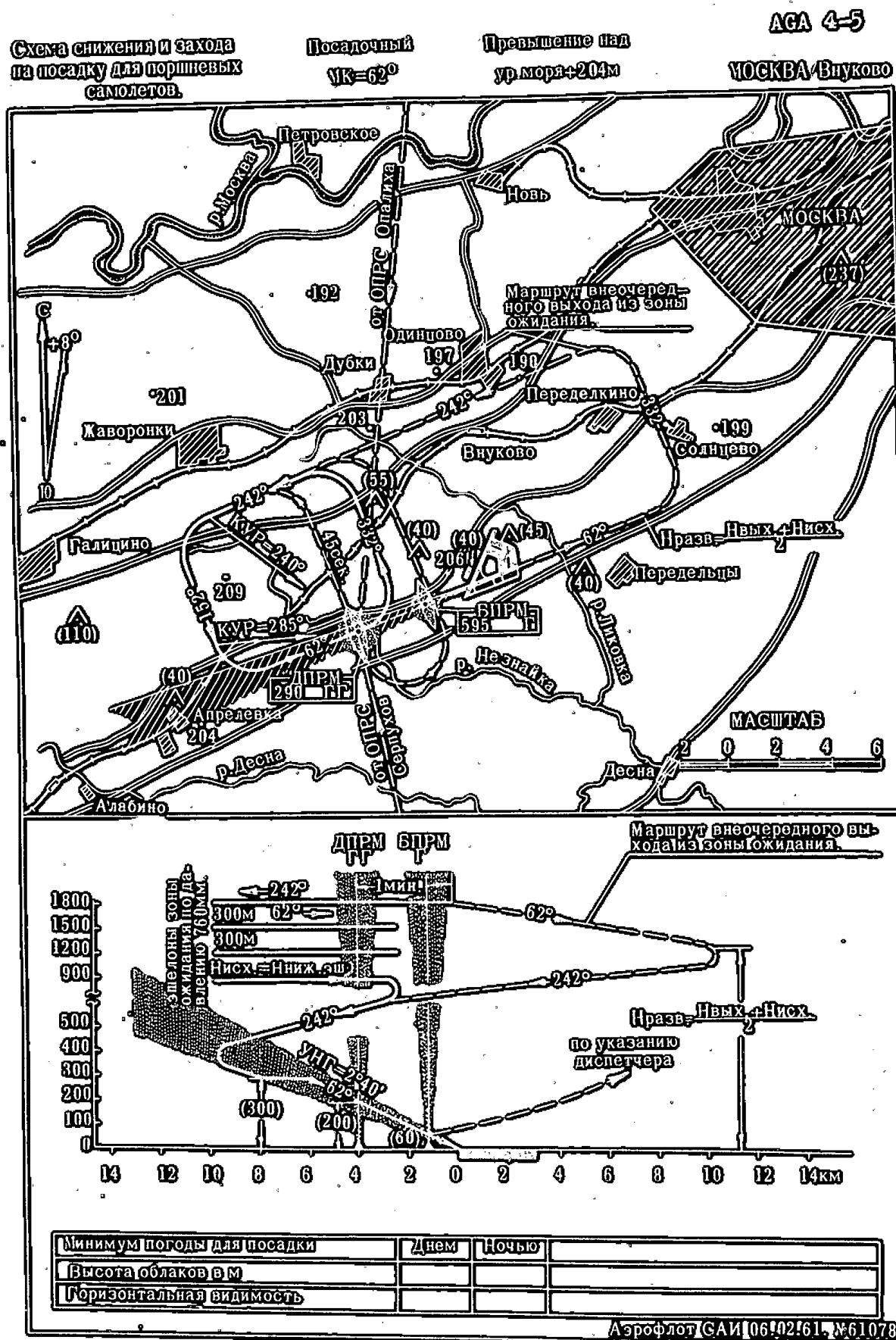


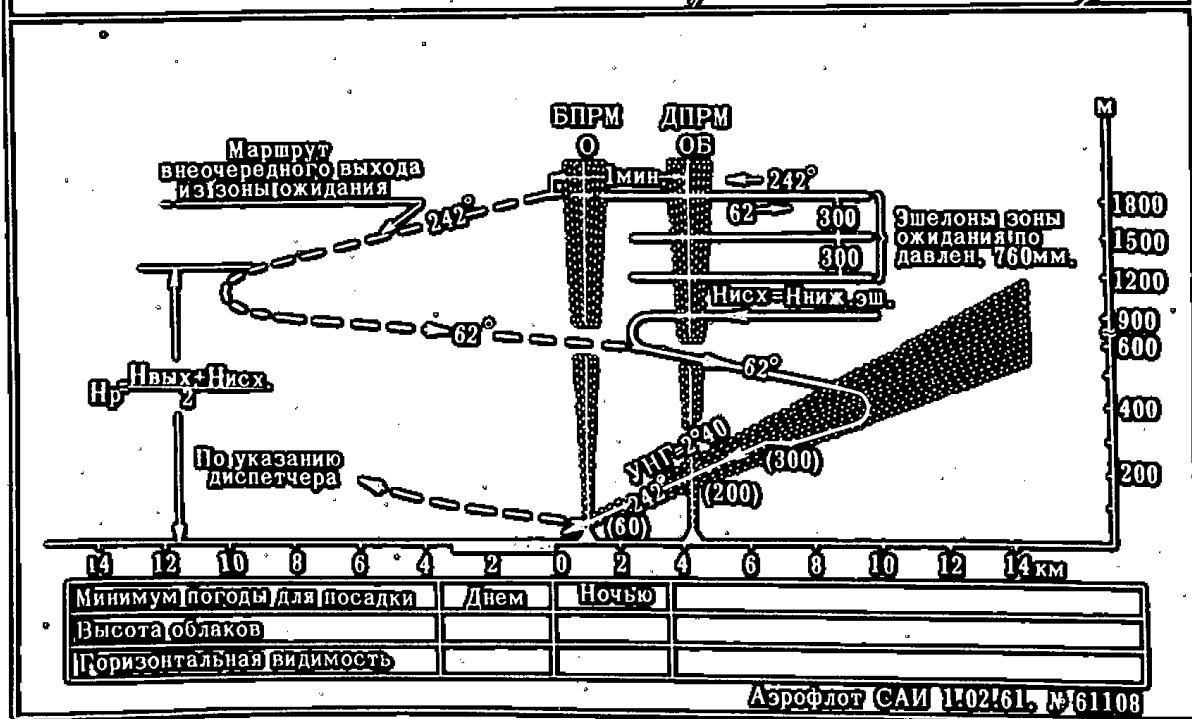
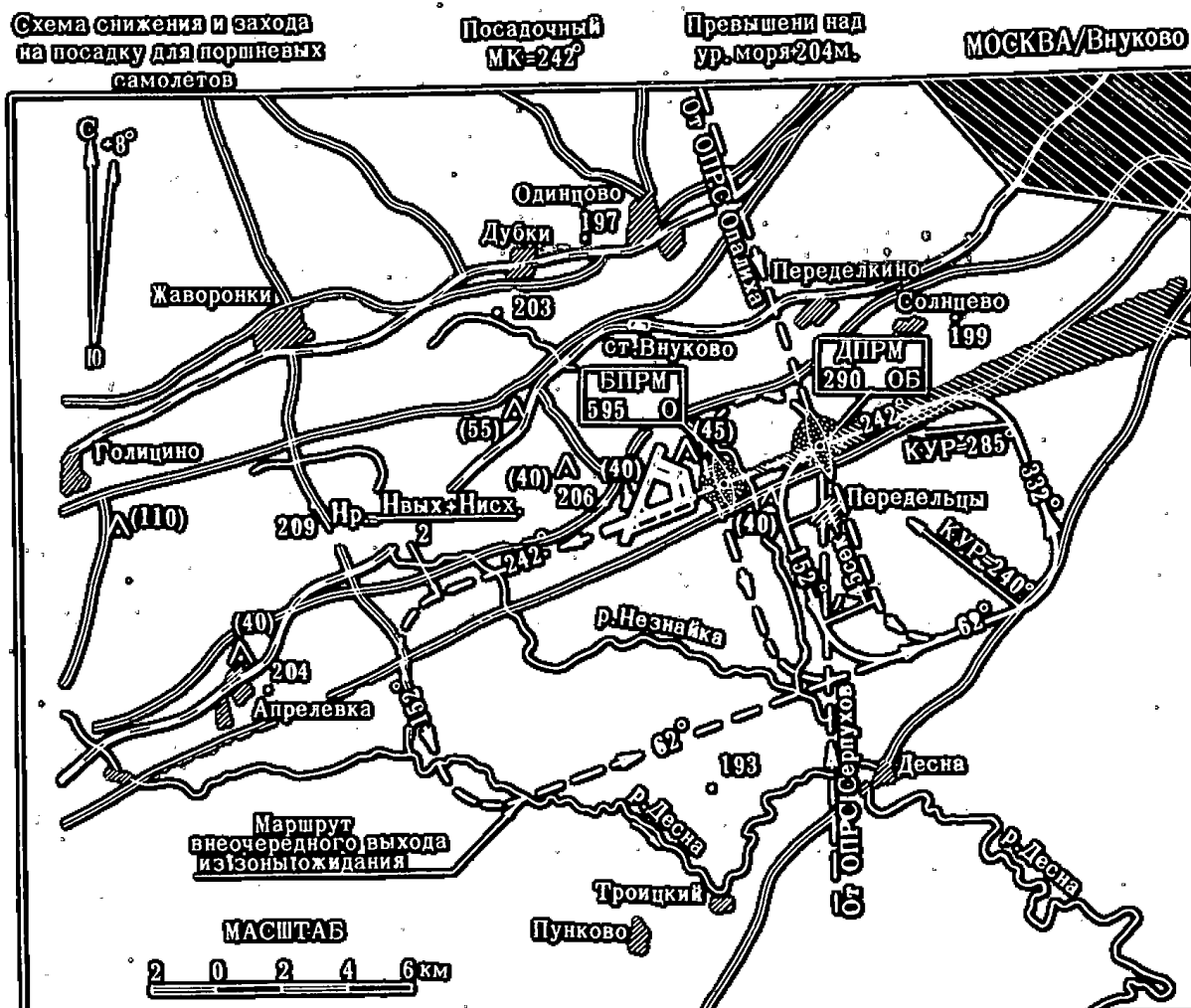
Аэропорт САИ 23.03.61 М61201

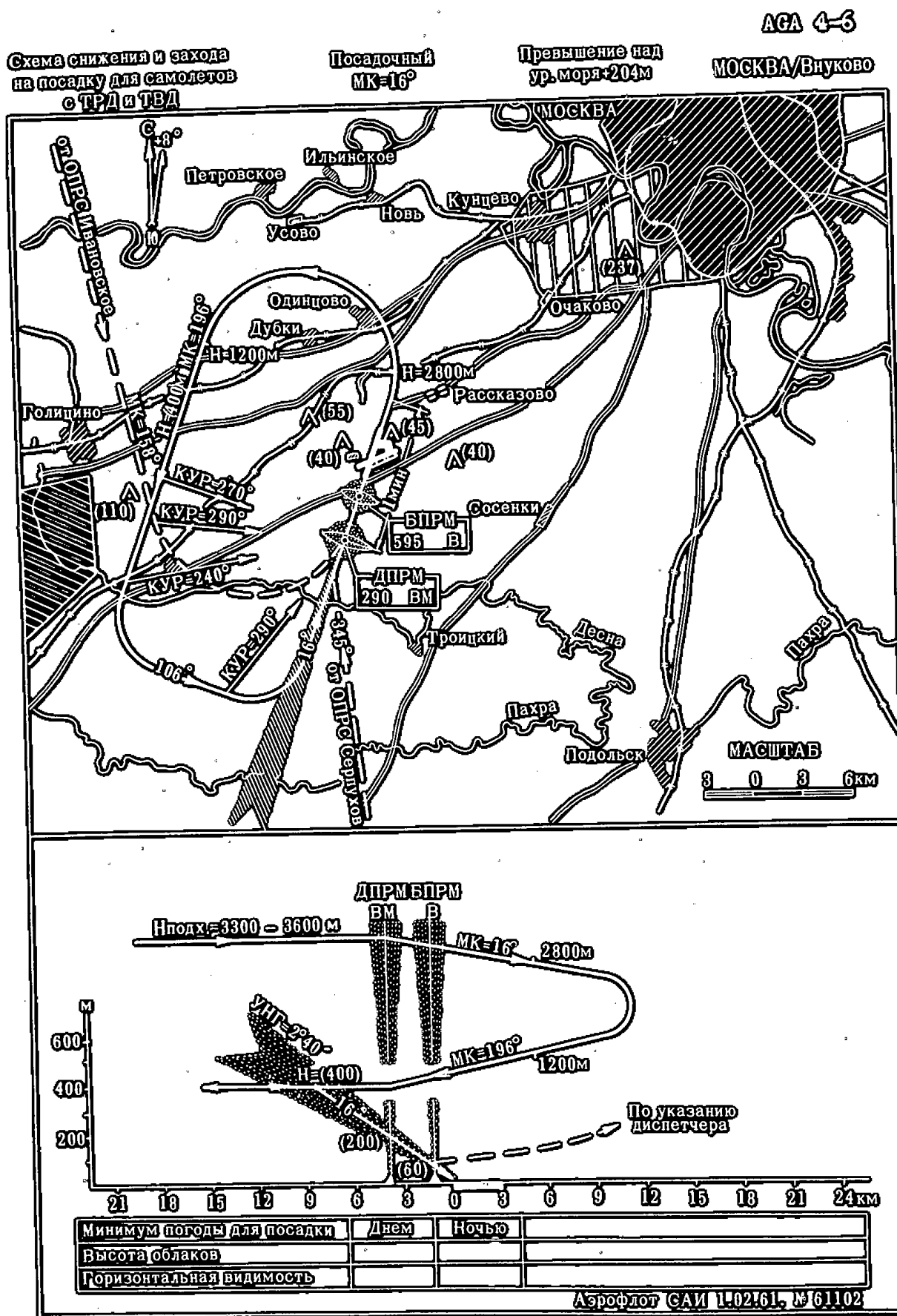


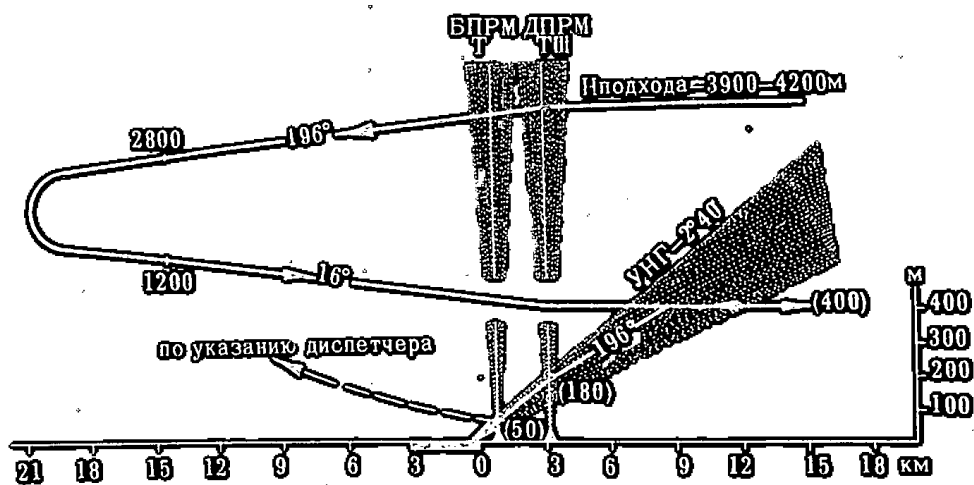
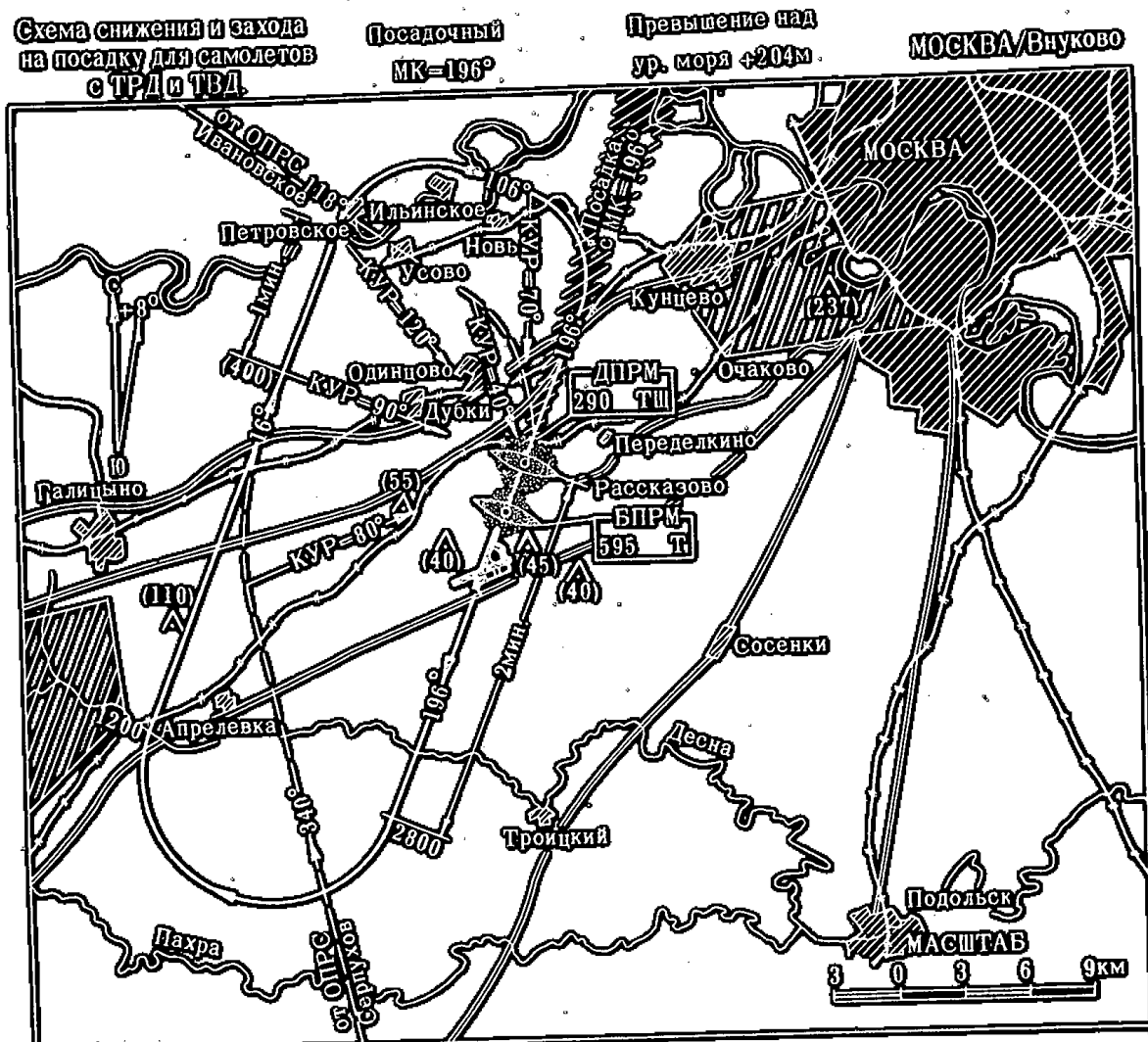






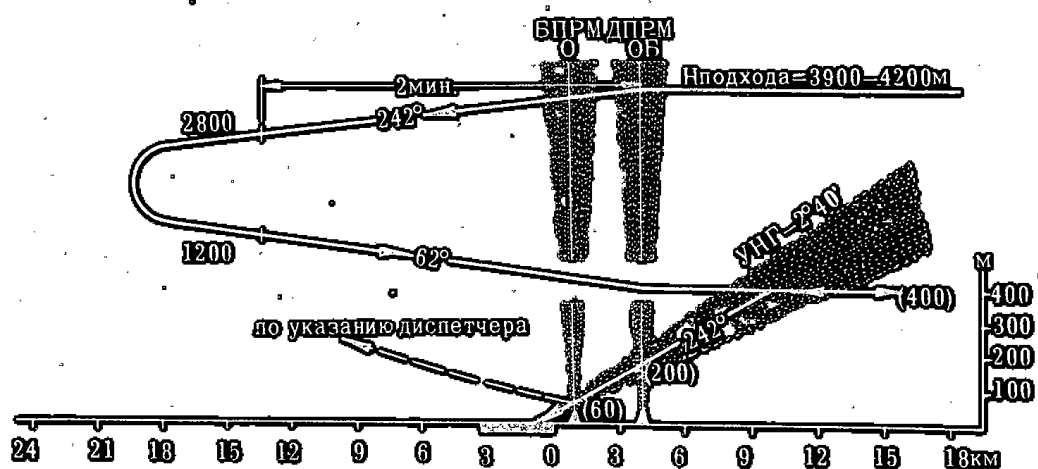
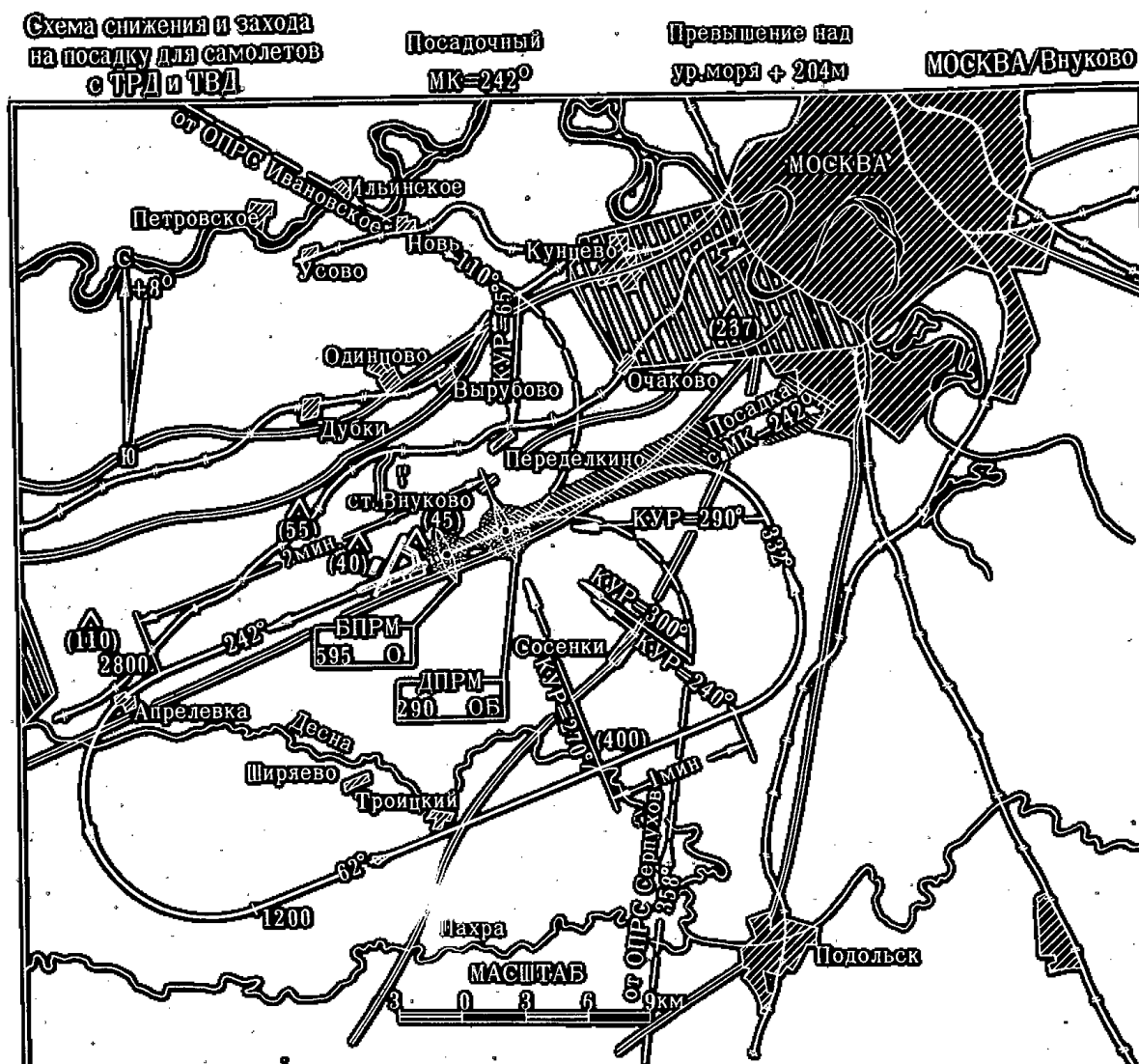






Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот САН 11.02.61. №61103



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

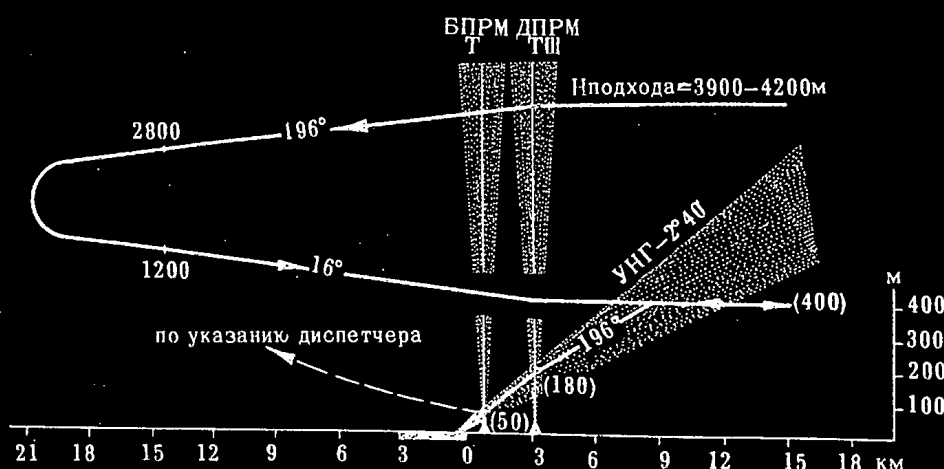
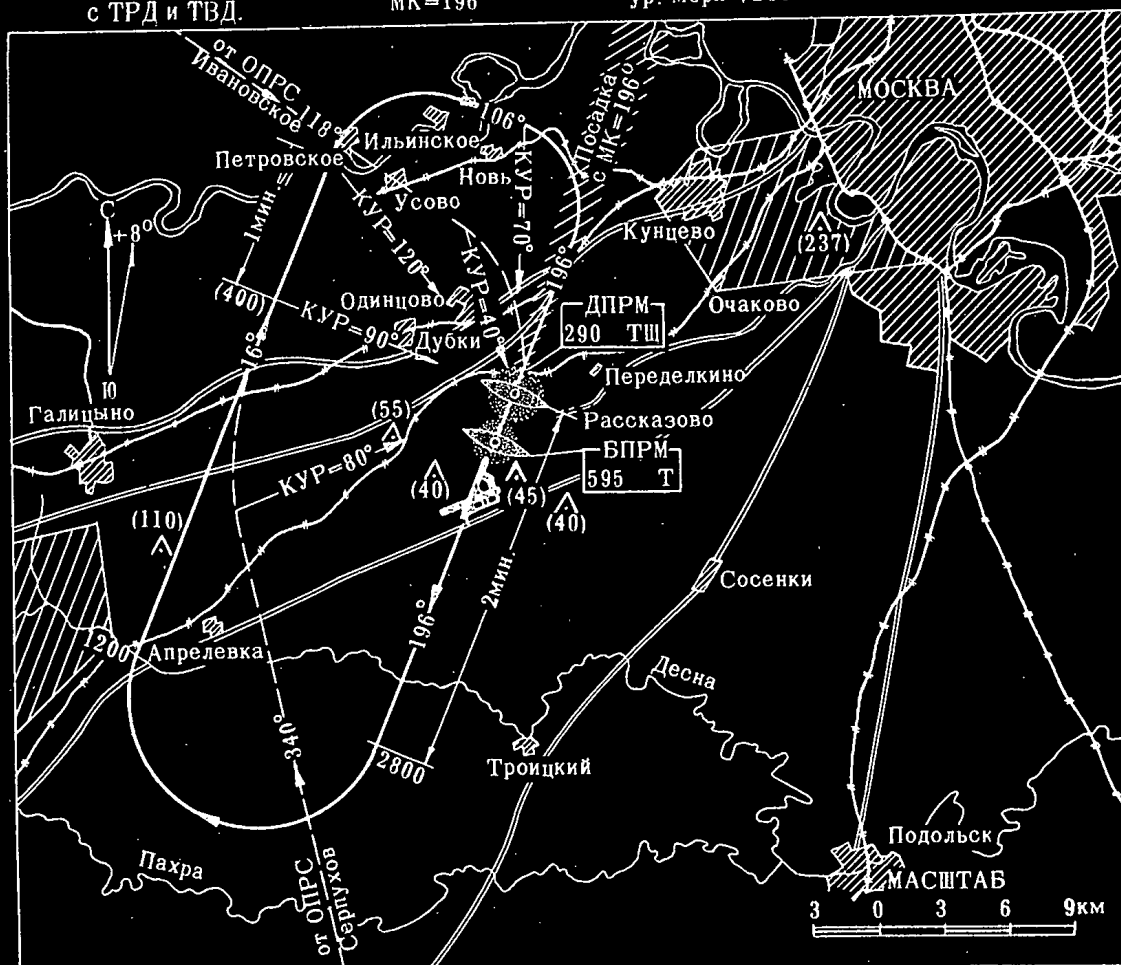
Аэрофлот САН 11.02.61 № 61105

Схема снижения и захода
 на посадку для самолетов
 с ТРД и ТВД.

Посадочный
 МК=196°

Превышение над
 ур. моря +204м

МОСКВА/Внуково



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость		

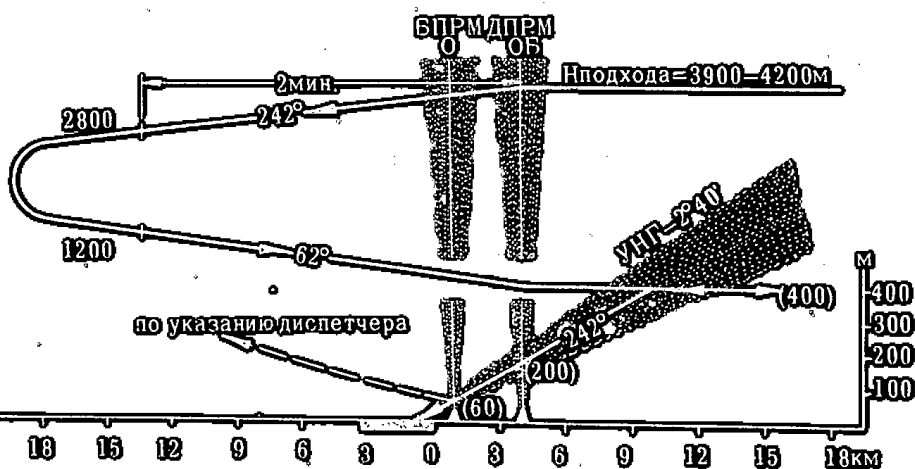
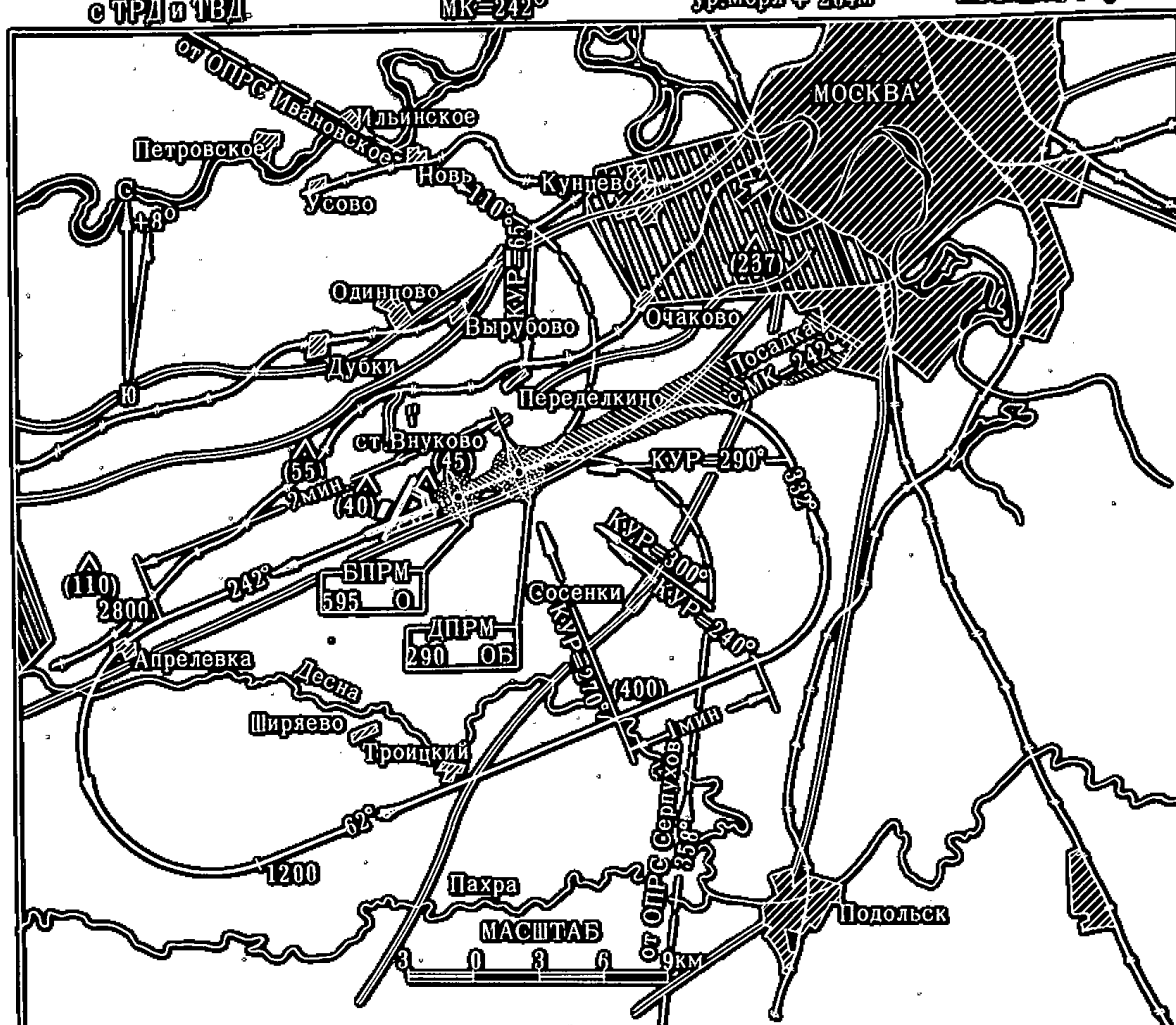
Аэрофлот СЛН 11.02.61. №61103.

Схема снижения и захода
 на посадку для самолетов
 с ТРД и ТВД.

Посадочный
 МК=242°

Превышение над
 ур. моря + 204м

МОСКВА/Внуково



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот САИ 11-02/61 №611 05

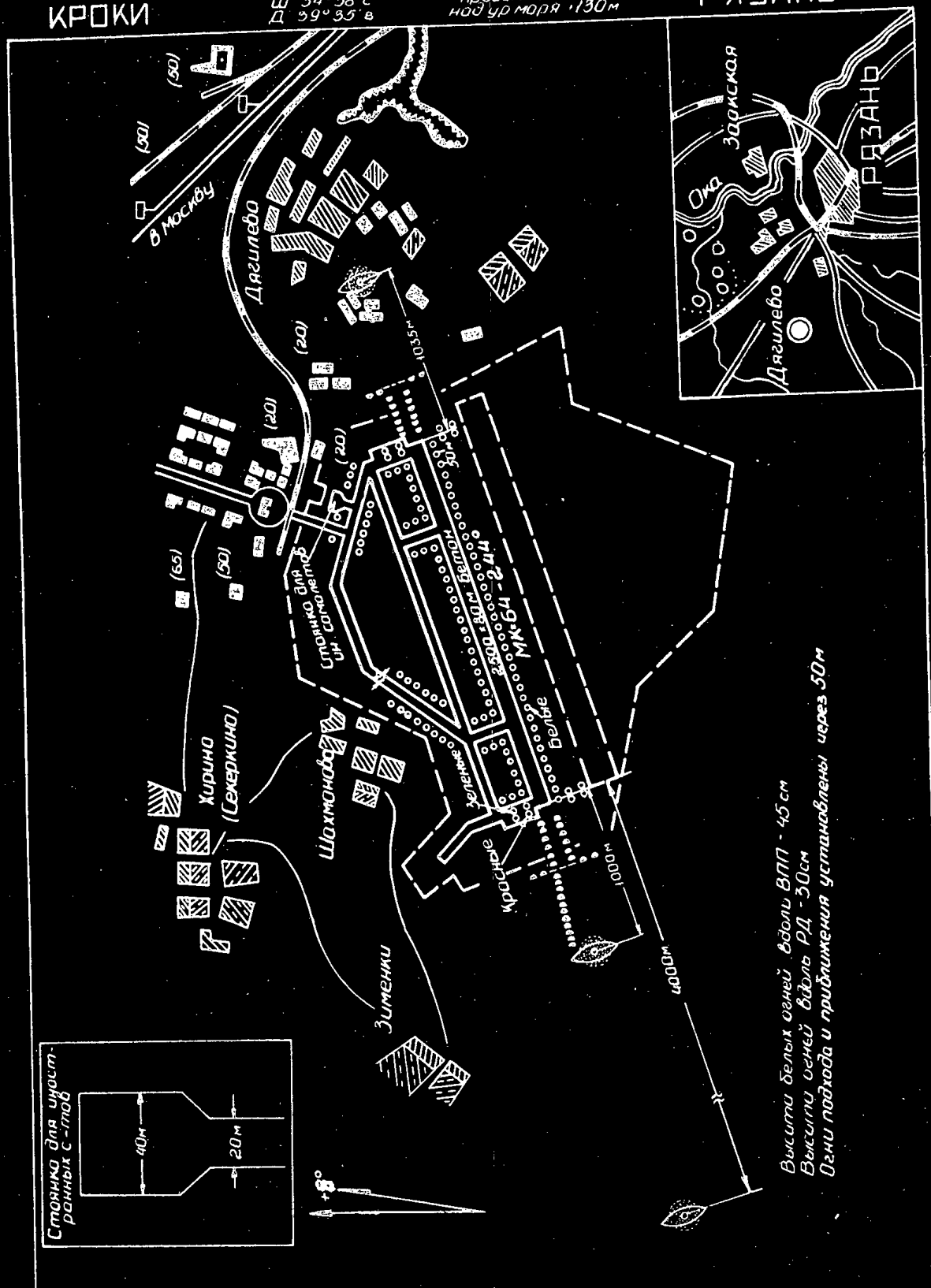
КРОКИ

Ш 54°38'С
Д 39°35'В

Правышнее
над ур моря 130м

AGA 5-1
20/03/60

РЯЗАНЬ



Аэрофлот САМ 23.03.60 N 60160

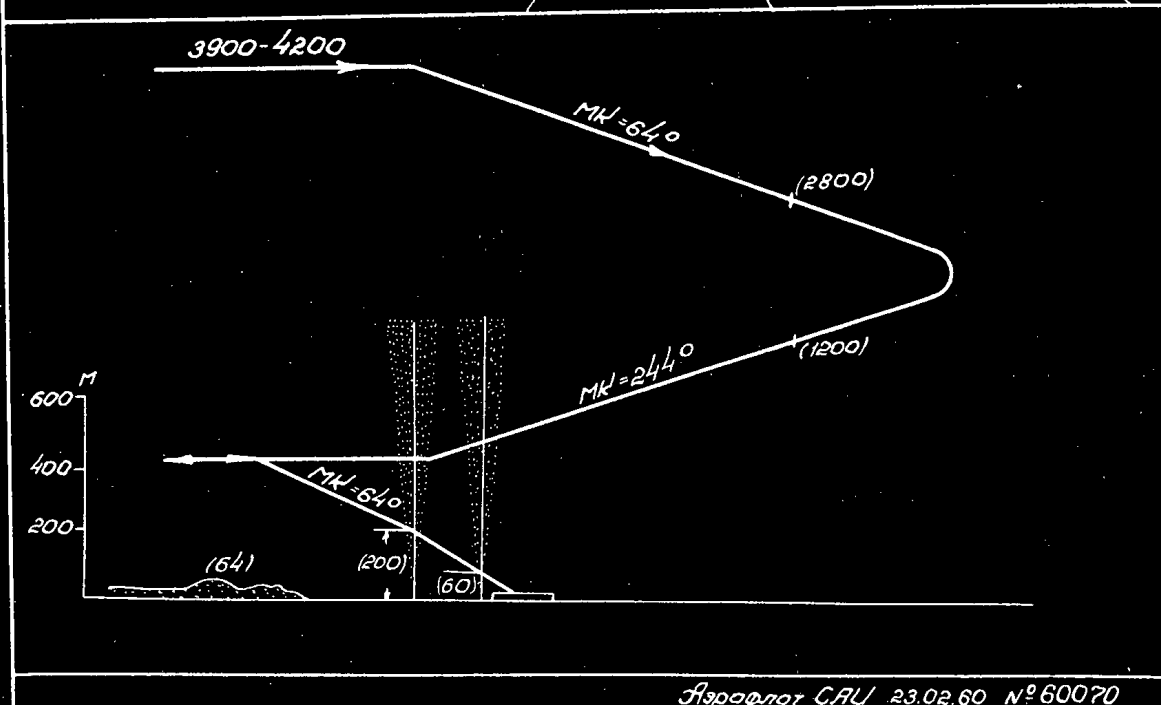
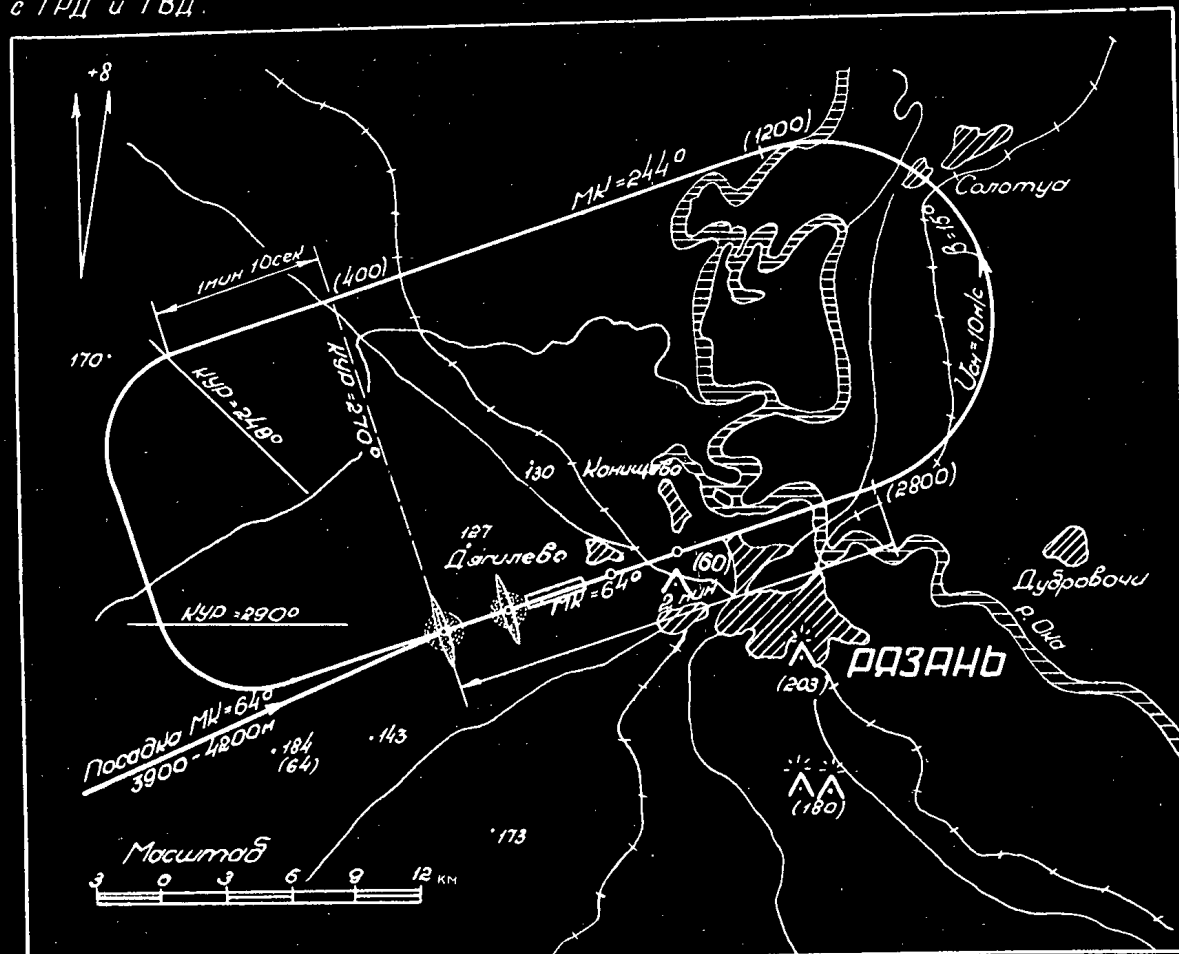
AGA 5-2
20/03/60

Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД.

Посадочный
МК = 64°

Превышение над
ур. моря +130 м

РЯЗАНЬ



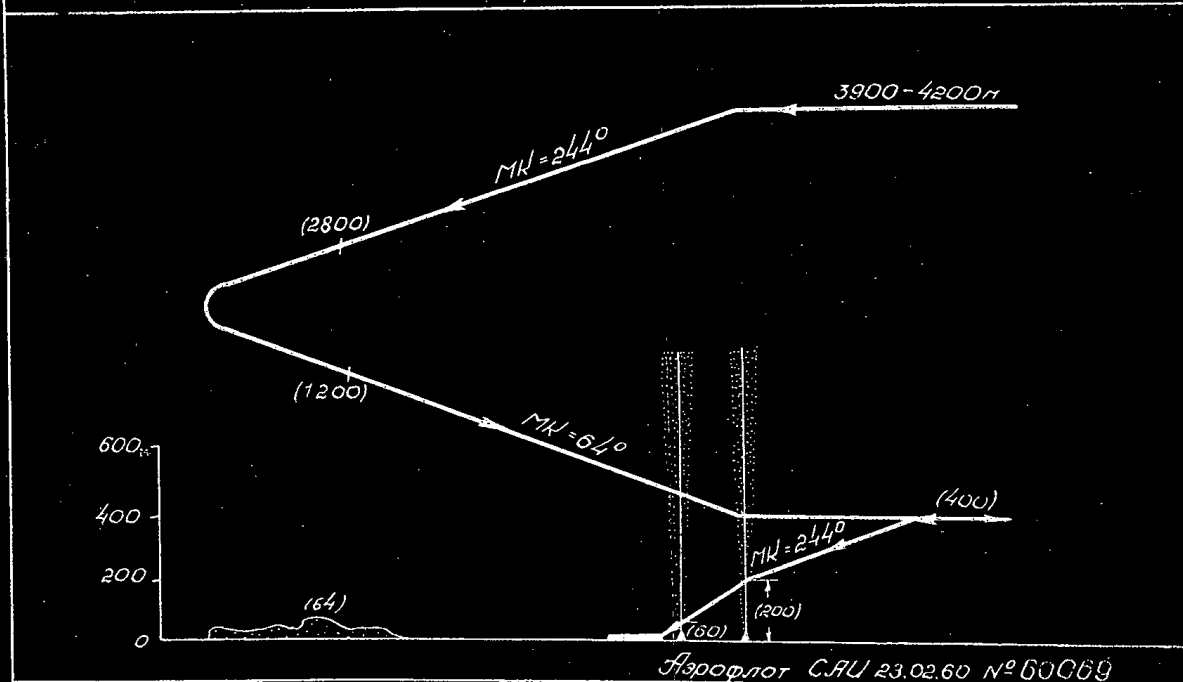
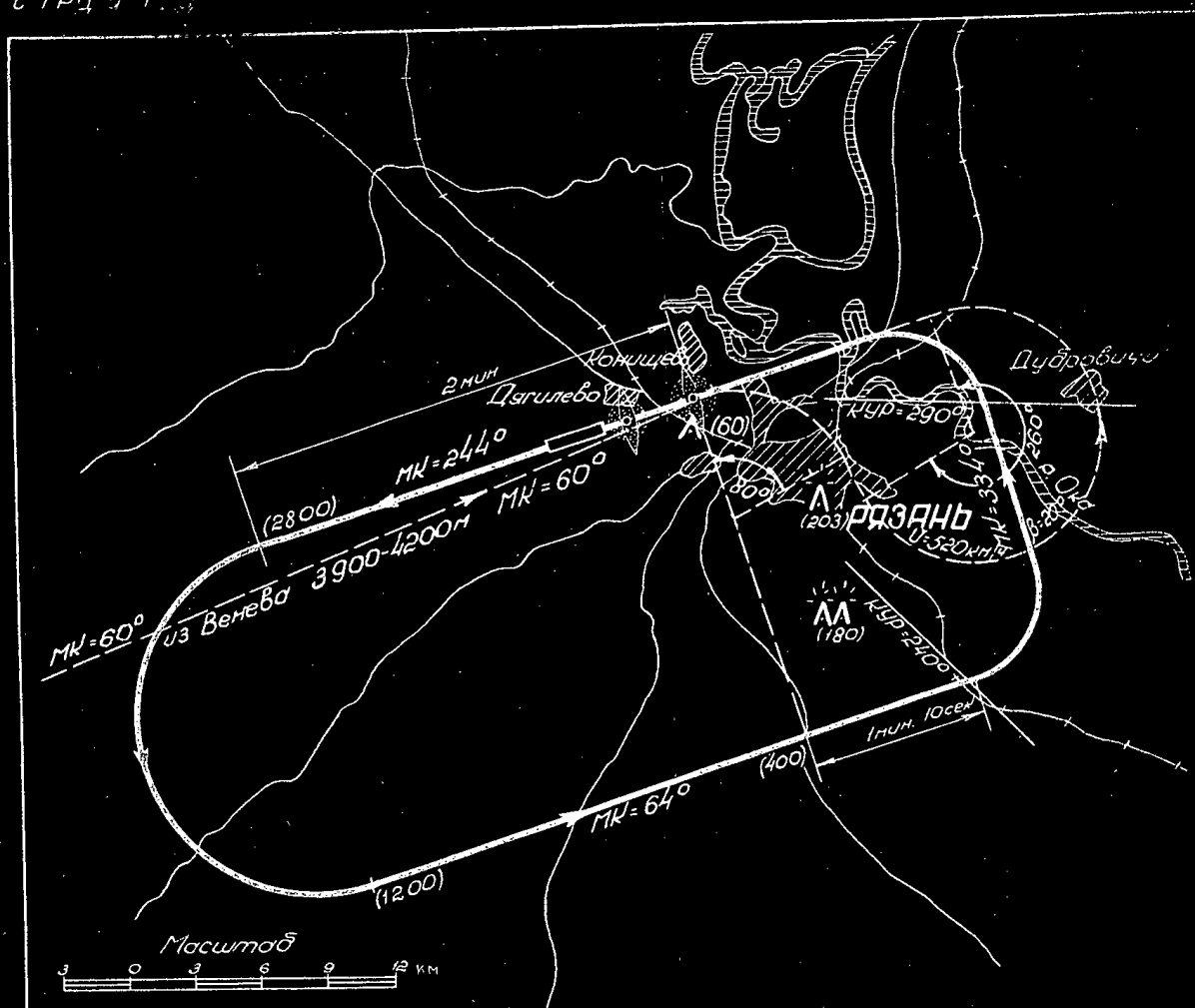
Аэропорт САЗ 23.02.60 №60070

Схема маршрута полета
 на перехвате самолетов
 с ТРД и ТРД

Посадочный
 МК = 244°

Пребывание над
 ур. моря + 130 м

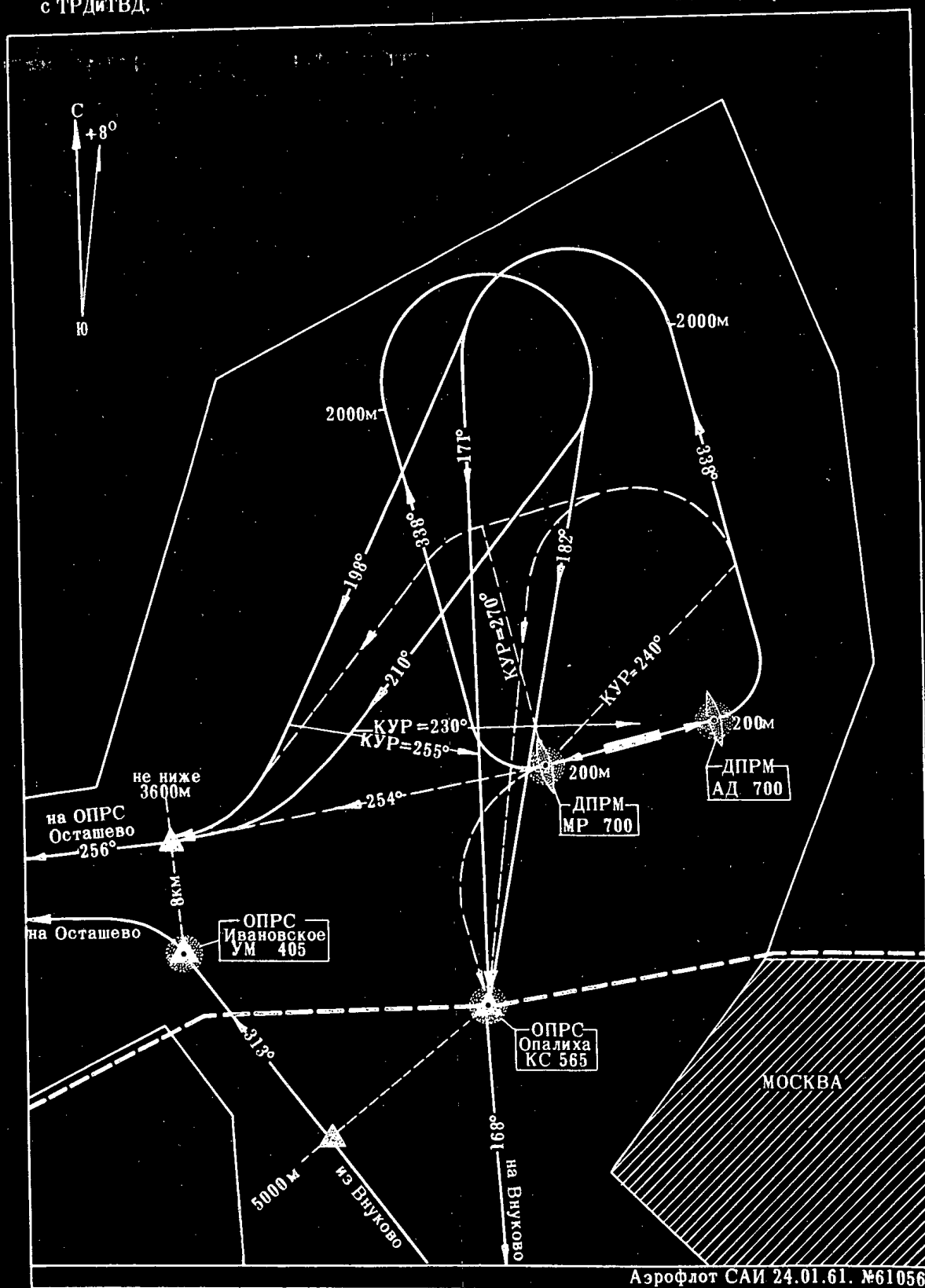
РЯЗАНЬ



Выход для самолетов
с ТРД и ТВД.

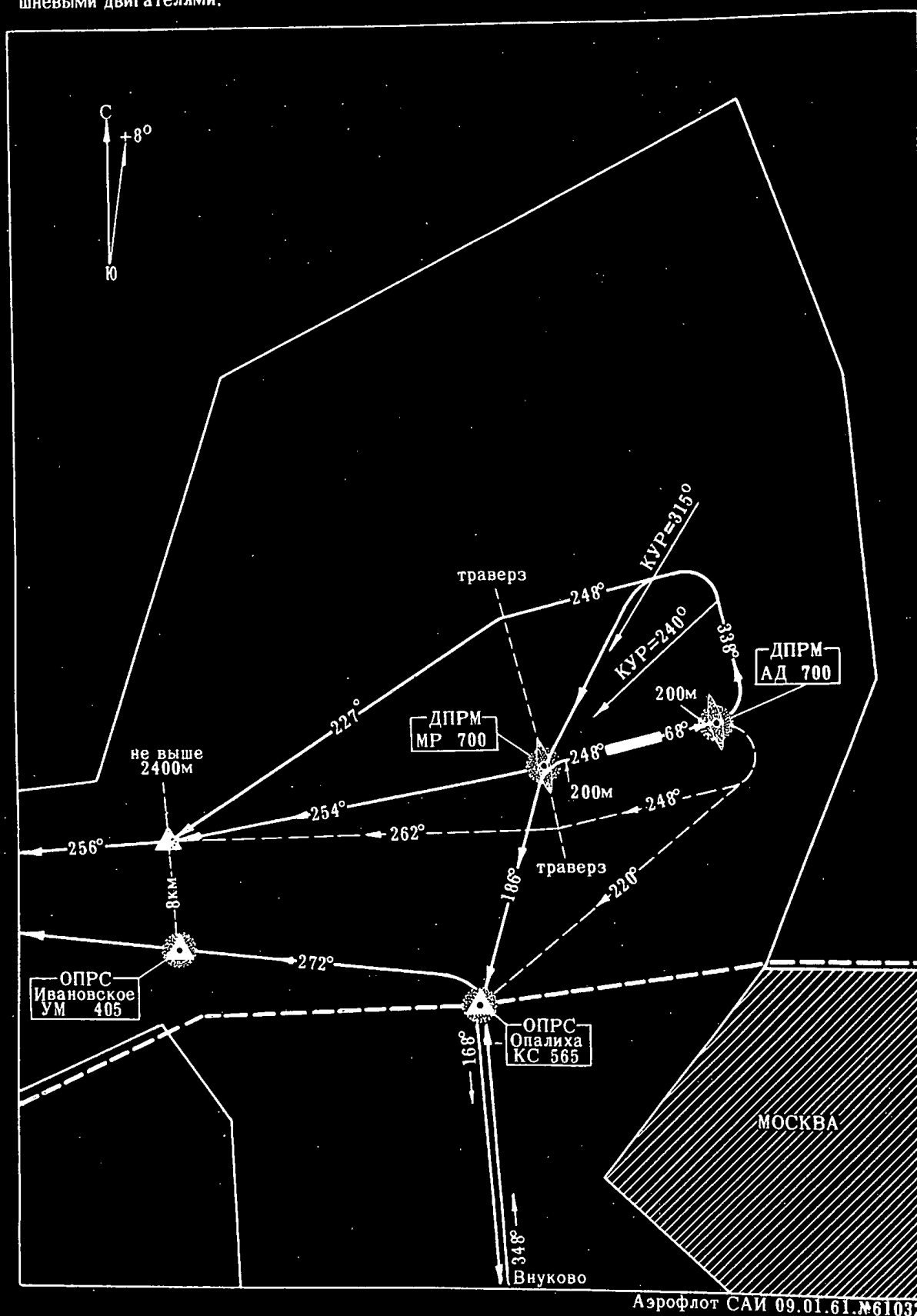
AGA 6-1

МОСКВА/Шереметьево



Выход самолетов с пор-
шневыми двигателями.

МОСКВА/Шереметьево



AGA 6-2
МОСКВА
(ШЕРЕМЕТЬЕВО)

28 км. с. с.з.п.
ЦЕНТРА ГОРОДА МОСКВЫ

ПРЕВЫШЕНИЕ НАД
УР. МОРЯ +190 м

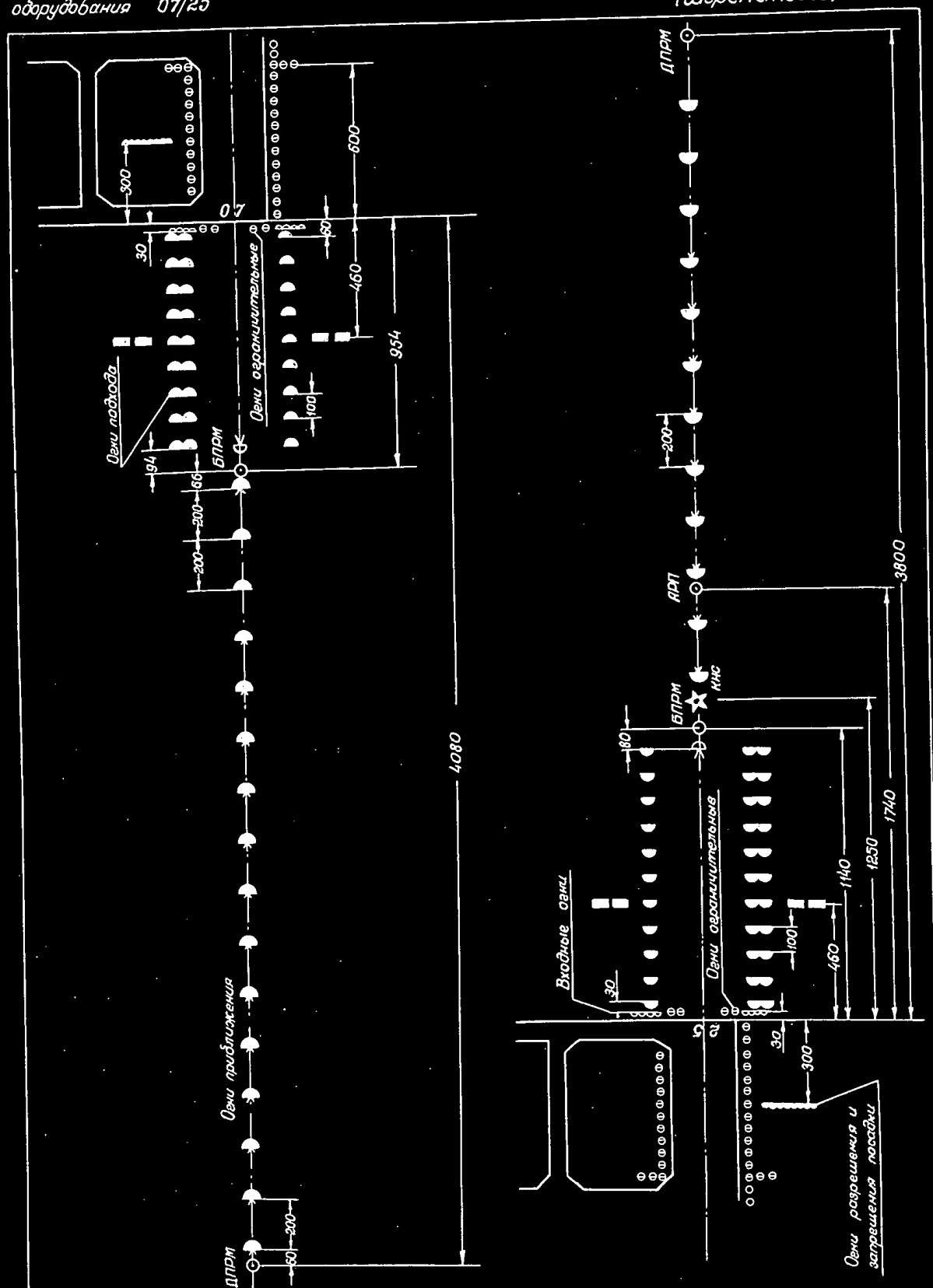
ПРОКИ



Аэрофот СКУ 2106.60 №60524

Схема радиосветотехнического
оборудования 07/25

МОСКВА
(Шереметьево)



Аэропорт САН 24.05 60 №60390

А6А6-3

МОСКВА /ШЕРЕМЕТЬЕВО/
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ
MOSCOW /SHEREMETIEVO/
Brief description and flight rules.

I. Описание аэродрома

I.1. Аэродром расположен в 28 км северо-северо западнее от центра г. Москвы.

Контрольная точка - центр ВПП.

Превышение над уровнем моря +190м, магнитное склонение +8°.

I.2. Аэродром имеет ВПП размером 3500x80м с магнитными курсами посадки 68/248° (07/25).

Аэродром принимает все типы самолетов в течение круглого года.

2. Препятствия

2.1. В районе аэродрома имеются препятствия:

2.1.1. Севернее ВПП на расстоянии 600м расположены служебные здания высотой 30м и лес высотой до 20м. На расстоянии 190м от центра ВПП оборудование РСН высотой 16 м.

2.1.2. На северо-востоке и востоке на расстоянии 800м от порога ВПП 25 имеется лес высотой до 25м, далее на расстоянии 6км от центра ВПП расположены столбы высоковольтной электролинии высотой 40 м.

2.1.3. На востоке на расстоянии 6км от центра ВПП находятся трубы высотой 50м.

2.1.4. На юге, вдоль ВПП, на расстоянии 300м расположены служебные здания и лес высотой до 35 м.

2.1.5. На западе-юго-западе на расстоянии 7км от центра ВПП находится труба высотой 60м.

2.1.6 На западе и сев-западе на расстоянии 1,5-3км от порога ВПП 07 - лес высотой до 20м.

2.1.7. Высоты препятствий указаны относительно уровня аэродрома.

3. Радио и светотехническое оборудование

3.1. Посадка самолетов на ВПП 07 и 25 обеспечивается средствами посадки:

3.1.1. Курсо-глиссадной системой /КРСП/.

3.1.2. Системой посадки по 2 приводным радиостанциям.

3.1.3. Радиолокационной системой посадки /РСН/.

3.1.4. УКВ радиопеленгаторами.

3.2. Светооборудование расположено на подходах к ВПП 07 и 25 и состоит из огней прибли-

1. Description of aerodrome.

1.1. Sheremetievo aerodrome is situated at 28 km from and N-N-W of center of Moscow city. Reference point is in the center of RNWY. Elevation + 190 m, variation + 8°.

1.2. There is RNWY at the aerodrome. Dimension 3500x80 m. The course of landing 68-248 M. All types of aircraft can land at the aerodrome throughout the year.

2. Obstructions.

2.1. There are the following obstructions in the vicinity of aerodrome:

2.1.1. North of RNWY at 600 m are administration buildings, height 30 m and a wood, height 20 m. Radar landing system equipment, height 16 m, is situated at a distance of 190m from the center of RNWY.

2.1.2. N-E and E of RNWY at 800 m from threshold 25 there is a wood, height 25 m, then at 6 km from the center of RNWY masts of high tension line are situated, height 40 m.

2.1.3. East of RNWY at 6 km from its center there are chimneys, height 50 m.

2.1.4. 300 m S of and parallel to RNWY are administration buildings and a wood, height 35 m.

2.1.5. W and S-W of RNWY at 7 km from its center there is a chimney, height 60 m.

2.1.6. W and N-W of RNWY at 1,5-3 km from the threshold 07 there is a wood, height 20 m.

2.1.7. The heights of obstructions are above aerodrome level.

3. Radio and lighting facilities.

3.1. Landing of aircraft on RNWY 07 and 25 is ensured by following facilities:

3.1.1. Instrument landing system /ILS/.

3.1.2. System of landing using 2 NDBs.

3.1.3. Radar landing system /RSP/.

3.1.4. VDF stations.

3.2. Lighting facilities are located on approach to RNWY 07 and 25 and consist of approach, lead in, threshold, landing area and

Аэрофлот САМ 18.02.61 № 61119

жения, подхода, входных, ограничительных и посадочных.

3.3. В полосе подхода к ВПП 25 и на расстоянии 1250 м от ее порога установлен кодовый светомаяк красного огня с кодовым сигналом "АД".

4. Подход к аэродрому и полеты в районе аэропорта

4.1. Подход к аэродрому осуществляется на заданных диспетчерской службой эшелонах, строго по указанным на схемах маршрутам. Отклонение от маршрута полета в зоне аэродрома Шереметьево ЗАПРЕЩЕНО. Всякое изменение маршрута и высоты полета может быть сделано только с разрешения диспетчерской службы.

4.2. Отдельные приводные радиостанции - Ивановское и Опалиха являются исходными пунктами, от которых производится выход на аэродром и построение маневра захода на посадку.

4.3. При входе самолетов в диспетчерскую зону Шереметьево экипажи обязаны держать связь по радио с диспетчерской службой "Шереметьево подход" и получать дальнейшие указания по полету.

5. Посадка

5.1. С МК-68°.

5.1.1. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета на высоте не ниже 3600 м ОПРС Ивановское или на высоте 3000 м ОПРС Опалиха следуют со снижением на ДПРМ аэродрома. От ДПРМ самолеты следуют с МК-68° в течение 30 секунд, затем выполняется левый разворот на МК-248°. Третий разворот выполняется при КУР-240° на ДПРМ, затем самолеты следуют с МК-158° к 4-му развороту, который выполняется при КУР-290° на высоте 400 м по давлению аэродрома.

Выйдя на МКпосадки-68° экипаж производит дальнейшее снижение и расчет на посадку.

5.1.2. Поршневые самолеты после пролета ОПРС Ивановское или ОПРС Опалиха по указанию диспетчерской службы следуют на ДПРМ аэродрома. От ДПРМ полет производится по левому малому прямоугольному маршруту. Время полета между первым и вторым разворотами 45 секунд. Третий разворот выполняется при КУР-240°, четвертый разворот при КУР-285° на высоте 300 м по давлению от уровня аэродрома.

После разворота на МКпосадки-68° производится дальнейшее снижение и расчет на посадку.

RNWX lights.

3.3. An identification red light beacon with code signal "AD" is located in the approach area to RNWX 25 at 1250 m from the threshold of RNWX 25.

4. Approach to a/d and flights in airport's area.

4.1. Approach to a/d is conducted at flight levels assigned by Sheremetievo CTR service only according to the routes designated in charts. Deviation from flight route in the area of Sheremetievo a/d is PROHIBITED. All change of altitude and flight route may be made only in accordance with CTR service instructions.

4.2. Ivanovskoe and Opaliha NDBs are initial points from which aircraft should enter the a/d and execute approach and landing procedure.

4.3. When entering CTR Sheremetievo pilots must maintain a radio communication with "Sheremetievo Approach" and obtain further instructions concerning the flight.

5. Landing.

5.1. With course of landing 68° M.

5.1.1. After passing over Ivanovskoe NDB at but not below 3600 m or Opaliha NDB at 3000 m turbo-jet and turbo-prop aircraft execute a descent flight to LOM of a/d. Passing over LOM aircraft fly for 30 seconds on heading 68° M, then turn left and fly on heading 248° M. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°. Then aircraft fly on heading 158° M and turn on to final when the course angle is 290° M at 400 m QFE. After turning on heading 68° M aircraft continue descent and execute the landing.

5.1.2. After passing over Ivanovskoe NDB or Opaliha NDB piston aircraft fly to LOM of a/d according to the instructions obtained from ATC. Passing over LOM aircraft join small left rectangular route. The time of flight between turning on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. The turn on to base leg is performed when the course angle is 240°, the turn on to final is performed when the course angle is 285° at 300 m QFE. After turning on heading 68° M aircraft continue the descent flight and execute the landing.

AGA 6-4

5.2. С МК-248°.

5.2.1. Самолеты с ТРД и ТВД после пролета на высоте не ниже 3600 м ОПРС Ивановское или на высоте 3000 м ОПРС Опалиха выполняют разворот на МК-338°, с которым следуют со снижением от ОПРС Ивановское до КУР-100°, от ОПРС Опалиха до КУР-105° на ДПРМ аэродрома.

Выполнив правый разворот на МК-68° самолеты следуют к третьему развороту, который выполняется при КУР-110° на ДПРМ аэродрома. Четвертый разворот на МК-посадки-248° выполняется при КУР-70° на высоте 400 м.

ПРЕДУПРЕЖДЕНИЕ: Выполнение третьего разворота при КУР на ДПРМ более 110° запрещается.

5.2.2. Поршневые самолеты после пролета ОПРС Ивановское или ОПРС Опалиха следуют по прямой на БПРМ аэродрома Шереметьево. После пролета БПРМ полет производится по правому малому прямоугольному маршруту.

Время полета с МК-338° после первого разворота до второго - 45 секунд. От второго разворота самолеты с МК-68° и со снижением следуют до КУР-120°, при котором производится третий разворот. Далее самолеты следуют с МК-158° до КУР-75° и на высоте 300 м по давлению от уровня аэродрома производят четвертый разворот.

ПРИМЕЧАНИЕ: При заходе на посадку поршневых самолетов и самолетов с ТРД и ТВД высота пролета ДПРМ 200 м, БПРМ - 60 м по давлению от уровня аэродрома.

6. Зоны ожидания

6.1. Для ожидания очереди на посадку самолетов с ТРД, ТВД и поршневых установлены две зоны ожидания.

6.1.1. Зона ожидания № 1 расположена над ДПРМ с МК-пос.-248°, полет в которой производится по большому правому прямоугольному маршруту.

6.1.2. Зона ожидания № 2 расположена над ДПРМ с МК-пос.-68°, с выполнением полета по большому левому прямоугольному маршруту.

6.2. Для самолетов с поршневыми двигателями полет в зонах № 1 и № 2 производится по малым прямоугольным маршрутам. Время полета между первым и вторым разворотами 45 секунд.

6.3. В зоне ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300 м до высоты 6000 м и выше 6000 м через 1000 м. Отсчет высоты производится по барометрическому высотомеру, шкала которого установлена на 760 мм ртутного столба.

5.2. With course of landing 248° M.

5.2.1. After passing Ivanovskoe NDB at but not below 3600 m turbo-jet and turbo-prop aircraft turn on heading 338° M, then execute the descent flight when the course angle is 100°. After passing Opaliha NDB at 3000 m they turn on heading 338° M, then execute the descent flight when the course angle is 105°. After making right turn on heading 68° M aircraft proceed the turn on to base leg when the course angle is 110°. The turn on to final is performed when the course angle is 70° at 400 m. WARNING: Turn on to base leg to LOM when the course angle is more than 110° is prohibited.

5.2.2. After passing over Ivanovskoe NDB or Opaliha NDB piston aircraft fly straight to LIM of Sheremetievo a/d. After passing over LIM aircraft join small right rectangular route.

The time of flight on heading 338° M between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs. After turning on down-wind leg aircraft execute the descent flight on heading 68° M when the course angle is 120°, then they turn on to base leg. Then aircraft fly on heading 158° M when the course angle is 75° and turn on to final leg at 300 m QFE.

REMARK: Turbo-jet, turbo-prop and piston aircraft land so as fly over LOM at 200 m and over LIM at 60 m QFE.

6. Holding areas.

6.1. For the sequence of landing there established 2 holding areas for turbo-jet, turbo-prop and piston aircraft.

6.1.1. Holding area № 1 - over LOM, the course of landing 248° M, flight in holding area № 1 is conducted according to big right rectangular route.

6.1.2. Holding area № 2 - over LOM, the course of landing 68° M, flight in holding area № 2 is conducted according to big left rectangular route.

6.2. For piston aircraft flight in holding areas is conducted according to small rectangular route. The time of flight between turn on to cross-wind leg and down-wind leg is 45 secs.

6.3. Vertical separation between aircraft in holding area at altitudes up to 6000 m is 300 m and above 6000 m - 1000 m according to

Аэрофлот САИ 18.02.61 № 61120

6.4. При необходимости производства внеочередной посадки для поршневых самолетов командир экипажа обязан доложить диспетчеру КДП и с его разрешения и указания выполнить внеочередной заход на посадку, для чего выйти на ДПРМ на заданном эшелоне и после пролета ДПРМ следовать одну минуту с посадочным курсом без снижения, установить на шкале высотомера давление от уровня аэродрома и с прежним курсом со снижением 4-5 м/сек следовать в течение 3-х минут, затем выполняется первый разворот. Дальнейший полет производится по прямоугольному маршруту со снижением для захода на посадку.

Пролет траверза ДПРМ /после второго разворота/ на высоте 300м.

7. Выход с аэродрома самолетов с ТРД и ТВД

7.1. При взлете с МК-68°.

7.1.1. После взлета и набора высоты 200м производится левый разворот на МК-338°, с которым набирается высота 2000м, затем выполнив левый разворот на МК-198° полет производится с набором высоты в направлении на ОПРС Ивановское. По достижении КУР-255° на ДПРМ аэродрома выполняется правый разворот с выходом в направлении на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское на высоте не ниже 3600м.

7.1.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПРС Черная Грязь, после взлета и набора высоты 2000м, как указано в п.

7.1.1. производится левый разворот на МК-171°, с которым следуют на ОПРС Опалиха. Пролет ОПРС Опалиха на высоте 5000м.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом, по указанию диспетчерской службы, набор высоты самолетов, уходящих на ОПРС Осташево, производится по левому прямоугольному маршруту до траверза ДПРМ и далее на ОПРС Осташево. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха по указанию диспетчерской службы производят полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту до второго разворота/КУР-240°, затем следуют на ОПРС Опалиха.

7.2. При взлете с МК-248°.

7.2.1. После взлета и набора высоты 200м производится правый разворот на 90° и с МК-338° набирается высота 2000м. По достижении этой высоты выполняется правый разворот на МК-210°, с которым следуют в направлении ОПРС Ивановское до КУР-238° на ДПРМ, затем с правым разворотом выходят на прямую на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не ниже

the barometric altimeter setting to 760 mm mercury.

6.4. If an extraordinary landing is necessary for piston aircraft a pilot-in-command should report the operator and after obtaining clearance from him act as follows: fly towards LOM at the assigned level, then after passing it over proceed one minute with the course of landing without descent, then reducing the barometric pressure reading to a/d level /QFE/ during 3 minutes proceed descending 4-5 m/sec with the same course, and turn on to cross-wind leg. The further descent flight for approach to land is performed according to rectangular route. Flight over abeam of LOM/after turning on down-wind leg/ is conducted at 300 m.

7. Departure procedure for turbo-prop and turbo-jet aircraft.

7.1. For take-off on heading of 68° M.

7.1.1. After taking off and climbing to 200 m turn left on heading of 338° M to 2000 m then turn left on heading of 198° M and proceed climbing towards Ivanovskoe NDB. On reaching the course angle 255° turn right, and proceed towards Ostashevo NDB. Overhead the abeam of Ivanovskoe NDB at not below 3600 m.

7.1.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaya Griaz NDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.1.1., turn left on heading of 171° M with which to follow towards Opaliha NDB. Overhead the Opaliha NDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d under the instructions from ATC aircraft flying towards the Ostashevo NDB, climb according to the left rectangular route up to abeam LOM and then proceed towards the Ostashevo NDB. Aircraft flying towards the Opaliha NDB under the instructions from ATC climb according to the left rectangular route before turning on to down-wind leg when the course angle is 240° and then proceed to Opaliha NDB.

7.2. For take-off on heading of 248° M.

7.2.1. After taking off and climbing to 200 m turn right at 90° on heading of 338° M and climb to 2000 m. On reaching 2000 m turn right on heading of 210° M and fly towards Ivanovskoe NDB till the course angle is 238° to LOM of a/d, then after turning right proceed to go straight ahead in the direction of the Ostashevo NDB. Flight over abeam Ivanovskoe

AGA 6-5

3600м.

7.2.2. При отходе самолетов от аэродрома в направлении на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора высоты 2000м, как указано в п.7.2.1. производится правый разворот на МК-182°, с которым следуют на ОПРС Опалиха. Пролет ОПРС Опалиха на высоте 5000м.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки, самолеты, вылетающие в направлении ОПРС Осташево, могут быть после взлета направлены аэродромной диспетчерской службой по прямой на ОПРС Осташево с набором высоты, а самолеты, уходящие на ОПРС Черная Грязь после взлета и набора по прямой 200м с левым разворотом на ОПРС Опалиха.

8. Выход с аэродрома самолетов с поршневыми двигателями

8.1. При взлете с МК-68°.

8.1.1. Самолеты, уходящие на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м следуют с набором высоты по левому прямоугольному маршруту или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняется правый разворот на МК-248°, с которым следуют до траверза ДПРМ. Далее полет выполняется в направлении на ОПРС Осташево. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400м.

8.1.2. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха, после взлета и набора высоты по прямой 200м выполняют полет с набором высоты по левому прямоугольному маршруту. После второго разворота, следуя с МК-248° при КУР-315°, производится левый разворот на ДПРМ аэродрома и далее на ОПРС Опалиха или по указанию аэродромной диспетчерской службы выполняется правый разворот с набором высоты в направлении на ОПРС Опалиха.

8.2. При взлете с МК-248°.

8.2.1. Самолеты, уходящие на ОПРС Осташево после взлета и набора высоты по прямой 200м следуют в направлении ОПРС Осташево с набором заданного эшелона, но не выше 2700м. Пролет траверза ОПРС Ивановское не выше 2400м.

8.2.2. Самолеты, уходящие на ОПРС Опалиха после взлета и набора высоты по прямой 200м производят левый разворот с набором высоты в направлении на ОПРС Опалиха.

ПРИМЕЧАНИЕ: В зависимости от воздушной обстановки над аэродромом набор эшелона может быть задан над аэродромом по прямоугольному маршруту.

NDB at not below 3600 m.

7.2.2. On departure of aircraft from the aerodrome towards Chernaya Gрязь NDB after taking off and climbing to 2000 m, as described in para 7.2.1., turn right on heading of 182° M with which to follow towards Opaliha NDB. Flight over Opaliha NDB at 5000 m.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic, aircraft flying out towards the Ostashevo NDB can after take-off be directed by ATC straight ahead to the Ostashevo NDB. Aircraft going towards the Chernaya Gрязь NDB after take-off and climbing straight ahead 200 m with left turn towards the Opaliha NDB.

8. Departure procedure for piston aircraft.

8.1. For take-off on heading of 68° M.

8.1.1. Aircraft going to Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route or, under instructions from ATC turn right on heading of 248° M with which to follow to abeam LOM, then fly towards the Ostashevo NDB. The flight over abeam Ivanovskoe NDB at not above 2400 m.

8.1.2. Aircraft going to Opaliha NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m continue to climb according to left rectangular route. After turning on to down-wind leg fly on heading of 248° M and when the course angle is 315° turn left and proceed to LOM, then to the Opaliha NDB or, under the instructions from ATC turn right climbing and proceed towards the Opaliha NDB.

8.2. For take-off on heading 248° M.

8.2.1. Aircraft going to the Ostashevo NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m proceed to the Ostashevo NDB climbing up to the allocated flight level but not above 2700 m. The flight over abeam Ivanovskoe NDB at not above 2400 m.

8.2.2. Aircraft going to the Opaliha NDB after taking off and climbing straight ahead to 200 m make climbing turn left towards the Opaliha NDB.

Remarks: Depending on the intensity of air traffic in the area of a/d the pilot-in-command may be instructed to climb above the a/d according to rectangular route.

Аэрофлот САИ 18.02.61 № 61121

9. Особое указание

9.1. В случаях, когда экипаж самолета, выходящего из Московской воздушной зоны, не может достичь заданного эшелона /высоты/ для пролета назначенной ОПРС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указанию.

9.2. Перестановка барометрической шкалы высотомера с величины атмосферного давления аэродрома взлета на стандартное давление /760мм ртутного столба/ производится после взлета и набора истинной высоты полета не менее 400м над уровнем аэродрома .

9. Special instructions.

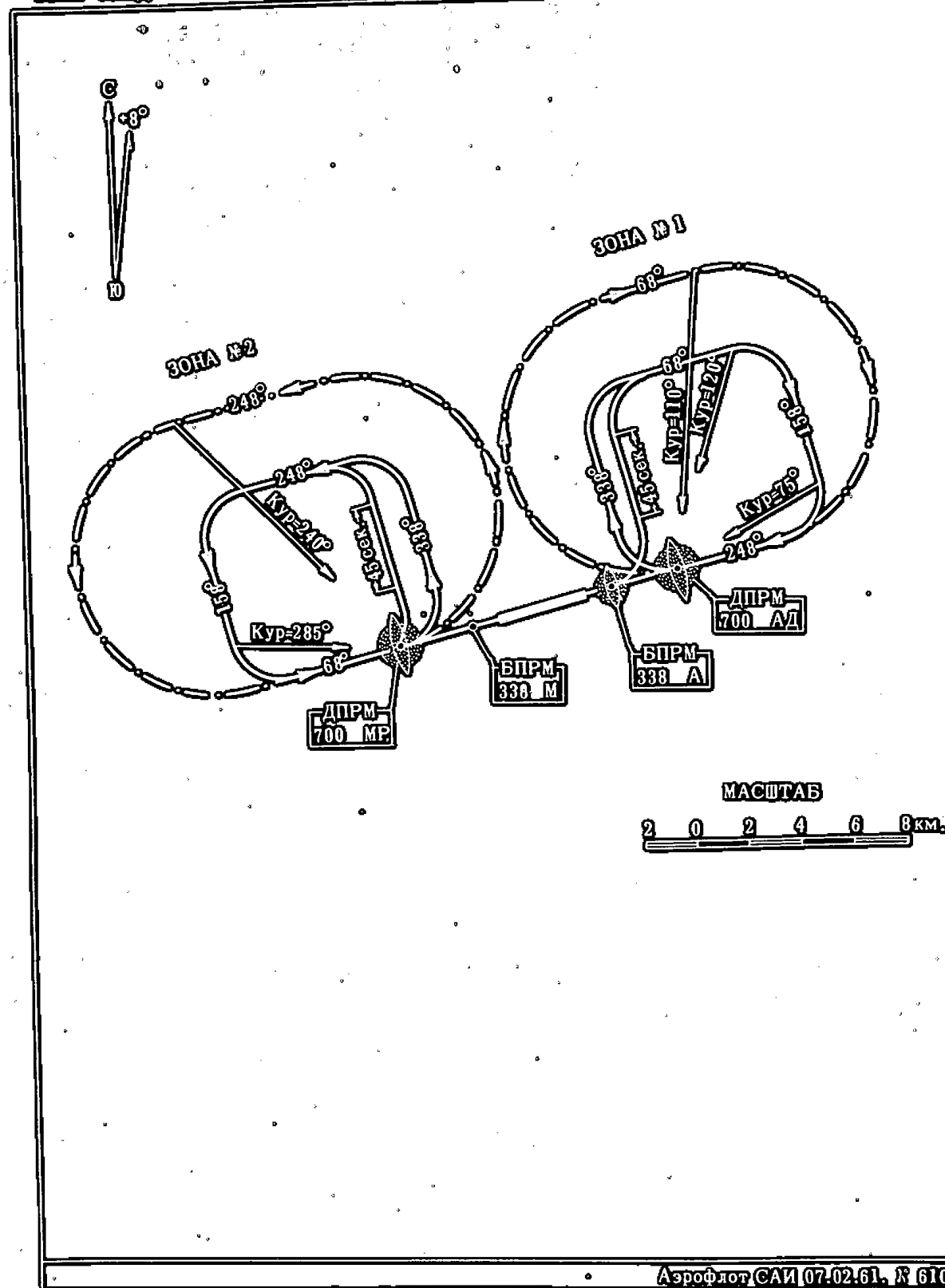
9.1. In case when pilots of an aircraft leaving the Moscow TMA cannot reach the assigned flight level / altitude/ for passing over NDB in the determined time, they should immediately report the operator about it and act according to the instructions of the operator.

9.2. The change over of QFE of the departure aerodrome to the standard pressure / 760 mm mercury/ is performed after taking off and climbing to the height not below 400 m above the aerodrome level.

AGA 6-6

МОСКВА/Шереметьево

ЗОНЫ ОЖИДАНИЯ

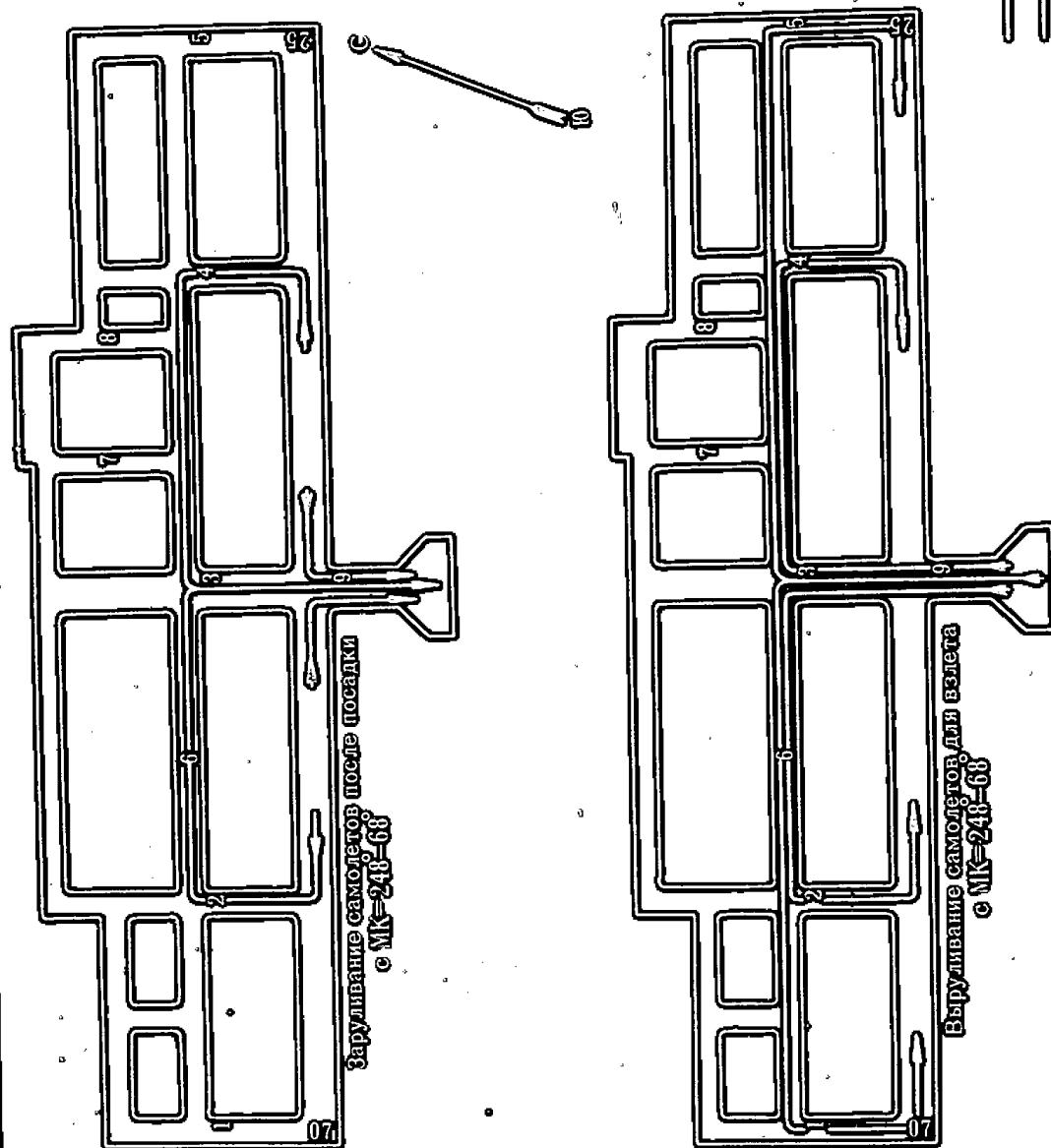


Аэрофлот САИ 07.02.61. № 61085

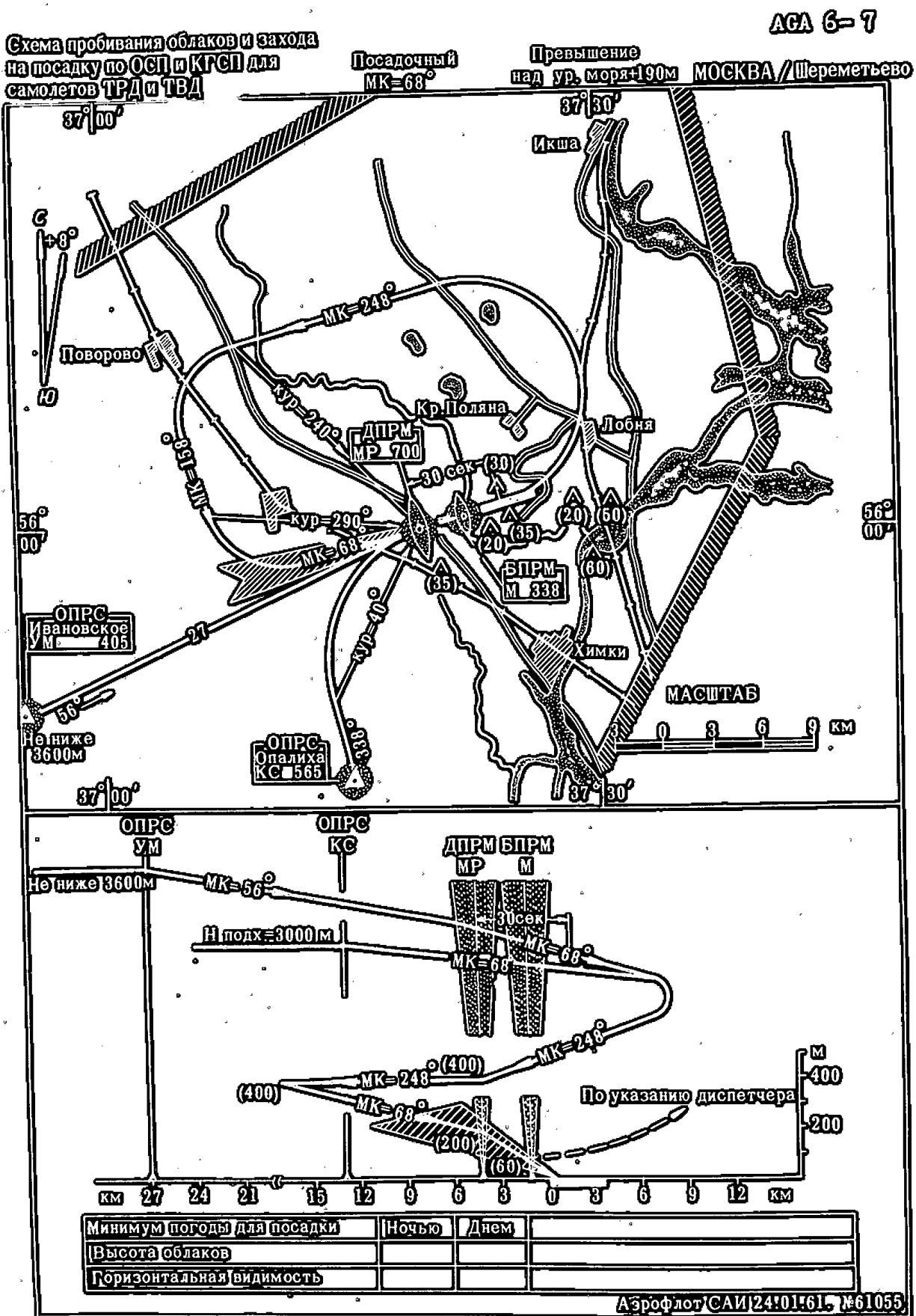
СХЕМА ВЫРУЛИВАНИЯ И РУЛЕНИЯ САМОЛЕТОВ

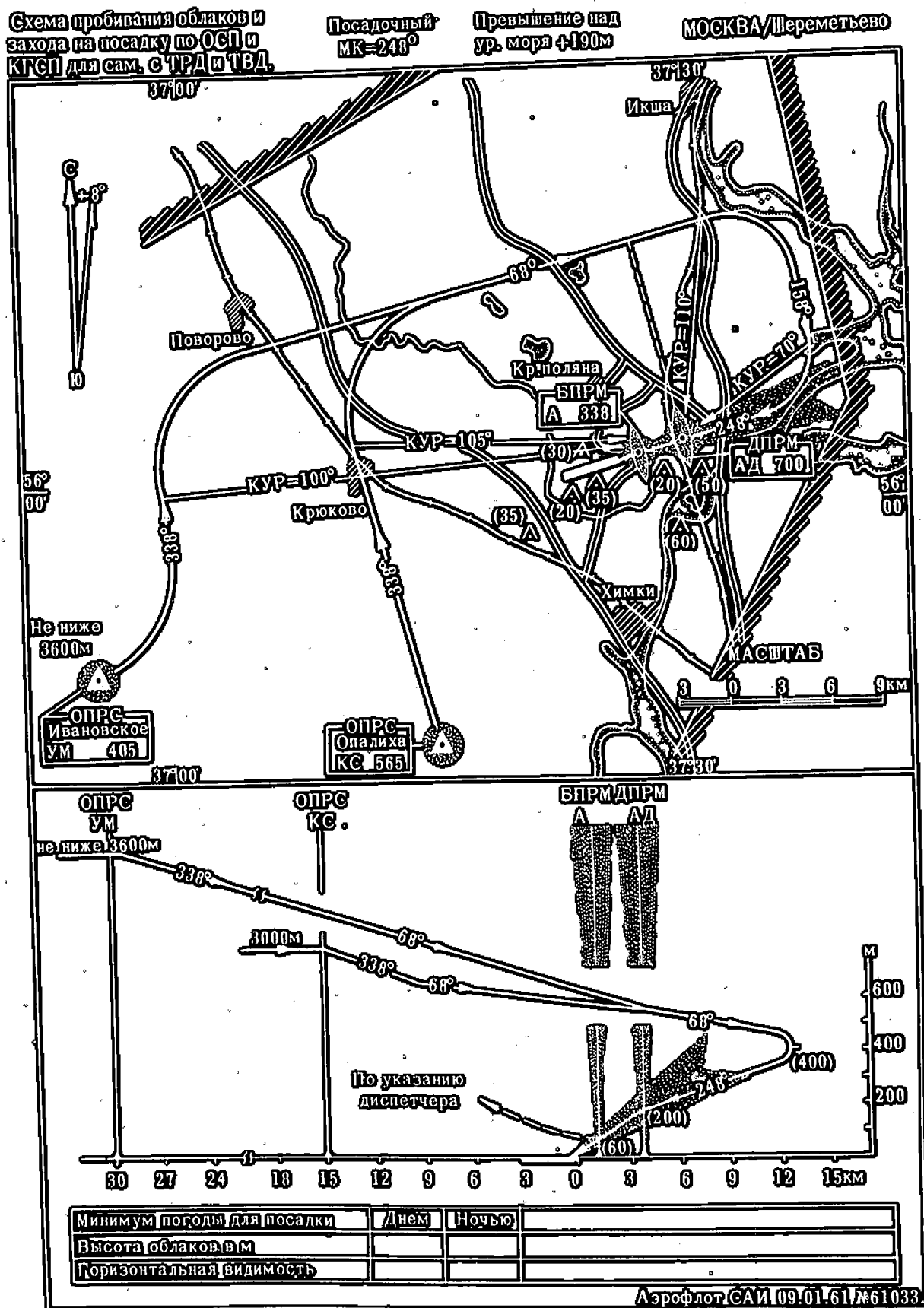
УДСНВА / Череметьево

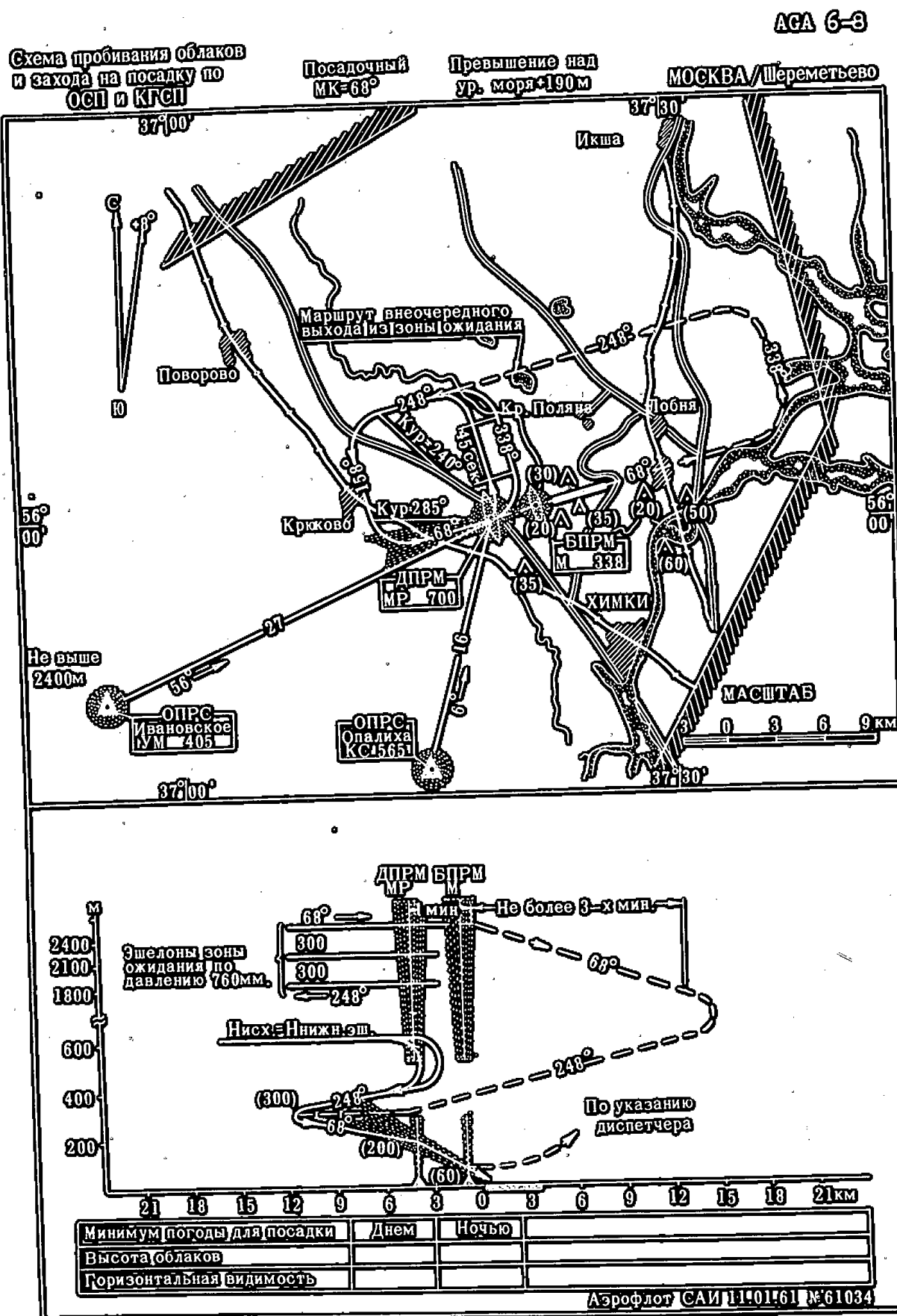
Поршневые
—
—
Реактивные

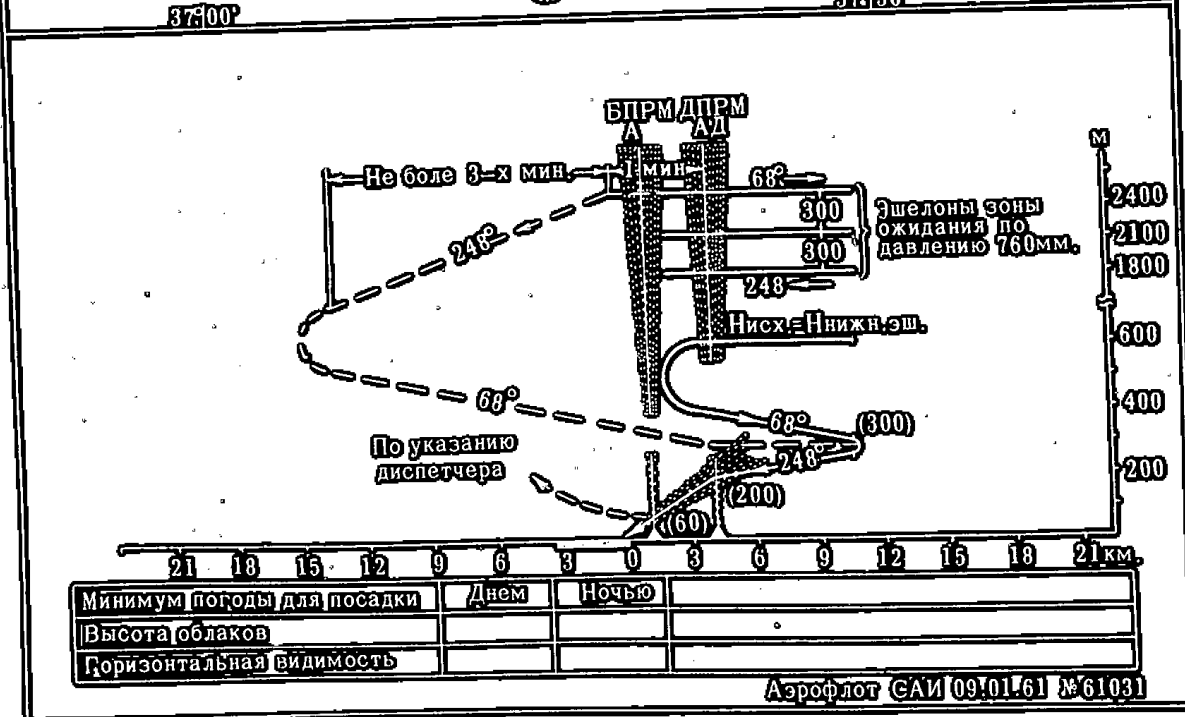
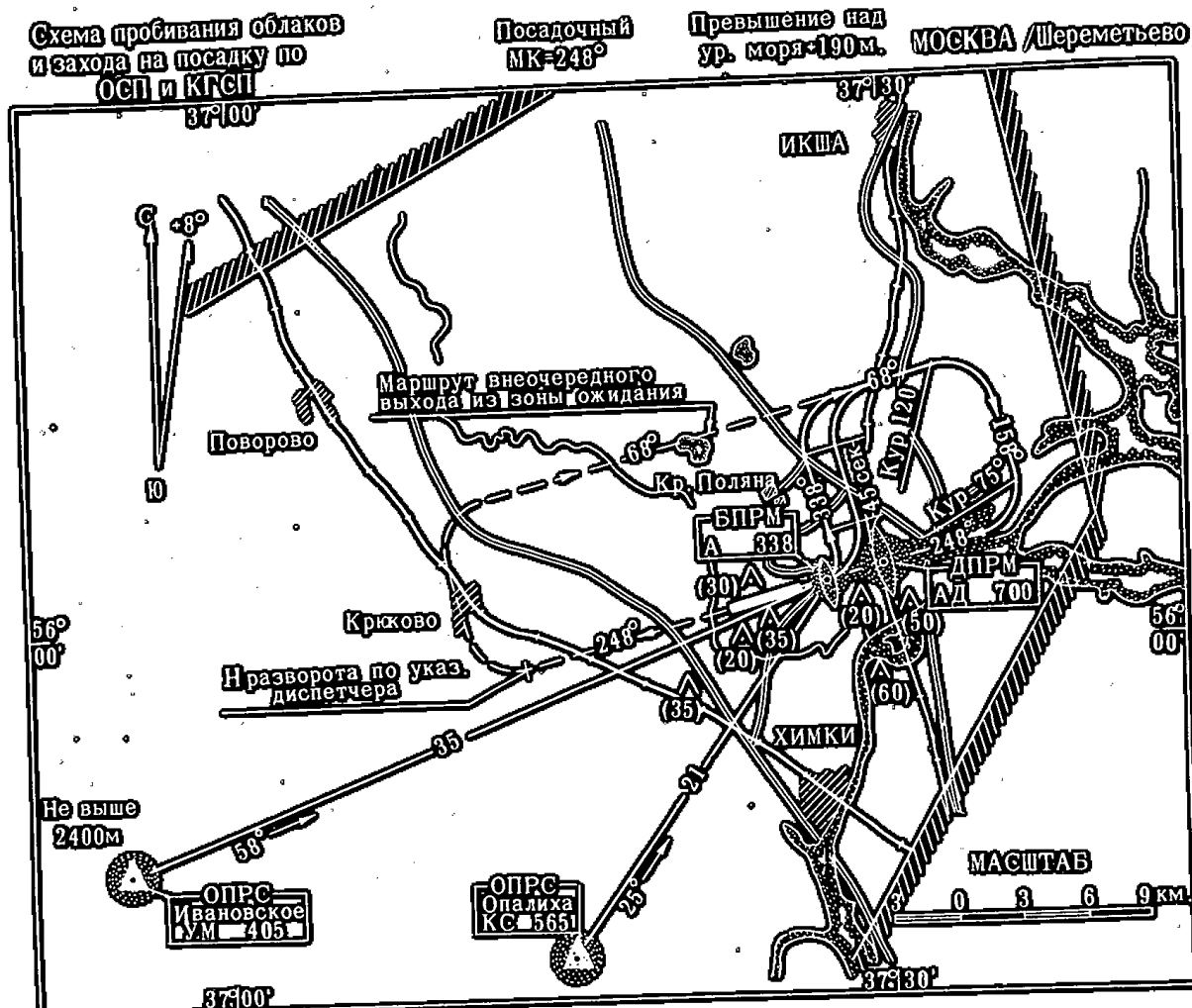


УДСНВА / Череметьево

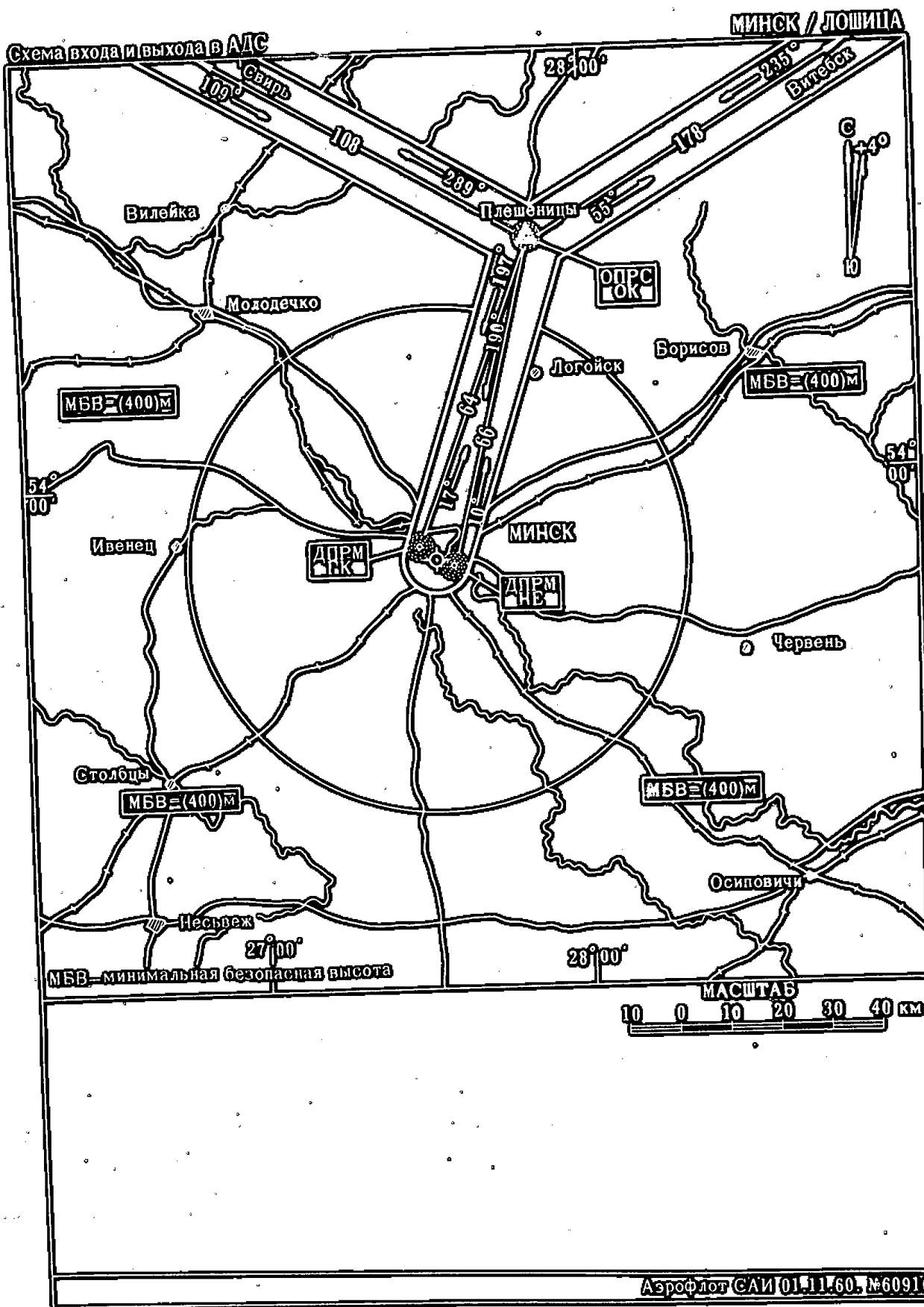


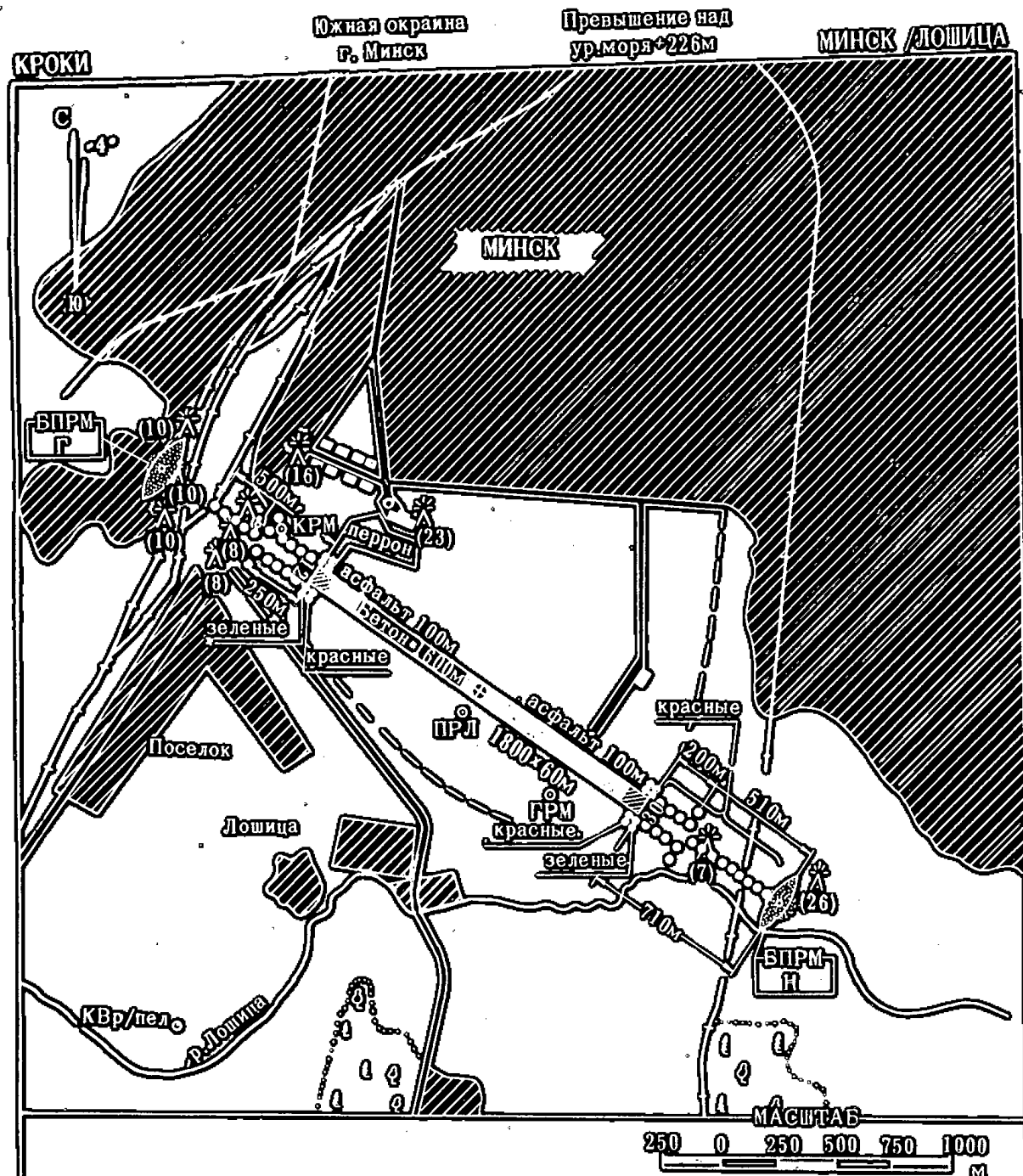


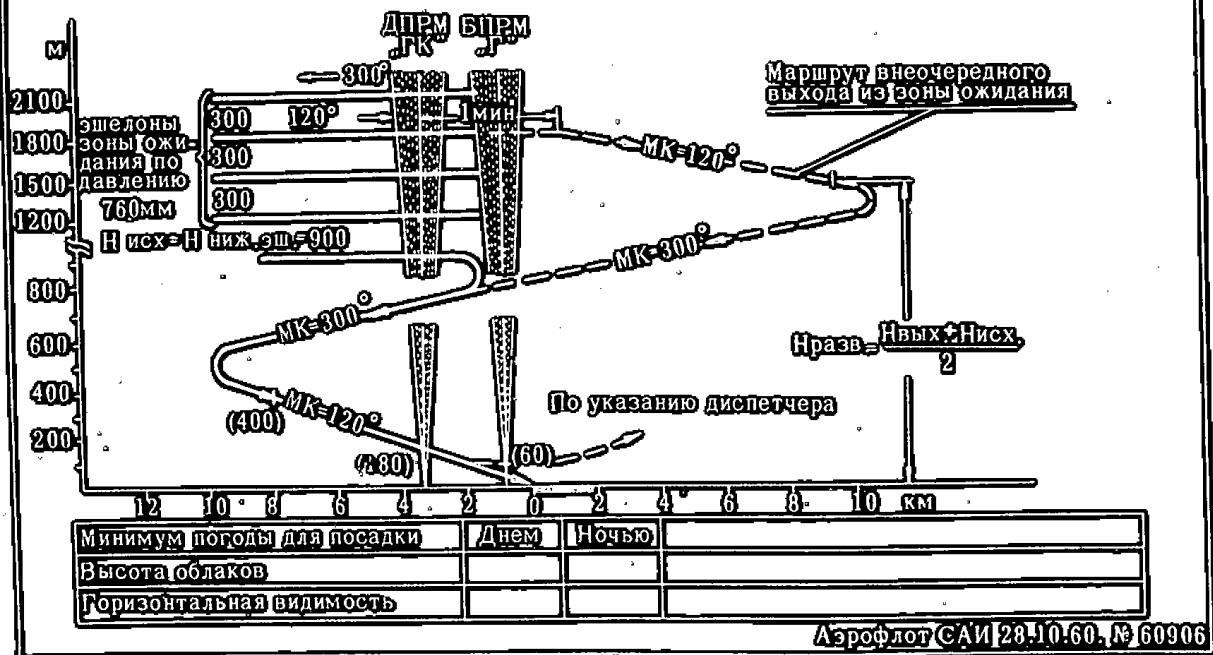
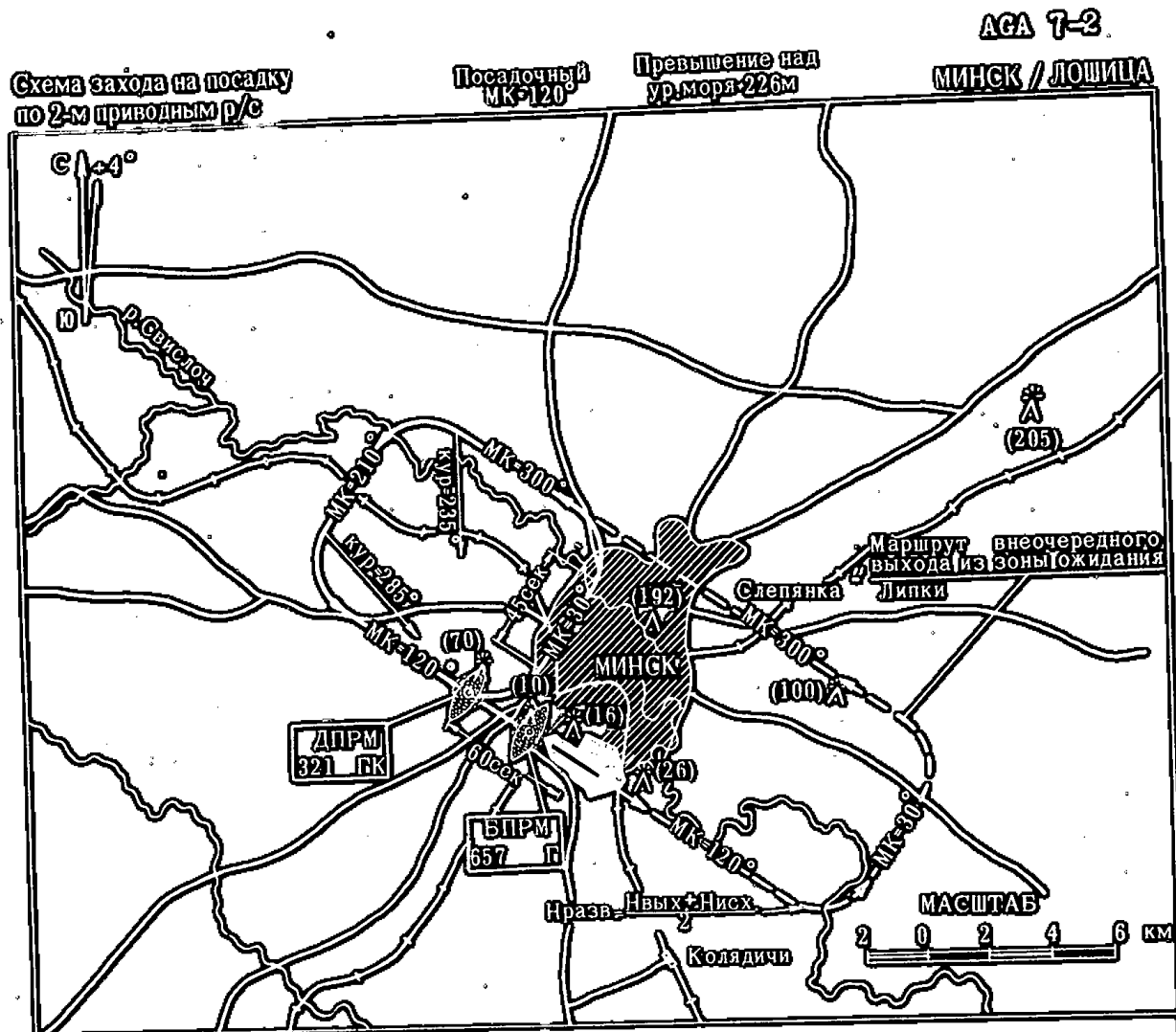




АСА 7-1







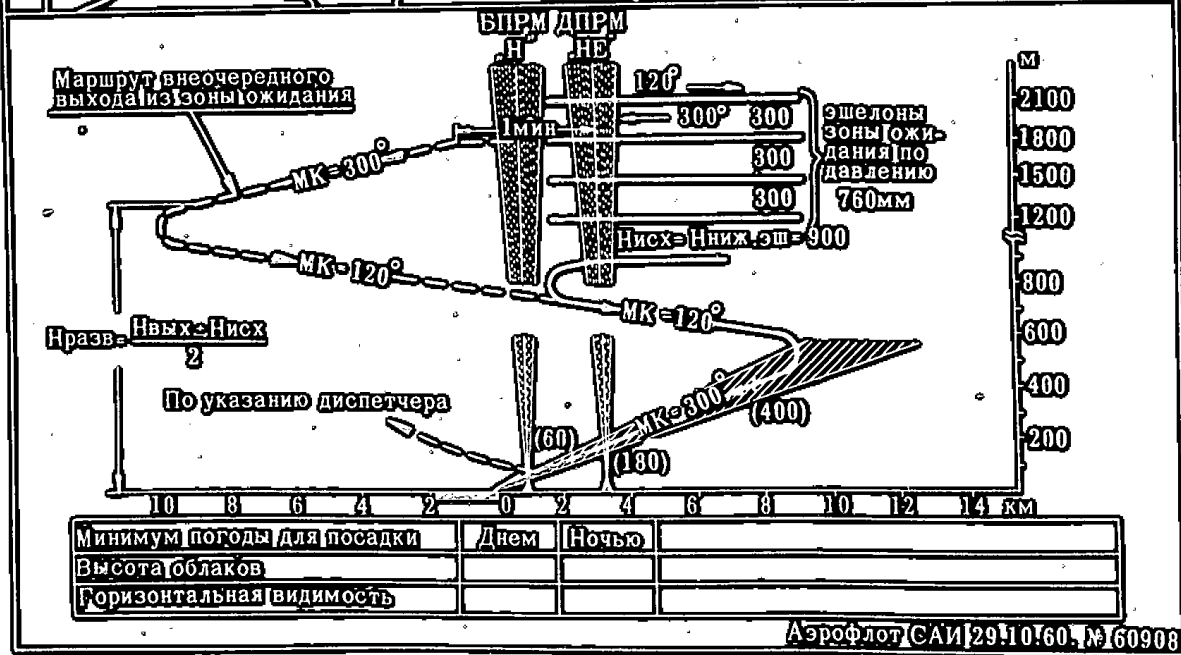
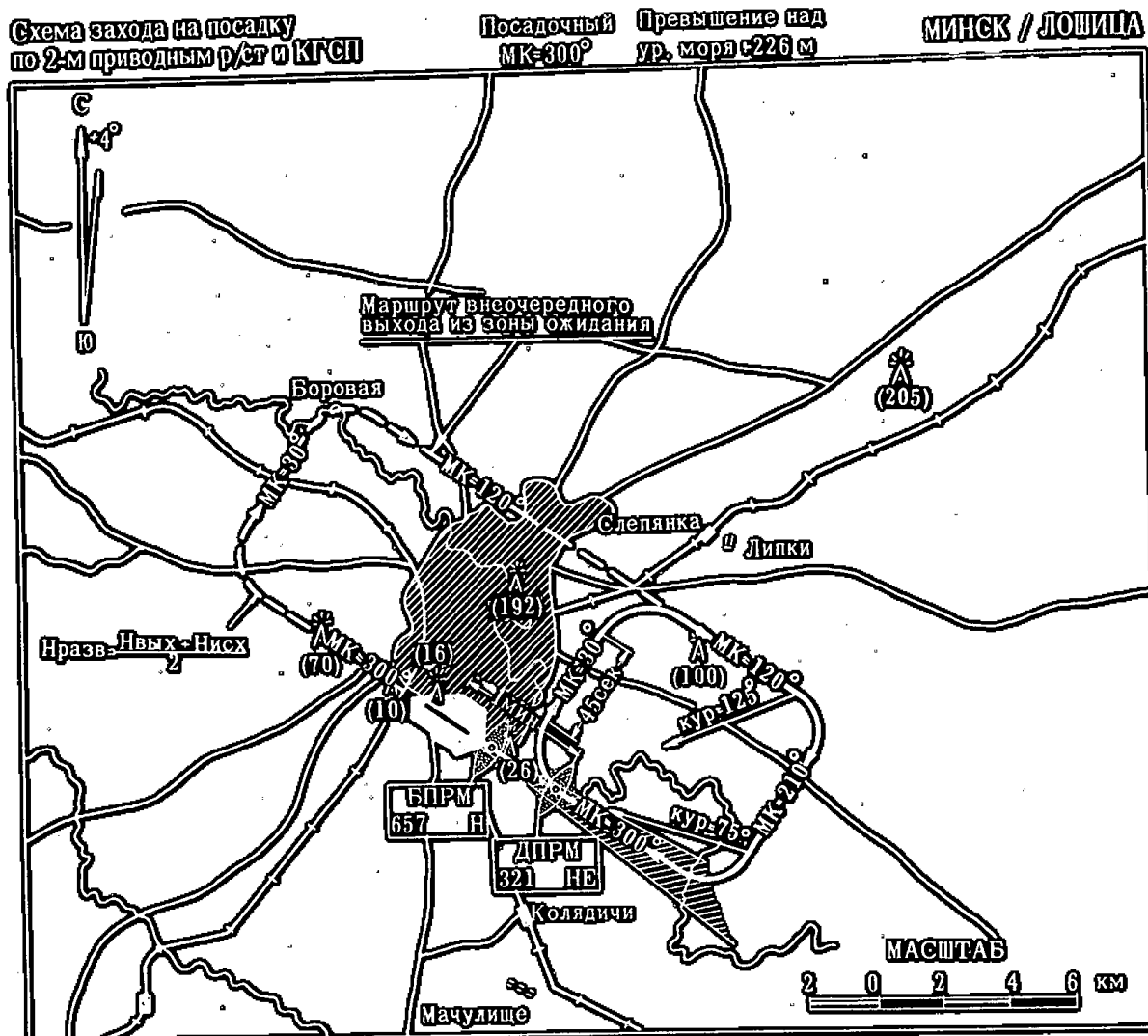
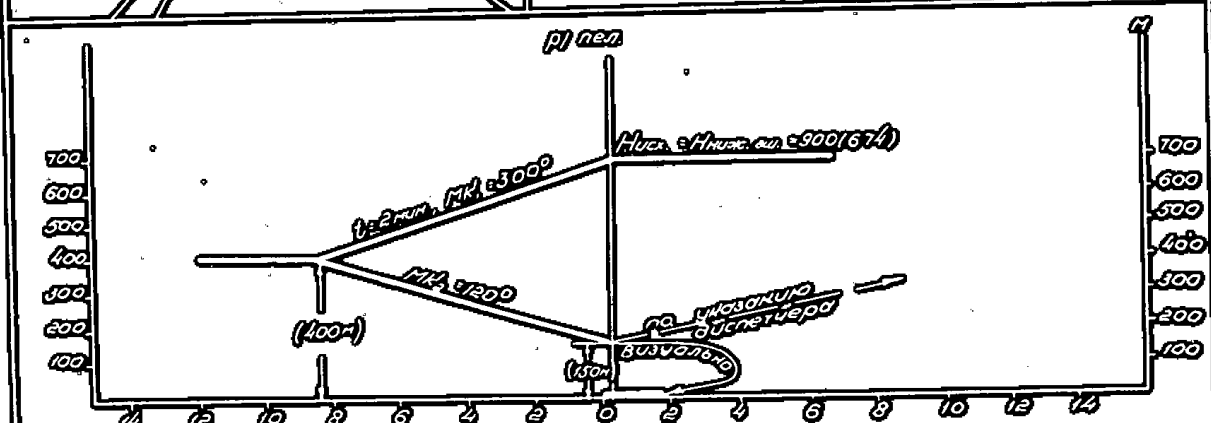
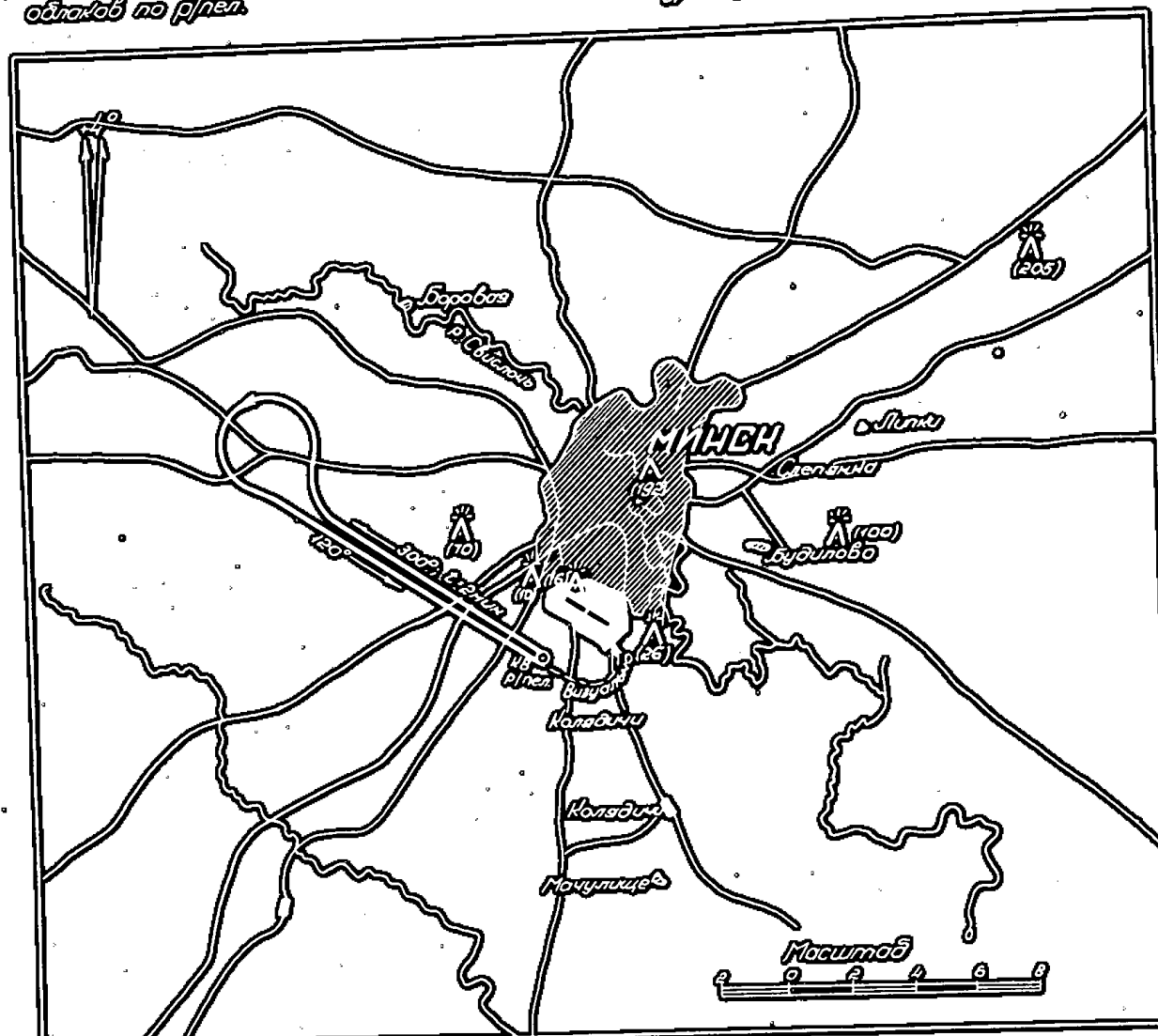


Схема продвижения
 отрядов по р/пел.

Превышение над
 ур. моря +226 м

АСА 7-3
 20/12/62
 МИНСК/Шушичи

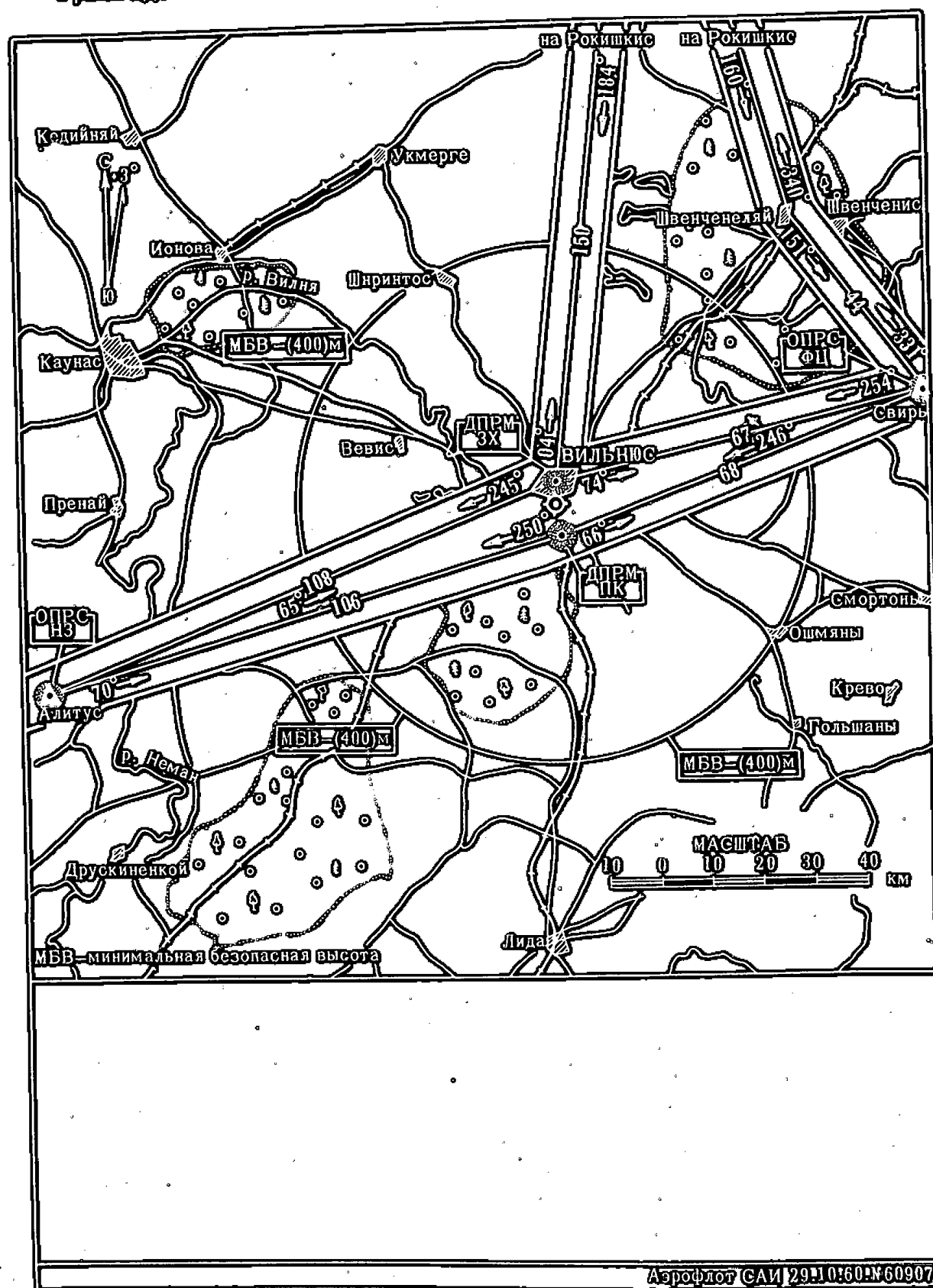


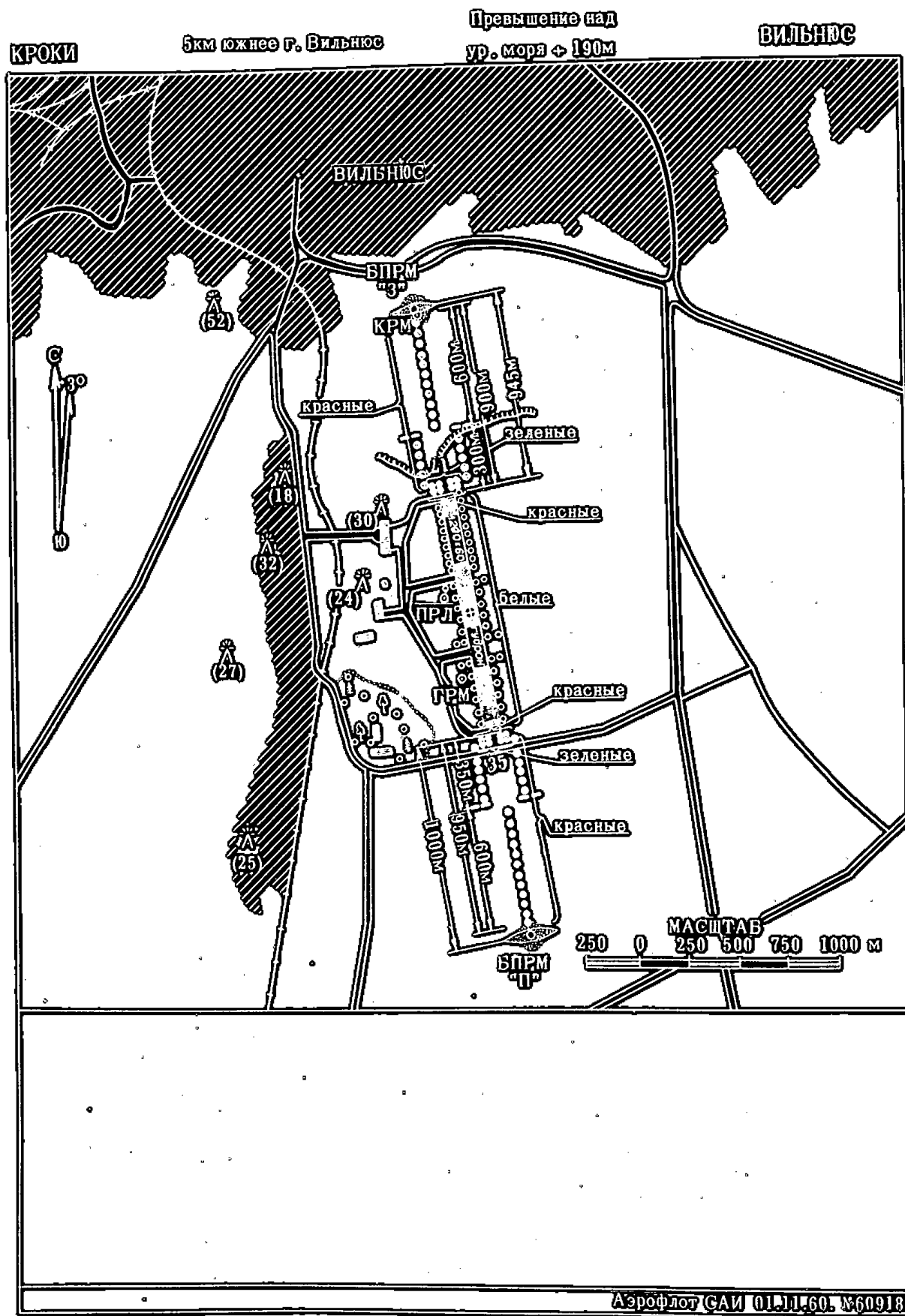
Максимальное расстояние от отряда	Центр	Население	
Всего отрядов в М	150	500	
Средняя температура	1000	3000	

Аэрофлот СРП 194.692 №59124

Схема входа и выхода
в район АДС.

АГА 8-1
ВИЛЬНЮС





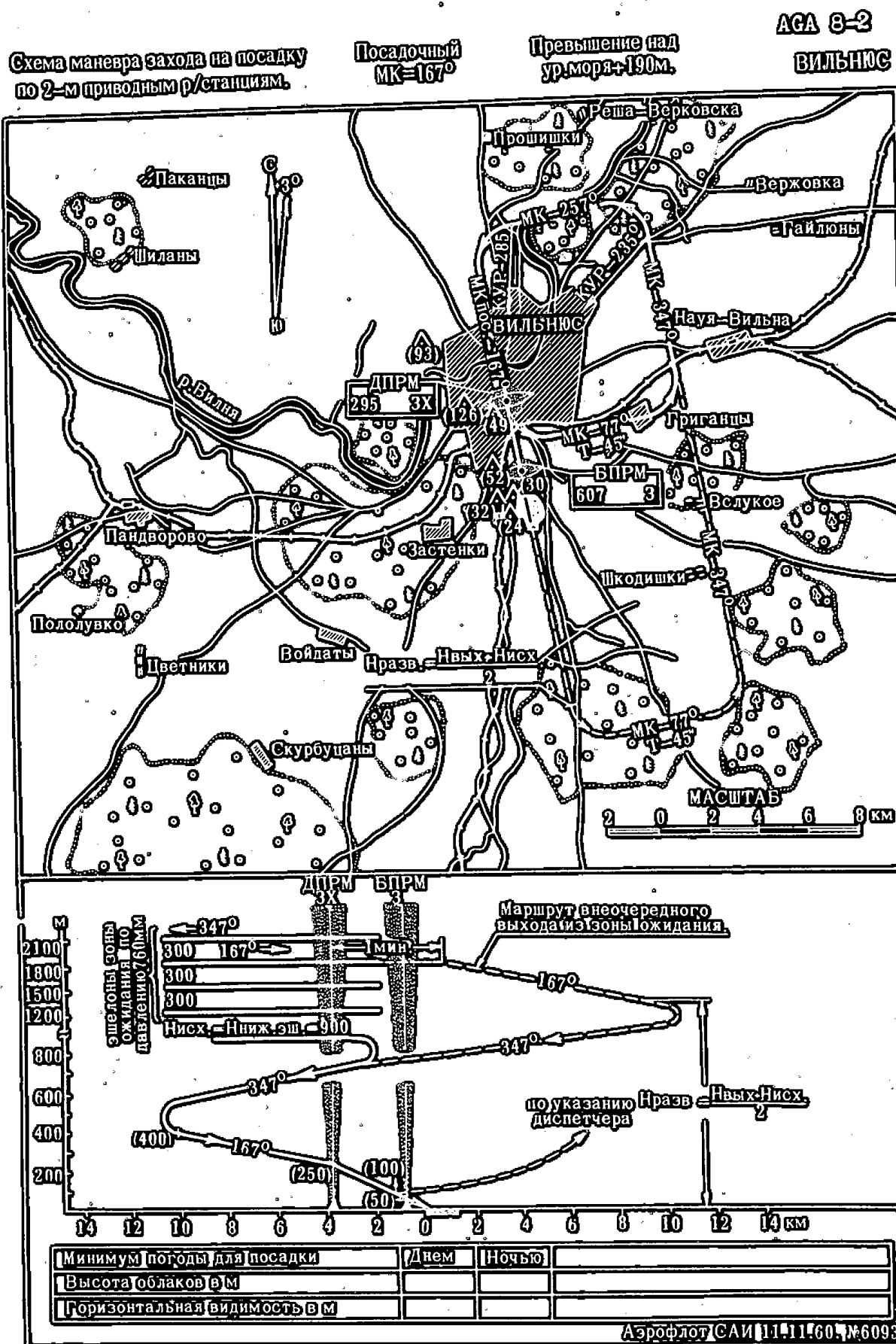
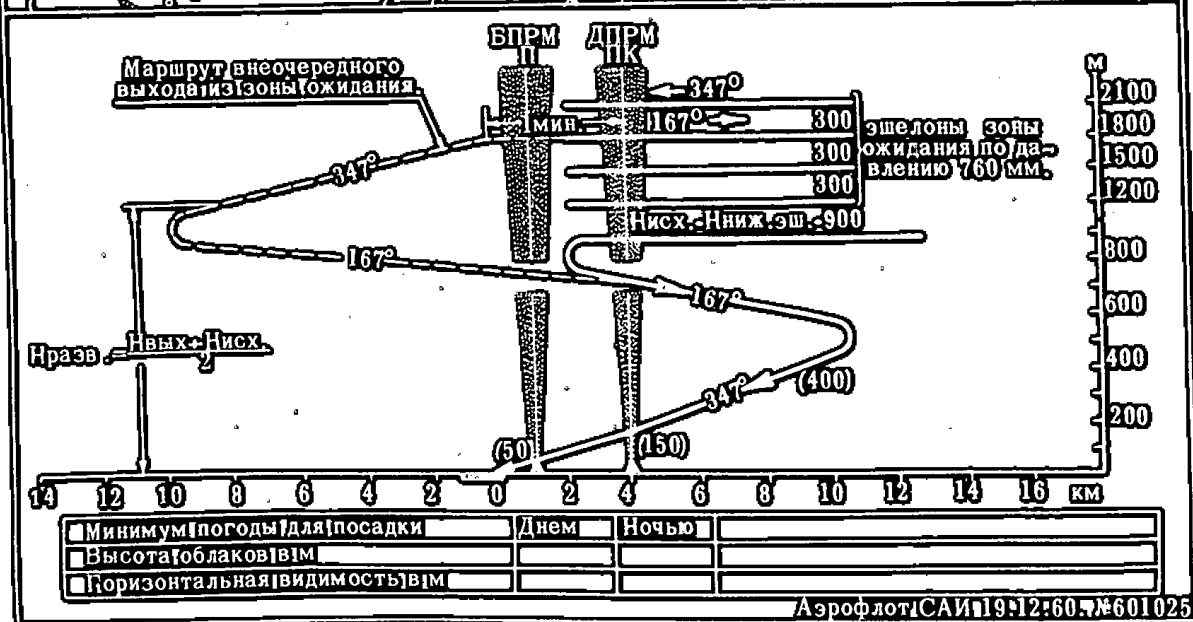
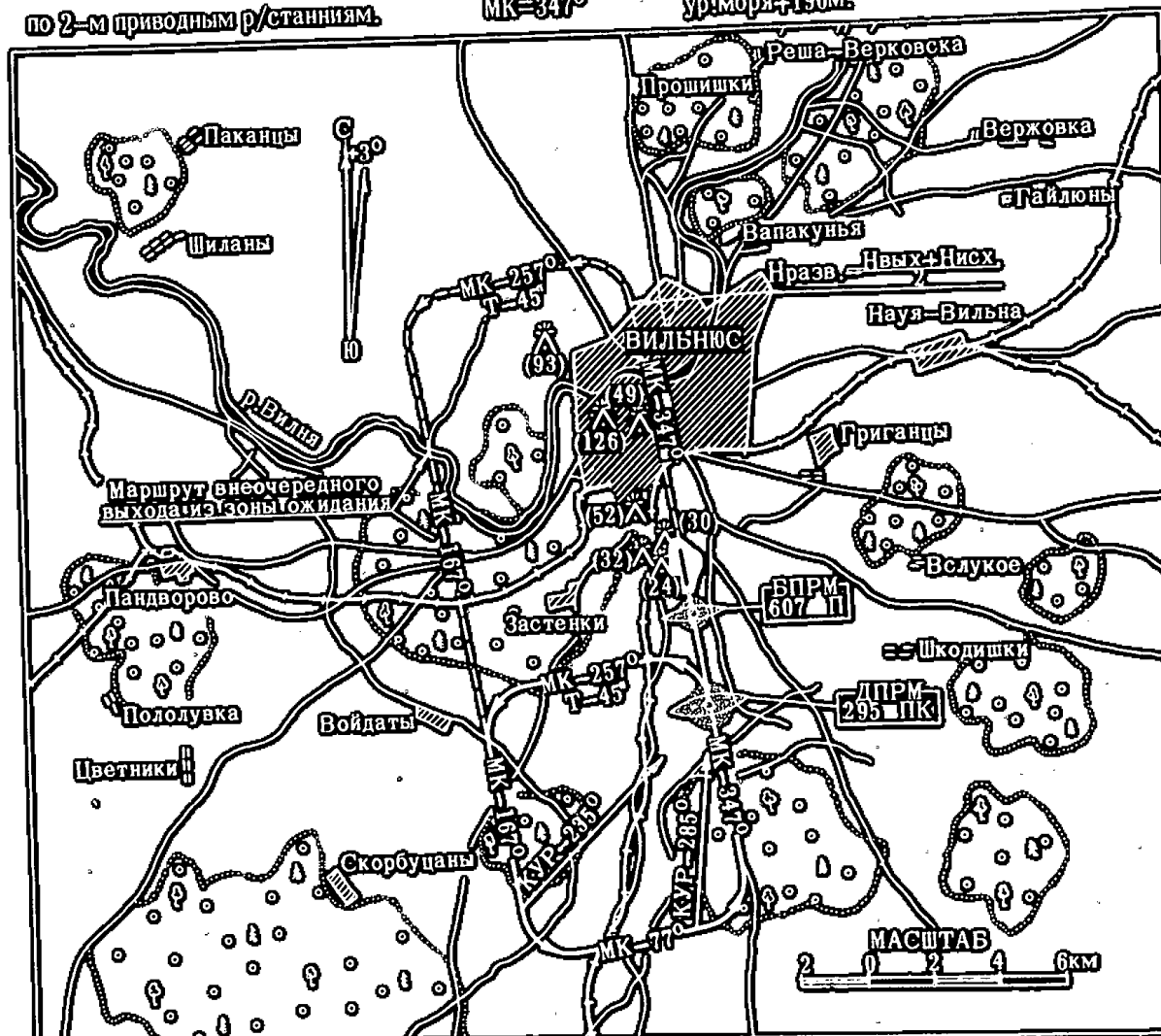


Схема маневра захода на посадку
 по 2-м приводным р/станциям. Посадочный МК=347° Превышение над ур. моря +190 м. Вильнюс

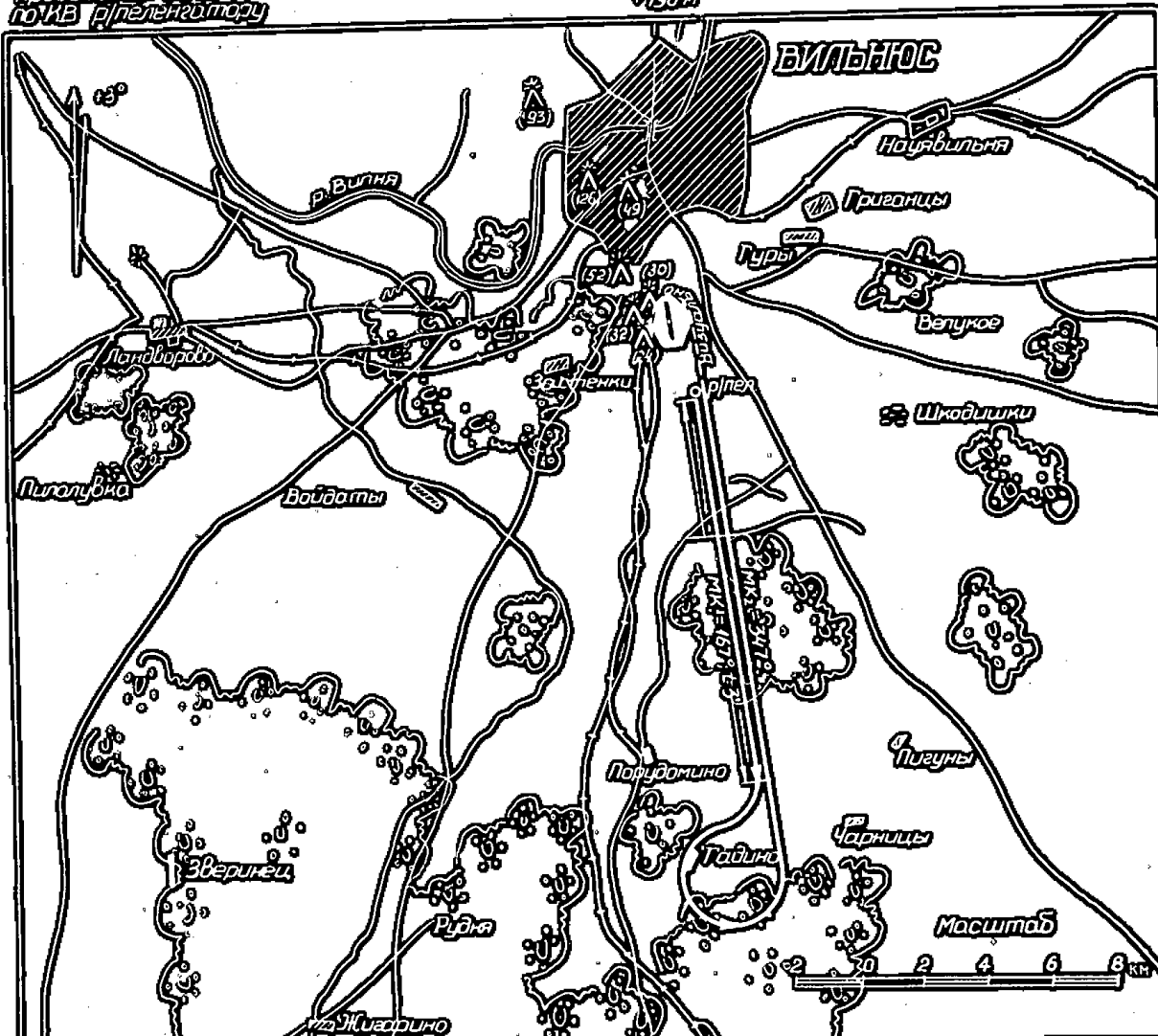


AGA 8-5
 20/03/60

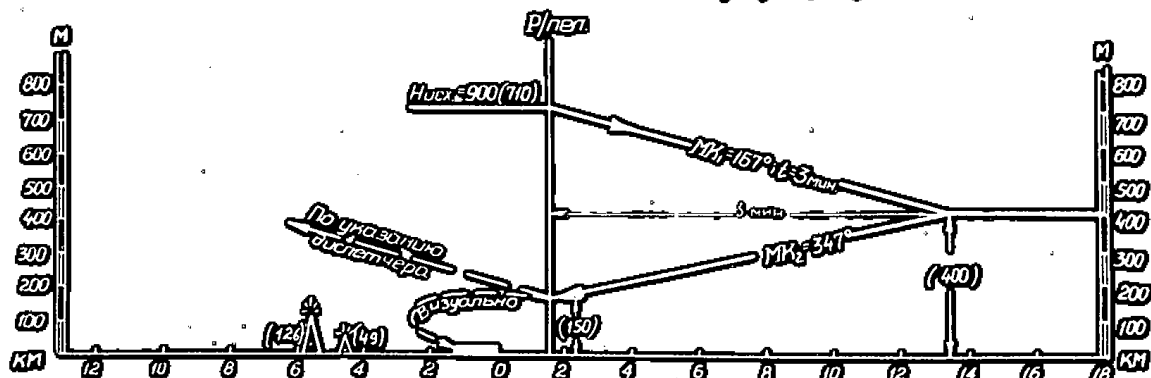
ВИЛЬНОС

Схема маршрута
 пробытия облаков
 по КВ Р/пеленгатору

Пребытие
 над ур. моря
 190 м



Профиль пробытия облаков



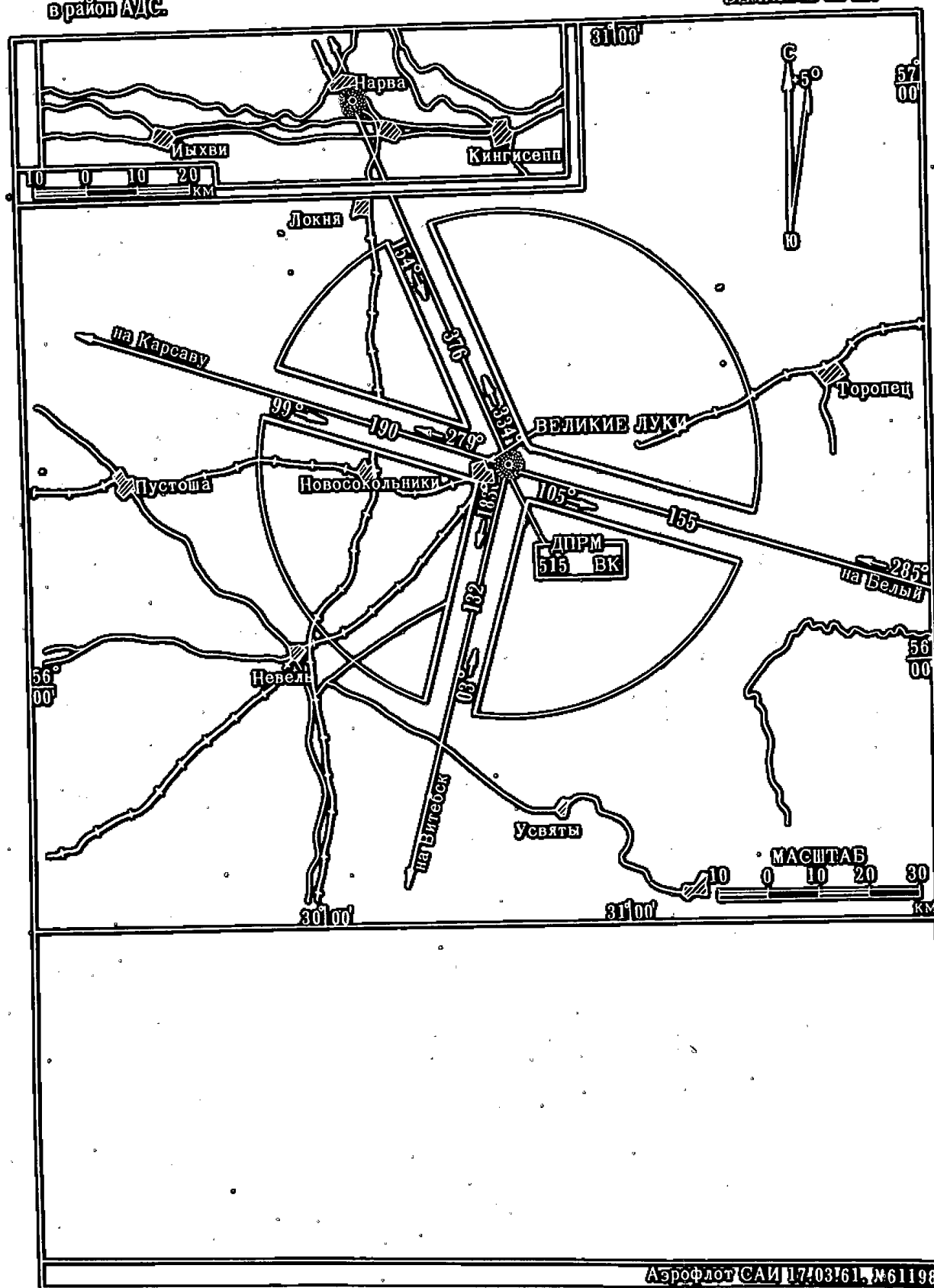
Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м	150	2000
Горизонтальная видимость	1000	2000

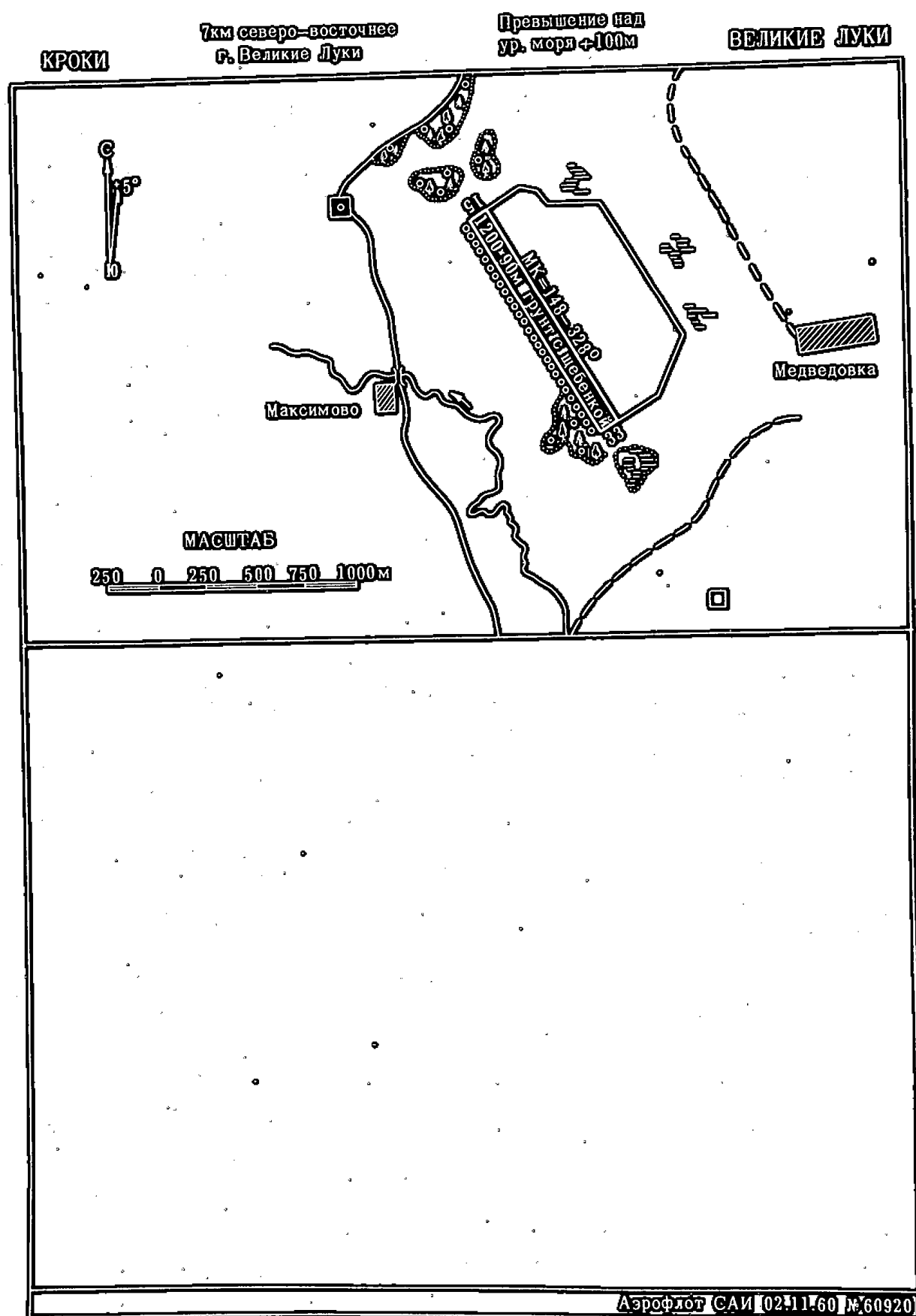
Аэрофлот СЯИ 10459г. N 59106

Схема входа и выхода
в район АДС.

АСА 9-1

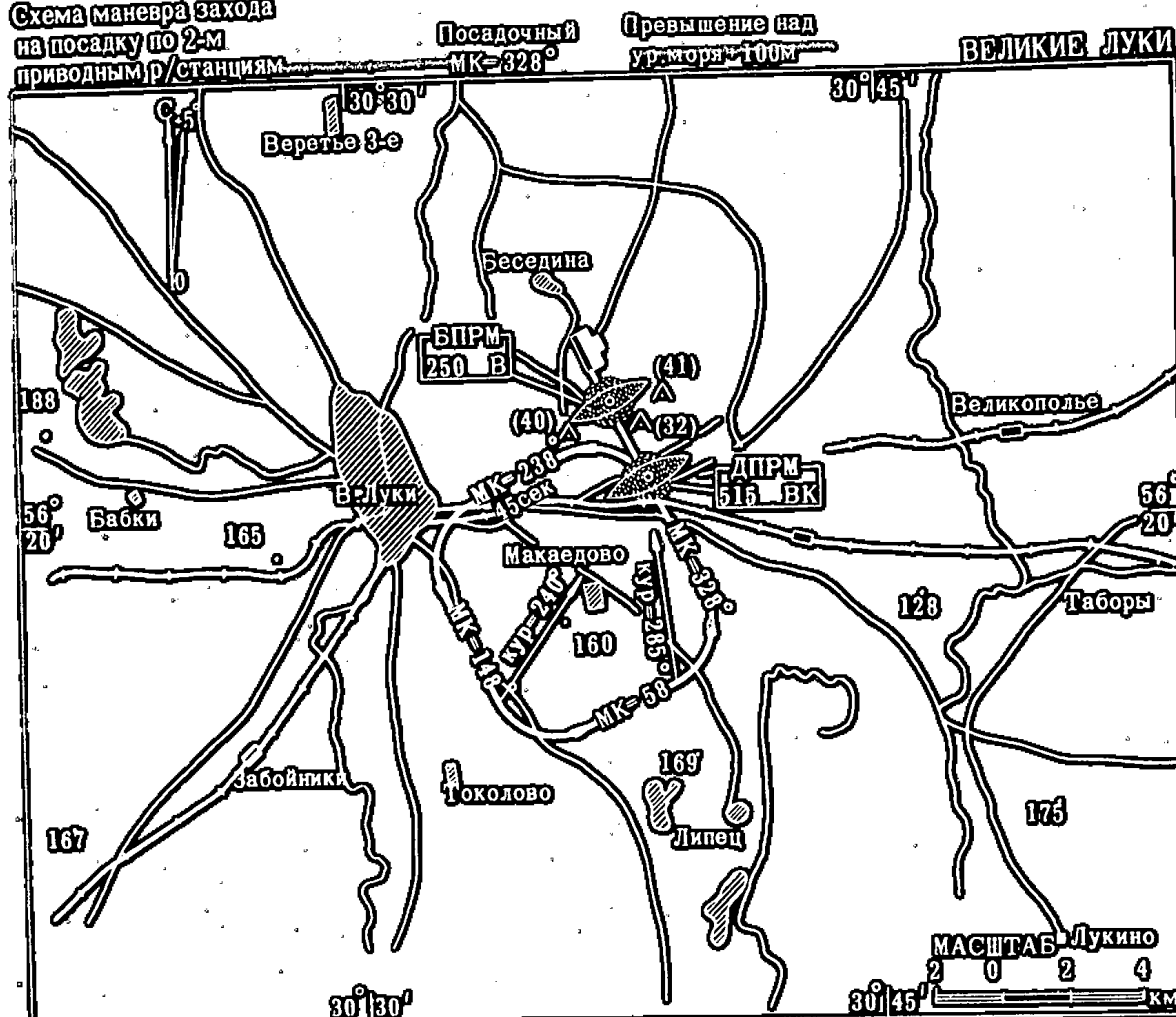
ВЕЛИКИЕ ЛУКИ





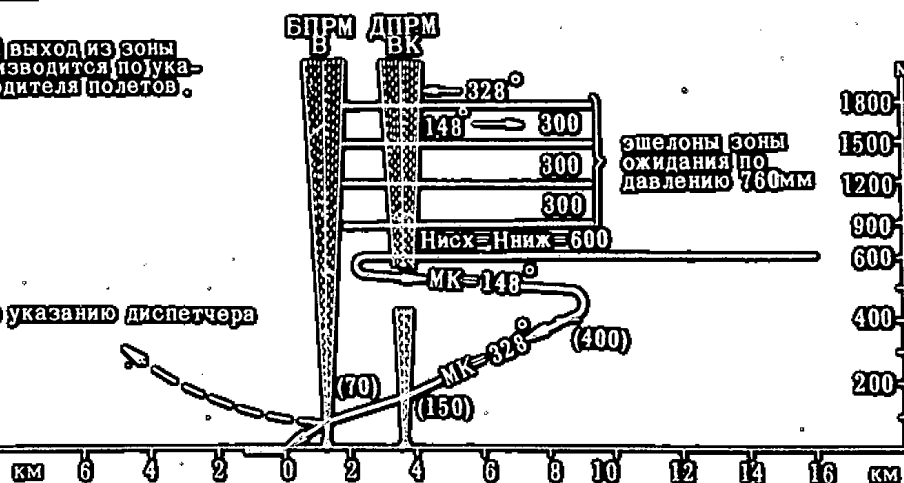
ACA 9-2

Схема маневра захода
на посадку по 2-м
приводным р/станциям



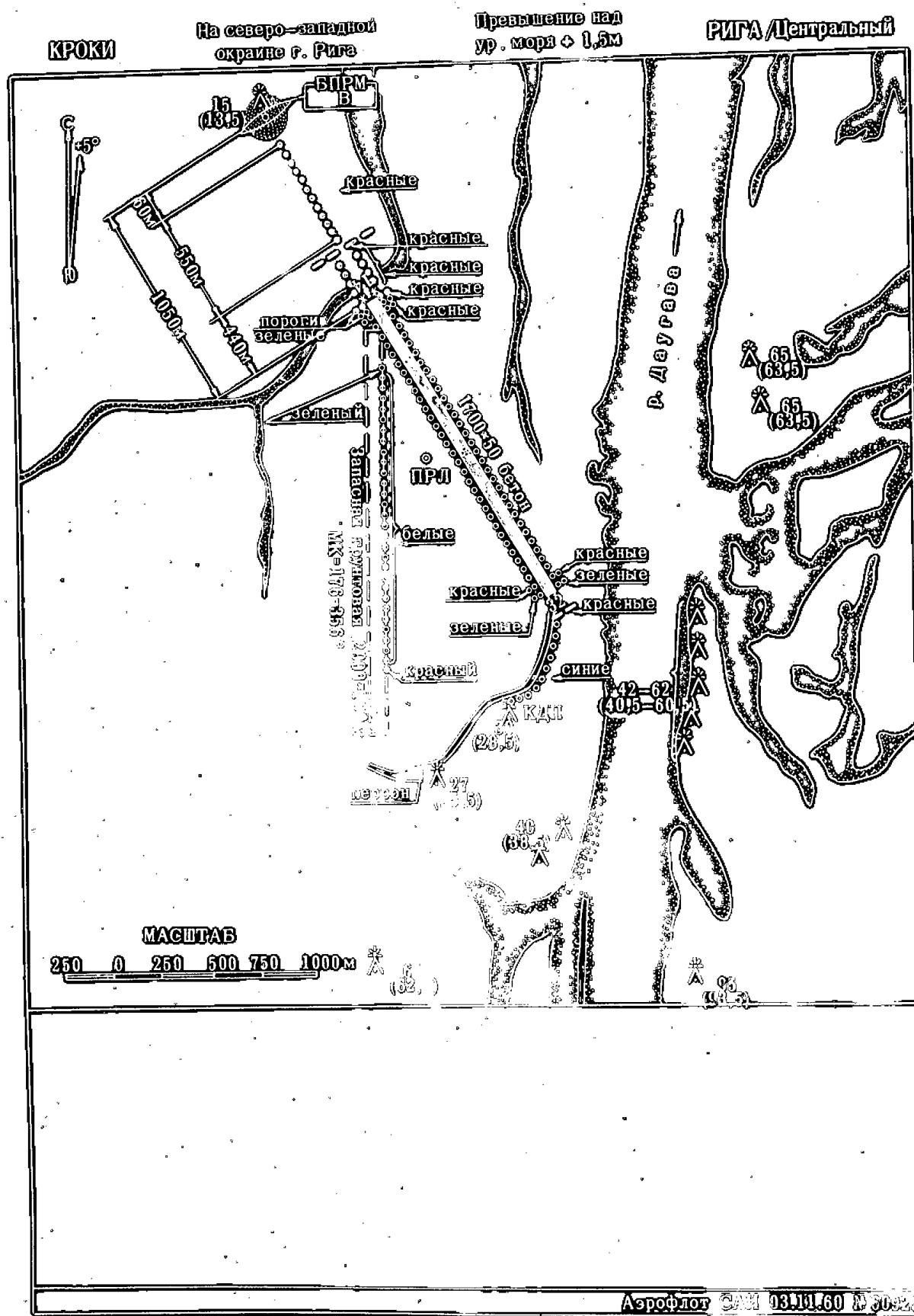
Внеочередной выход из зоны
ожидания производится по указанию
руководителя полетов.

По указанию диспетчера



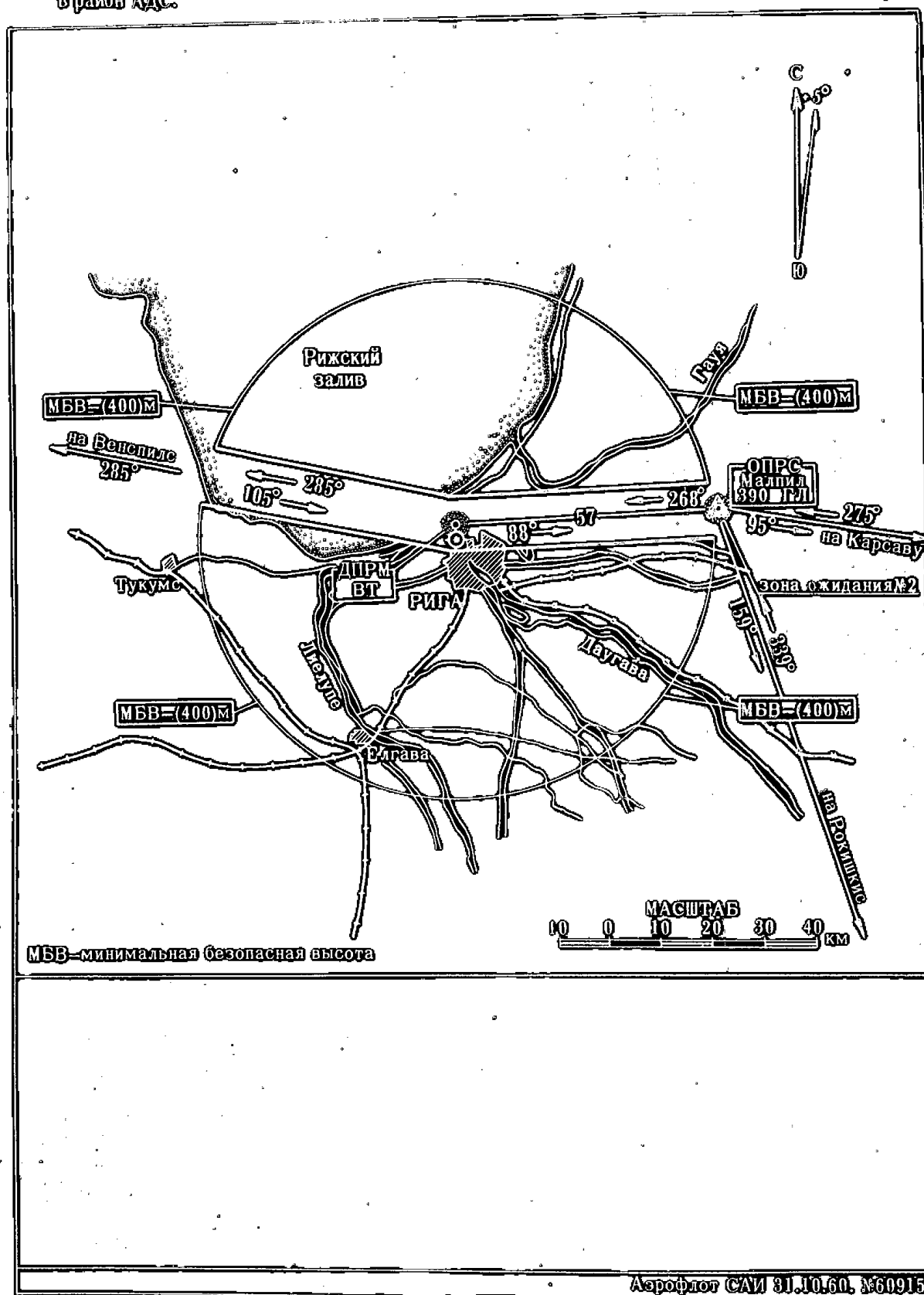
Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот САИ 22.11.60 №60950



АСА 10-1
РИГА/Центральный/

Схема входа и выхода
в район АДС.



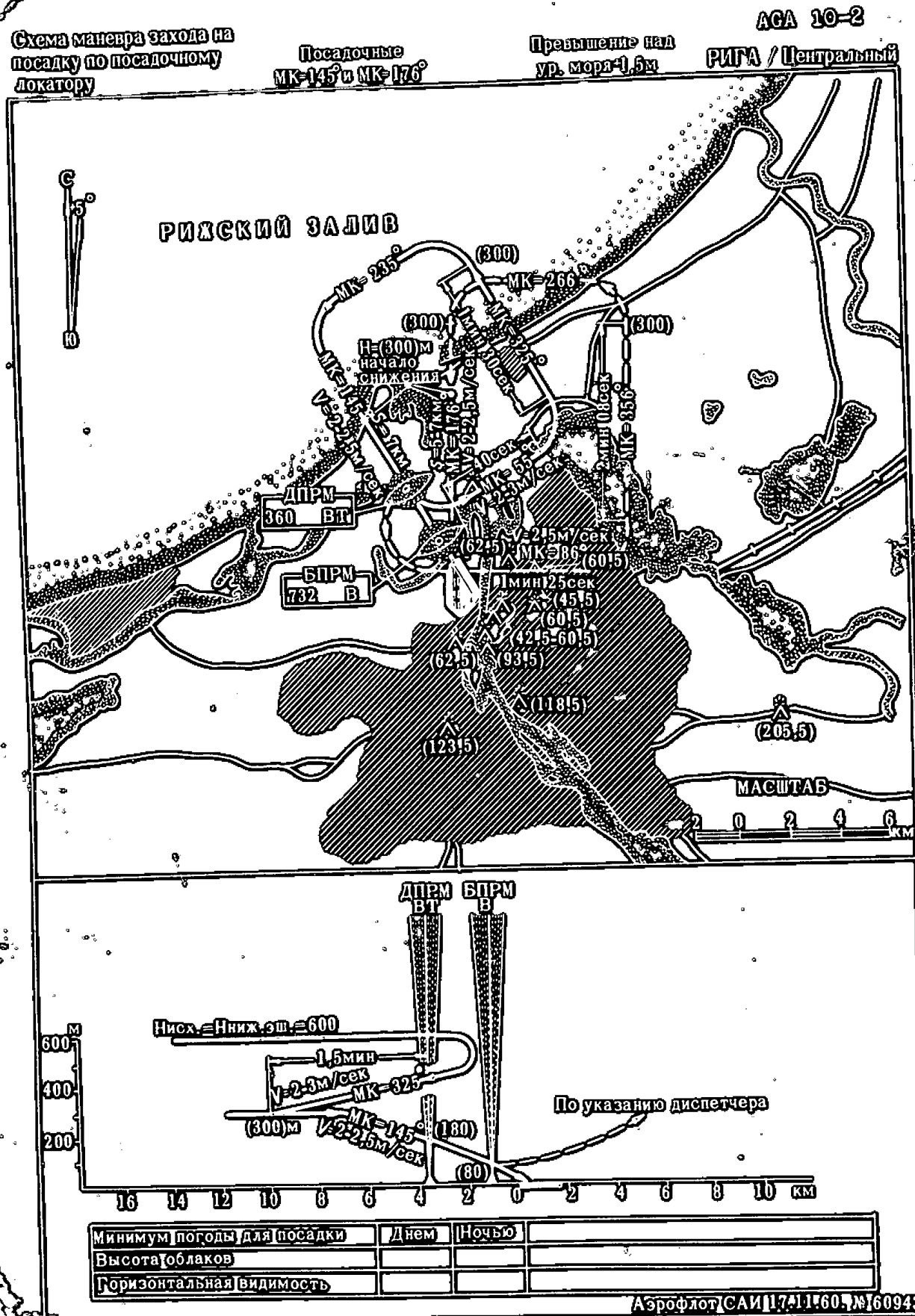
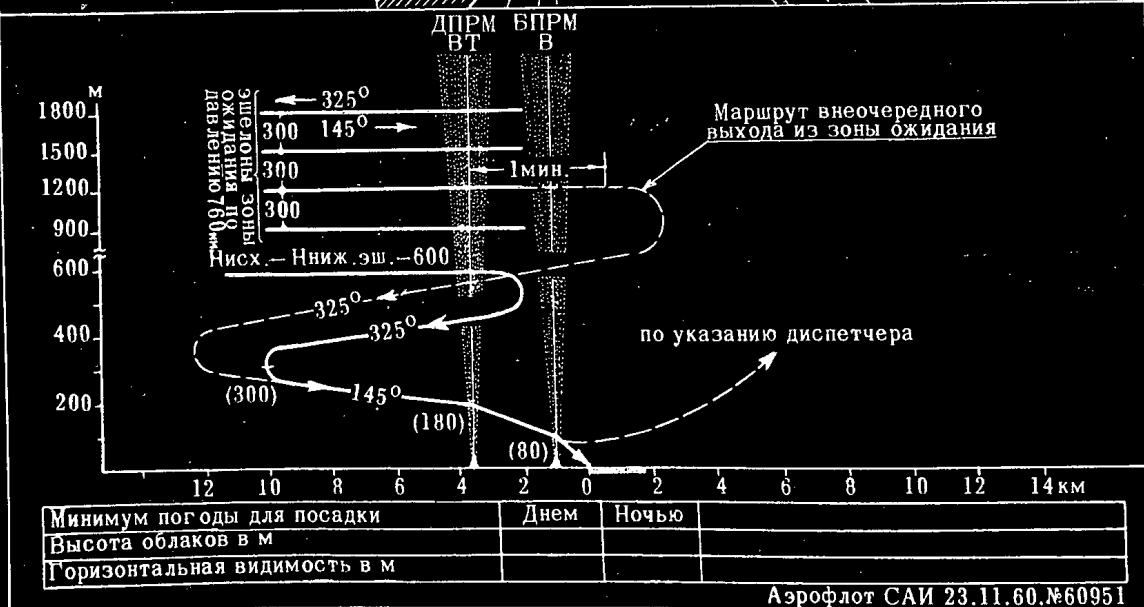
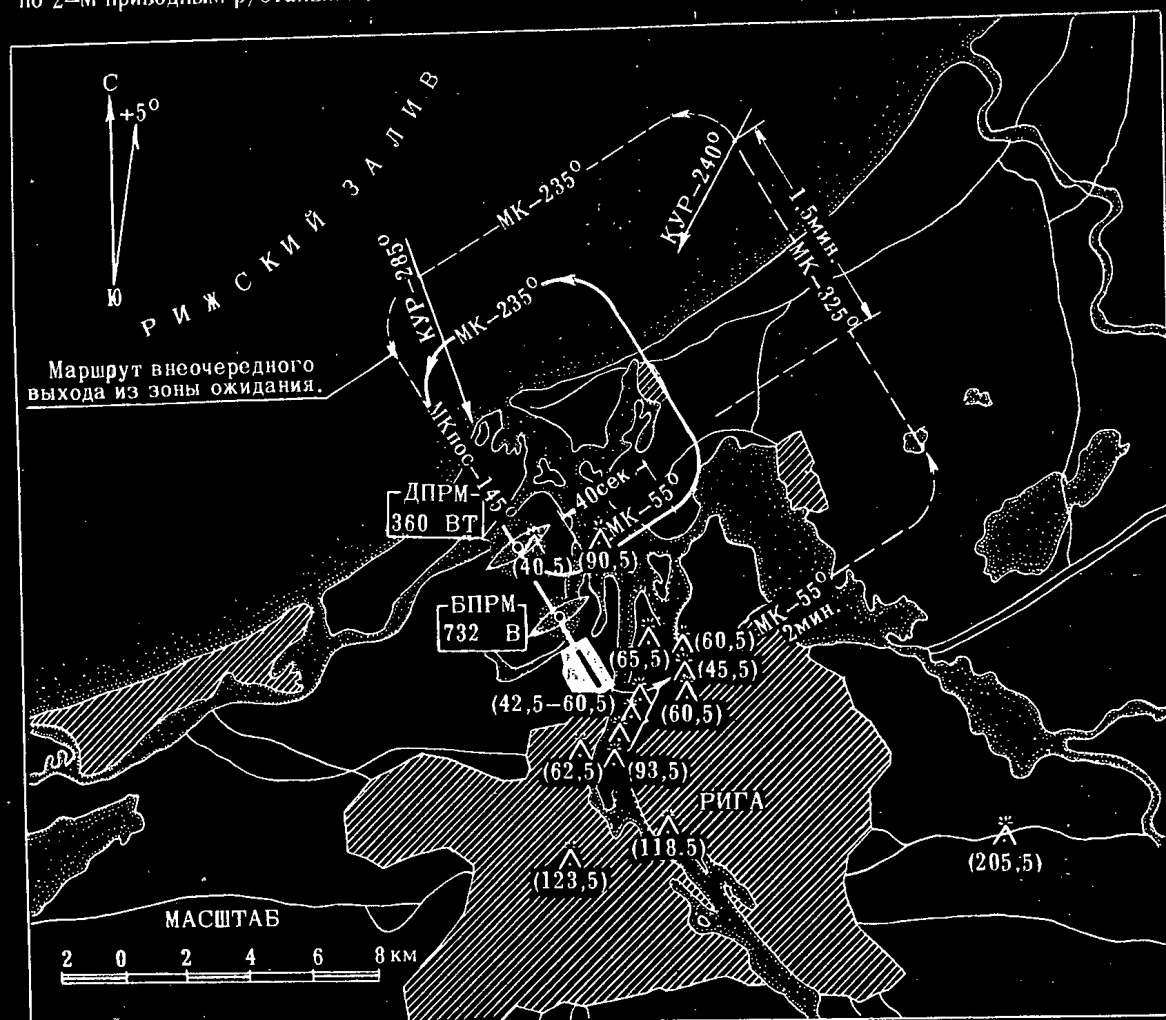


Схема маневра захода на посадку по 2-м приводным р/станциям. Посадочный МК=145° Превышение над ур. моря + 1,5м РИГА/Центральный



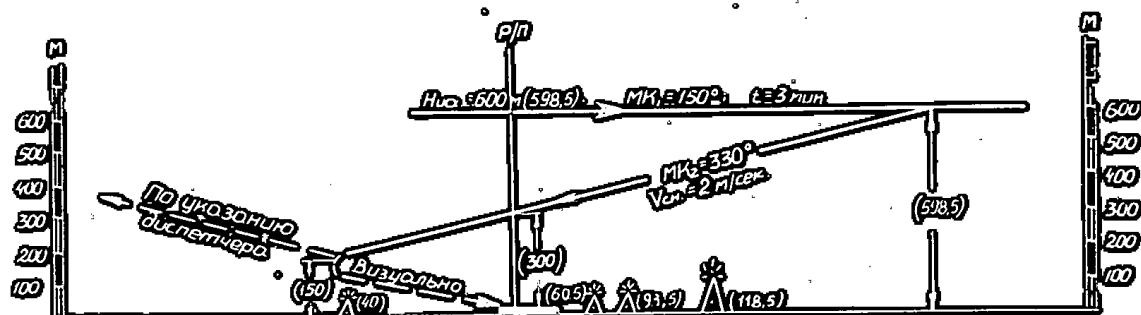
Аэрофлот САИ 23.11.60. №60951

AGA 10-3
 20/03/60

РИГА (Центральный)

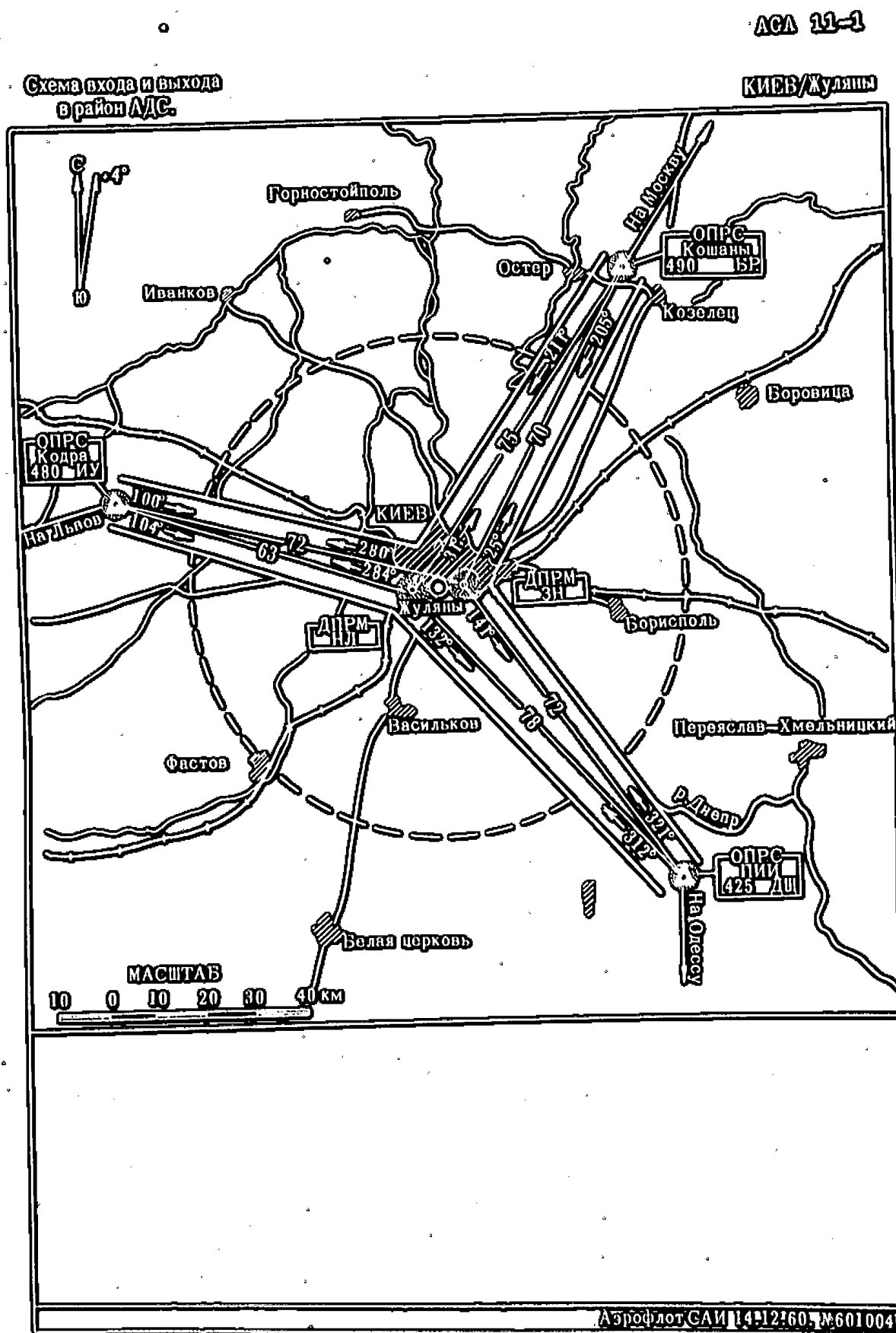
Схема маневра
 прощупывания облаков
 по КВ радиолокатора

превышение
 над ур. моря
 15 м



минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м	150	300
Горизонтальная видимость	1500	3000

Аэрофлот САН Ш 459.7.59108



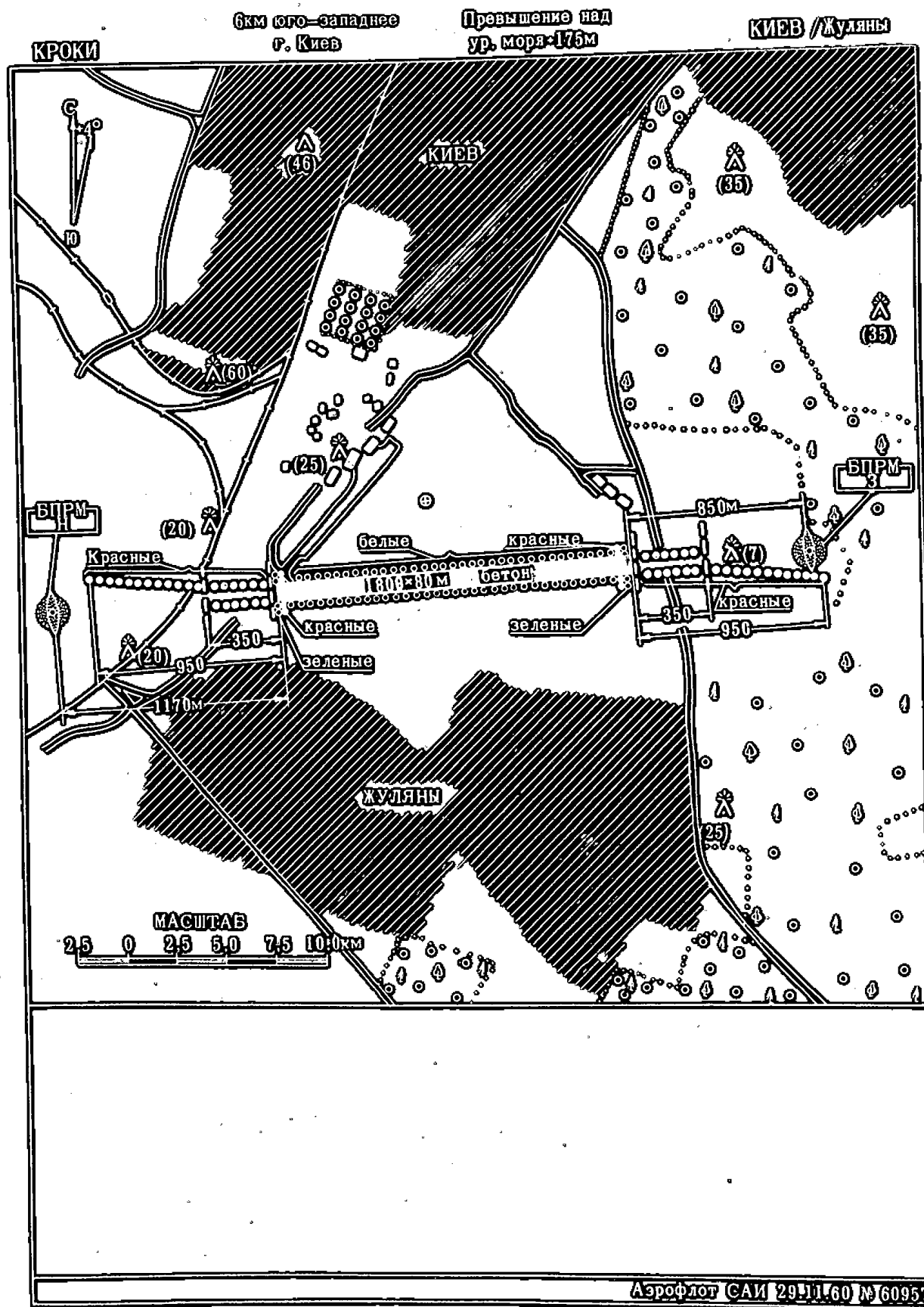


СХЕМА снижения и
захода на посадку самолетов
с ТРД и ТВД

Магнитный курс посадки
 82°
Высота аэродрома 175 м.

АВА 11-2
26/03/69
КИЕВ
17.04.1969

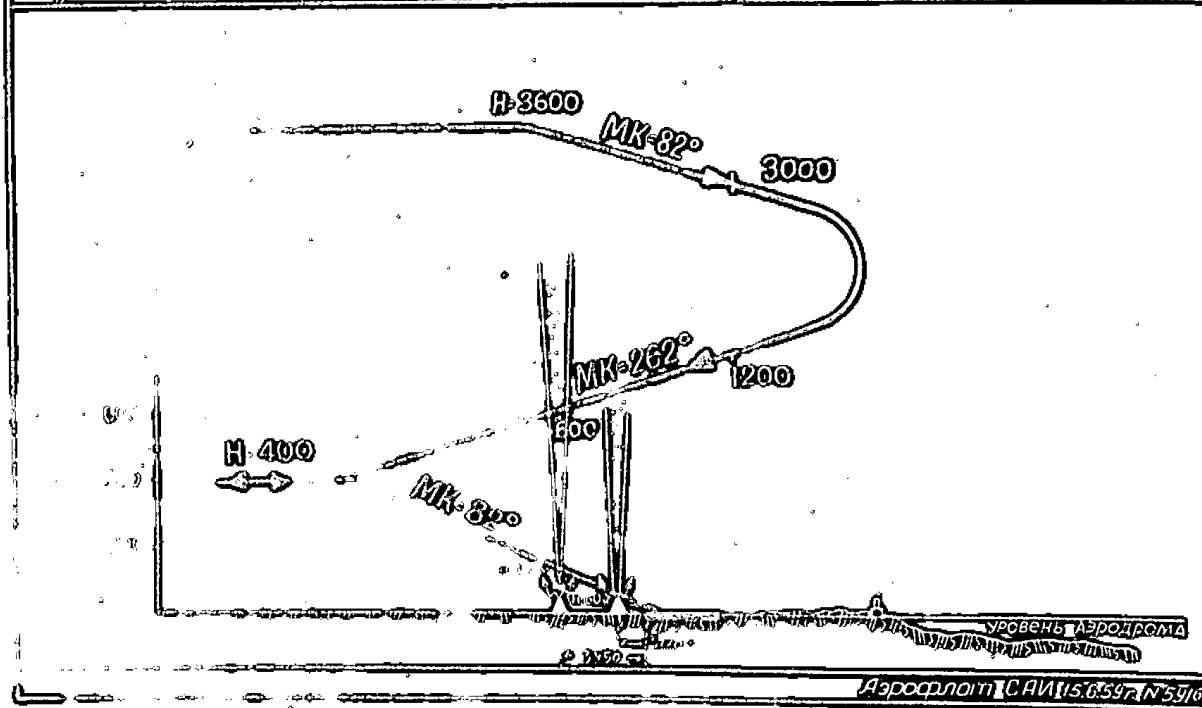
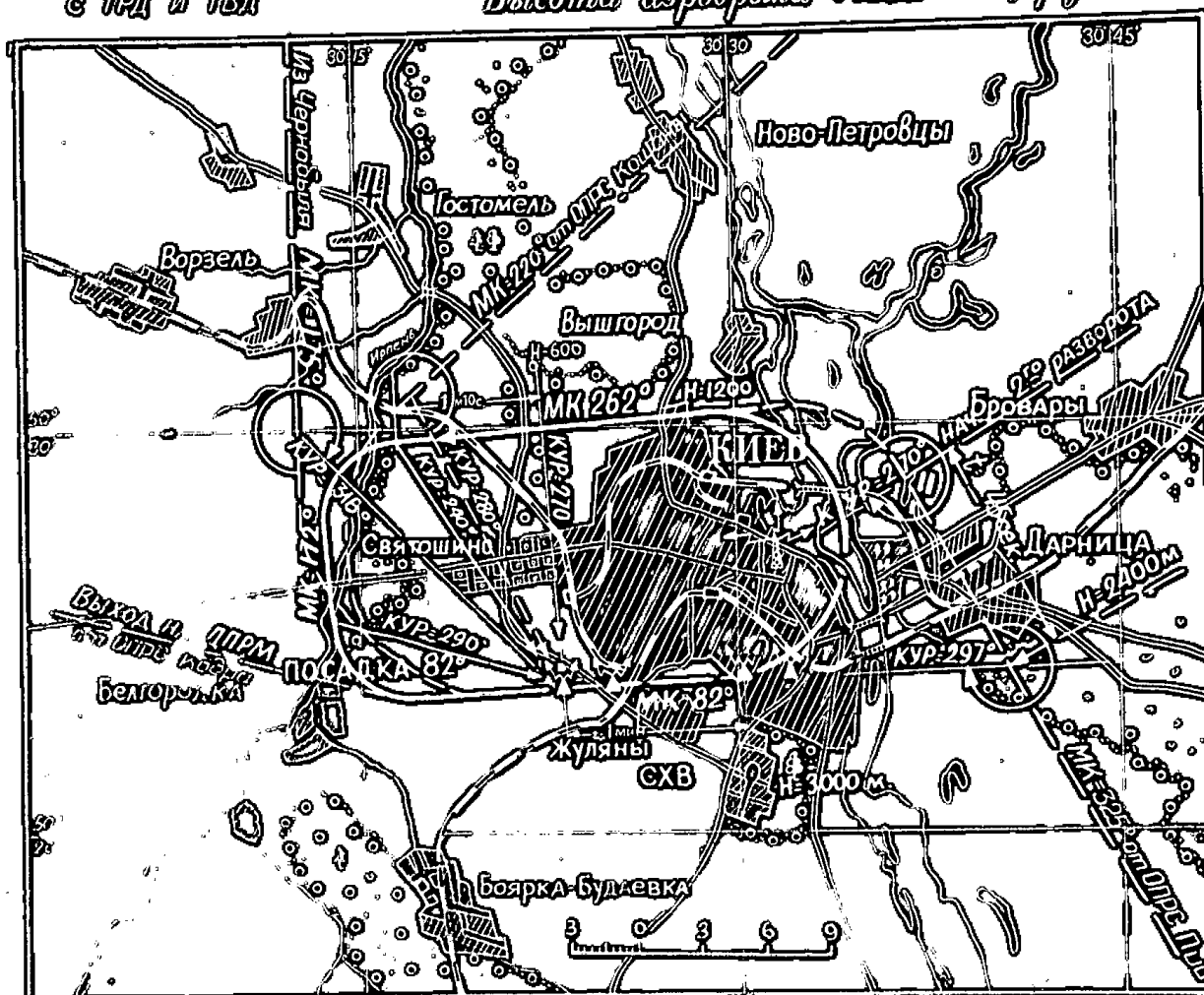


СХЕМА снижения и
 захода на посадку самолета
 с ТРД и ТВД

Может быть курс посадки
 20.2
 Высота аэродрома 175 м

КИЕВ
 (Жуляны)

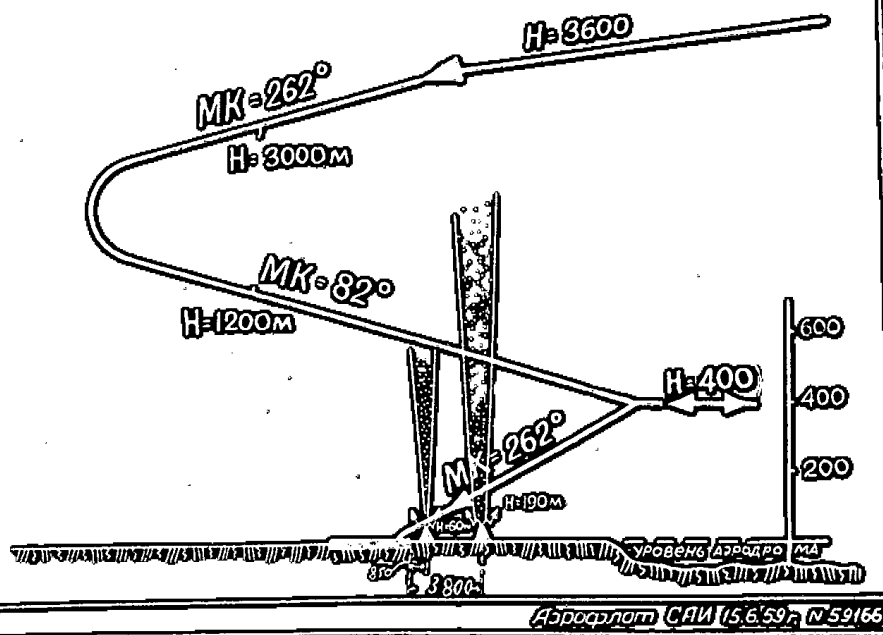
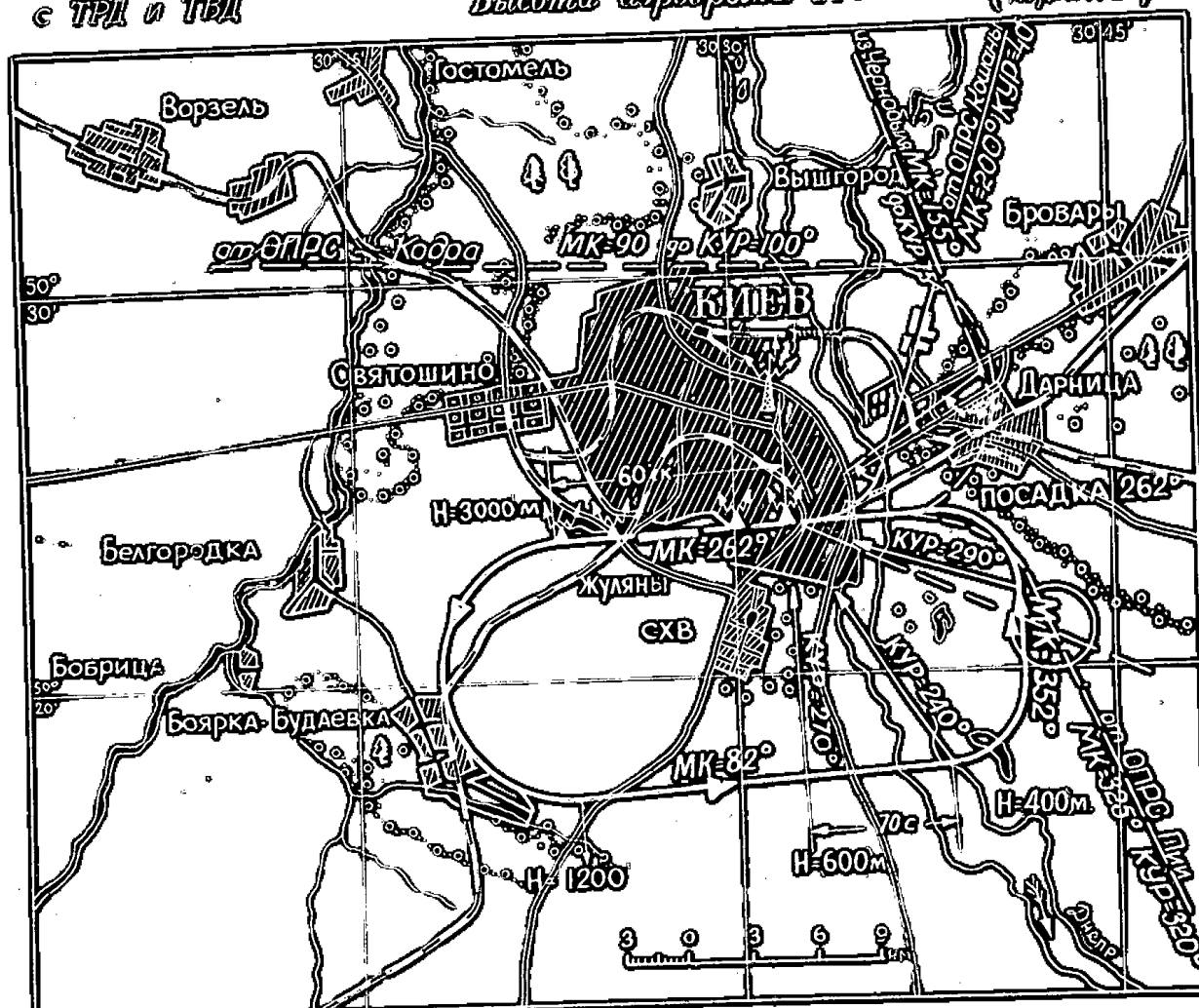


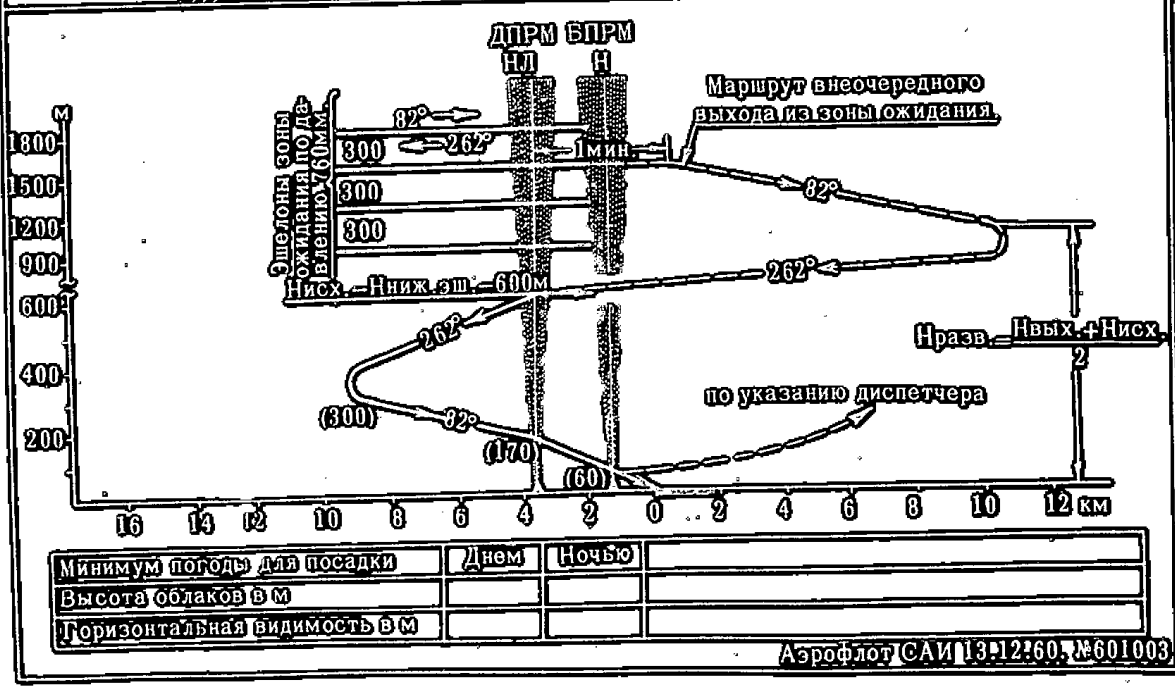
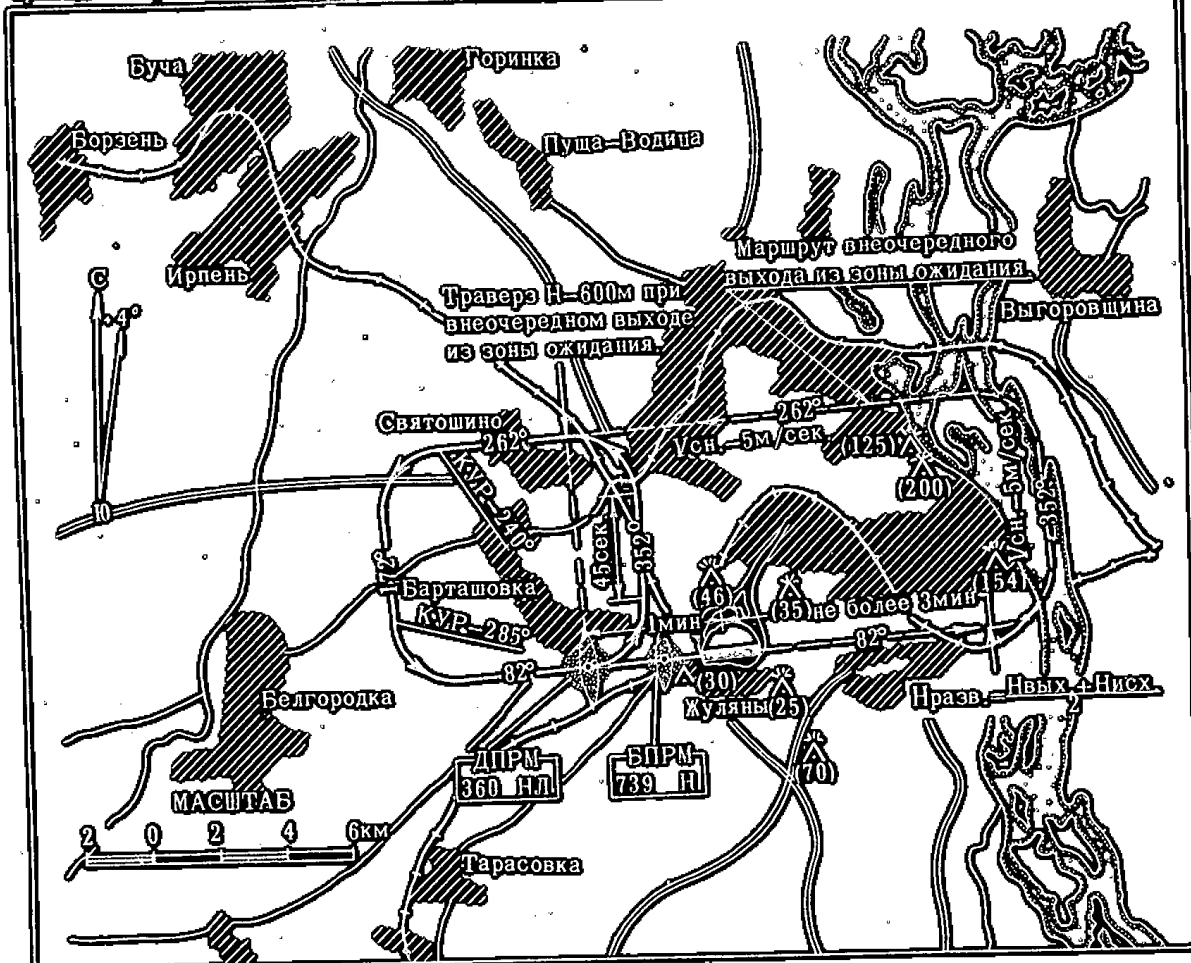
Схема проживания облаков
и захода на посадку по 2-м
приводным р/станциям.

Посадочный
МК=82°

Превышение над
ур. моря + 175м

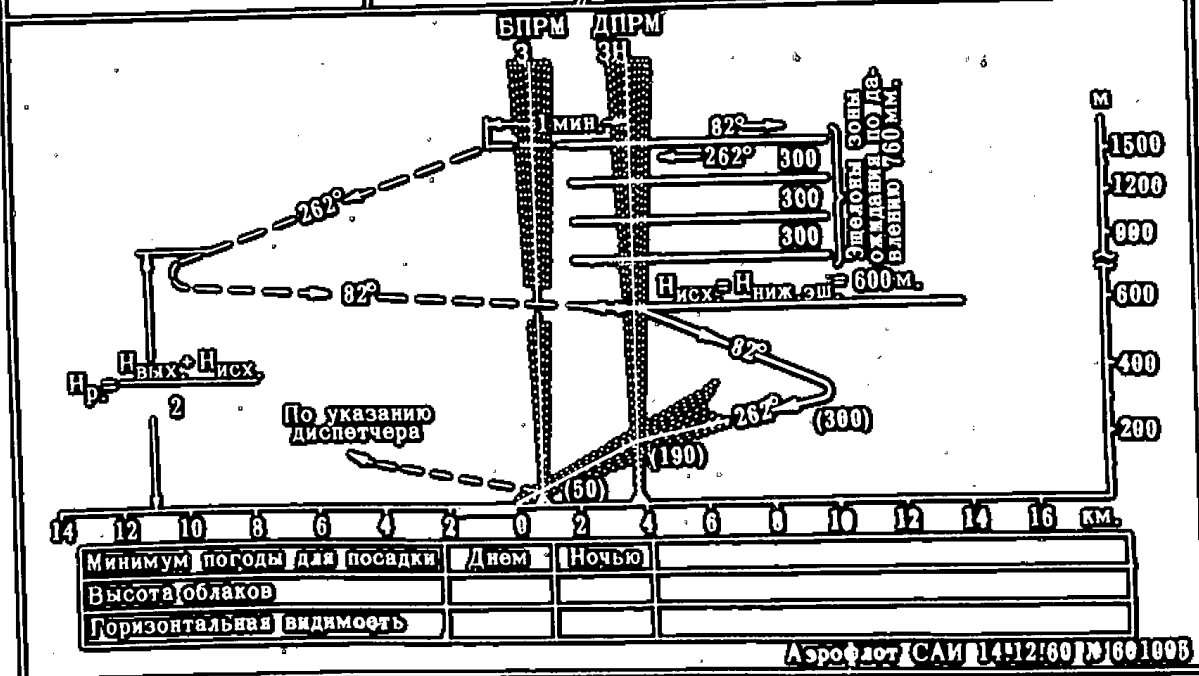
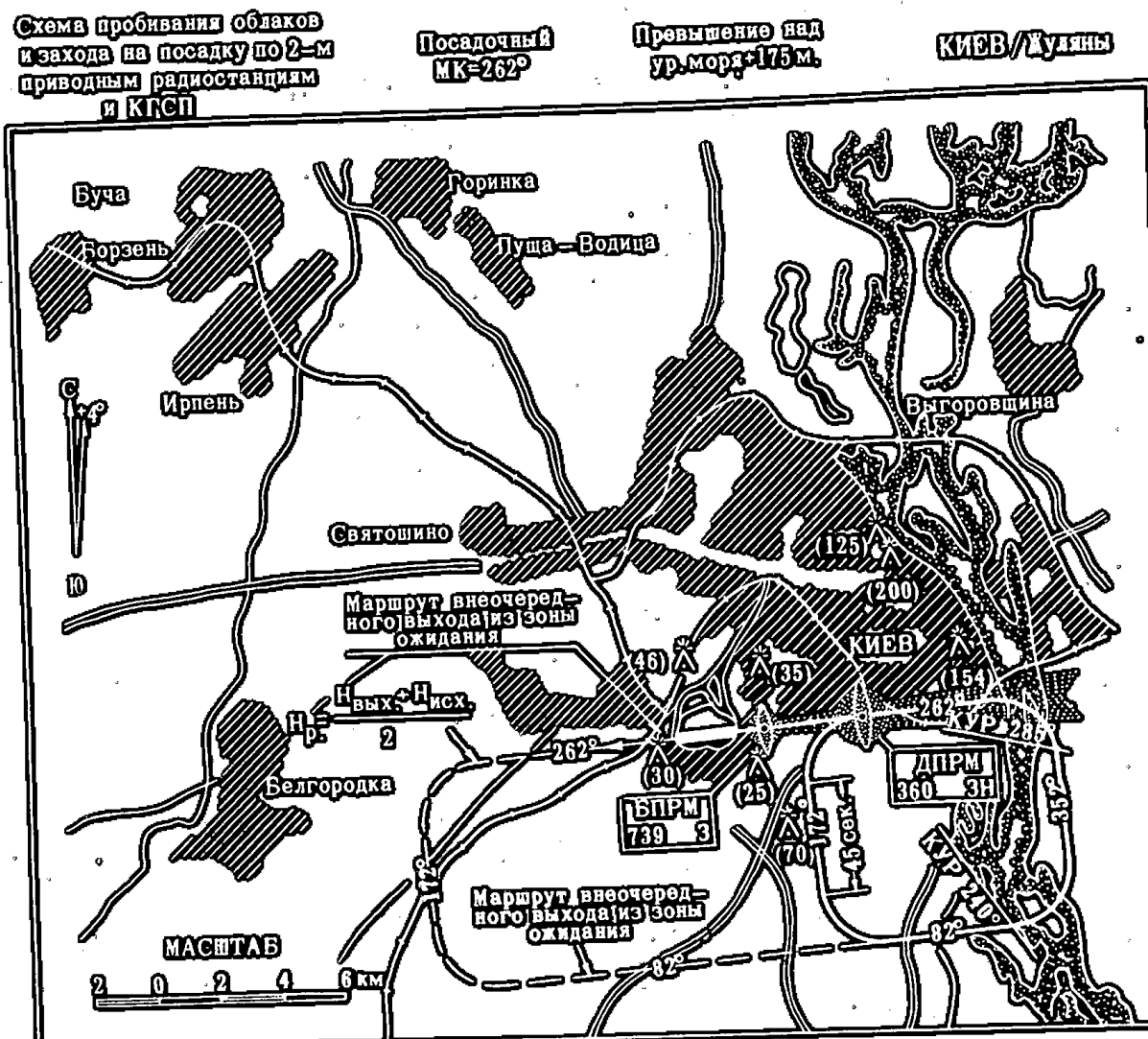
КИЕВ/Жуляны

AGA 11-3



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков в м		
Горизонтальная видимость в м		

Аэрофлот САИ 13-1260, №601003

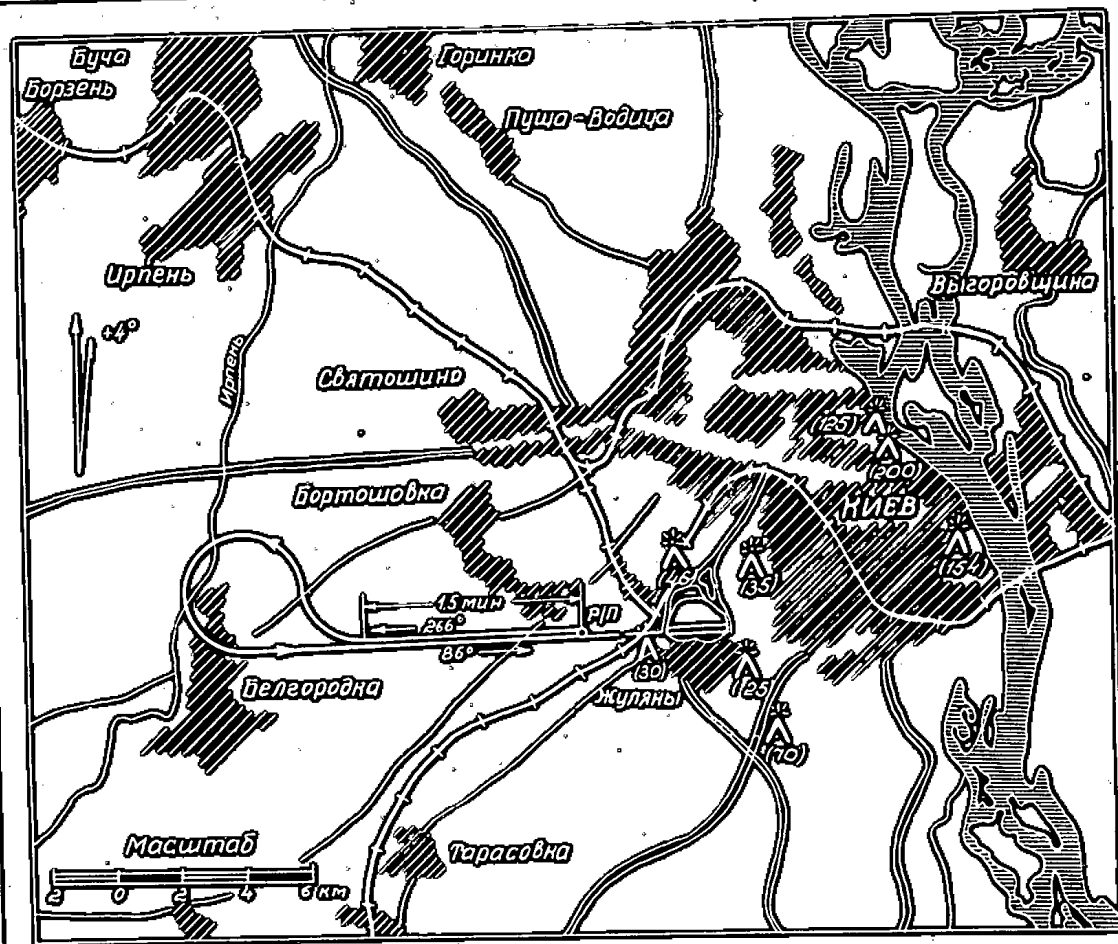


ACA 11-4
 20/03/60

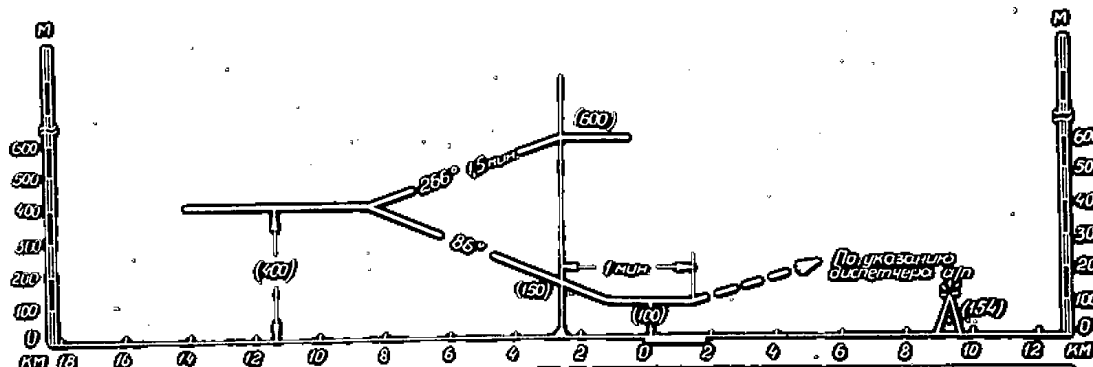
Схема пробытия облаков
 по радиопеленгатору

Превышение над
 уровнем моря
 475 м

КИЕВ (ЖУЛЯНЫ)

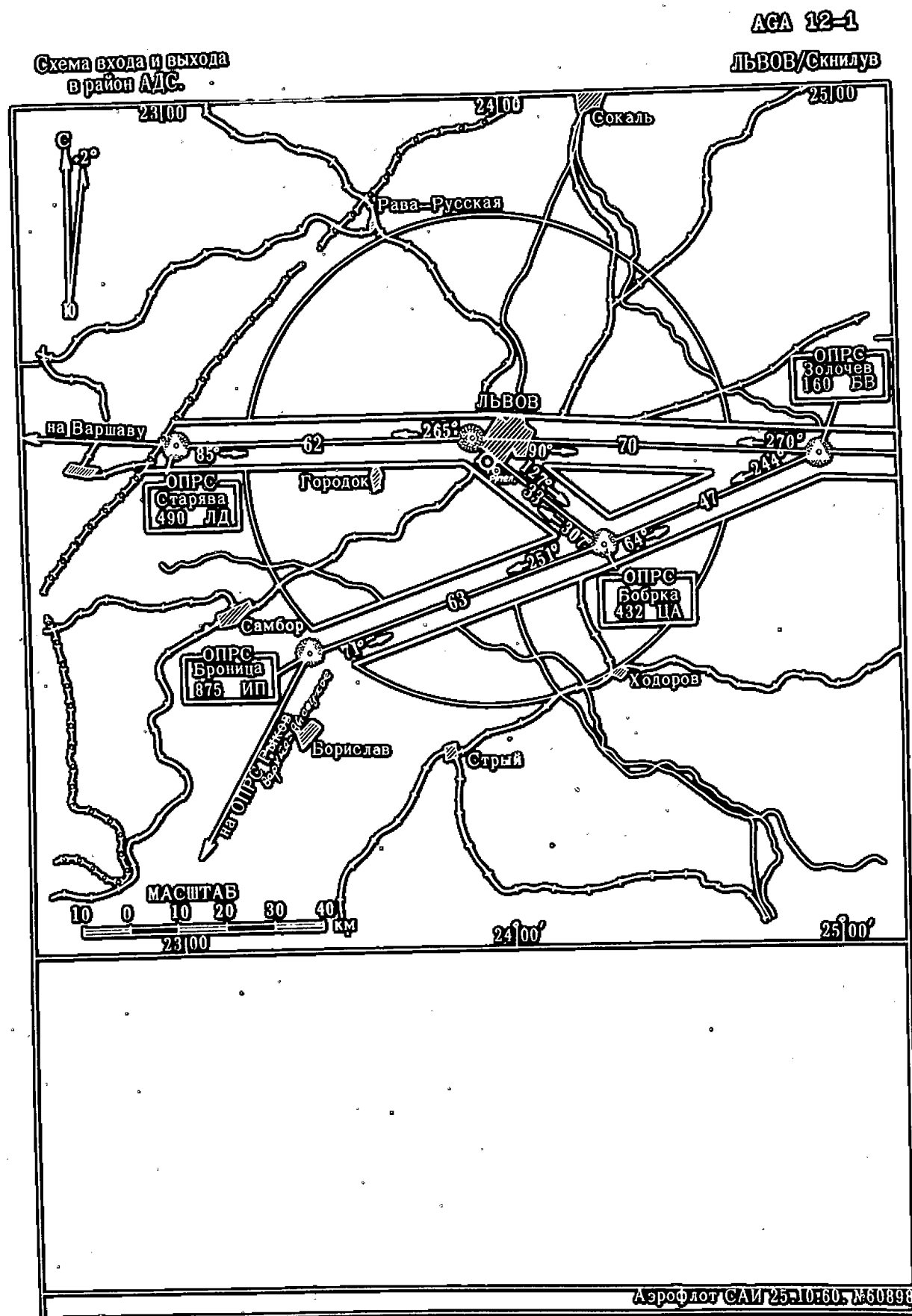


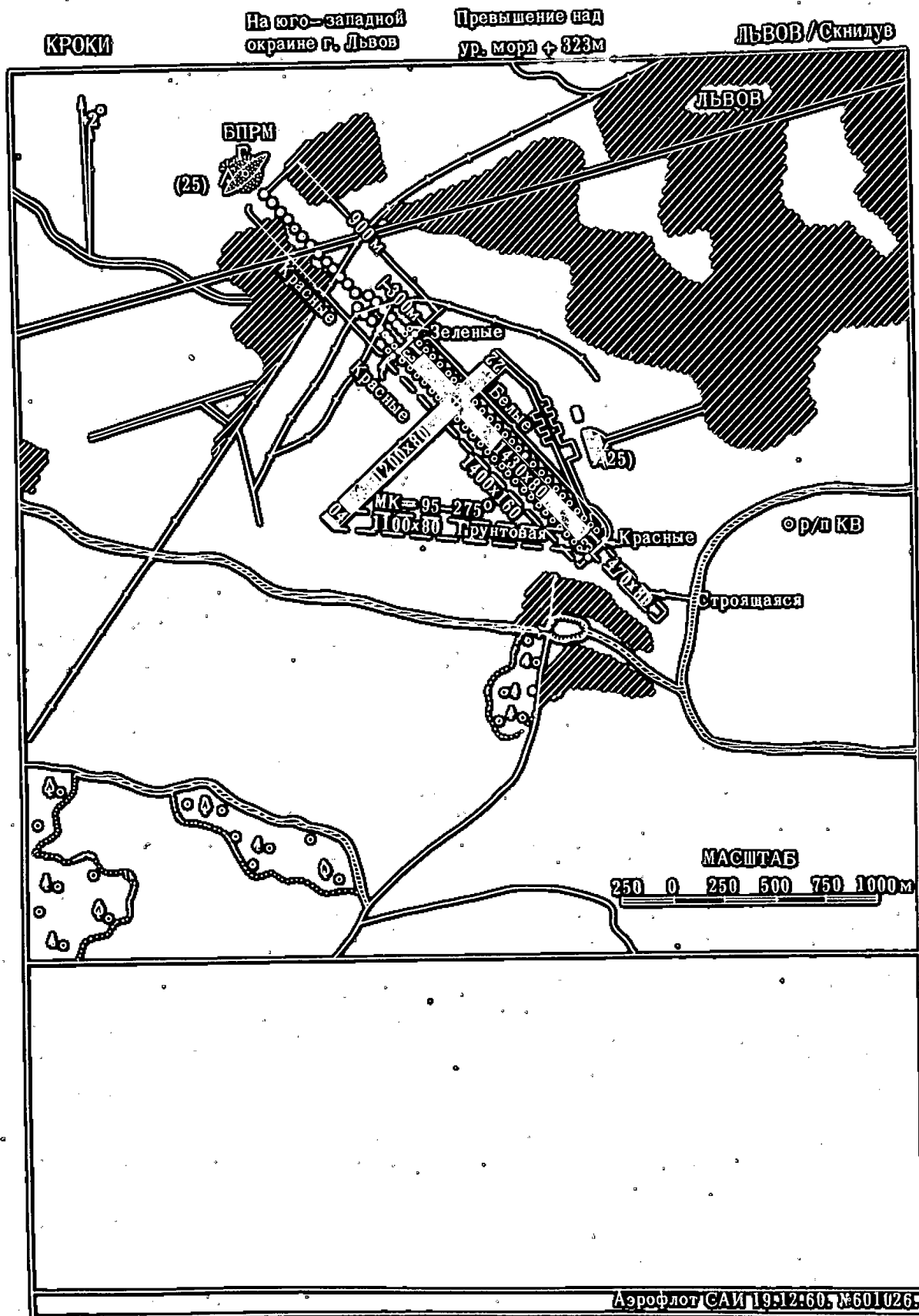
Профиль пробытия облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	100 м	100 м
Горизонтальная видимость	1000 м	1500 м

Аэропорт ГАИ 6101959 М 59422

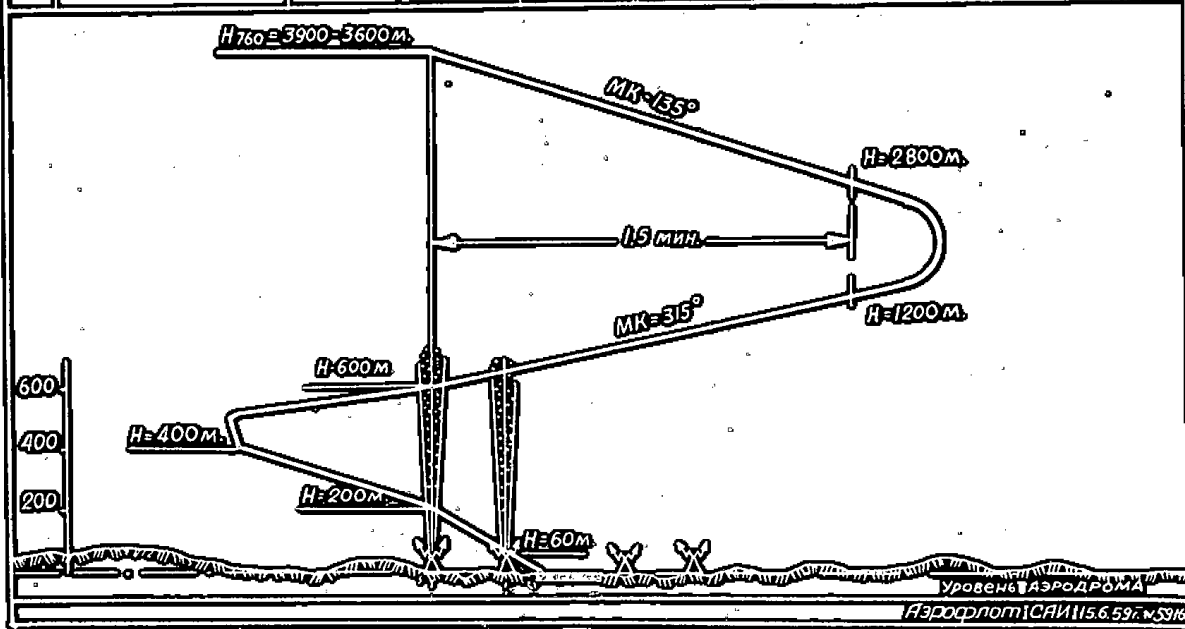
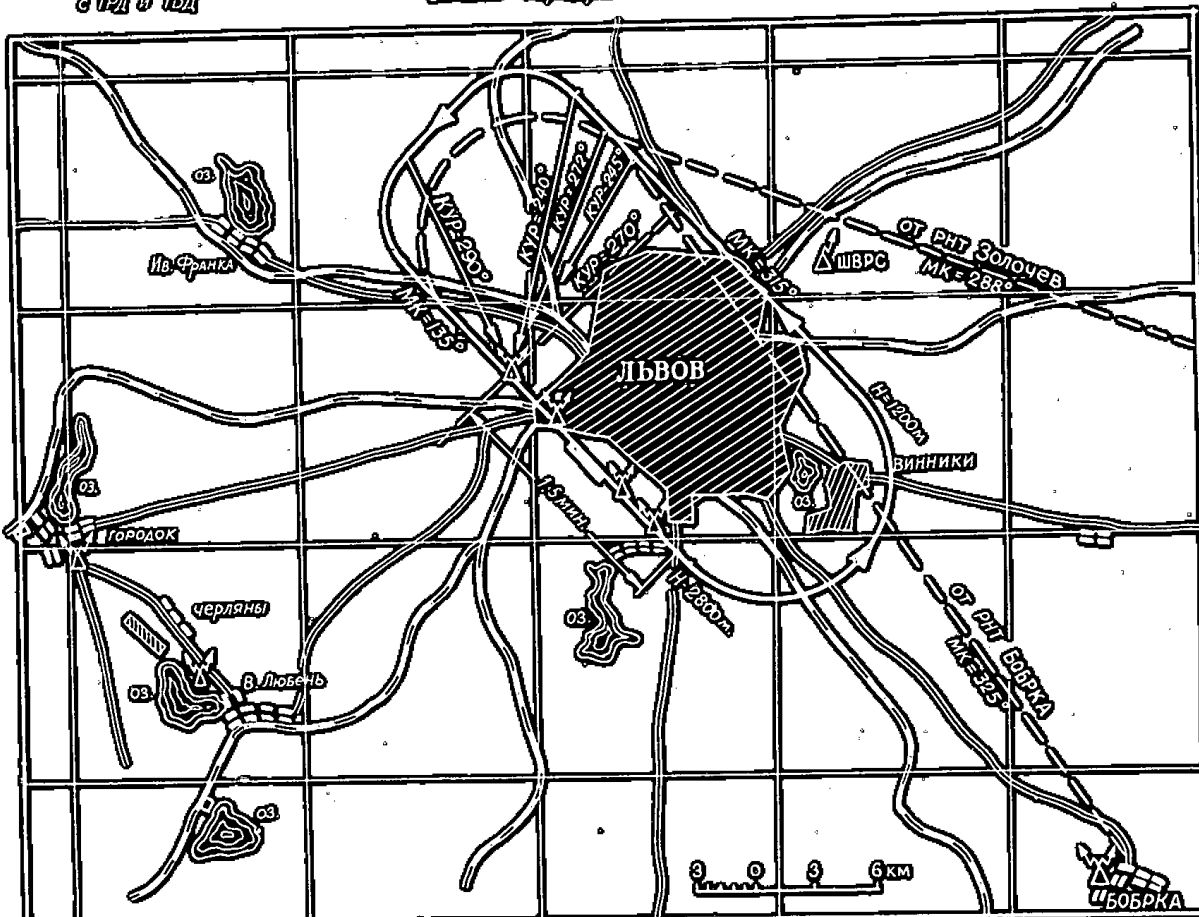


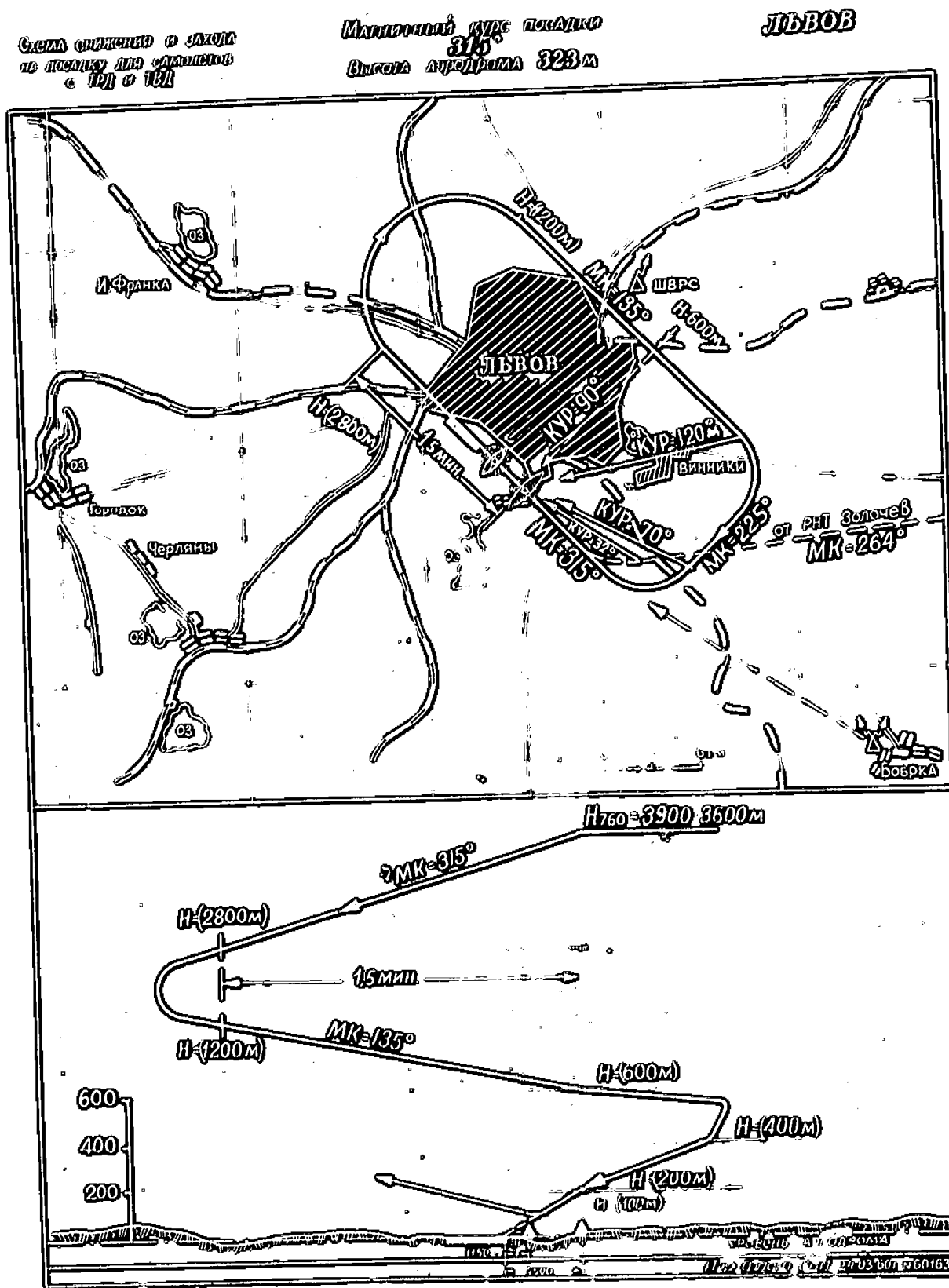


АГА 12-2
20/03/60
ЛЬВОВ

**Схема снижения и захода
на посадку для самолетов
с ТРД и ТВД**

Магнитный курс посадки 135°
Высота Аэродрома 323 м.

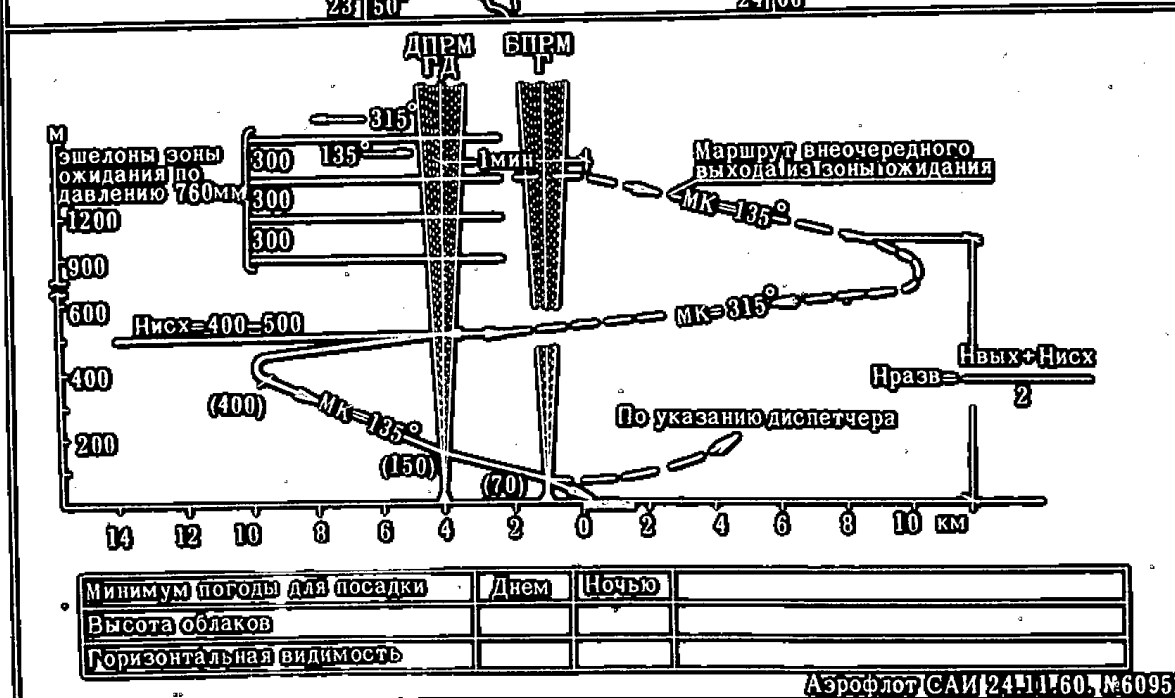




Посадочный
МК=135°

**Превышение над
ур. моря +323м**

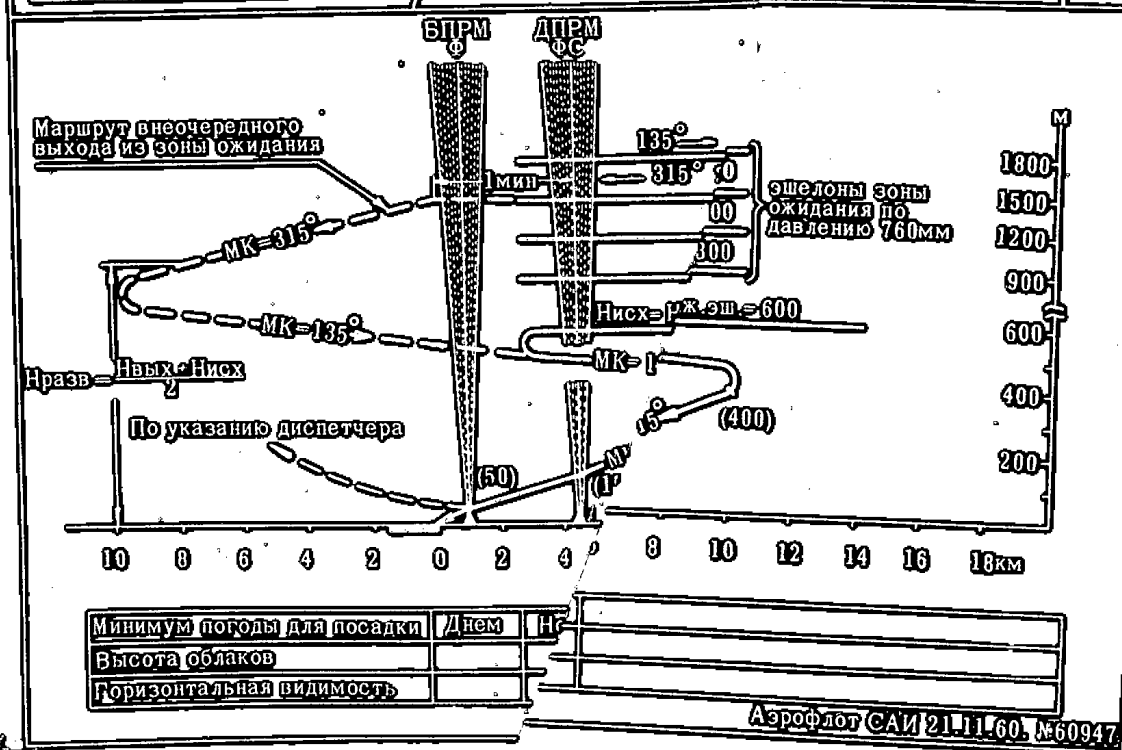
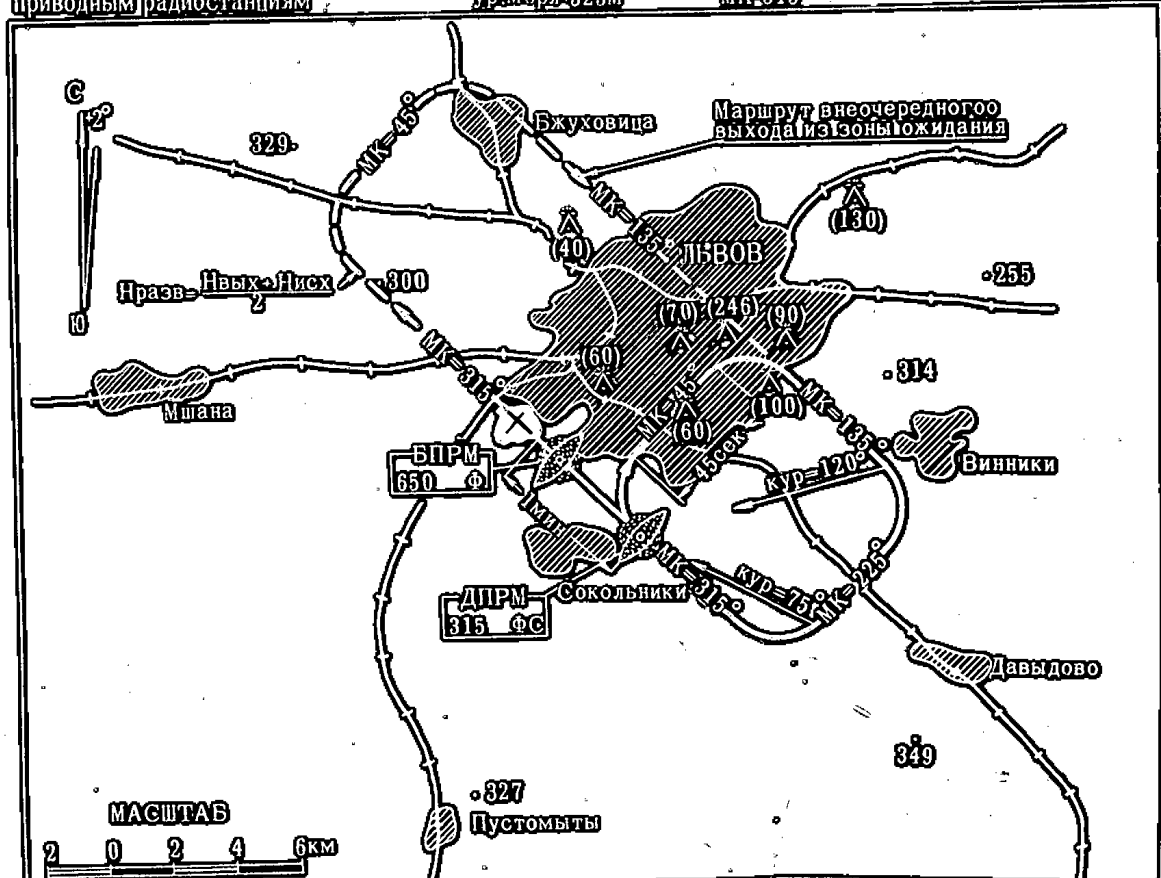
ЛВОВ / СКИЛУВ



Аэрофлот/САИ/24.11.60. №60952

Превышение над
ур. моря +323м

Посадочный
МК=315°

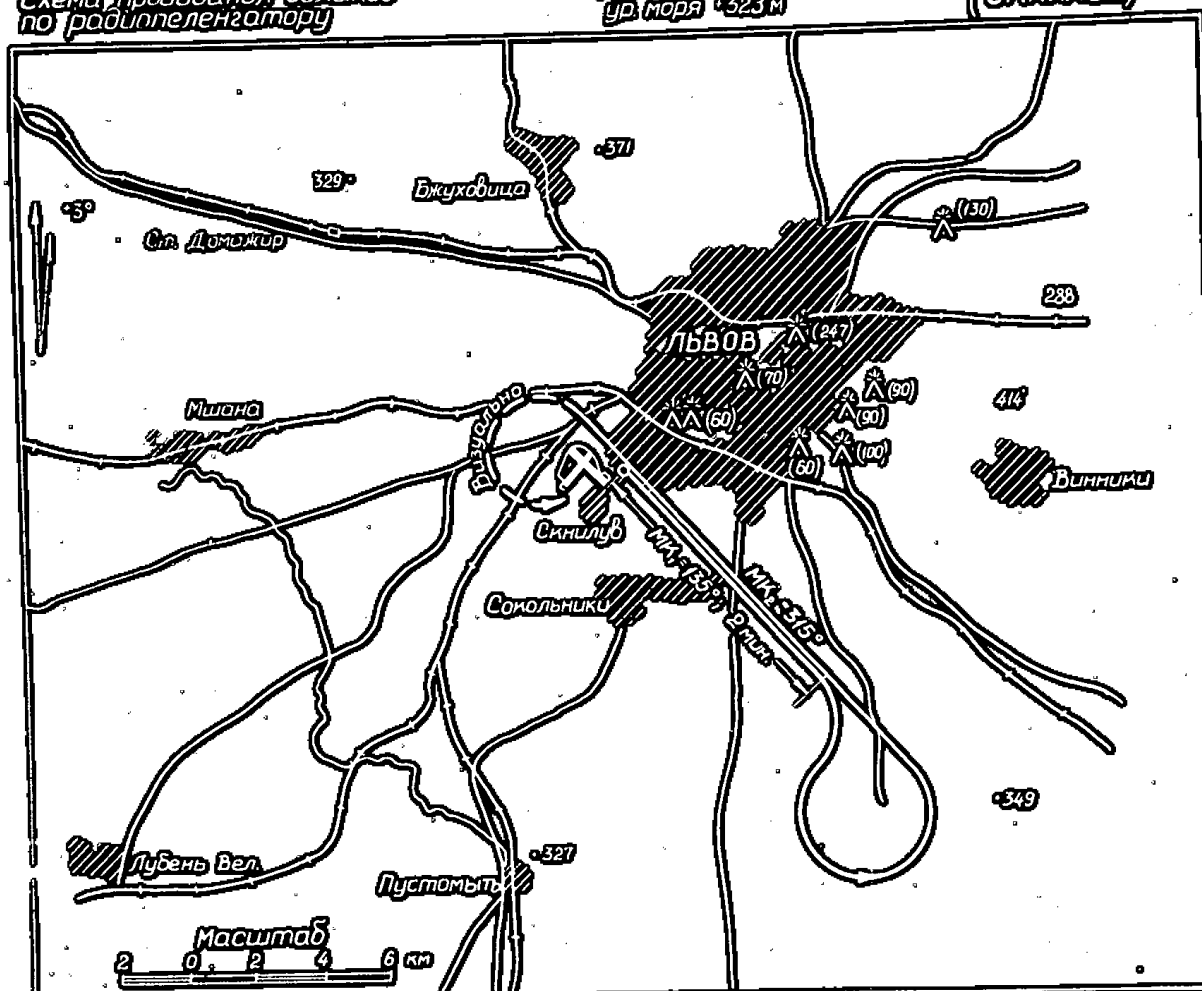
Львов/Скнилув

АСА 12-4
 20/03/60

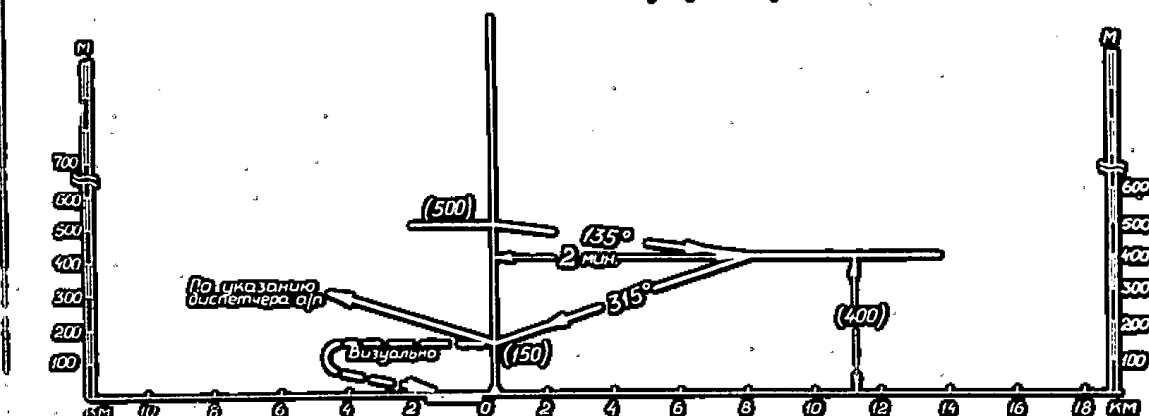
ЛЬВОВ
 (СКИЛЮВ)

Схема пробытия облаков
 по радиопеленгатору

Повышение над
 ур. моря +323 м

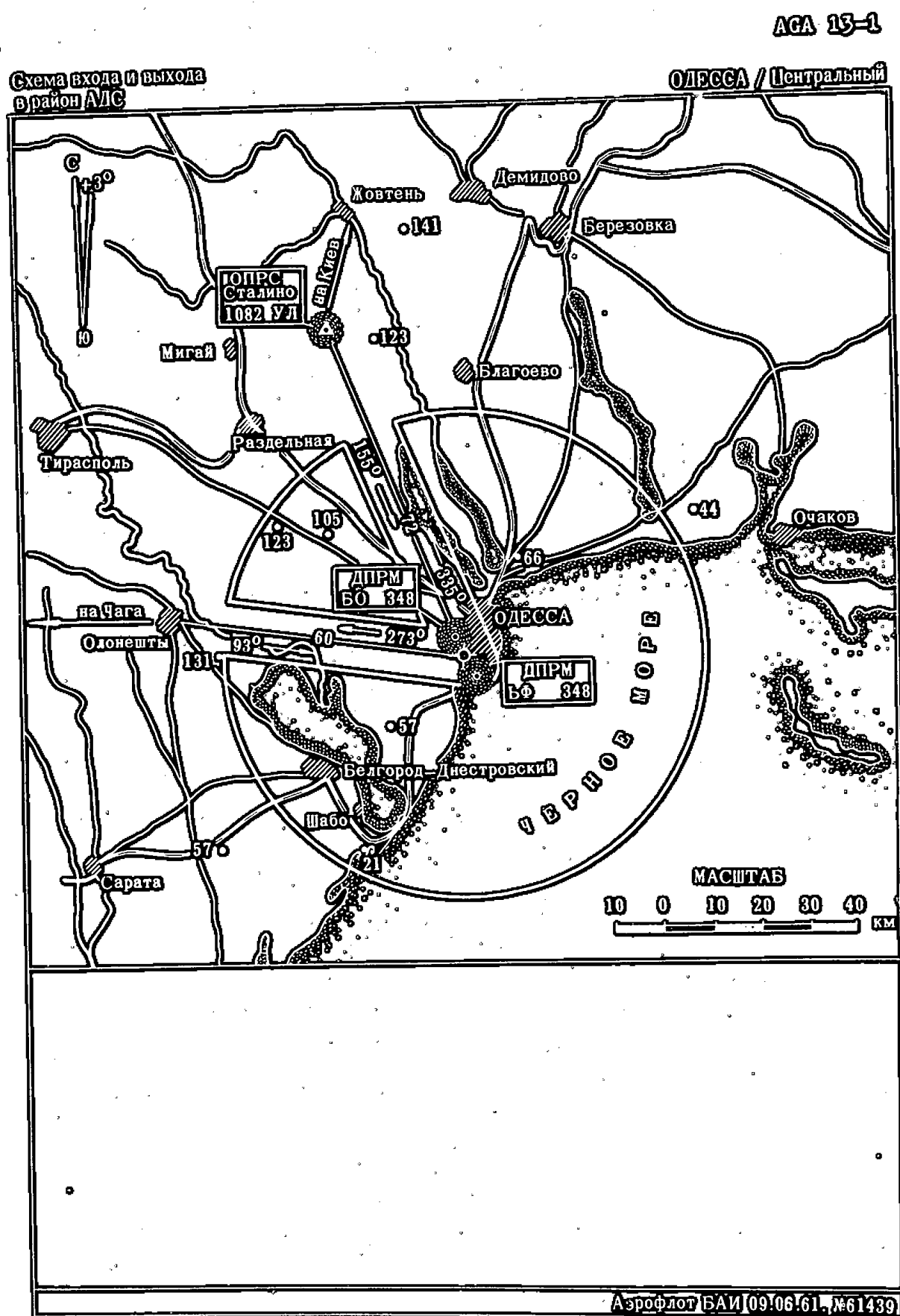


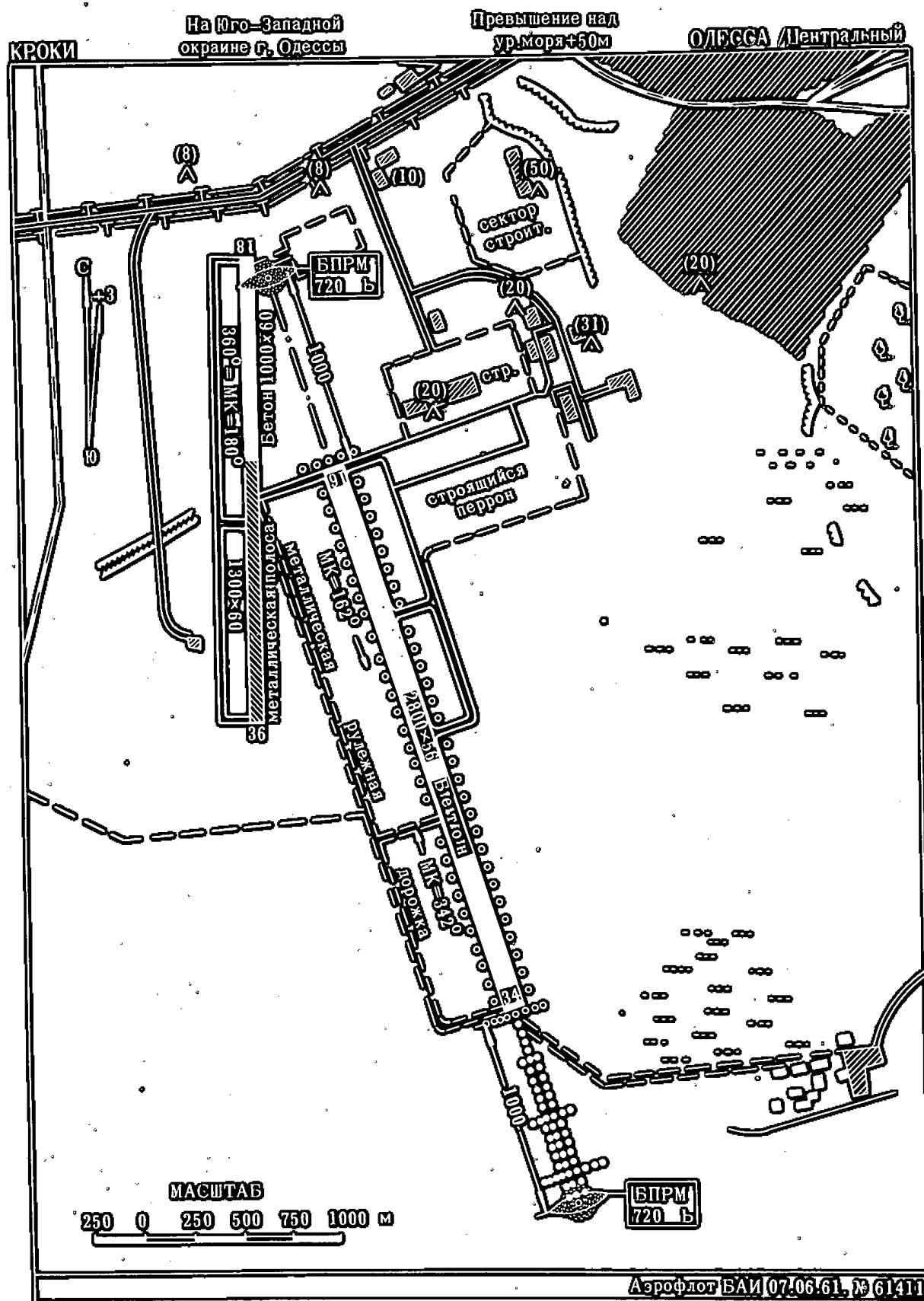
Профиль пробытия облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	150	200
Горизонтальная видимость	1000	1500

Аэродром СЯИ 2110.59г. №59482





ЛСА 13-2

Схема снижения и захода
на посадку для С-тов с
ТРД и ТВД

Посадочный
МК=162°

Превышение над
ур. моря=50м

ОДЕССА/Центральный

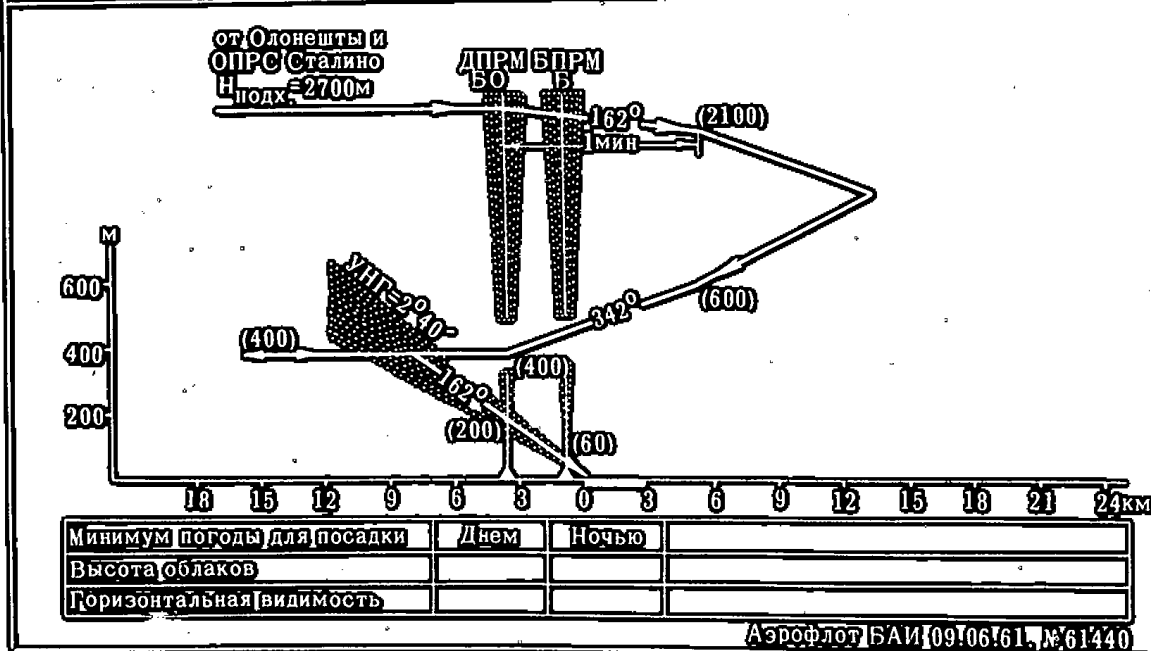
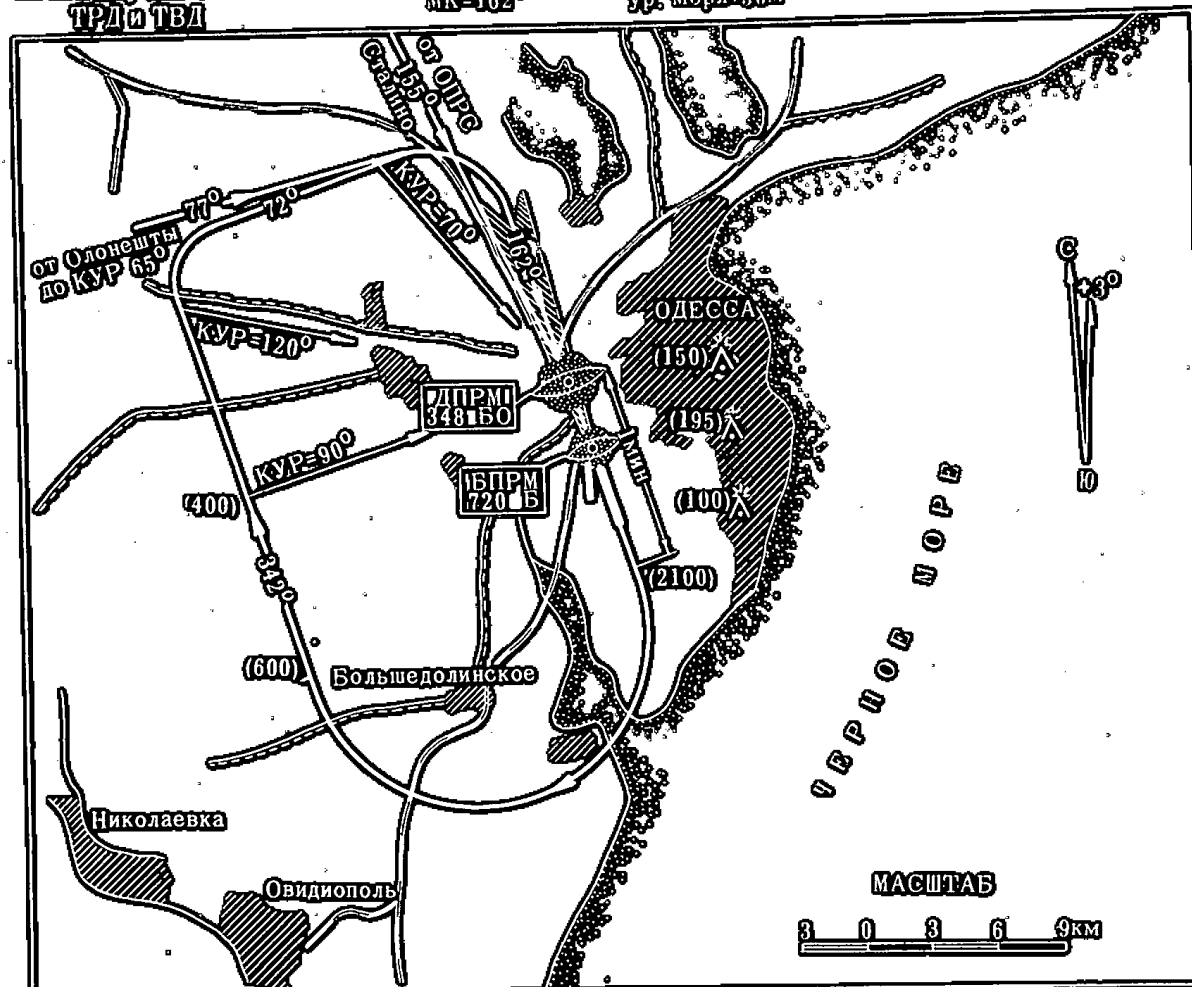


Схема снижения и захода
 на посадку для самолетов
 с ТРД и ТВД.

Посадочный
 МК=342°

Превышение над
 ур. моря +50м

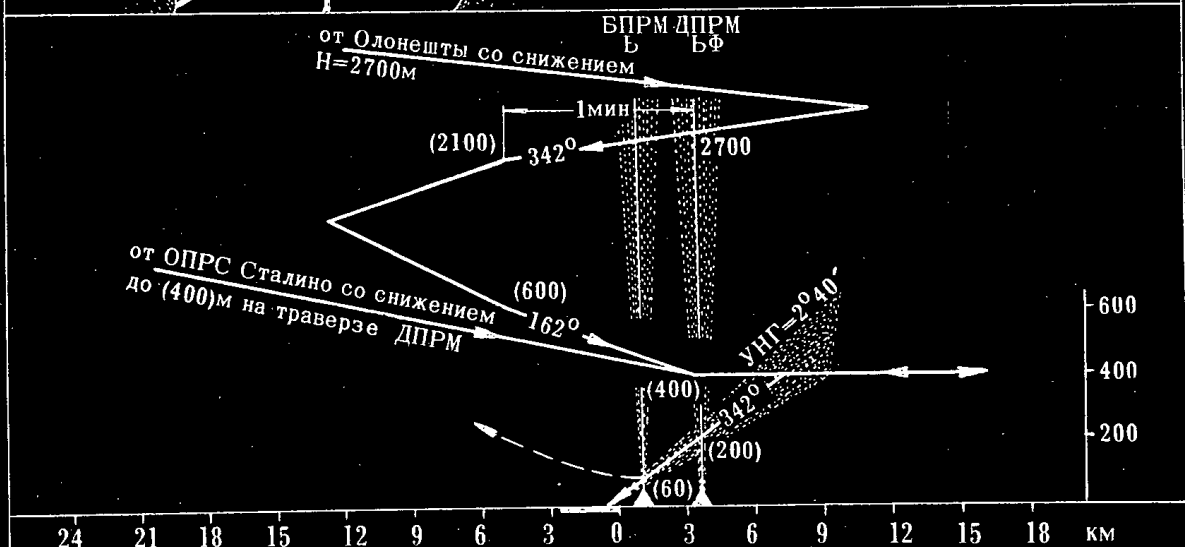
ОДЕССА / Центральный



БПРМ ДПРМ
 Б БФ

от Олонешты со снижением
 Н=2700м

от ОПРС Сталино со снижением
 до (400)м на траверзе ДПРМ



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м			
Горизонтальная видимость			

Аэрофлот БАИ 08.06.61. №61413

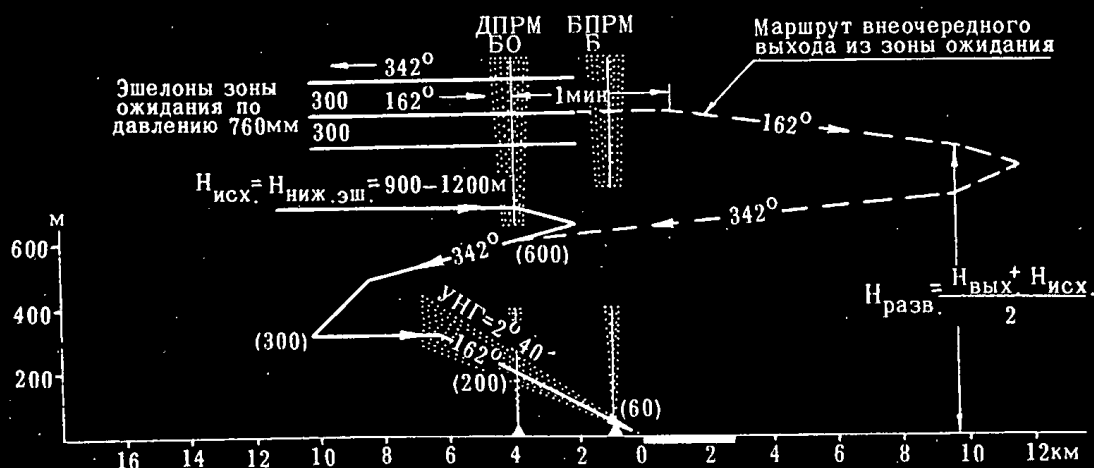
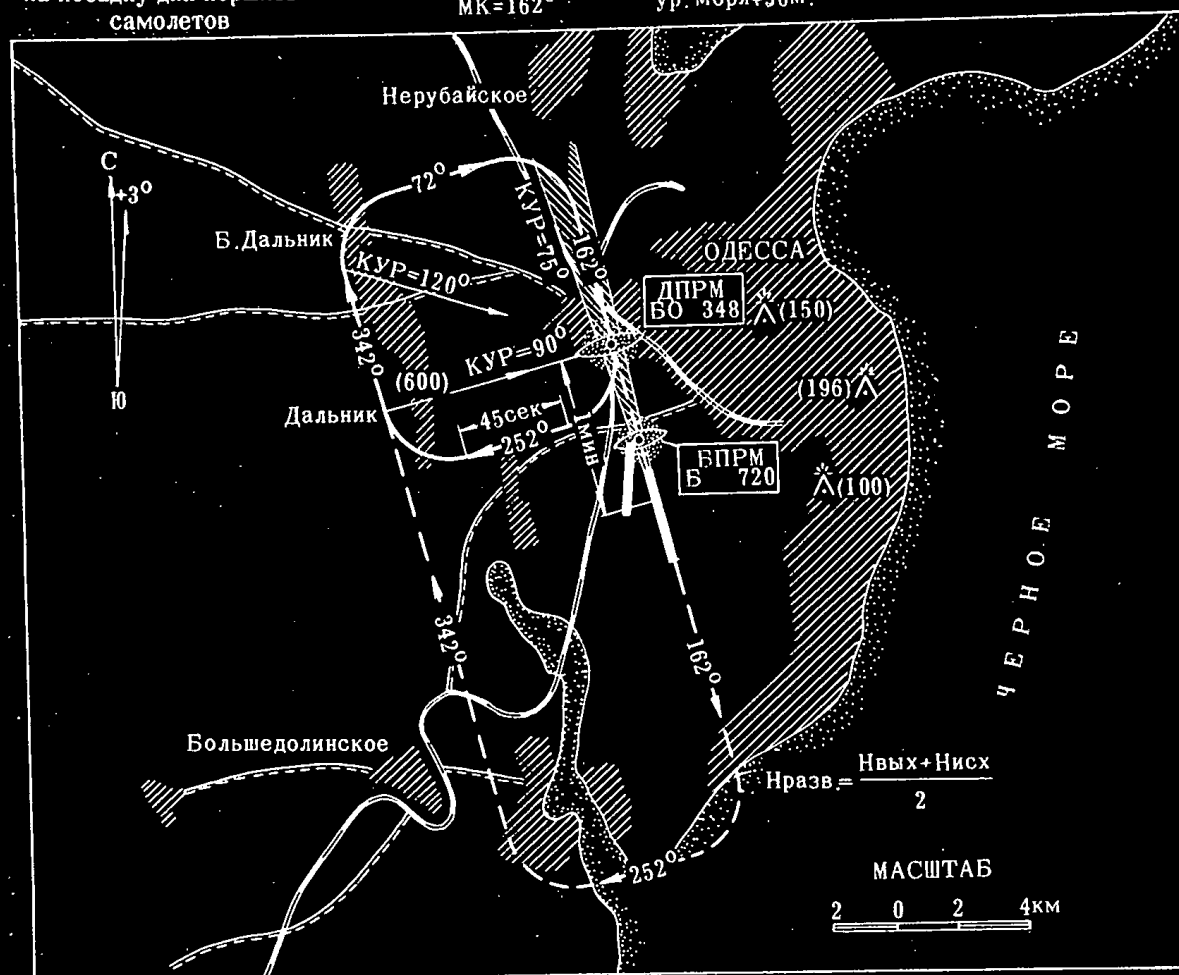
AGA 13-3

Схема снижения и захода
на посадку для поршневых
самолетов

Посадочный
МК=162°

Превышение над
ур. моря+50м.

ОДЕССА/Центральный



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков			
Горизонтальная видимость			

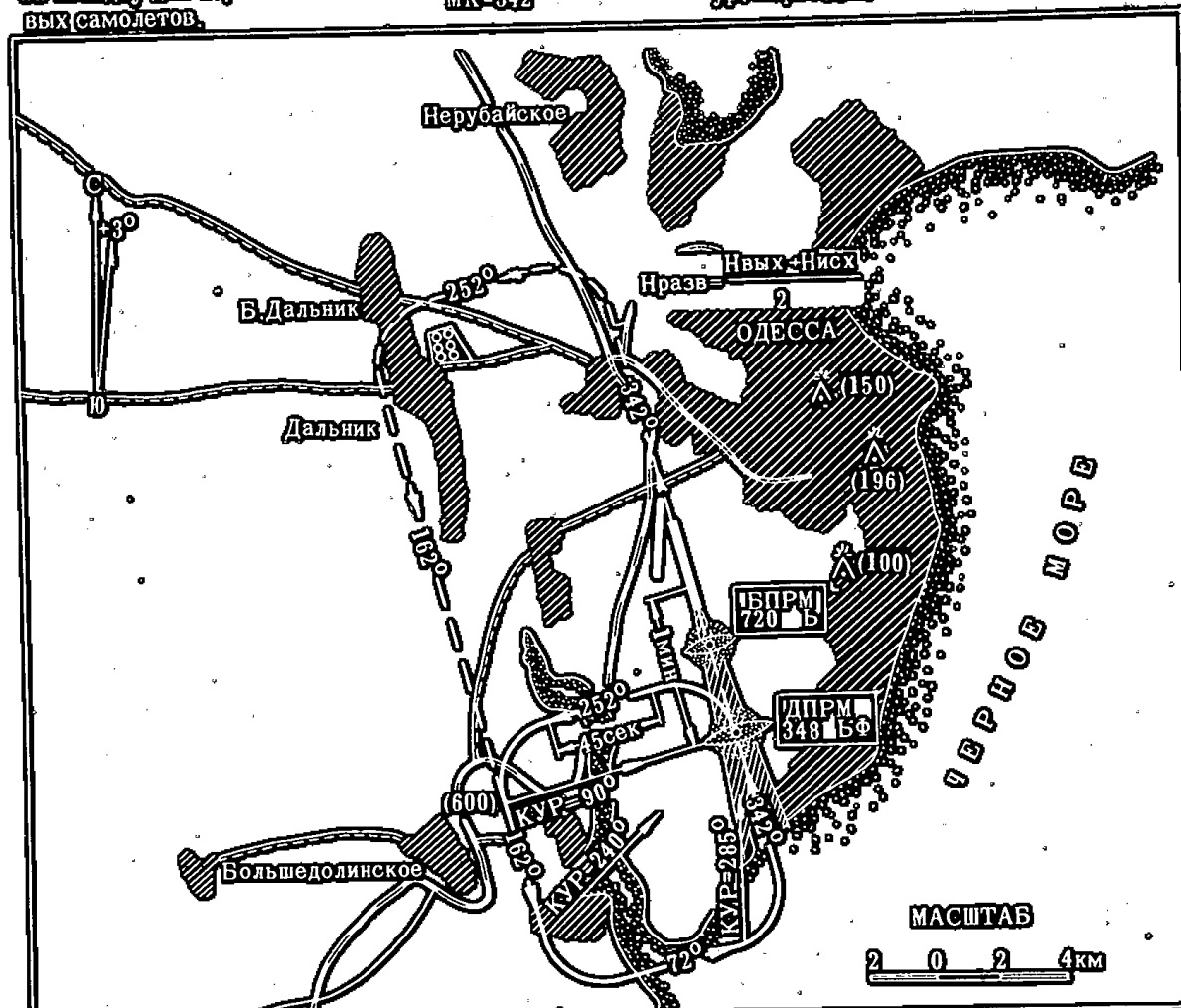
Аэрофлот БАИ 08.06.61. № 61415

Схема снижения и захода
 на посадку для поршне-
 вых самолетов.

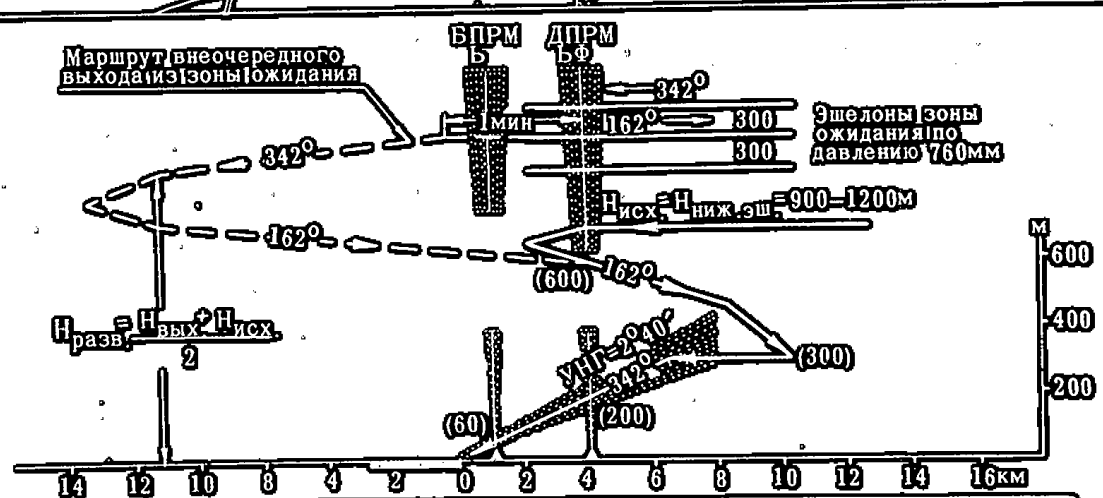
Посадочный
 МК=342°

Превышение над
 ур. моря +50м.

ОДЕССА/Центральный



Маршрут внеочередного
 выхода из зоны ожидания



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков		
Горизонтальная видимость		

Аэрофлот БАИ 07.06.61 № 61412

ПОСЛОЖИТЕЛНИ ЛИНАРИ АЕРОДРОМОВ
 АЕРОДРОМОВ ЛИТЕРАТУРА

АВА 14-1

Аэродромы Aerodromes	Посадочный МК Course of landing /М/	Днем Day						Ночь Night					
		Посадка Landing						Посадка Landing					
		КТСП *	СГСР *	РСР	ССА	ОСП	2 NDBs	КТСП *	СГСР *	РСР	ССА	ОСП	2 NDBs
		Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA	Высота облаков в м. QBB	Горизонт. видим. в м. QBA
I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14
Внуково Vnukovo	62/242 16/196	50 50	500 500	50 50	500 500	50 50	500 500	50 50	1000 1000	50 50	1000 1000	50 50	1000 1000
Великие Луки V. Luki	328	-	-	-	-	70	1500	-	-	-	-	100	2000
Вильнюс Vilnius	167 347	- 70	- 1000	100 70	1000 1000	100 70	1000 1000	- 70	- 1000	100 70	1500 1000	100 70	1500 1000
Киев Kiev	82 262	- 50	- 500	50 50	500 500	50 50	500 500	- 50	- 1000	50 50	1000 1000	50 50	1000 1000
Львов Lvov	135 315	- 50	- 500	- -	- -	50 50	500 500	- 50	- 1000	- -	- -	50 50	1000 1000
Минск Minsk	120 300	- 70	- 800	- -	- -	70 70	1000 800	- 100	- 1000	- -	- -	100 100	1000 1000
Одесса Odessa	175 355	50 -	500 -	- -	- -	50 70	500 700	50 -	1000 -	- -	- -	50 70	1000 1000
Рига Riga	145 325	- -	- -	50 150	500 1500	50 150	500 1500	- -	- -	70 200	1000 2000	70 200	1000 2000
Рязань Ryazan	64/244	100	1000	-	-	100	1000	100	1500	-	-	100	1500
Шереметьево Sheremetievo	68/248	50	500	50	500	50	500	50	1000	50	1000	50	1000

ПРИМЕЧАНИЕ: * Курсо-гидсидная система посадки, аналогичная ИЛСу, но самолеты, имеющие аппаратуру для ИЛС, без соответствующего дооборудования использовать КТСП для посадки не могут.

** Прорывание облаков производится по двум приводным радиостанциям, расположенным с противоположных курсом посадки.

REMARKS: * C G S P - Course Glide Path System of Landing has analogy with I L S system but ILS equipped aircraft cannot use C G S P without corresponding adjustment.

** Breaking down of clouds is made according to two locators situated with opposite course of landing.

Аэродром САМ 17.02.61 в 61112

РАДИОДАНЫЕ
С О М

ПЕРЕЧЕНЬ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ. RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES.												
Аэродром, контрольный пункт Station	Радио- средства Radio facilities	Позывной Call sign	Род работы Type	Передача Transmit		Прием Receive		Время работы Operational hours	Координаты Coordinates	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks
				КГц kc/s	МГц mc/s	КГц kc/s	МГц mc/s			МК Mag	КМ km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Алитус Alitus	ОПРС NDB	Н З Н З	AI	450								
Белый Belyj	ОПРС NDB	Т У Т У	A2	1220				H24	5550c 3257a			
Бобрка Bobrka	ОПРС NDB	Ц А С А	AI	432					4959c 2416a			
Бронца Bronca	ОПРС NDB	И П Т Р	AI	875				H24	4927c 2327a			
Брянск Briansk	ОПРС МЭБ Связная A/C	И У Т А Брянск- контроль Briansk- control	AI A3	480 5484 3024		5484 3024		Д- БН Н- БН	5016c 2952a			
	Командная подхода APP	Брянск- подход Briansk- approach	A3		И18-1		И18-1	п/з О/Р				
	Командная посадки TWR	Брянск- старт Briansk- start	A3		И18-1		И18-1	п/з О/Р				
	ОПРС NDB	Н У Н У	A2	325								
Великие Луки Velikie Luki	Связная A/C	Великие Луки- контроль Velikie Lu- ki control	A3	5548 3072 5642 2454		5548 3072 5642 2454		Д- БН Н- БН Д- БН Н- БН				

Аэродром СМД Б-35-61, в 6165

СМД 1-1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Великие Луки /продолжение/ Velikie Luki /cont./	KB р/целенг. HDF ADC CTR Командная подхода APP Командная посадки TWR ДПРМ LO M БПРМ MI M Вентспилс Ventspils	УНР UYG Великие Луки- подход Velikie Luki- approach Великие Луки- start Velikie Luki- start В К W K В W ФРК F K P P R R Ф Н P V	AI A3 A3 A2 A2 A1 AI AI	3940 2874 515 250 642 685 335	 I28 H18,I I28 H18,I 4702 2890 5548 3072	 I28 H18,I I28 H18,I 4702 2890 5548 3072	 I28 H18,I I28 H18,I A: H H: H A: H H: H	5620c 3039b 7817c 23036 5726c 2137a 5421c 3816a	328 328	3,950 1,260	от ВПП-то RNVV от ВПП-то RNVV	
Вильнюс Vilnius	KB р/целенг. HDF ADC CTR Командная подхода APP Командная посадки TWR	УДФ5 UDF5 / Вильнюс-метео Vilnius-meteo Вильнюс-подход Vilnius-approach Вильнюс-старт Vilnius-start	AI и A3 A3 A3	3918 2868 3446 2924 I28 H18,I I28 H18,I	 3446 2924 I28 H18,I I28 H18,I	 3446 2924 I28 H18,I I28 H18,I	 A: H H: H A: H H: H A: H H: H	5437c 2518b	1m 27-30, 57-60 поз. Вильнюс - метео только при передаче метеоинформации со 27-50 1 57-60 c/s Vilnius-meteo only for meteorinformation.			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Вильнюс /продолжение/ Vilnius /cont./	ДПРМ ЛО М БПРМ ЛТ М	П К Р К П Р	A2 A2	295 607						347 347	3,900 1,000	or BHH to RNWY or BHH to RNWY
Витебск Vitebsk	ДПРМ ЛО М БПРМ ЛТ М КТСН КСР КРМ ЛОС ГРМ СР Связная A/C	3 X 2 B 3 2 Витебск-контроль Vitebsk-control	A2 A2 A3	295 607 4702 2890	109-I 355,8	4702 2890		д. н. н. н.		167 167 347	3,800 0,945	or BHH to RNWY or BHH to RNWY
	АДС СТР Командная подхода APP	Витебск-подход Vitebsk-approach	A3		118-I		118-I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Витебск-старт Vitebsk-start	A3		118-I		118-I	п/з O/R				
	ОПРС NDB	У У U U	A2	524								
Внуково Vnuково	АДС СТР Командная подхода APP	Внуково-подход Vnuково approach	A3		128 118-I		128 118-I	п/з O/R				
	Командная посадки TWR	Внуково-старт Vnuково-start	A3		126 118-I		126 118-I	п/з O/R				
	Командная руления Taxiing	Внуково-вокзал Vnuково-vozsal	A3	4350		4350						
	УКВ р/пеленг VDF	Внуково-пеленг Vnuково-peleng	A3		128 126		128 126					

Аэропорт ГАИ 13-03-61, № 61165

СМ 1-2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Внуково /продолжение/ VnuKovo /cont./	КТСН КСРР КРМ ЛОС ГРМ ГР РСН РСР ДПРМ ЛО М БПРМ ЛМ М ДПРМ ЛО М БПРМ ЛМ М ДПРМ ЛО М БПРМ ЛМ М ДПРМ ЛО М БПРМ ЛМ М	ОВ ОВ О О ГГ ГГ Г Г ТД ТД Т Т ВМ ВМ В В	А2 А2 А2 А2 А2 А2 А2 А2	290 595 290 595 290 595 290 595	109,1 333,8					016/196 062/242 062/242 016/196 242 242 062 062 196 196 016 016	4,160 1,035 3,500 1,100 3,274 0,890 3,869 0,950	от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY от БНН to RNWY
Вязьма Wiazma	Связная А/С УНВ р/пеленг VDP	Вязьма-контроль Wiazma-control Вязьма-пеленг Wiazma-peleng	А3 А3	5642 2454	126 119,7 126 119,7	5642 2454	126 119,7 126 119,7	А- Н- НН НН	5511с 3417а			
Золочев Zolochew	ОПРС НДВ	БВ ВВ	А1	160					4948с 2454в			
Ивановское Ivanovskoe	ОПРС НДВ	УМ УМ	А1	405					5551с 3656в			

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Карсава Karsava	ОПРС- NDB	ЕЛ - В Л	A2	371					5647c2740e			
К и е в K i e v	ГРС- UIR											При полетах на не 4500 м.
	Связная A/G	Киев-центр Kiev-center	A3		И2,5		И2,5					When flying above 4500m.
	Связная A/G	Киев-центр/РФЦ Kiev-center/RFFQ	A3 и AI	И390 6618		И390 6618		д-НН Н-НН 8/8				Основной род работы А3.
	Связная A/G	Киев-центр/РФЦ Kiev-center/RFFQ	A3 и AI	6748 2938		6748 2938		д-НН Н-НН H24				Em A3
	РДС- ACC											Основной род работы А3.
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3		I29		I29					Em A3
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3	5470 3102		5470 3102		д-НН Н-НН H24				Обслуживает сектор 190°-045°
	Связная A/G	Киев-контроль Kiev-control	A3	6684 2854		6684 2854		д-НН Н-НН H24				Обслуживает сектор 045°-190°
	КВРП- NDB	УБЦ - UBC	AI	5590 2874		3912 2988		д-НН Н-НН H24	5024c3023b			Serves sector 190°-045°
												Serves sector 045°-190°

Аэропорт СИИ ВЗ-0-61, в 61167

COM-3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Киев /продолжение/ Kiev /cont./	АДС АТС Командная подхода APP Командная посадки TWR Командная руления taxiing УКВ р/л VDF КТСН КСР КРМ БОС ГРМ ОР РСН РСР ДПРМ ДОМ БПРМ ЛЛМ ДПРМ ДОМ БПРМ ЛЛМ ОПРС NDB ОПРС NDB ОПРС NDB ГРПС ОУР Связная А/С	Киев-подход Kiev-approach Киев-старт Kiev-start Киев-вокзал Kiev-vokzal Киев-пеленг Kiev-peleng ОК-ЭК ОПРС NDB ОПРС NDB ОПРС NDB Ленинград-центр Leningrad-center РДК /RDPK	A3 A3 A3 A3 A2 A2 A2 A2 AI AI AI A3 и AI	4350 360 739 360 739 985 480 490 6618	I26 H18, I I28 H18, I I28 I26 I08-5 532, 6	4350	I26 H18, I I28 H18, I I28 I26	п/в п/в		082/ 262 082/ 262 262 082 082 5540c3603b 5635c2934b 5058c3058b	3,800 0,850 3,450 1,170	or BНto RNVY or BНto RNVY or BНto RNVY or BНto RNVY
Климентьево Klimentievo								H24				
Кодра Kodra												
Косаны Koshany												
Ленинград Leningrad								только днем				При полетах выше 4500 м. Основной вид работы А3 When flying above 4500m. EM A3

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Ленинград /продолжение/ Leningrad	Связная А/С РДС АСС Связная А/С	Ленинград-центр Leningrad-center Ленинград-контроль Leningrad-control	А3 А3 А3		II6,5 129		II6,5 129	Д-Н24 НН НН Д-Н24 НН НН				Щ 00-03 30-33 СВ 00-03 30-33 Щ 00-03 30-33 СВ 00-03 30-33
Львов Lwow	КВ р/пелент. НДФ РДС АСС Связная А/С	УТД Львов-контроль Lwow-control	А1 А3	3940 3488	3824 3474		129	Д-Н24 НН НН	5947с 5019с			Щ 15-18 45-48 СВ 15-18 45-48 Осн. вид работ ТН А3 Ем А3
	КВ р/пелент. НДФ АДС СТР Командная подхода АФР	УБК Львов-подход Lwow-approach	А1 А3	5590 2874	3912 2988		126 II6, I 128 II6, I	Д-Н24 НН НН п/а О/Р	4949с 2358с			
	Командная посадки ТНР	Львов-старта Lwow-start	А3					п/а О/Р				

Аэропорт СМ 13.02.61. 0 61163

СМ 1-4

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Львов /продолжение/ Lwow /cont./	УКВ р/п VDF КТОП ILS КРМ LOC ГРМ CP ДПРМ LOM БПРМ DIM ДПРМ LOM БПРМ DIM РДС ACC Связная А/С	Львов-пеленг Lwow -peleng ГД CD Г C ФС FS Ф F Минск-контроль Minsk-control Минск-контроль/ УЦИИ Minsk-control/UCIJ УЛН UAK Минск-подход Minsk-approach Минск-старт Minsk-start Минск-пеленг Minsk-peleng	A3 A2 A2 A2 A2 A3 A3 A3 и AI AI A3 A3 A3	315 650 315 650 4702 2890 5500 3128 6672 3408 2910 2868 126 118,1 128 118,1 126	I26 109,9 335 I29 4702 2890 5500 3128 6672 3408 2910 2868 126 118,1 128 118,1 126		I26 I29 ДНУ H24 ННН ДНУ H24 ННН ДНУ H24 ННН ДНУ H24 ННН I26 118,1 I26 118,1 I26		315 135 135 315 315 I29 I26 I28 I20/300 300	4,200 1,100 4,500 1,180	Временно не работает, UPN is un- visible от БНН to RWW от БНН to RWW от БНН to RWW от БНН to RWW ООН-ВНН рабо- тает 21-24 и 21-24 и 21-24 and 21-24	

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Упер /продолжение/ Шанс /cont./	ДПР- LOM БПР- LIM	ВБ - ВБ Н - Н	A2 A2	321 657						300 300	3,200 0,710	or BHH to RNWY or BHH to RNWY
	ДПР- LOM БПР- LIM	ПК - GK Р - G	A2 A2	321 657						120 120	3,200 0,800	or BHH to RNWY or BHH to RNWY
Чайков Majp11	СНР- NDB	ТЛ - GL	AI	390					5700c2457			
Д.Доброль M-Dobron	СНР- NDB	ТЛ - GL	AI	570								
Москва Москва	СНС- ACC Связная A/C	Москва / PONE Moscow/ RPNV	A3 и AI	11312 6716		11312 6716		A- HJ H24 H- HN				с 10-15, 40-45 аэро и тап AI aero and taf
	СНС- UTR Связная A/C	Москва-центр/VFAB Moscow-center/UGAB	A3 и AI	11268 6536		11268 6536		A- HJ H24 H- HN				При полетах выше 4500 м, основной род работы А3. When flying above 4500m. Em A3.
	Связная A/C	Москва-центр/VFAB Moscow-center/UGAB	A3 и AI	6672 3408		6672 3408		A- HJ H24 H- HN				Основной род работы А3 и 05 - 08 и 09 35 - 38 Em A3
	СНС- ACC											и 05-15, 35-45 только А3 на русском языке
Метеоинфор- мация MET		Внуково-метео/VFAB Vnukovo-meteo/UGAB	A3 и AI	11198 7708 4536 2770				A- HJ A- HJ H- HN				Only A3 in Russian

Аэропорт ЕМ 10-05-61 и 61332

COM-1-3

I	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва /продолжен./ Москва /cont./	Связная A/C	Москва-контроль Moscow-Control	A3 A3 A3 A3 A3 A3	 5710 3148 5484 3024 5642 2454	136,5 117,5 119,7	 5710 3148 5484 3024 5642 2454	136,5 117,5 119,7	H 24 д. HJ H24 H*HN H 24 д. HJ H24 H*HN д. HJ H24 H*HN				Обсл. сектор 094°-175° Serve the sector 094°-175° Обсл. сектор 175°-223° Serve the sector 175°-223° Обсл. сектор 223°-040° Serve the sector 223°- 040° Обслуживает западные нап- равления. Serves West- bound direc- tions.
Нарва Narva	Связная A/C	Нарва-контроль Narva-Control	A3	5596 3096		5596 3096		д. HJ H*HN				
Одесса Odessa	РДС АСС Связная A/C	Одесса-контроль Odessa-control	A3	5700 3488	129	5700 3488	129	д. HJ H*HN				ЦН 27-30 57-60 CA 27-30 57-60
	КВ р/делент. RDP	УГД UGD	AI	5590 2874		3912 2988		д. HJ H24 H*HN	4628с 3036с			

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Одесса /продолжение/ Одесса /cont./	АДС Командная подхода APP Командная посадки TWR УКВ р/пеленг VDF ДПРМ LO M БПРМ HI M ДПРМ LO M БПРМ HI M КГСП KCSP КРМ LOC ГРМ GP ОПРС NDB	Одесса-подход Odessa-approach Одесса-старт Odessa-start Одесса-пеленг Odessa-peleng БФ БО Б В БФ КР Б К ФВ РВ	A3 A3 A3 A2 A2 AI AI AI AI	348 720 348 720 570 437	I26 H18, I I28 H18, I I26 H103 335		I26 H18, I I28 H18, I I26 H24 H24 H24 H24 H24 H24	п/з O/R п/з O/R H 24 H 24 H 24 H 24 H 24 H 24 H 24 H 24	5412c 3855b 5549c 3716b 5550c 3552b 5301c 15843b 4953c 3107b 5425c 2750b	I62 I62 342 342 162	4,000 1,000 4,000 1,000	времен. не раб or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW or BHH to RNW
Октябрьский Oktiabrskij	ОПРС NDB	К С	AI	565								
Опалуха Opal'ina	ОПРС NDB	М Д	AI	1005								
Осташево Ostash'ev	ОПРС NDB	УХГ	AI	5724 3906		3824 2988						
Петропавловск- Камчатский Petrovavlovsk- Kamchatskij	КВ р/пеленг HDF	Д Ш	AI	425								
Пли Pli	ОПРС NDB	О К	AI	375								
Плесеница Pleschenitay	ОПРС NDB											

COM 1-6

[illegible]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Рига /продолжение/ Riga /cont./	ДПРМ ЛО М БПРМ ЛТ М	В Т В	А2 А2	360 732						145 145	3,620 1,050	от БНН to РНН от БНН to РНН
Рязань Ryazan	ОПРС-НДВ АДС Командная подхода СТР APP Командная посадки TWR	С-Х С-Х	А1 А3 А3	440 118,1 118,1 118,1	109,5 333,8		118,1 118,1 118,1	п/3 О/Р п/3 О/Р	4656-2302 064/244 064/244			
	ИТСН КСР КРМ ЛОС ГРМ ОР											
	БСН НРР ДПРМ ЛО М БПРМ ЛТ М	А Р А	А2 А2	680 329						244 244	4,200 1,035	от БНН to РНН от БНН to РНН
	ДПРМ ЛО М БПРМ ЛТ М	Л М Л	А2 А2	680 329						064 064	4,000 1,000	от БНН to РНН от БНН to РНН
Саврань Savran	Связная A/G	Саврань-контроль Savran-control	А3 А3	129 6684 3102	129	6684 3102	129	Д В В В				
Смирнов Svir	ОПРС НДВ	О Ц Р С	А1	770					5448c 2618c			
Семеновка Semenovka	ОПРС НДВ	Л И Б И	А1	455					5210c 3235c			

COM 1-7

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Серпухов Serpuhov С/Мом93	ОПРС NDB	ДР	DR	AI	415			H 24	54550 37230			
Старая Stariaya	ОПРС NDB	РА	RL	AI	585			п/с о/в	5927-27764			
Сталино Stalino	ОПРС NDB	ЛД	LD	AI	490							
Хуост Huost	ОПРС NDB	УЛ	UL	AI	1082				47020 30170			
Черная Грязь Chernaja Grias	ОПРС NDB	НП	NP	AI	770			н/с о/в				
Шереметьево Sheremetievo	ОПРС NDB	ИП	IP	AI	688			H24	54580 36470			
Связная A/C	Шереметьево - центр/УДАБ -center/UDAB			A3 и AI	11312 6716		11312 6716	д-нн H24 н-нн				Основной тип работы AI, ЕМ A3
АДС	Шереметьево- подход CTR APP			A3		124,5	124,5	н/с				
Командная посадки TWR	Шереметьево-старт Sheremetievo- start			A3		118,1	118,1	н/с				
Командная руления Taxiling	Шереметьево- вокзал Sheremetievo- voksal			A3	4350		4350					
КТОП KOSP KPM LOC KPM GP							109,5 535,8			068/248		
ДПМ LO M БПМ LI M	АД	АД	АД	A2	700					248	3,800	от БНН toRNWY
	А	А	А	A2	338					248	1,140	от БНН toRNWY
ДПМ LO M БПМ LI M	МР	МР	МР	A2	700					068	4,080	от БНН toRNWY
	М	М	М	A2	338					068	0,954	от БНН toRNWY

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Шереметьево /продолжение/ Sheremetievo /cont./	Посадочный р/локатор PAR									068/248		
Шепетовка Shepetovka	CHFC NDB	CB SW	AI	830					5011c 2702			
Охнов Ochnov	CHFC NDB	YK UR	AI	350 712				H 24	5442c 3518			

Автомат. СМ. 13.03.00 в 60731

001-1-8
00/05/00

РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ НАЗЕМНЫХ ОРГАНИЗМОВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ / ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ /- SCHEDULE OF OPERATIONAL HOURS AND FREQ. CHANGE-OVER TIME OF GROUND AND RADIONAVIGATION FACILITIES / MOSCOW TIME /-												
Наименование пунктов. Place name	Январь и декабрь January and December		Февраль и ноябрь February and November		Март и октябрь March and October		Апрель и сентябрь April and September		Май и август May and August		Июнь и июль June and July	
	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер	Время работы начало конец	Время смены частот утро вечер
	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening	Опера- tional hours beginning and ending	Freq. change- over time morning evening
X	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Брянск, Вязьма, Москва, Витебск, Вязьма, Moscow Shereemetovo, Shereemetovo.	07:30 18:00	09:50 17:00	07:00 18:30	09:00 17:30	06:00 19:30	08:30 18:30	05:00 20:30	08:00 19:00	04:00 21:30	07:00 20:00	03:00 22:30	06:00 21:30
Великие Луки, Вильнюс, Velikiye Luzki, Vilnius Витебск, Минск, Рига, Vitebsk, Minsk, Riga	07:30 18:00	08:50 17:00	07:00 19:00	07:30 18:00	06:00 20:30	07:00 19:00	05:00 21:30	06:00 20:00	04:00 22:30	05:00 21:30	03:50 24:00	04:50 22:30
Киев, Львов, Запорожье, Kiev, Lvov, Zaporozh'e Шерефметово	07:00 19:00	07:30 18:00	06:50 19:30	07:00 19:00	05:50 21:00	06:00 20:00	04:50 21:50	05:30 20:30	04:00 22:30	05:00 21:30	03:50 23:00	04:50 22:00
Ленинград, Нарва, Leningrad, Narva.	07:30 18:00	09:50 18:00	06:50 19:30	09:00 19:30	05:00 20:30	08:00 21:00	03:50 22:00	07:00 21:30	03:00 22:30	06:00 22:30	02:50 23:00	05:30 23:30
Примечание: при неустойчивой радиосвязи с самолетами в утреннее и вечернее время суток по указанию диспетчера РЭС или путем предварительных извещений в НОТАМах СССР разрешается радиостанциям воздух-земля и КВ/р/л осуществлять переход с ночной частоты на дневную и с дневной на ночную в любое время в пределах плюс или минус два часа от времени, указанного в данном расписании. REMARKS: In case there is an unreliable radiocommunication with aircraft during the morning and evening time A/C and H/W sections in accordance with the ACC instruction or prior USSR NOTAMs may change night frequency to day frequency and vice versa at any time within plus or minus two hours from the time shown in this schedule.												

001-49
210960

МЕТЕОИНФОРМАЦИЯ
М Е Т

МЕТ 1 - 1

ПРАВИЛА ОБМЕНА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ
И Н Ф О Р М А Ц И И
RULES OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

В обмен метеорологической информации включаются:

Обмен авиатеплодой, аэрологическими сведениями, оперативными шестичасовыми прогнозами погоды с трехчасовым перекрытием по районам аэропортов и штормовыми оповещениями и предупреждениями.

Период, в течение которого осуществляется взаимный обмен метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

а/ авиатеплода от аэропортов посадки и промежуточных аэродромов должна поступать в аэропорты вылета в период полетов ежечасно, начиная за 3 часа до вылета и кончая спустя 1 час после расчетного времени посадки самолета.

Обмен авиатеплодой осуществляется по коду "АЭРО" / FM 15-A/. В конце авиатеплоды обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятными долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

б/ первый шестичасовой прогноз, являющийся предварительным, должен быть передан из аэропорта посадки в аэропорт вылета не позднее чем за 3 часа до вылета из него первого самолета, последующие шестичасовые прогнозы с трехчасовым перекрытием передаются за час до начала срока их действия.

Обмен прогнозами погоды по районам аэропортов осуществляется кодами "ТАФ" и "ТАФОР" / FM 51A и FM 52A/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в/ обмен аэрологическими сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной работы, осуществляется по кодам КН-03 / FM 32A/ КН-04 / FM 35-A/;

г/ передача штормовой информации в период полетов производится немедленно по мере возникновения опасных для авиации явлений погоды в районе своего аэропорта и на гидрометстанциях, расположенных по трассе.

Каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борту соответствующую метеорологическую информацию.

The exchange of meteorological information includes:

Exchange of flying weather, aerological reports, route six-hour weather forecasts with three-hour overlappings by areas of airports, and storm notices and warnings.

The period in which meteorological information is exchanged between the USSR airports and the airports of other countries is established depending on the flight time-table and, moreover:

a/ from the airports of landing and the intermediate airports, flying weather must be received at the airports of take-off in the period of flights every hour, beginning from three hours prior to the take-off and ending one hour after the estimated time of landing.

Flying weather is exchanged in AERO code /FM 15-A/. The flying weather report must end with an indication of the atmospheric pressure at aerodrome elevation with an accuracy expressed in tenths of a millimetre. The wind velocity is given in metres per second.

b/ The first six-hour weather forecast which is preliminary shall be transmitted from the airport of landing to the airport of take-off not later than three hours before the first aircraft takes off; subsequent six-hour forecasts with three hours interlapping are transmitted one hour before their term of operation.

Weather forecasts for airport areas are exchanged in TAF and TAFOR codes /FM 51A and 52A/, wind velocity being given in metres per second.

c/ aerological reports up to the maximum altitudes necessary for operational work are exchanged in FM 32A and 35A.

d/ Information concerning meteorological phenomena representing a special hazard to aviation occurred at the aerodrome or on route is transmitted immediately.

At the first request from the crew every radiostation in contact with the aircraft transmits the corresponding meteorological information.

Аэрофлот САИ 18.01.61 № 61042

Индекс Index	Условное обозначение пункта Location Indicator	Станция Station	Позывной Call/Sign	Род работы EM	Частота кГц днем/ночь Frequencies D/N	Форма или код Form/for code	Передает погоду пункт Contents	Время в минутах Time/Hr	Время работы Operational hours	Примечание Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
26730	ВУП ВУП	Вильнюс Vilnius	УЛО 5/Вильнюс- днем UPL 5/Vilnius- -meteo	AI/AI	3918/2868	Открытым текстом plain lan- guage	Вильнюс /26730/ Vilnius /26730/	27-30 57-60	H 24	
33345	ВУКР ВУКР	Киев Kiev	Киев-метео/Р-ом Kiev-meteo/R-om 44C	AB/AI	5476/3162 6684/2854 5330/2674	АВРО и ТАФ ABRO and TAF	Киев /33345/ Kiev /33345/	06-09 36-39	H 24	
33393	ВУЛ ВУЛ	Львов Lvov	Львов-метео/ /Р-ом Lvov-meteo/ /R-om	AB/AI	5650/3116	АВРО и ТАФ ABRO and TAF	Львов /33393/ Lvov /33393/	15-18 45-48	H 24	
26850	ВУМ ВУМ	Минск Minsk	Минск-метео/ /Р-ом Minsk-meteo/ /R-om	AB/AI	6672/3408	АВРО и ТАФ ABRO and TAF	Минск /26850/ По запросу при связи: Вильнюс /26730/ Рига /26422/ Внуково /27524/ Minsk /26850/ On request: Vilnius /26730/ Riga /26422/ Vnuково /27524/	21-24 51-54	H 24	
27524	ВУВВ ВУВВ	Москва/Внуково Moscow/Vnuково	Внуково-метео/ /УТАБ Vnuково-meteo/ /UTAB	AB/AI	11198, 7705, 4656/4656, 2770	АВРО и ТАФ ABRO and TAF	Внуково /27524/ Шереметьево /27514/ Vnuково /27524/ Sheremetievo /27514/	08-15 35-45	H 24	Временно работа- ет только АЗ на русском языке Vnu Em AS Rus- sian lang.
			УТАБ/Москва- центр UTAB/Moscow- Center	AI/AI	6672/3408	АВРО и ТАФ ABRO and TAF	Внуково /27524/ По запросу при связи: Вильнюс /26730/ Рига /26422/ Минск /26850/ Львов /27531/ Шереметьево /27514/ Vnuково /27524/ On request: Vilnius /26730/ Riga /26422/ Minsk /26850/ Lvov /27531/ Sheremetievo /27514/	05-08 35-38	H 24	

Содержание сообщения

1-2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
27524	EYBB EUYW	Москва/Внуково /продолжение/ Moscow/Vnukovo /cont./	РФВ RFV	AI	11312/6716	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Внуково /27524/ Vnukovo /27524/	10-13 40-43	И 24	
33837	EYKO EUKO	Одесса Odessa	Одесса-метео/ /УАФ/ Odessa-meteo/ /UAF/	A3/A1	5700/3488	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Одесса /33837/ Odessa /33837/	27-30 57-60	И 24	
26422	EYIP EUPR	Рига Riga	Рига-метео/УАФ Riga-meteo/UAF	A3/A1	5548/3072	АЭРО и ТАФ AERO and TAF	Рига /26422/ По запросу при связи: Линск /26850/ Вильнюс /26730/ Внуково /27524/ Riga /26422/ On request: Linsk /26850/ Vilnius /26730/ Vnukovo /27524/	24-27 54-57	Во время полетов но	
27731	EYBD EUBD	Рязань Riazan	-	-	-	-	-	-	-	По запросу при связи на частот- ах /а/ и Шеремет- ьево и Внуково O/R when commu- nicating on fre- quencies of Sher- emetievo and Vnukovo
27514	EYEC EUCB	Шереметьево Sheremetievo	-	-	-	-	-	-	-	По запросу при связи на частот- ах /а/ и Шеремет- ьево и Внуково O/R when commu- nicating on fre- quencies of Sher- emetievo and Vnukovo (airports)