

УТВЕРЖДАЮ  
Первый заместитель  
Генерального директора ОАО  
«Международный  
аэропорт Шереметьево»

Е.З. Бахтеев

«29» 07 2013 г.

Экземпляр № 1

Поправка № 11  
в Инструкцию по производству полетов (ИПП)  
в районе аэродрома Москва (Шереметьево) УУЕЕ/УУЕЕ  
(зарегистрирована в МТУ ВТ ЦР 07.06.2011г. № ЦИ 1-58)

Внести в ИПП в районе аэродрома Москва (Шереметьево) УУЕЕ/УУЕЕ  
изменения согласно листу поправки № 11 в ИПП в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево) (прилагается).

Дата ввода поправки № 11 в ИПП в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево) 14 ноября 2013 года.

Приложение:

1. Листы согласования, на 2 листах.
2. Поправка № 11 ИПП в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево), 1 брошюра.

Директор Дирекции по  
аэронавигационному обеспечению  
полетов ОАО «Международный  
аэропорт Шереметьево»

Г.Н. Павлюченко

Исп. Утямишев А.Б.  
Тлф. (495) 578-03-47

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО  
в МТУ ВТ ЦР

«07» «августа» 20 13  
№ ЦИ 1-58/11

## ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Поправка № 11  
в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево)

Директор Дирекции по  
аэронавигационному обеспечению  
полетов ОАО «МАШ»  
«29» 07 2013 г.



Г.Н. Павлюченко

Начальник Аэродромной службы  
ОАО «МАШ»  
«29» 07 2013 г.



В.А. Зашихин

Начальник ПДС ОАО «МАШ» »  
«23» июля 2013 г.



А.Е. Харитонов

Главный энергетик - начальник СЭСТОП  
ОАО «МАШ»  
«26» июля 2013 г.



Г.Г. Мозговых

/ Старший сменный начальник аэропорта  
ОАО «МАШ»  
«24» 07 2013 г.



М.В. Бочаров



## ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Поправка № 11  
в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево)

СОГЛАСОВАНО

*Врно*

Заместитель директора по ОрВД филиала  
«МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»  
«*31*» *июня* 2013 г.

*А.П. Повалий*  
А.П. Повалий



## ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

Поправка № 11

в Инструкцию по производству полетов в районе аэродрома Москва  
(Шереметьево)

СОГЛАСОВАНО

Начальник отдела ОрВД и  
ИВП «МЦ АУВД» ФГУП  
«Госкорпорация по ОрВД»  
«31» июля 2013 г.



Я.И. Сухарь

СОГЛАСОВАНО

Начальник МЗЦ ЕС ОрВД  
«31» июля 2013 г.



И.Д. Митронин

СОГЛАСОВАНО

Начальник МАДЦ  
«МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»  
«31» 02 2013 г.



А.А. Кулик

Начальник Шереметьевского  
центра ОВД филиала «МЦ АУВД»  
ФГУП «Госкорпорация по ОрВД»  
«24» 07 2013 г.



Я.И. Борисов



## 2.5. Характеристика вертолетных площадок и стоянок.

На западном секторе перрона Терминала - В в районе МС № 69 расположена вертолётная стоянка, маркированная пунктирной линией белого цвета в виде круга, предназначенная для стоянки вертолёта типа Eurocopter EC-130B-4 (диаметр несущего винта 10.7м., длина 12.7м.) (Схема № 81).

Разрешено размещение вертолетов на стоянках сектора Терминала-В, согласно схемы № 94. Для размещения вертолетов в/ч 83475 определены стоянки восточного сектора Терминала – В МС №№ 66, 67, 67А (схема № 79).

На перроне Терминала А расположены вертолётные стоянки ООО «Авиа Групп», покрытие - асфальтобетон, грузонапряженность - 13 т, ИПУ 011°. Западнее Терминала А расположена посадочная площадка для вертолетов - Шереметьево-А, принадлежит ООО «Авиа Групп», размеры (м) 26х26, покрытие - асфальтобетон, грузонапряженность - 13 т, МКпос/МКвзл 181°/001°, Нпл.+189.5м.

### Зона посадки вертолетов.

1.	Координаты зоны приземления и отрыва (TLOF) и порога зоны конечного этапа захода на посадку (FATO)	<p>1. На пересечении МРД 1 с РД:</p> <table> <tr><td>1</td><td>555821.62с</td><td>0372308.74в</td></tr> <tr><td>17</td><td>555825.00с</td><td>0372331.36в</td></tr> <tr><td>2</td><td>555828.26с</td><td>0372353.35в</td></tr> <tr><td>6А</td><td>555832.79с</td><td>0372421.80в</td></tr> <tr><td>3</td><td>555835.24с</td><td>0372440.07в</td></tr> <tr><td>8</td><td>555839.55с</td><td>0372508.90в</td></tr> <tr><td>9</td><td>555840.69с</td><td>0372516.56в</td></tr> <tr><td>10</td><td>555841.78с</td><td>0372523.86в</td></tr> <tr><td>4</td><td>555843.52с</td><td>0372535.49в</td></tr> <tr><td>19</td><td>555847.22с</td><td>0372600.27в</td></tr> <tr><td>5</td><td>555850.54с</td><td>0372622.54в</td></tr> <tr><td>2. Шереметьево-А</td><td>555856.82с</td><td>0372638.45в</td></tr> </table>	1	555821.62с	0372308.74в	17	555825.00с	0372331.36в	2	555828.26с	0372353.35в	6А	555832.79с	0372421.80в	3	555835.24с	0372440.07в	8	555839.55с	0372508.90в	9	555840.69с	0372516.56в	10	555841.78с	0372523.86в	4	555843.52с	0372535.49в	19	555847.22с	0372600.27в	5	555850.54с	0372622.54в	2. Шереметьево-А	555856.82с	0372638.45в
1	555821.62с	0372308.74в																																				
17	555825.00с	0372331.36в																																				
2	555828.26с	0372353.35в																																				
6А	555832.79с	0372421.80в																																				
3	555835.24с	0372440.07в																																				
8	555839.55с	0372508.90в																																				
9	555840.69с	0372516.56в																																				
10	555841.78с	0372523.86в																																				
4	555843.52с	0372535.49в																																				
19	555847.22с	0372600.27в																																				
5	555850.54с	0372622.54в																																				
2. Шереметьево-А	555856.82с	0372638.45в																																				
7.	Примечания	<p>Взлёт и посадка вертолётных выполняется в северном направлении, в секторах ограниченных магнитными пеленгами:</p> <p>по БПРМ 338 М:</p> <p>от МПС 289°/МПР 109° М;</p> <p>до МПС 064°/МПР 244° М;</p> <p>по БПРМ 338 А:</p> <p>от МПС 246°/МПР 066° А;</p> <p>до МПС 034°/МПР 214° А.</p> <p>Выполнение маневра выхода после взлета, подхода и перед посадкой производится по установленным для аэродрома схемам для ВС, выполняющих полеты по ПВП без пересечения посадочных курсов ВПП 07Л/ВПП25Пр.</p> <p>Посадка и взлёт вертолётных ПП Шереметьево-А выполняется с МКпос/МКвзл 181°/001°.</p> <p>При установленном минимуме на аэродроме взлет и посадка вертолетов всех типов производится на ВПП. При необходимости, для взлета и посадки вертолетов по вертолетному могут использоваться РД примыкающие к ВПП, при этом командир вертолета, выполняющего посадку, должен иметь допуск к полетам с правом подбора посадочных площадок с воздуха.</p>																																				



#### IV Выполнение полетов

##### 4.1. Наземное движение воздушных судов на летном поле.

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

Руление и буксировка производятся по установленным маршрутам в соответствии с РЛЭ ВС. Занятие и руление (буксировка) ВС по площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) аэродрома производится с разрешения соответствующего диспетчера диспетчерского пункта Службы движения ШЦ ОВД. Установленные маршруты руления для взлета и после посадки указаны на схеме 91-1.

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

На перроне Терминала-D движение (руление, буксировка) ВС производится с разрешения специалиста пункта управления наземным движением ВС (далее по тексту ПУНД) позывной «Аэрофлот ПЕРРОН»

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

Установку ВС в зоне запуска осуществлять по оси руления. Запуск производить с учетом требований раздела III п.3.40 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ» (утвержденные приказом Минтранса РФ от 31.07.2009 № 128).

На МС предусматривающих выруливание ВС с МС на тяге собственных двигателей, допускается выполнять поочередный запуск двигателей ВС с выходом на режим малого газа по запросу разрешения на запуск у диспетчера по управлению движением воздушных судов соответствующего перрона с учетом раздела III. п.3.40 ФАП «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ».

Буксировка ВС производится тягачами под руководством специалистов ДТО и ДНОП ОАО «Аэрофлот» или специалистов ИАС ОАО «МАШ» в соответствии с правилами, установленными НТЭРАТ ГА и Инструкцией «Буксировка воздушных судов на аэродроме Шереметьево». Ответственность за безопасность буксировки несет лицо, руководящее буксировкой ВС.

ПДС осуществляет руководство и контроль за рулением и расстановкой ВС на перронах Терминалов-В, С, E, F и АГК с учетом рекомендаций ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект».

На перроне Терминала-D контроль за расстановкой ВС осуществляет специалист ПУНД «Аэрофлот ПЕРРОН» по прилету и вылету ВС с учетом рекомендаций ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект». На перроне АТЦ (МС №№47-54) контроль за расстановкой ВС осуществляет сменный заместитель начальника производства ДТО ВС «Аэрофлот».

При неисправной ВСУ у ВС на стоянках Терминалов-В, С и Терминала-F и E по согласованию представителя авиакомпании со Сменным начальником аэропорта (далее – СНА) и с разрешения диспетчера группы Терминала-В, F и E позывным «Шереметьево ПЕРРОН», на перроне Терминала-D по согласованию с заместителем начальника отдела по взаимодействию подразделений в базовом аэропорту (сменным) ДОУПБА ОАО «Аэрофлот» и с разрешения специалиста ПУНД «Аэрофлот ПЕРРОН», разрешается запуск правого двигателя ВС (для ВС типа Б-737 всех модификаций запуск левого двигателя) непосредственно перед началом буксировки к месту запуска двигателей. При этом ответственность за соблюдение мер безопасности возлагается на представителя авиакомпании.

#### 4.4.2. Маршруты входа для ВПП07П/07Л

##### **ЛАТБИ 07А (ЛТБ07А)**

После пролета ПОД ЛАТБИ следовать с МПУ 155° на ПДЗ GOPER (900), далее МПУ 155° на г.т.с55 57 10 в037 01 45, до МПР 078° МР/НЛ, разворот со снижением (600) на посадочный МПУ 065°.

##### **ЛАТБИ 07Б (ЛТБ07Б)**

После пролета ПОД ЛАТБИ следовать с МПУ 136° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 227° на ПДЗ NUDRI (900).

##### **ЛАТБИ 07Ц (ЛТБ07Ц)**

После пролета ПОД ЛАТБИ следовать с МПУ 155° на ПДЗ GOPER FL 050, далее МПУ 155° до МПР 078° МР/НЛ, разворот МПУ 065° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **Савелово 07А (СВ 07А)**

После пролета ОПРС Савелово следовать с МПУ 176° на ПДЗ BALRA (900), далее МПУ 231° на ПДЗ GOPER (900).

##### **Савелово 07Б (СВ 07Б)**

После пролета ОПРС Савелово следовать с МПУ 176° на ПДЗ BALRA FL 050 и выше, далее с МПУ 180° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 216° на ПДЗ NUDRI (900).

##### **Савелово 07Ц (СВ 07Ц)**

После пролета ОПРС Савелово следовать с МПУ 176° на ПДЗ BALRA FL 050 и выше, далее МПУ 231° на ПДЗ GOPER FL 050 и выше, разворот МПУ 065° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **ГИНАП 07Б (ГНП07Б)**

После пролета ПОД ГИНАП следовать с МПУ 250° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 253° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **ГИНАП 07Ц (ГНП07Ц)**

После пролета ПОД ГИНАП следовать с МПУ 250° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 253° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER FL 050. Далее 065° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **БЕСТА 07Б (БСТ07Б)**

После пролета ПОД БЕСТА следовать с МПУ 270° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 253° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **БЕСТА 07Ц (БСТ07Ц)**

После пролета ПОД БЕСТА следовать с МПУ 270° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 253° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER FL 050. Далее 065° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **ОКЛИТ 07А (ОКЛ07А)**

После пролета ПОД ОКЛИТ следовать с МПУ 245° на ПДЗ NUDRI (900).

##### **ОКЛИТ 07Б (ОКЛ07Б)**

После пролета ПОД ОКЛИТ следовать с МПУ 344° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 252° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **ОКЛИТ 07Ц (ОКЛ07Ц)**

После пролета ПОД ОКЛИТ следовать с МПУ 344° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 252° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER FL 050. Далее 065° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

##### **ДЕДУМ 07А (ДЕД07А)**

После пролета ПОД ДЕДУМ следовать с МПУ 351° на г.т 55 52 26с 037 04 15в (900).

##### **ДЕДУМ 07Б (ДЕД07Б)**

После пролета ПОД ДЕДУМ следовать с МПУ 039° на ДПРМ МР/НЛ FL 050, далее с МПУ 335° следовать до МПР 251° АР, далее с МПУ 245° на ПДЗ GOPER (900).

**Савелово 25Ц (СВ 25Ц)**

От ОПРС Савелово следовать с МПУ 176° на ПОД ГИСИН FL 050, далее МПУ 001° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 033° ПДЗ TALUK FL050, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**ГИНАП 25А (ГНП25А)**

От ПОД ГИНАП следовать с МПУ 276° на ПДЗ OTNAS (900).

**ГИНАП 25Б (ГНП25Б)**

От ПОД ГИНАП следовать с МПУ 252° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**ГИНАП 25Ц (ГНП25Ц)**

От ПОД ГИНАП следовать с МПУ 252° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 065° на ПДЗ TALUK, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**ДИПАТ 25А (ДПТ25А)**

От ПОД ДИПАТ следовать с МПУ 306° в г.т. с56 05 19 в037 54 13 МПР205°БП, далее с МПУ 202° на ПДЗ OTNAS (900).

**БЕСТА 25А (БСТ25А)**

От ПОД БЕСТА следовать с МПУ 343° в г.т. с55 59 18 в037 42 42 МПР259°АД/БВ (900).

**БЕСТА 25Б (БСТ25Б)**

От ПОД БЕСТА следовать с МПУ 287° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**БЕСТА 25Ц (БСТ25Ц)**

От ПОД БЕСТА следовать с МПУ 287° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 065° на ПДЗ TALUK, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**ОКЛИТ 25Б (ОКЛ25Б)**

От ПОД ОКЛИТ следовать с МПУ 019° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK (900).

**ОКЛИТ 25Ц (ОКЛ25Ц)**

От ПОД ОКЛИТ следовать с МПУ 019° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**ДЕДУМ 25Б (ДЕД25Б)**

От ПОД ДЕДУМ следовать с МПУ 048° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK (900).

**ДЕДУМ 25Ц (ДЕД25Ц)**

От ПОД ДЕДУМ следовать с МПУ 048° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

**Ивановское 25Б (УМ 25Б)**

От ОПРС Ивановское следовать с МПУ 059° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK (900).

**Ивановское 25Ц (УМ 25Ц)**

От ОПРС Ивановское следовать с МПУ 059° на ДПРМ АД/БВ FL 050 и выше, далее с МПУ 033° на ПДЗ TALUK, далее с МПУ 245° на ДПРМ АД/БВ, далее МПУ 065° на ПДЗ TALUK (900).

Маршруты подхода с МВЛ показаны на схеме 11.

**4.4.7. Порядок выполнения полета в зоне ожидания.**

После пролета ДПРМ АД/БВ выполнить разворот вправо на МПУ 065° и с учетом угла сноса следовать в течение 60с, после чего выполнить правый разворот на МПУ 245° и продолжить полет на ДПРМ.

Приборная скорость полета в зоне ожидания установлена в пределах, не превышающих 425 км/ч до Н = 4250 м (для ВС категории А, В  $V_{пр} = 315$  км/ч),  $V_{пр} = 445$  км/ч на Н > 4250м,  $V_{пр} = 490$  км/ч на Н > 6100 м до Н = 10350м. Радиус разворота 5.6 км.



#### **4.11. Порядок обслуживания (управления) движения ВС и технических наземных средств при пересечении ими критических зон РМС.**

4.11.1. При заходе воздушных судов на посадку по системе ИЛС защита критических зон ГРМ обеспечивается использованием основных маршрутов руления ВС в соответствии со схемой 91-1. Маршруты руления по РД 11 и РД 15 для взлета с ВПП 25П/07Л, ВПП 25Л/07П используются по указанию органа ОВД.

4.11.2. Руление ВС и движение спецтранспорта в критических зонах РМС, а также пересечение критических зон ИЛС производится только с разрешения диспетчера СДП при устойчивой двухсторонней радиосвязи.

Места пересечения внутриаэропортовыми дорогами критических зон систем посадки обозначены щитами с надписью «Зона РМС. Проезд без разрешения диспетчера СДП запрещен» и дорожными знаками «Проезд без остановки запрещен».

4.11.3 При поступлении замечаний от экипажей ВС руководитель полетов организует дополнительные осмотры критических зон ИЛС.

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

#### **4.12. Процедуры обслуживания воздушного движения в условиях ограниченной видимости.**

4.12.1 При наступлении условий ограниченной видимости (**RVR менее 550 м**) на аэродроме выполняются следующие ограничения:

руление ВС по РД-16, 17, 18, 19, 20 осуществляется только за машиной сопровождения;  
РД- 6 используется только для буксировки ВС.

При наступлении ограниченной видимости (**RVR менее 350 м**) на аэродроме вводятся следующие ограничения:

Движение ВС на рабочей площади (ВПП, МРД, РД, перрон) осуществляется исключительно за машиной сопровождения, оборудованной двухсторонней связью «земля – воздух» и «земля – земля», проблесковыми маяками и табло «следуйте за мной».

На площади маневрирования (ВПП, МРД, РД) одновременно находится не более одного рулящего воздушного судна.

Максимальное количество взлетов и посадок в час наибольшей загруженности ВПП ограничено 15 операциями.

У диспетчера ПДП на управлении должно находиться не более одного ВС.

Во время захода на посадку ВС (на участке от 4-го разворота до посадки) нахождение ВС типа Ан-124 и В-747 на МРД-1, МРД-2, РД-11, РД-15 – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Движение по аэродрому спецтранспорта, не принимающего участия в обслуживании ВС – **ЗАПРЕЩЕНО**.

Для ВС установлены стандартные маршруты руления на вылет:

для перрона Терминалов – В, С:

- МС – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – МРД-1 – РД-5 – ВПП 25П;
- МС – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – МРД-1 – РД-5 – РД-15 – ВПП 25Л;
- МС – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – МРД-1 – РД-1 – РД-11 – ВПП 07П;
- МС – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19) – МРД-1 – РД-1 – ВПП 07Л;

для перрона Терминалов – F, E:

- МС – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД-2 – РД-26 – РД-15 – ВПП 25П;
- МС – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД-2 – РД-26 – ВПП 25Л;
- МС – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД-2 – РД-21 – ВПП 07П;
- МС – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МРД-2 – РД-21 – РД-11 – ВПП 07Л;

для перрона Терминала – D:

- МС – РД (33, 34, 35) – МРД-2 – РД-26 – РД-15 – ВПП 25П;
- МС – РД (33, 34, 35) – МРД-2 – РД-26 – ВПП 25Л;
- МС – РД (33, 34, 35) – МРД-2 – РД-21 – ВПП 07П;
- МС – РД (33, 34, 35) – МРД-2 – РД-21 – РД-11 – ВПП 07Л;

Для ВС установлены стандартные маршруты руления после посадки:

для перрона Терминала – В, С:

- ВПП 25П – РД-1 – МРД-1 – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – МС;
- ВПП 07 – РД-15 – РД-5 – МРД-1 – РД (7, 8, 10, 16, 17, 18, 19, 20) – МС;

для перрона Терминала – F, E:

- ВПП 25П – РД-11 – РД-21 – МРД-2 – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МС;
- ВПП 07П – РД-26 – МРД-2 – РД (27, 27.1, 28, 30, 31, 32) – МС;

для перрона Терминала – D:

- ВПП 25П – РД 11 – РД-21 – МРД-2 – РД (33, 34, 35) – МС;
- ВПП 07П – РД-26 – МРД-2 – РД (33, 34, 35) – МС.

РД-2, 3, 4, 12, 13, 14, 22, 23, 24, 38, 39 для руления ВС использовать – ЗАПРЕЩЕНО. На РД-2, 3, 4, 12, 13, 14, 22, 23, 24 устанавливаются заградительные огни.

#### 4.12.2. При наступлении условий ограниченной видимости RVR менее 550 м:

РПА принимает меры по передаче информации о действии процедур ОВД для ограниченной видимости по каналам ATIS и РП МАДЦ МЦ АУВД.

4.12.3. Движение спецтранспорта по рабочей площади аэродрома должно осуществляться с обязательным включением фар ближнего света или, при их наличии, противотуманных фар независимо от времени суток. Выезд спецмашин на площадь маневрирования производится только в случаях крайней необходимости по согласованию с РПА и по разрешению диспетчера Службы движения (ДПР, СДП), - при наличии с ним устойчивой двухсторонней радиосвязи.

4.12.4. Доставка членов экипажей и авиаперсонала на самолет и с самолета должна производиться только спецтранспортом. (Пункт 4.12.5. удален).

4.12.6. При выруливании на вылет пересекать линию места ожидания у ВПП, обозначенную на РД 1, 2, 3, 4, 5 двояными огнями кругового обзора с красными светофильтрами и установленной дневной маркировкой, а на РД 11, 12, 13, 14, 15, 21, 22, 23, 24, 26, знаками магнитных курсов и установленной дневной маркировкой без разрешения диспетчера СДП - **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

4.12.7. Пункт исключен.

4.12.8. При рулении ВС пересекать (занимать) ВПП, МРД, РД без разрешения диспетчера ДПР, СДП **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

4.12.9. Разрешается буксировка ВС в пределах одного перрона, а так же между перронами терминалов F и D (по маршруте руления L1) без выезда на площадь маневрирования, и по маршруту руления между терминалами E и D, при условии отсутствия на данных перронах, МРД-2 и примыкающим к ней РД рулящих ВС. На буксируемом ВС должны быть включены аэронавигационные, проблесковые и габаритные огни, при их наличии. Буксировка ВС с пересечением ВПП **ЗАПРЕЩАЕТСЯ**.

4.12.10. Руление ВС между перронами терминалов В, С и F, D, E осуществляется по установленным маршрутам руления с лидированием машиной сопровождения и при отсутствии на площади маневрирования другого рулящего ВС и/или ВС, заходящего на посадку.

На рулящем (готовом к рулению) ВС должны быть включены аэронавигационные, импульсные огни и фары.

#### 4.12.11. При наступлении условий ограниченной видимости RVR менее 400 м:

РПА согласовывает с СНА введение процедур 30-ти минутной готовности служб аэропорта к работе в условиях выполнения полетов по III А категории ИКАО.

4.12.12. Процедуры, при введении 30-ти минутной готовности к работе по ША категории ИКАО, применяются с соблюдением следующих требований:

- на основании поступивших от сменных руководителей служб аэропорта докладов СНА информирует РП о готовности аэропорта к работе в условиях ША категории ИКАО.

- Руководители служб аэропорта, авиакомпаний, сторонних организаций или лица их замещающие, при получении информации о введении 30-ти минутной готовности к работе в условиях ША категории ИКАО, обязаны принять меры по удалению с площади маневрирования и перронов и установки на отведенные места подчиненный им спецтранспорт, не имеющий допуска к работе в данных условиях.

- Скорость движения спецмашин на перронах терминалов А, В, С, D, Е, F не должна превышать 15км/ч., на остальной территории аэродрома – 30 км/ч.

- На лобовом стекле спецтранспорта, допущенного к работе на аэродроме в условиях ограниченной видимости, должен быть установлен съемный трафарет «ША категория»;

- Водители спецмашин, участвующих в обслуживании ВС на перроне или обеспечении полетов, обязаны знать особенности работ при выполнении полетов в условиях ША категории ИКАО и иметь отметку (штамп) «ША категория» в Талоне. Изучение с водителями указанных процедур проводит отдел безопасности движения ССТ ОАО «МАШ».

- Работники Режимно-охранной служба (РОС ДАБ) и Инспекции по БП осуществляют контроль за наличием на спецтранспорте, двигающимся по перронам и площади маневрирования соответственно, съемного трафарета «ША категория» установленной формы и наличия у водителя допуска к работе в данных условиях. При отсутствии данного трафарета или допуска у водителя к работе в данных условиях, транспортное средство подлежит удалению с аэродрома.

4.12.12.1. Въезд на аэродром спецтранспорта, не имеющего на лобовом стекле съемного трафарета «ША категория» или отсутствия у водителя допуска к работе в данных условиях, **ЗАПРЕЩЕН.**

4.12.12.2. На КПП, а также в местах, где существует возможность въезда на рабочую площадь аэродрома, РОС ДАБ устанавливает подвижные посты для предотвращения доступа на перроны и площадь маневрирования спецтранспорта, не имеющего на лобовом стекле съемного трафарета «ША категория». Все проходы (ворота) для въезда на аэродром должны находиться в закрытом состоянии.

4.12.13. При дальности видимости на ВПП (RVR) 400 м и более, РП принимает решение об отмене процедур введения 30-ти минутной готовности к работе по ША категории ИКАО, а при (RVR) 550 м и более процедур выполнения полетов в условиях ограниченной видимости и информирует СНА о необходимости передачи сообщения по СЦВ и каналам служебной информации: **«Внимание! Процедуры работы в условиях ограниченной видимости отменены».**

**4.13. ОВД и порядок введения процедур выполнения полетов в условиях ША категорий ИКАО.**

4.13.1. Для выполнения посадок по ША категории ИКАО используются **ВПП 25П, ВПП 07П (метеоминимум ВПП менее 30 м, но не менее 15 м., дальность видимости на ВПП менее 350 м, но не менее 200 м.).**

4.14.2. Руководители служб аэропорта, авиакомпаний, сторонних организаций (лица, их замещающие) по получении сообщения об объявлении 30-ти минутной готовности обязаны принять меры к удалению с площади маневрирования и перронов и установке на отведенные места подчиненный им, в том числе и оперативно, спецтранспорт, не имеющий допуска к работе в условиях выполнения полетов по III А категории ИКАО.

4.14.3. Дежурная смена ЭСТОП по согласованию с РПА и с разрешения диспетчеров соответствующих диспетчерских пунктов Службы движения (ДПР, СДП) устанавливает заградительные огни на РД: 2, 3, 4, 12, 13, 14, 22, 23, 24 и осуществляет контроль за работоспособностью систем обеспечивающих ОВИ-III.

4.14.4. Дежурная смена Службы РТОП и АС ШЦ ОВД осуществляет контроль работоспособности и соответствие фактических параметров ИЛС и других РТС объявленной IIIА категории посадки.

4.14.5. Начальники караулов РОС ДАБ принимают меры по усилению постов на КПП, закрытию ворот и проходов на аэродром, выставлению подвижных постов на аэродроме в соответствии со схемами №№ 89, 91 настоящей Инструкции. Работники РОС ДАБ обязаны принять меры по недопущению на аэродром или удалению с перронов движущегося спецтранспорта, не имеющего на лобовом стекле съемного трафарета «IIIА категория».

4.14.6. При объявлении РПА: **«Внимание, всем расчетам «Готовность». Борт на прямой»**, допуск спецтранспорта в критическую зону ИЛС прекращается. Возобновление движения производится по команде РПА **«Отбой готовности»**.

4.14.7. Работники Инспекции по БП ОАО «МАШ» осуществляют контроль выполнения авиаперсоналом требований процедур выполнения полетов в условиях IIIА категории ИКАО.

4.14.8. Работники инспекционной группы авиационной орнитологии осуществляют мероприятия по орнитологическому обеспечению полетов с соблюдением мер предосторожности и с обязательным докладом о своем местонахождении диспетчеру Службы движения ШЦ ОВД, под управлением которого они находятся.

#### 4.15. Порядок выполнения полетов на вертолетах.

**4.15.1.** Полеты на вертолетах по правилам визуальных полетов (ПВП) выполняются днем и ночью в соответствии с Федеральными авиационными правилами «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации РФ» утвержденными Приказом Минтранса России от 31.07.2009 № 128, при метеорологических условиях соответствующих минимуму КВС для полетов по ПВП. КВС должен иметь допуск к выполнению посадок на площадки, подобранные с воздуха.

**4.15.2.** Взлет и посадка вертолетов по ПВП производится на специально предназначенные площадки или места сопряжения МРД-1 с примыкающими РД 6, 7, 8, 9, 10, 16, 17, 18, 19, 20 обозначенными на схеме 19.

**Места для посадок вертолетов**

№пп	Сопряжение МРД1 с РД	Обозначение (наименование)	Ограничения
1	2	3	4
1	6	H6 (HOTEL 6)	Не используется для взлета и посадки при видимости менее 1500 метров,
2	6А	H6A (HOTEL 6ALFA)	
3	7	H7 (HOTEL 7)	
4	8	H8 (HOTEL 8)	
5	9	H9 (HOTEL 9)	
6	10	H10 (HOTEL 10)	
7	16	H16 (HOTEL 16)	Не используется для взлета и посадки при видимости менее 2500 метров,
8	17	H17 (HOTEL 17)	Не используется для взлета и посадки при видимости менее 1800 метров,
9	18	H18 (HOTEL 18)	
10	19	H19 (HOTEL 19)	
11	20	H20 (HOTEL 20)	Не используется для взлета и посадки при видимости менее 1500 метров,
12		Шереметьево-А	200 X 2000

**4.15.3.** Стоянка вертолетов предусмотрена только на перроне Северного Терминального комплекса (СТК).

**ПРИМЕЧАНИЕ:**

1. Допускается посадка/высадка пассажиров вертолета в западном секторе перрона СТК на месте запуска/облива ВС «О» (район РД 16) при выполнении дополнительных мер безопасности, под ответственность авиакомпании.

2. При посадке на H20 пилот освобождает МРД 1 по РД 20 и следует за машиной сопровождения на МС 55.

**4.15.4.** Взлет и посадка вертолетов по ППП выполняется с (на) ИВПП в соответствии с правилами ППП по установленным схемам вылета и прибытия при соответствующих метеорологических минимумах.

**4.15.5.** Для полета на аэродром по ПВП необходимо подать план полета и получить разрешение на использование воздушного пространства от МЗЦ ЕС ОрВД, получить разрешение на прилет (вылет) от уполномоченного лица Главного оператора аэропорта. При полете по ППП дополнительно получить слот тайм в Дирекции по координации расписания ОАО «МАШ».

**4.15.6.** Для построения очередности захода на посадку для вертолетов всех типов и ВС 4 класса, выполняющих заход на посадку по ПВП, в районе аэродрома установлены две северные зоны ожидания Зона 1 и Зона 2, расположенные севернее траверзов торцов ВПП1 на удалении 3 км и южная зона ожидания Зона 3 южнее КТА 3 км.

**Зоны ожидания вертолетов при полетах по ПВП**

<b>Зона ожидания</b>	<b>Координаты центра зоны</b>	<b>Процедуры полетов в зоне ожидания</b>	<b>Высота полета</b>	<b>Примечания</b>
<b>1</b>	<b>2</b>	<b>3</b>	<b>4</b>	<b>5</b>
Зона 1 северная	с55 59 45.00 в037 22 30.00	в радиусе не более 1 км от центра зоны ожидания, по усмотрению КВС не допуская приближения к посадочному курсу. Установить визуальный контакт с местом посадки	От 100 до 200 м по давлению аэродрома	Заход на Н16, 17, 6, 6А, 7
Зона 2 северная	с56 00 14.00 в037 25 48.00		От 100 до 200 м по давлению аэродрома	Заход на Н7, 8, 9, 10, 18, 19, 20
Зона 3 южная	с55 56 47.00 в037 25 32.00		От 100 до 200 м по давлению аэродрома	Используется по предварительному согласованию или указанию ВДПП

**4.15.7. Порядок захода на посадку по ПВП.**

**4.15.7.1.** Основными схемами захода на посадку являются заходы через северную Зону 1 или северную Зону 2. Заход на посадку через южную Зону 3 осуществляется по предварительному согласованию с «Шереметьево – Подход 1».

**4.15.7.2.** Для захода на посадку запросить у «Шереметьево – Подход-1» вход в контролируемое воздушное пространство района аэродрома, доложить о приеме информации АТИС, по указанию диспетчера следовать на безопасной высоте днем не выше 200 м по давлению аэродрома Шереметьево (ночью не ниже 300 м при видимости не менее 4000 м) от ПОД ПОНАР, УДИНО, МАЛАН, ОПРС Костино, ОПРС Савелово в северную Зону 1 или северную Зону 2, от ПОД НОТУН, СИМНИ в южную Зону 3. При заходе на посадку через южную зону ожидать задержки прибытия в связи с пересечением посадочного курса.

Диспетчер «Шереметьево – Подход-1» до прибытия ВС в зону ожидания информирует КВС о планируемом месте посадки.

**4.15.7.3.** Прибыв в зону ожидания, КВС устанавливает визуальный контакт с наземными ориентирами аэродрома и докладывает о готовности к заходу на посадку по ПВП. Доклад означает, что КВС наблюдает место посадки и способен завершить посадку по ПВП. Диспетчер «Шереметьево – Подход-1» переводит экипаж на связь с диспетчером «Шереметьево-Старт».

**4.15.7.4.** Диспетчер СДП предполагает, что доклад о посадке от КВС поступит не позднее, чем через полторы минуты после начала выполнения захода. Если пилоту требуется дополнительное время, он информирует диспетчера о предполагаемом времени продолжительности захода.

**4.15.7.5.** При необходимости диспетчер «Шереметьево-Старт» устанавливает очередность для захода на посадку, указывая местонахождение и тип ВС, за которым будет производиться заход вертолета и предполагаемое время задержки.

**4.15.7.6.** КВС вертолета выполняет полет в зоне ожидания, в радиусе не более 1 км от её центра, не теряя визуального контакта с местом посадки, и опознает указанное диспетчером ВС, за которым будет осуществляться заход на посадку. Маневры в зоне ожидания КВС выполняет по своему усмотрению, не допуская приближения к посадочному курсу.



**4.15.7.7.** Оpozнав ВС, за которым будет производиться заход, пилот вертолета докладывает об этом диспетчеру. Диспетчер разрешает заход на посадку за ним. С этого момента командир вертолета самостоятельно выдерживает безопасный интервал с предшествующим ВС и выполняет полет по правилам ПВП к месту посадки по кратчайшему маршруту.

**4.15.7.8.** При заходе на посадку по ПВП КВС:

избегает столкновения с видимыми объектами и объектами, о которых получена информация диспетчера СДП;

визуально выдерживает приемлемые интервалы между воздушными судами;

выдерживает маршрут полета с использованием визуальной ориентировки в комплексе с использованием навигационных средств;

выдерживает безопасную высоту и обеспечивает обход искусственных препятствий;

выполняет полет с постоянной визуальной осмотрительностью всех членов экипажа воздушного судна;

принимает своевременное решение об уходе на второй круг, полете на запасной аэродром.

несет ответственность за исход посадки.

**4.15.7.9.** Уход на второй круг выполняется разворотом в северную Зону 1 или северную Зону 2 по кратчайшему маршруту, не допуская отклонения ВС в сторону рабочей ВПП, с набором безопасной высоты (не выше 200 м по давлению аэродрома) и немедленным докладом диспетчеру СДП.

**4.15.7.10.** «Шереметьево – Старт» разрешает посадку и после посадки переводит экипаж на связь «Шереметьево – Руление 1» или «Шереметьево – Перрон» которые сообщают пилоту дальнейший маршрут руления.

**4.15.7.11.** На РД входа на перрон вертолет встречается машиной сопровождения и КВС рулит за ней к месту стоянки. Установка на МС выполняется по указаниям встречающего.

**4.15.7.12. ПРИМЕЧАНИЕ:**

При нахождении вертолета северной части аэродрома предусмотрена возможность выполнения независимого захода вертолета на посадку по ПВП.

Для выполнения независимого захода вертолета на посадку установлена зона воздушных подходов (ЗВП) расположенная в границах (включительно): северная Зона 1, северная Зона 2, посадочная площадка «Шереметьево – А», МРД1 (от РД20 до РД16), северная Зона 1. В ЗВП полеты, взлет, посадка вертолетов, выполняются с обязательным соблюдением экипажами ВС градиентов набора, снижения, визуальной осмотрительности, минимальной безопасной высоты с учетом обхода искусственных препятствий.

Условиями независимого захода вертолета на посадку по ПВП в пределах ЗВП являются:

- доклад КВС по прибытии вертолета в северную Зону 1, северную Зону 2, о наблюдении места посадки и готовности совершить заход и посадку по ПВП;

- видимость не менее 2000 м, скорость ветра соответствует РЛЭ, отсутствуют опасные явления погоды на маршруте захода на посадку или взлета;

- ВС в зоне ожидания при посадке или на месте взлета при вылете визуально обнаружено с АКДП диспетчером СДП.

**4.15.8. Порядок вылета по ПВП.**

4.15.8.1. За 10 минут до запуска двигателей КВС докладывает о получении информации АТИС и давление и получает диспетчерское разрешение на частоте «Шереметьево-Деливери» 120,875 МГц.

4.15.8.2. Запуск двигателей производится по разрешению «Шереметьево – Перрон» на стоянке или на установленных местах запуска двигателей, куда вертолет буксируется с МС, после доклада КВС и готовности к запуску. Скорость и направление ветра при запуске двигателей, прогреве и опробовании, взлете и посадке учитывается по нормам, установленным РЛЭ для каждого типа вертолета. Ответственность за соблюдение этого требования лежит на командире экипажа.

4.15.8.3. По готовности КВС запрашивает разрешение на руление и выруливает по указанному маршруту к месту взлета. Руление по воздуху разрешается выполнять по маршрутам руления на перронах, над ВПП, МРД и РД на высоте до 10 метров при видимости не менее 500 метров, высоте облаков не ниже 50 метров независимо от минимума командира вертолета.

4.15.8.4. При висении, перемещении на высоте до 10 м, взлете и посадке расстояние от концов лопастей несущего винта должно быть:

до воздушных судов – не менее двух диаметров несущего винта;

до других препятствий – не менее половины диаметра несущего винта, но не менее 10 м.

4.15.8.5. Контрольное висение и разрешение на взлет запрашивать у «Шереметьево – Старт» на частоте 131,5.

Взлёт вертолётów выполняется со специальных площадок или участков МРД-1 в местах сопряжения с РД в северном направлении на ПОД ПОНАР, УДИНО, МАЛАН или ОПРС Костино, Савелово в секторах ограниченных магнитными пеленгами (схемы №№ 18, 19):

- для взлета и посадки с МК=65° от МПС=289°М до МПС=64°М;

- для взлета и посадки с МК=245° от МПС=246°А до МПС=34°А.

4.15.8.6. После взлета следовать курсом на ПОД ПОНАР, УДИНО, МАЛАН, ОПРС Костино, Савелово (схемы №№ 18, 19) с набором безопасной высоты, но не выше 200 м (ночью не ниже 300 м при видимости не менее 4000 м).

Взлет разрешается если вертолет не мешает взлетам и посадкам других воздушных судов, а расстояние до воздушного судна, находящегося в воздухе или взлетающего от концов лопастей несущего винта не менее двух диаметров несущего винта. При наборе высоты и заходе на посадку пролет над препятствиями выполнять с превышением над ними не менее 10 метров.

Каналы внутриаэропортовой радиосвязи:

- Шереметьево – руление 1 и 2 - 163,875 МГц;
- Диспетчер СДП – 163,8 МГц;
- Шереметьево – перрон – 163,6375 МГц;
- Аэрофлот – перрон – 163,590 МГц.

На аэродроме Шереметьево установлено радиотехническое оборудование для организации радиосети МЦ АУВД:

- «Шереметьево круг» на частоте 118,1 МГц;
- «Москва – подход – 2» на частоте 122,7 МГц.

Резервная частота для радиосети МЦ АУВД «Шереметьево круг» - 124,4 МГц.

Все диспетчерские пункты службы движения оборудованы пультами управления радиостанциями ОВЧ диапазона, как основными, так и резервными. Переход с основных рабочих радиостанций на резервные осуществляется диспетчерами соответствующих диспетчерских пунктов со своих рабочих мест. На ДПР-1, ДПР-2, СДП-245°, СДП-065°, ПДП-1, ПДП-2, РПА, ВДПП установлены дополнительно автономные радиостанции ОВЧ диапазона с химическими источниками электропитания на случай выхода из строя линий управления и связи, отказа промышленной электросети и дизельгенераторов.

При отказе основных средств связи ОВЧ диапазона ДПК, ПДП, ВДПП, СДП с ВС используется режим микрофонной работы через ДПРМ. В этом случае по команде РПА ведущий инженер (смены) Службы РТОП Шереметьевского Центра ОВД включает ДПРМ рабочего курса в режим трансляции для ДПК или ПДП, ВДПП, СДП. При этом информация диспетчера ДПК по каналу ОВЧ будет дублироваться в эфире на частоте ДПРМ. Диспетчер ПДП, ВДПП, СДП на панели управления СРС 3020X дополнительно к каналу ОВЧ включает передатчик «DPRM» и передача на канале ОВЧ в эфире дублируется на частоте ДПРМ.

Электроснабжение радиостанций ОВЧ диапазона осуществляется от источников гарантированного электропитания.

Внутрипортовая электросвязь организована для обеспечения взаимодействия диспетчерских органов службы движения между собой и деятельности служб аэропорта, работающих на летном поле и состоит из:

- телефонной связи;
- громкоговорящей связи;
- внутриаэропортовой радиосвязи ОВЧ диапазона;
- автоматической трансляции информации (АТИС);
- циркулярной трансляции и информации о рейсах (УСИ по ДВС);
- оповещения аварийно-спасательной команды («Горн-2»);
- системы циркулярного вызова (СЦВ) штаба ГО и ЧС.

#### **7.4.3. Средства объективного контроля.**

Запись переговоров по каналам внутрипортовой электросвязи, производится с помощью многоканального комплекса регистрации и воспроизведения звуковой информации на базе устройств серии ДМ-216. (Принадлежит ОАО «МАШ»).

Запись переговоров, диспетчеров службы движения по каналам авиационной воздушной электросвязи производится с помощью Комплекса документирования информации о воздушной обстановке для систем УВД «Авиатор». (Принадлежит филиалу МЦ АУВД ФГУП Госкорпорация по ОрВД).

Запись организуется в соответствии с «Инструкцией по организации и ведению в предприятиях гражданской авиации магнитной (магнитофонной) записи речевой, радиолокационной и плановой информации, объективного контроля за выполнением заходов воздушных судов на посадку» от 31.03.1989 года № 10И.

**7.6.3.6.** Ведение радиосвязи при производстве работ на летном поле, пересечении ВПП и буксировке воздушных судов осуществляется с соблюдением установленной фразеологии радиообмена лицами, прошедшими специальную подготовку и имеющими соответствующий допуск.

**7.6.3.7.** Порядок и правила движения транспортных средств, спецтранспорта, средств механизации и пешеходов по аэродрому Шереметьево осуществляются в соответствии с требованиями Инструкции И-2.3-26-10 «Организация движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Шереметьево», введенной в действие приказом ОАО «МАШ» от 20 апреля 2010г. № 166 и распоряжения ОАО «МАШ» от 29.01.2003г. № 13 «О дополнительных мерах по организации движения спецмашин по летному полю». Маршруты движения автотранспорта и средств механизации на перронах Терминалов В, С, D, E, F, АГК Терминала - F определены схемами №№ 83, 84, 86, 122-125, 130.

**7.6.4.** Определение Ксц на ИВПП перед началом полетов и при каждом изменении состояния искусственных покрытий осуществляется с помощью основного средства - аэродромной тормозной тележкой АТТ-2, в установленном РЭГА РФ-94 порядке, с блоком измерения и обработки значений коэффициента сцепления искусственных ВПП аэродрома БИО-ВПП, (регистрационное удостоверение Федеральной службы по надзору в сфере транспорта № 192-12-2006 от 20 декабря 2006г., и специальной машины-измерителя сцепления на поверхности:

- СААБ (используемый в международной практике, ИКАО Doc. 9137-AN/898 ч.2).

Толщина слоя воды на ВПП замеряется с помощью оптической линейки ОЛ-1, толщина слоя снега - с помощью металлической линейки.

#### **7.6.5. Порядок очистки ВПП, РД и перронов.**

Очередность очистки ВПП, РД и перронов производится в соответствии с требованиями РЭГА РФ.

**7.6.5.1.** При достижении в зонах «А», «Б» и «Г» курсового и глиссадного радиомаяков величины снежного покрова более 20см, работы по удалению снега относятся к первой очереди.

**7.6.5.2.** В случаях выпадения переохлажденных осадков, выпадения снега продолжительностью более 2-х часов установлена следующая очередность очистки элементов летного поля аэродрома:

- **первая очередь:** ВПП-07Лев./25Пр. (ВПП-07Пр/25Лев) или ВПП-25Пр./07Лев. (ВПП-25Лев./07Пр.) в зависимости от посадочного курса, ЛП на ширину 10 м. от границы ВПП;

при курсе посадки 065°: МРД-1 на участке от РД-1 до РД-5; МРД-2 на участке от РД-21 до РД-26; РД -1, 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 10а, 11, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 23, 24, 26, 36, 37, 38, 39, 27, 27.1, 28-35; маршруты руления ВС на перронах;

при курсе посадки 245°: МРД-1 на участке от РД-1 до РД-5; МРД-2 на участке от РД-21 до РД-26; РД -1, 2, 3, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 26, 36, 37, 38, 39, 27, 27.1, 28-35;

- **вторая очередь:** свободные МС перронов Терминалов - В, С, D, E, F, перрона АГК Терминала - F, обочины РД на ширину 10 м., пути движения спецтранспорта;

- **третья очередь:** очистка ЛП на ширину 25 м. от боковых границ ВПП на всей длине ЛП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными, места размещения СНО, внутриаэропортовые дороги.