

*COA*

**INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT**  
**CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY**

This material contains information affecting the National Defense of the United States within the meaning of the Espionage Laws, Title 18, U.S.C. Secs. 793 and 794, the transmission or revelation of which in any manner to an unauthorized person is prohibited by law.

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

25X1

COUNTRY USSR

REPORT

SUBJECT Soviet Air Navigation Aids for Civil Air Routes (NOTAMS # ...)

DATE DISTR.

*24 March 1960*

NO. PAGES

1

REFERENCES

RD

DATE OF INFO.

PLACE & DATE ACQ.

25X1

*Reel # 910*

25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE

Soviet manuals on air navigation

- a. Sbornik Aeronavigatsionnoy Informatsii, Vremennyy (A Temporary Collection of Air Navigation Information), 1959, compiled by the Air Navigation Information Service (Sluzhba Aeronavigatsionnoy Informatsii) of the Chief Directorate of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR. The manual, which is in both Russian and English, contains flight regulations and instructions to be followed by international airlines on the Moscow-Riga and Moscow-Vilnius routes, and includes diagrams of and lists of navigational facilities at airfields on these routes.)
- b. NOTAM (Notes to Pilots), which is a compilation of supplements to the above-mentioned publication, dated from 1957 to 1959, and also published by the Air Navigation Information Service.

25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L

*03-29-8*

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR/AV	X	NSA	X	FBI	X	NIC	X		
(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#")															

**INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT**

25X1

**СБОРНИК**

**АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ**

**/ВРЕМЕННОЙ/**

**AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION  
INFORMATION GUIDE**

**/ TEMPORAL /**

**1959 г**

**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Настоящий сборник аэронавигационной информации создан, как приложение, к изданию АИИП.

В сборнике приведены необходимые данные для обеспечения полета самолетов по маршрутам Москва-Рига и Москва-Вильнюс и являются единственным официальным документом, которым экипажи пользуются при осуществлении полета.

По изменению и дополнению к настоящему сборнику предоставляется информация, по мере необходимости будет добавляться:

а/ NOTAMS 1-го класса,  
б/ NOTAMS 2-го класса,  
в/ Поправки

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

Аэронавигационная информация о международных воздушных линиях ГИВ, проходящих по территории СССР, является составной частью Главного Гравиметрического Воздушного Флота при Совете Министров СССР, имеющего "Службу аэронавигационной информации" /САН/.

Служба аэронавигационной информации /САН/ имеет все необходимые сведения и их изменения, обеспечивающие безопасное совершение полетов по международным воздушным линиям ГИВ и сообщает эти сведения соответствующим иностранным авиационным организациям.

САН также собирает все аэронавигационную информацию о международных воздушных линиях от иностранных авиационных организаций и обеспечивает всей этой информацией через соответствующие органы аэропортов советские и иностранные экипажи.

Адрес службы аэронавигационной информации:

-Почтовый: г. Москва, Аэропорт, улица Ракина, 9.

-По телеграфу, телеантену и радиосвязи: САН ЕНУУ.

-Телефон: 23-96-43 в 90-12-40 доб. 4-32.

-Для NOTAMS 1-го класса: ВОВ ЕНУУ

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

This Guide contains all necessary information to provide efficient operation of civil aircraft on air-line Moscow-Riga and Moscow-Vilnius. 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 11  
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 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 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 IFL to appropriate foreign organizations of civil aviation.

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

The address of Soviet Aeronautical Service is:

Postal: Moscow, APL, Ulitsa Rakina 9.

Telegram, Tele, Radio Com.: SAI ENUU

Telephone: 23-96-43 and 90-12-40 Ext. 4-32

For NOTAMS Class 1: NOV ENUU.

CONFIDENTIAL

25X1

**Page Denied**

25X1

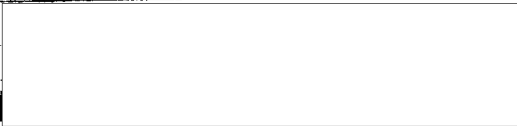
CONFIDENTIAL

25X1

Сокращения Abbreviation	Значение Meaning	Сокращения Abbreviation	Значение Meaning
Авт	Авт	МК	Магнитный курс
АД	АД	МКВ	Маркер
А/Д	А/Д	ММ	Морские мили
АД	АД	мм	миллиметр
АД	АД	мму	Магнитный путевой угол
А/П	А/П	МСК	Московское время
Апр	Апр	МОТАМ	Извещения пилотам
БМКР	БМКР	НОС	Служба НОТАМ
БМРМ	БМРМ	Нол	Ноябрь
БМРМ	БМРМ	НР	Номер
БМРС	БМРС	НН	ночь, почта
В	В	Окт	Октябрь
ВД	ВД	ОПРС	Отдаленная приводная радиостанция
ВМ	ВМ	ОСВ	Оборудование слепой посадки
ВВ	ВВ	О/В	По каналу
ВВ	ВВ	О/В	Круглосуточно
ВВ	ВВ	Нон	Понедельник
ВВ	ВВ	Н/Р	По расписанию
ВВ	ВВ	НРА	Посадочный радиолокатор
ВВ	ВВ	НРМ	Прям
ВВ	ВВ	НРМ	Передача
ВВ	ВВ	НРМ	Пяти
ВВ	ВВ	НРМ	Радионавигационная станция
ВВ	ВВ	НРМ	Радиопеленгатор
ВВ	ВВ	НРМ	Радиослужба информации
ВВ	ВВ	НРМ	Радиослужба информации
ВВ	ВВ	НРМ	Север, северный
ВВ	ВВ	НРМ	Служба Аэронавигационной информации
ВВ	ВВ	НРМ	Северо-восток
ВВ	ВВ	НРМ	Сентябрь
ВВ	ВВ	НРМ	Северо-запад
ВВ	ВВ	НРМ	Служба радиостанции
ВВ	ВВ	НРМ	Салтметры
ВВ	ВВ	НРМ	Орда
ВВ	ВВ	НРМ	Средневолновый радиопеленгатор
ВВ	ВВ	НРМ	Северо-северо-запад
ВВ	ВВ	НРМ	Суббота
ВВ	ВВ	НРМ	Северная широта
ВВ	ВВ	НРМ	Ультракоротковолновый радиопеленгатор
ВВ	ВВ	НРМ	Февраль
ВВ	ВВ	НРМ	Футы
ВВ	ВВ	НРМ	Центральная диспетчерская служба
ВВ	ВВ	НРМ	Циркулярная передача /Всем, всем/
ВВ	ВВ	НРМ	Географическая широта
ВВ	ВВ	НРМ	Вторичная радиостанция
ВВ	ВВ	НРМ	Дт, мин

CONFIDENTIAL

25X1



25X1

CONFIDENTIAL

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
EB	SE	Его-восток
EC	SW	Его-запад
EE	S. Lat.	Южная широта
EEB	SEF	Его-его-восток
EEC	SWF	Его-его-запад
EEA	Jan	Январь

25X1

CONFIDENTIAL



25X1



УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ГОРОДОВ /АЭРОДРОМОВ/

**CONFIDENTIAL**

PLACE NAME ABBREVIATIONS /AERODROMES/

Обознач. Abbreviation	Аэродром. Aerodrome	Обознач. Abbreviation	Aerodrome
ЕУАА EUA A	Алма-Ата Alma-Ata	ЕУЛЛ EUL L	Ленинград Leningrad
ЕУТЕ EUG E	Бреван Brevan	ЕУЛБ EUL B	Великие Луки Velikiye Luki
ЕУТТ EUG G	Тбилиси Tbilisi	ЕУМН EUM N	Минск Minsk
ЕУХХ EUN H	Хабаровск Khabarovsk	ЕУРР EUR R	Рига Riga
ЕУП EUP R	Петропавловск-на-Камчатке Petropavlovsk-na-Kamchatke	ЕУВН EUV N	Вильнюс Vilnius
ЕУХВ EUN W	Владивосток Vladivostok	ЕУТД EUT D	Джусали Dzusalj
ЕУЧА EUA A	Чита Chita	ЕУТН EUT N	Самарканд Samarkand
ЕУИИ EUI I	Иркутск Irkutsk	ЕУТС EUT S	Сталинабад Stalinabad
ЕУУ EUI U	Улан-Удэ Ulan-Ude	ЕУТТ EUT T	Ташкент Tashkent
ЕУИИ EUI I	Кулбашев Kulbyshev	ЕУТЗ EUT Z	Термез Tarmez
ЕУИП EUI P	Пенза Penza	ЕУМ EUM	МОСКВА город Moscow city
ЕУУ EUI U	Уральск Uralsk	ЕУУ EUI U	МОСКВА /Г.У.Г.В.Ф./ Moscow /G.D.C.A.F./
ЕУК EUI K	Киев Kiev	ЕУВК EUV K	МОСКВА/Кубинка Moscow/Kubinka
ЕУО EUI O	Одесса Odessa	ЕУВВ EUV V	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
ЕУА EUI A	Актюбинск Aktiubinsk	ЕУВ EUV B	Диаглево Diaglevo
ЕУЛ EUI L	Львов Lvov		

**ПРИМЕЧАНИЕ:** Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названий аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем прибавления к сокращенным названиям аэродромов сокращенных наименований служб /Пример: МОСКВА РВС - ЕУВВ РВС/.

**NOTE:** The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The latter will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronautical services /e.g. MOSCOW ACC-EUWV ACC/.

25X1

**CONFIDENTIAL**



25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Foreign Civil Aircraft Within the Territory of the U.S.S.R.

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. Application for permission for such a flight is submitted in the country where the aircraft is registered.

6. The notification mentioned in Paragraph 3 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;

1. Любая полет иностранного воздушного судна через государственную границу СССР производится по соответствующему разрешению и установленным правилам перелета в международном сообщении.

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

а) на основании специальных соглашений о воздушном сообщении, заключенных правительством СССР с правительствами иностранных государств;

б) на основании специальных разрешения на полеты, оформленных 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 представлено заранее 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 расписанию, которое должно быть подано иностранным авиатранспортным предприятием в Главное управление ГВФ не менее, чем за 24 часа до начала полета.

4. Полеты иностранных воздушных судов на территории СССР, выполняемые на основании специальных разрешения, оформленных в дипломатическом порядке через МИД СССР, производятся только при наличии на борту иностранного воздушного судна советского экипажа (спроводника /навигатора и радиста/, если иное особо не оговорено в разрешении).

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

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

- государственному принадлежности воздушного судна;
- тип воздушного судна;
- бортовой опознавательный знак /номер воздушного судна/;
- частоты радиостанции воздушного судна радиомикрофона и радиотелеграфа;
- диапазон частот коротковолновых и сверхкоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете;
- фамилия и имя командира экипажа;
- состав экипажа по-фамильно: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту;
- минимум погоды, при котором разрешено полета экипажа на данной типе воздушного судна;
- пункт назначения полета на территории СССР.

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

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

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

8. Над воздушным пространством Союза ССР признается воздушное пространство над сухопутной и водной территориями Союза ССР, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

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

10. 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.

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

12. 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.

13. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов на 100-150 км сообщают Работу Исследовательской Группы микродальною на русском языке: "подхожу к государственной границе СССР", "подхожу к государственной границе СССР", "возвращаюсь".

14. При невозможности продолжить дальнейший полет /вследствие метеусловия, неисправности материальной части и другим причинам/ экипажи иностранных воздушных судов обязаны сообщить об этом Работу Исследовательской Группы микродальною на русском языке - "возвращаюсь вынужденно, бортовой номер воздушного судна, высота полета".

15. Полеты иностранных воздушных судов над территорией Советского Союза производятся на определенных высотах в зависимости от назначения полета.

16. Высота полета /экипаж/ устанавливается:

- по высотомеру, шкала давления которого установлена на давление P-760 мм ртутного столба;
- при направлении маршрутов с истинными углами, отсчитываемыми от истинного географического меридиана в пределах до 150° - 600 м, 1800 м, 2400 м, 3000 м и так до 6000 м, через каждые 600 м; Начиная с высоты 6000 м и выше - 2000 м;
- при направлении маршрутов с истинными углами, отсчитываемыми от истинного географического меридиана в пределах до 150° - 900 м, 1500 м, 2100 м, 2700 м, 3300 м и так через 600 м до 5700 м, шкала с высотой 7000 м и выше, высота 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.

8. 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.

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

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

11. 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 airway may be reduced to 10 kilometres.

12. 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".

13. When it is impossible to continue the flight /due to inclement weather conditions, inoperability of equipment or other reasons/, the state border of the USSR may be reassessed 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".

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

15. 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., 1800m., 2400m., 3000 m., 3600m. and so on with multiples of 600m. up to 6000 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. beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2000m.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

13. В случае изменения правил полетов в странах, где действуют различные правила полетов, должны быть приняты во внимание инструкции соответствующего органа управления полетами.

14. При полете в странах, где действуют различные правила полетов, экипаж самолета должен соблюдать правила полетов, действующие в этих странах.

15. Высота полета самолета устанавливается в каждом отдельном случае в зависимости от назначения полета, установленных соответствующей национальной авиационной администрации воздушного флота, в пределах зоны действия которой совершается полет.

16. Изменение установленной высоты полета в полете иностранного воздушного судна в пределах территории СССР или над ней, так же, как и высота полета, независимо от метеорологических условий, может быть осуществлено только с разрешения соответствующей авиационной администрации воздушного флота СССР, руководимой должным должностным лицом.

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

18. При неуверенности в правильности выполнения установленного режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно связаться с соответствующей авиационной службой Гражданского воздушного флота СССР и сообщить о своем местонахождении.

19. В случаях отклонения иностранного воздушного судна от воздушной трассы, авиационной службы, руководимой должным должностным лицом, оказывает помощь экипажу воздушного судна, оказавшего отклонение от воздушной трассы, 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 авиационной службы данного аэродрома.

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,
- б/ удостоверение о пригодности воздушного судна к полету,
- в/ соответствующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности,
- г/ полетный бортовой журнал,
- д/ ведомость в формуляре на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,
- е/ список пассажиров с указанием фамилии и места размещения,
- ж/ сопроводительная ведомость в грузу с указанием наименования веса,
- з/ 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 проверить все документы, во-

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

13. In the case of change of flight rules in countries where different flight rules apply, the flight rules of the USSR at flight altitudes /levels/ /altitude set to Standard Atmosphere P=760 mm of mercury column/ prescribed by the appropriate ATC.

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 or 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 aerodrome.

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-book;
- 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;
- h/ 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.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL  
9

25X1

23. При полете на территории Советского Союза иностранная авиация должна соблюдать правила поведения, установленные в СССР, и не нарушать воздушного пространства СССР.

24. Иностранная авиация должна соблюдать правила поведения, установленные в СССР, и не нарушать воздушного пространства СССР.

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

№	Значение сигнала	Цвета сигналов /команд/		№	Signal /command/	
		Эмблирами самолетов и маяками аэронавигационных огней	Ракетам		Revolutions of Aircraft and Blinking of Navigation Lights	Pyrotechnics
1	2	3	4	1	2	3
1	"Внимание, вы самолет-нарушитель"	Две красные лампы	Одна зеленая ракета	1. "Attention, By day: Redding /three repeated/ By night: Three flashes of the navigation lights."	Одна зеленая ракетная сигнализация	
2	"Следуйте за мной"	Две красные лампы	Одна зеленая ракета	2. "Follow me" By day: After overtaking the violator on a parallel heading, rocketing wings from position in front of the intercepted aircraft and turning 90° into the course of the aerodrome. By night: Same as day procedure with green of light flashes.	Одна зеленая ракетная сигнализация	
3	"Прокладывайте курс на этом аэродроме"	Две красные лампы	Одна зеленая ракета	3. "Land at this aerodrome". a/ In VMC - circling the airfield. b/ In IVC - 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"	Две красные лампы	Одна зеленая ракета	4. "Comply with my orders, other wise your safety is not guaranteed"	Одна красная ракетная сигнализация	

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

<p>1. ...</p> <p>2. ...</p> <p>3. ...</p> <p>4. ...</p> <p>5. ...</p> <p>6. При полете на территории Советского Союза воздушные суда должны соблюдать следующие положения:</p> <p>а) - территория: воздушные суда - земля, высота - воздушные суда - высота над уровнем моря;</p> <p>б) - при радиотелеграфной связи употребляются Q коды:</p> <p>- измерения: длина - в километрах, температура - в градусах Цельсия, барометрическое давление - в миллиметрах ртутного столба, окружность - в градусах.</p> <p>28. При полете на территории Советского Союза экипаж иностранных воздушных судов обязан осуществлять связь в соответствии с указаниями в частях 1/3040/1, 3040/2, 3040/3, 3040/4, 3040/5, 3040/6, 3040/7, 3040/8, 3040/9, 3040/10, 3040/11, 3040/12, 3040/13, 3040/14, 3040/15, 3040/16, 3040/17, 3040/18, 3040/19, 3040/20, 3040/21, 3040/22, 3040/23, 3040/24, 3040/25, 3040/26, 3040/27, 3040/28, 3040/29, 3040/30, 3040/31, 3040/32, 3040/33, 3040/34, 3040/35, 3040/36, 3040/37, 3040/38, 3040/39, 3040/40, 3040/41, 3040/42, 3040/43, 3040/44, 3040/45, 3040/46, 3040/47, 3040/48, 3040/49, 3040/50, 3040/51, 3040/52, 3040/53, 3040/54, 3040/55, 3040/56, 3040/57, 3040/58, 3040/59, 3040/60, 3040/61, 3040/62, 3040/63, 3040/64, 3040/65, 3040/66, 3040/67, 3040/68, 3040/69, 3040/70, 3040/71, 3040/72, 3040/73, 3040/74, 3040/75, 3040/76, 3040/77, 3040/78, 3040/79, 3040/80, 3040/81, 3040/82, 3040/83, 3040/84, 3040/85, 3040/86, 3040/87, 3040/88, 3040/89, 3040/90, 3040/91, 3040/92, 3040/93, 3040/94, 3040/95, 3040/96, 3040/97, 3040/98, 3040/99, 3040/100.</p> <p>29. Таможенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, пассажиров на них, грузов, а также багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с действующими в СССР таможенными правилами. Пошлины воздушных судов при входе в СССР и при вылете из СССР в аэропортах и других местах, где отсутствуют таможенные учреждения и пограничные контрольно-пропускные пункты, взимается.</p> <p>30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со сложившимся обстоятельством, совершить посадку вне назначенных пунктов в запасных аэропортах, экипаж обязан немедленно уведомить соответствующую службу, принимающую данные воздушные судна, которая примет соответствующие меры по его безопасности.</p>	<p>by night: flashing navigation lights while flying along parallel courses.</p> <p>by day: aircraft break away and lecture by following.</p> <p>by night: same as day procedure.</p> <p>of response of violator- aircraft</p> <p>by day: rocking wings.</p> <p>by night: flashing navigation lights.</p> <p>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.</p> <p>27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following regulations:</p> <p>- communication: air-ground and ground-air as carried on in Russian.</p> <p>- Q-Code is used for wireless telegraph communication.</p> <p>- measurements /dimensional units/ are: length - kilometers, temperature - degrees Centigrade, barometric pressure - millimeters of mercury column, circumference - degrees.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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.</p> <p>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 of the aircraft and render assistance to the crew and passengers.</p>
--	--

CONFIDENTIAL

25X1

[Redacted]

25X1

**CONFIDENTIAL**

[Redacted]

25X1

1. All photo and cine cameras (including those for which there is written permission/authorized in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

2. Photographing from aircraft is prohibited. Carrying of photographic equipment (including special kinds of photography) when it is not in use is prohibited.

3. 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.

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

5. Criminal proceedings in accordance with the laws of the 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 always prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

6. 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 3000 roubles.

7. 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.

1. All photo and cine cameras (including those for which there is written permission/authorized in the aircraft shall be kept empty in closed suitcases.

2. Photographing from aircraft is prohibited. Carrying of photographic equipment (including special kinds of photography) when it is not in use is prohibited.

3. 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.

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

5. Criminal proceedings in accordance with the laws of the 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 always prescribed in the permission, flight without two-way communication/.

6. 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 3000 roubles.

7. 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.

**CONFIDENTIAL**

[Redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

**Полеты в районе аэродрома**

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

2. При полетах по кругу заходить в облака запрещается.

3. Улетами одиночных самолетов, летящих по кругу, следует избегать дистанции между самолетами не менее 1500 м.

4. Обгонять самолеты по внутреннему кругу и срезать путь на разворотах, кроме случаев вынужденной посадки, - запрещается.

5. Скоростные самолеты могут обгонять самолеты с меньшей скоростью до прямого разворота, с внешней стороны круга на интервале не менее 300 метров.

6. Вход в круг и выход из круга в зоне А на маршруте производится по осям углов и направленно полета по кругу (вспомогательная зона), при этом на аэродром, входить в общий круг на высоте полета самолетов, летящих по кругу.

**ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ**

1. В сложных метеорологических условиях, когда планирование осуществляется по приборам, вход в район аэродрома разрешается только радиооборудованным самолетам, между друг другом в связи.

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 на 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 посадки или посадки. Изменить эти указания экипаж не имеет права.

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

4. Прорыв барометрической шкалы высоты на величину фактического давления на уровне аэродрома полагается производиться с полученным экипажем руководителем полетов указанием на посылку с высоты сигнала о том сигналы.

5. Во время прорывания облаков командир экипажа обязан докладывать руководителем полетов курс, высоту и время радиоразрывов.

6. В случае невозможности из облаков после восстановления минимальной высоты, до которой

**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.
2. When in the traffic circuit, no aircraft may fly above clouds.
3. Aircraft, flying in the traffic circuit, must keep at a distance of at least 1500 metres from each other.
4. 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 300 metres.
5. 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 tangents/.
6. 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.
2. Under Instrument Meteorological Conditions, aircraft are categorically forbidden from entering the TMA without clearance and instructions on the altitude of entry.
3. 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.
4. Breaking down clouds shall be made over an aerodrome equipped with non-directional radio beacon /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.
5. 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.
6. 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.

25X1

CONFIDENTIAL

В случае, если в зоне ожидания обнаружатся облака, экипаж должен немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром вылета.

В случае, если в зоне ожидания обнаружатся облака, экипаж должен немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром вылета. В случае, если в зоне ожидания обнаружатся облака, экипаж должен немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром вылета.

Полеты на воздушных судах

1. При полетах на воздушных судах экипаж должен строго соблюдать правила полета, установленные в данном документе. Отклонение от установленных маршрутов и высот не допускается.

2. В случае потери связи с землей во время полета в облаках и на облаках экипаж должен немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром вылета.

3. Экипажи радионавигационных самолетов, выполняющих полет в условиях отсутствия взаимной видимости, должны соблюдать правила полета, установленные в данном документе.

4. Экипажи самолетов, выполняющих полет по маршрутам, установленным в данном документе, должны соблюдать правила полета, установленные в данном документе.

5. Экипажи, выходящие в полет, должны:

- точно выполнять все указания руководящих полетов /авиационной службы, руководящих указаний/;
- наблюдать за изменением погоды, развитием опасных метеологических явлений и немедленно докладывать авиационной службе о их наличии;
- при полете вдоль линейного ориентира лететь правее его;
- обгон вперед летящего самолета производить с правой стороны с интервалом не менее 200 метров;
- при полетах навстречу друг другу на параллельных курсах и на одной высоте раскочеваться левыми бортами с интервалами не менее 200 метров /каждая отворачивает вправо/;
- при поворотах на пересекающихся курсах на одинаковой высоте снижаться /терять высоту/ тому экипажу, который имеет другой обгон с левого борта, а экипажу, наблюдающему другой самолет с правого борта, - набирать высоту;
- все экипажи самолетов, вступающие в связь с РЭС, сообщают о своем местонахождении, высоте полета, путевой скорости, фактической метеоситуации полета и времени прибытия в аэропорт /или пролет через него/ и получении от РЭС:
- разрешение /или запрещение/ на пролет или следование в аэропорт назначения;
- данные о фактической погоде в районе аэропорта пролета или посадки;

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

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.

FLIGHT 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 areas of an airport with heavy air traffic.

3. In the event a radio-equipped aircraft loses air-ground communication and cannot establish such communication through the radio stations of other airports, the crew, flying in VFR, must return their aircraft to the aerodrome of departure or land at an alternate aerodrome.

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;
- the arrangement and operation date 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 aerodrome.

5. During flight, crews must:

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service exercising 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 to 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 ATIS must 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 ATIS:

- 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.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Установлено, что в зоне действия радиостанции...

В зоне действия радиостанции...

Правила Радиосвязи в Воздухе

1. Радиосвязь на микрофоне...

а/ перед началом радиосвязи...

б/ скорость произнесения...

в/ при произнесении...

г/ выразительность...

д/ промежутки между...

е/ для лучшего...

2. Минимум обязательных...

а/ с АТС аэропорта...

- запрос разрешения...

- запрос разрешения...

- сообщение о наборе...

- сообщение о выходе...

Пример:

Самолет                      Руководитель полетов, диспетчер

1. Волга, я 4919, разрешите подрулить к стоянку.

4919, я Волга, подруливать разрешено, стоянка № 5 /запрещено/.

2. Волга, я 4919, разрешите вырullить на старт.

4919, я Волга, вырullить разрешено по дорожке В 2. Курс взлета 240°. Взлет 12.40.

3. Волга-старт, я 4919, разрешите вырullить для взлета.

4919, я Волга-старт, вырullивать разрешено /запрещено - хайте одну минуту/, ветер слева по 45°.

4. Волга-старт, я 4919, разрешите взлет.

4919, я Волга-старт, взлет разрешено /запрещено/.

Specific control Service in the area of the airport of passage or landing:

reports on the movement of other aircraft...

7. When above clouds, aircraft must fly at an altitude of at least 200 metres above the upper cloud boundary...

Rules of Radio Communication Between Aircraft and Area, Approach and Aerodrome Controllers

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

a/ before opening microphone radio communication, it must be determined whether the other is free, remembering that when the order of communication is disrupted...

b/ the speed of pronouncing separate letters, words and figures must be constant and slightly slower compared with the usual conversational speed.

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. The minimum of compulsory communication 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;

Aircraft                      Air Traffic Control Officer

1. Volga-This is 4919. Request taxi clearance to air terminal

4919-This is Volga. You are cleared to taxi to apron No. 5 /negative/.

2. Volga-This is 4919. Request taxi clearance to line up position.

4919-This is Volga. You are cleared to taxi for take-off /negative-hold your position/ wind over left 45 degrees.

3. Volga-start-This is 4919. Request taxi clearance for take-off.

4919-This is Volga-start. You are cleared for take-off. /negative/.

4. Volga-start-This is 4919. Request clearance for take-off.

4919-This is Volga-start. You are cleared for take-off. /negative/.

CONFIDENTIAL



25X1

CONFIDENTIAL

25X1

... altitude 100 metres for 5 minutes. Keep contact with Volgograd for some other instruction.

... heading 55 degrees, altitude 1000 metres.

1. Volgograd—This is 4919. Altitude 500. Follow bearing aircraft is in line. Reach altitude 1000. Temperature at 12.50. 7 degrees below zero.

Volgograd—This is 4919. Following bearing 12.50 reaching 1,500.

7. Volgograd—This is 4919-4919—This is Volgograd. Have reached 1,500. Cruise at 1,500. at 12.58.

8. Volgograd—This is 4919-11.05. 1,500. Keep in contact with Volgograd. Area Control Service Control Service /transmits flight conditions/

**NOTE:** "Volgograd"—call sign of the airport control tower. "Volgograd-start"—call sign of the runway radio station. "4919"—call sign of the aircraft.

b/ with the Area Control Service on the 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 /corridor gates reporting point/.

**NOTE:** Through 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 fulfillment of the elements of

... в/ с РДВ по маршруту полета:

- доложить о выходе самолета в РДВ из АЗС вылета и вступить в контакт с РДВ;
- доложить о выборе самолетом заданного азимута;
- доложить о пролете контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;
- доложить о встрече самолета с осями государственной границы;
- о пересечении государственной границы.

Командир корабля обязан за 15-20 минут до подхода к государственной границе: определить свое местонахождение, установить связь с соответствующим РДВ государства, в районе которого будет произведена посадка; передать доложить о своем местонахождении, расчетное время пролета государственной границы, метеослужбам и получить подтверждение о приеме самолета и предстоящих условиях полета.

- О фактическом времени пересечения государственной границы.

**Примечание:** В процессе всего полета экипаж прослушивает обзор на длине микрофонного канала РДВ.

в/ с АЗС аэропорта пролета:

- доложить о времени входа в район аэропорта;
- доложить о времени пролета над РНТ аэропорта;
- доложить о времени выхода из района аэропорта.

г/ с АЗС аэропорта посадки:

- доложить о времени входа в район аэропорта;
- доложить о выходе на РНТ зоны ожидания;

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

...while making an approach-to-land procedure.

**REPORTING PROCEDURES AIRCRAFT IN CONTACT WITH AREA AIRPORT CENTER (ACC)**

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 files 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.

2. When flight hazardous weather conditions (thunderstorms, icing, fog and so forth) as well as weather conditions not forecast 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 schedule of CQ broadcasts.

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

The time (3-5 minutes) the radio operator is busy 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 beam 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 of 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.

...время полета метеорологические условия, туманы и т.д., а также состояние воздуха, не предусмотренным экипажем самолета сообщать в РЦС командир интенсивности, района и направление распространения данного метеорологического явления.

3. Экипаж с полета командир корабля в полете получает по пункту обслуживания РЦС циркулярную канвау.

Кроме того, экипажу предоставляется право при необходимости запрашивать экипажу в аэропорту по маршруту полета, независимо от срока циркулярных передач погоды.

4. Прием циркулярных передач и прослушивание на воле микрофонного канвау РЦС производят бортрадиот.

Когда бортрадиот занят сообщением метеорологической информации, то на это время (3-5 мин) командир корабля или по его указанию второй пилот обязан слушать эфир на воле микрофонного канвау РЦС на командном приемнике, а ночью и при ухудшении видимости коротких волн - на приемнике радиоканвау радиокомандной радиостанции аэропорта обслуживания РЦС.

5. В случаях, когда циркулярная передача и передача микрофонной радиостанции не слышны, экипаж самолета обязан установить с РЦС контактную связь.

Если контактную связь установить не удалось, командир корабля должен микрофонную радиостанцию РЦС и телеграфную радиостанцию РЦС.

Когда же и по этим каналам связь с РЦС не удается установить, - вызвать и установить связь через радиопередающую радиостанцию в пункте обслуживания РЦС.

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

7. Экипаж самолета обязан передать через телеграфную радиостанцию РЦС.

В момент пересечения границы смежной РЦС экипаж самолета обязан сообщить командиру РЦС, время и условия полета, высоту и видимость впереди самолета.

8. Сначала экипаж РЦС, пределы которого он пересекает, обязан сообщить командиру РЦС, время и условия полета, высоту и видимость впереди самолета.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Связь с РАС должна быть установлена до того, как самолет войдет в пределы радиуса действия РАС. Если связь не установлена до того, как самолет войдет в пределы радиуса действия РАС, экипаж должен немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром. Если связь установлена до того, как самолет войдет в пределы радиуса действия РАС, экипаж должен сообщить РАС о своем местонахождении, высоте, направлении полета и скорости. РАС должен сообщить экипажу о высоте, направлении полета и скорости других самолетов, находящихся в пределах радиуса действия РАС. Если связь установлена до того, как самолет войдет в пределы радиуса действия РАС, экипаж должен сообщить РАС о своем местонахождении, высоте, направлении полета и скорости. РАС должен сообщить экипажу о высоте, направлении полета и скорости других самолетов, находящихся в пределах радиуса действия РАС.

9. При нарушении в установлении связи с РАС экипаж самолета обязан немедленно прекратить полет и вернуться на аэродром. Если связь установлена до того, как самолет войдет в пределы радиуса действия РАС, экипаж должен сообщить РАС о своем местонахождении, высоте, направлении полета и скорости. РАС должен сообщить экипажу о высоте, направлении полета и скорости других самолетов, находящихся в пределах радиуса действия РАС.

10. За 15 мин. до входа в район АСО экипаж самолета обязан уточнить свое местонахождение и путевую скорость и по запросу РАС доложить о этих данных и получить от нее условия входа в район аэропорта.

Если запрос от РАС не поступило, не позже 10 мин. до входа в АСО запросить условия входа в район аэропорта.

**ДЕЙСТВИЕ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕЩНОЙ СВЯЗИ С АСО АЭРОПОРТА ПОСАДКИ**

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

Пример:  
 Командир корабля: Руководитель полетов, диспетчер.  
 КИП: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00; высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Командир корабля: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Диспетчер: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Командир корабля: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Диспетчер: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Командир корабля: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.  
 Диспетчер: Волга, я 4409, высота 1500, скорость 1200, направление полета на 10.00, высота облаков 200, видимость 3, скорость дождя, ветер северо-западный 6м/с, давление 762.5, посадка по системе ОСП с ИЛ-2420.

as well as if they are in contact with the ACC flying ahead.  
 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 message 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. 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 wavelength 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 min. 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 Offices is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to establish 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 Approach at altitude clouds at 1000. Alti-1500 towards LO. Air- tude 1500. Estimating you at altitude 1000. arrival 1000.  
 Weather at 1000: cloud ceiling 200, visibility 3.0 miles, wind surface 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. 1000 have passed LO. Descend to 1200. Altitude 1500.  
 Volga—This is 4409. Roger. Descend to 1200.

4. Volga—This is 4409. 4409—This is Volga. Roger, Descend to 900.

CONFIDENTIAL

5. Вольт, я 4409, повыш. высота 600.	4409. я Вольт, высота 600, давление 762,5.	4409—This is Volga. Descend to 600. Contact start.
6. Вольт-старт, я 4409, исходное положение дежурный в 10.33	4409. я Вольт-старт, исходное положение дежурный.	Volga—This is 4409. Roger. Descend to 600. 4409—This is Volga-Start. 1033 Take up approach position.
7. Вольт-старт, я 4409, высота 600, траверза дальней /курс 06, прямой дальний.	4409. я Вольт-старт, траверза 06, на посылку по системе ОСП с 10.33, давление 762,5, высота 600м, видимость 1000м, курс влево 5 градусов.	7. Volga-Start—This is 4409. Altitude 600. Outer beam /heading 62, over outer/. 4409—This is Volga-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.
Вольт-старт, я 4409, исходное положение дежурный, давление 762,5	4409. я Вольт-старт, траверза 06, на посылку по системе ОСП с 10.33, давление 762,5, высота 600м, видимость 1000м, курс влево 5 градусов.	Volga-Start—This is 4409. Roger. Approaching for landing. Pressure 762.5.
8. Вольт-старт, я 4409, исходное положение дежурный, курс 242 градуса.	4409. я Вольт-старт, посылка разрешен.	8. Volga-Start—This is 4409—This is Volga-4409. Have made final Start. You are cleared procedure turn. Bearing for landing. 242 degrees.
9. Вольт-старт, я 4409, исходное положение дежурный, высота 150.	4409. я Вольт-старт, посылка, слуху.	9. Volga-Start—This is 4409. Outer. Altitude 150. 4409—This is Volga-Start. Roger. Observing.
10. -	4409. я Вольт-старт, вас вижу /вижу левее; выключите правее; уходите 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 Вольт-старт, вышка посылка 10.38, рулить вправо /влево/ по РД в 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.
Вольт-старт, я 4409, исходное положение дежурный.	4409. я Вольт, задерживать во второй раз по указанию дежурного.	Volga-Start—This is 4409. Roger. 4409—This is Volga. Taxi into the second row at instructions from the officer on duty.
Вольт, я 4409, исходное положение дежурный.	4409. я Вольт, задерживать во второй раз по указанию дежурного.	Volga—This is 4409. Roger.

**ОМЕЛЕНИЕ ПОЛЕТА САМОЛЕТОВ ПО ВЫСОТАМ ИЛИ ПОСЛЕДОВАТЕЛЬНОСТИ НА ТЕРРИТОРИИ СССР**

Высота полетов /маршрутов/ устанавливается:

- при направлении воздушных трасс и маршрутов в вертикальном направлении в пределах:
  - до 1700 м - 500 м, 1200 м, 1500 м, и так до 6000 м через каждые 500 м;
  - с 6000 м - 8000 м, 8000 м, 12000 м, 14000 м и т.д. через каждые 2000 м;
- при направлении воздушных трасс и маршрутов в горизонтальном направлении в пределах:
  - до 150 м - 300 м, 300 м, 500 м, и так до 5700 м через каждые 500 м;
  - с 5700 м - 7000 м, 7000 м, 9000 м, 1000 м, 13000 м, 15000 м и т.д. через каждые 2000 м.

**Вертикальная СЕПАРАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ ТРАСС И МАРШРУТОВ В ПЛАНЕ ВНЕШНЕГО ПРОФИЛЯ НА ТЕРРИТОРИИ СССР**

- Flight levels are established:
- when airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 0° to 170°:
  - 500m., 1200 m., 1500., and so on to 6000 m after every 500 m. of altitude; beginning from 6000 m - 8000m., 8000m., 12000m., 14000m. and so on after every 2000 m.
- when airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 180° to 315°:
  - 300m., 500m., 1500m., 2100m., and so on to 5700m after every 500m. of altitude; beginning from 7000m.-7000m., 9000m., 11000m., 13000., 15000m. and so on after every 2000m.

CONFIDENTIAL

Аэродром Aerodrome	Координаты Coordinates	Высота в м Elevation	Н П Д HWI	Размер ВД в м / м / Dimensions	Уклон в Н П Д SLOPE	Материал Surfaces	Площадь в кв. м Area	Оборудование Equipment				Средств Средств	Средств Средств	Средств Средств	Средств Средств		
								Средств Средств	Средств Средств	Средств Средств	Средств Средств						
Безопасный Velikiye Laki	562100 c 301700 s	-100	148°/328°	1200 x 90		Бетон Concrete											
Безопасный Vilnius	543800 c 251000 s	-190	167°/347°	1200 x 60	36	Бетон Concrete											
Безопасный Vukovo	553245 c 371545 s	+204	245°/065° 196°/016°	3000 x 80 2600 x 60		Бетон Concrete	75000	x	x	x	x						
Безопасный Djagilevo	543830 c 393448 s	-120	64°/244°	2500 x 80		Бетон Concrete	75000	x	x	x	x						
Безопасный Kubinka	253700 c 363900 s	+185	225°/45°	3500 x 80		Бетон Concrete	75000	x	x	x	x						
Безопасный Lecov	494900 c 239700 s	+323	135°/215° 045°/225°	1500 x 80 1200 x 80		Бетон Concrete		x	x	x	x						
Безопасный Linsk	525147 c 225227 s	+226	120°/300°	1800 x 60	15'	Бетон Concrete	40000	x	x	x	x						
Безопасный Riga	565800 c 240400 s	+1,5	325°/145°	1700 x 50		Бетон Concrete		x	x	x	x						

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

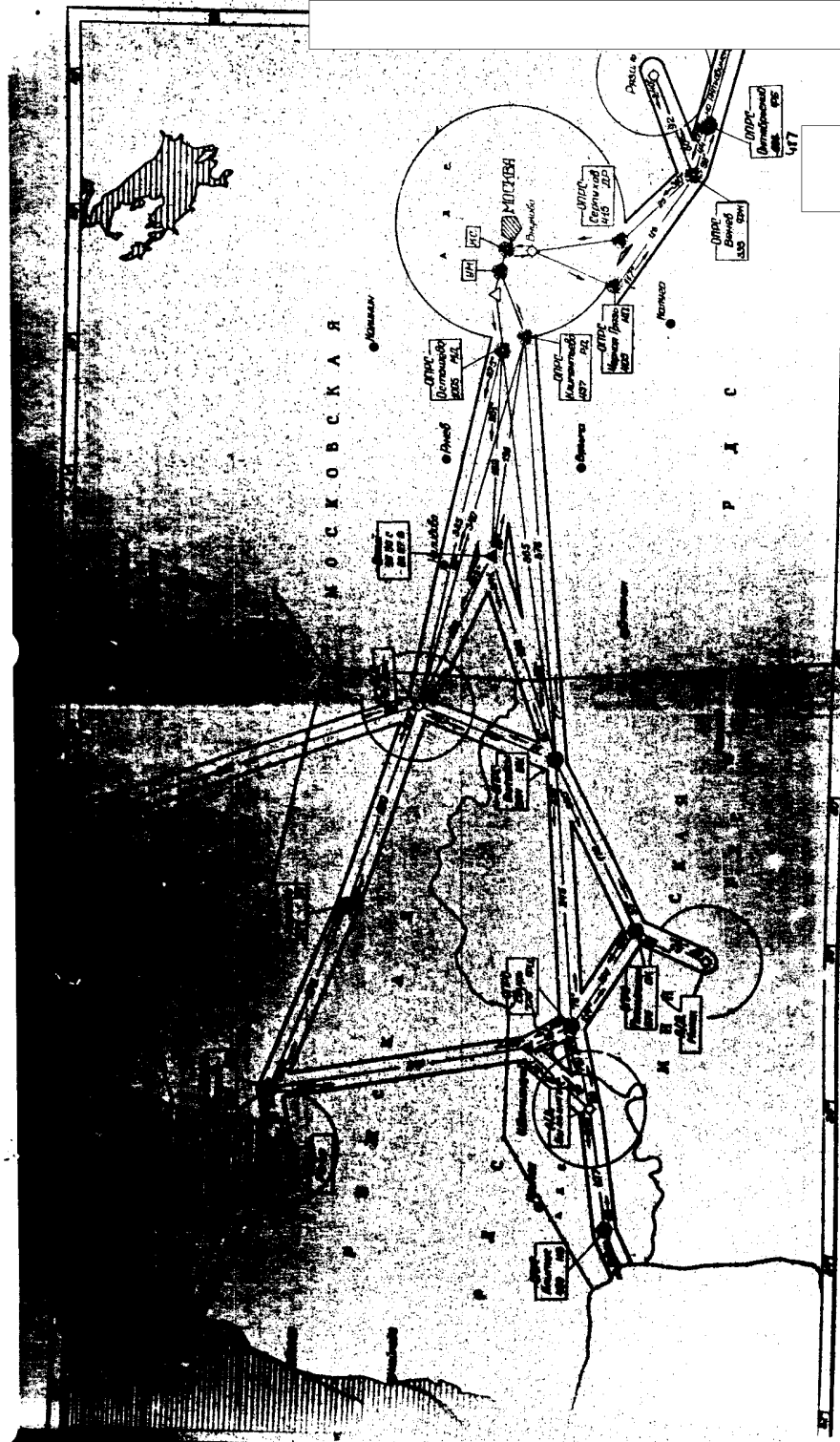
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

**КРАТКИЕ УКАЗАНИЯ**  
 на полеты самолетов по маршруту  
 Вентспилс-Рига-Москва  
 Ventspils-Riga-Moscow Route Flight  
 Instructions

Самолет при полете в Москву должен следовать по маршруту: Гробо /Швеция/ - Вентспилс - Рига - Сигулда - Карсава - Великие Луки - Белая - Опалиха - Москва/Внуково.

Из Москвы на Вентспилс должен следовать по маршруту: Москва/Внуково - Опалиха - Ивановское - Осташево - Белая /5550С 3257 В/ - Великие Луки - Карсава - Сигулда - Рига - Вентспилс - Гробо /Швеция/.

При использовании, во всех случаях, выделенных запасных аэродромов полет к ним должен быть произведен строго по указанным на прилагаемой схеме воздушным коридорам. Полет вне воздушных коридоров не разрешается.

Пункт Гробо /Швеция/ указан условно, как стоянки на согласованном международном маршруте. Самолет может выйти на Вентспилс и с другого пункта.

После разрешения на пролет государственной границы, самолет следует далее по указанному выше маршруту, находясь в постоянной связи по радио с Рижской РДС, от которой самолет будет получать необходимые указания по обеспечению полета.

После пролета пункта Великие Луки, самолет обязан вступить в связь по радио с Московской Районной Диспетчерской Службой и запросить разрешение входа в Московскую РДС. С получением разрешения входа в Московскую РДС, самолет следует далее по маршруту, имея постоянную радиосвязь с РДС. При пролете траверса пункта Греб, самолет может вступить в радиосвязь с указанной выше РДС по ультракоротковолновой радиостанции на частоте 119,7 мГц.

Правила входа в Московскую воздушную зону и выхода из Московской воздушной зоны, а также полет в указанной зоне осуществляется согласно правил полетов изложенных на стр. данного сборника.

При полете по маршруту самолет обязан давать дозвонения:

**В Рижскую РДС:**

1. Пролет государственной границы СССР.
2. Пролет приводной радиостанции Вентспилс.
3. Пролет приводной радиостанции Сигулда.
4. Пролет приводной радиостанции Карсава.
5. Пролет пункта Великие Луки.

**В Рижскую аэродромную диспетчерскую службу /АДС/:**

1. Вход в зону аэродрома Рига /в радиусе 50км/
2. Пролет Рига.
3. Выход из зоны аэродрома Рига /50км от Рига/

**В Великолуцкую аэродромную диспетчерскую службу /АДС/:**

1. Вход в зону аэродрома Великие Луки /в радиусе 50 километров/.
2. Пролет пункта Великие Луки.
3. Выход из зоны аэродрома Великие Луки.

When flying to Moscow aircraft shall keep to the following routes: Grobo/Sweden/ - Ventspils - Riga - Sigulda - Karasava - Velikijs Luki - Belya /5550M 3257E/ - Klimatsyeva - Ivanovskoye - Opalika - Moscow/Vnuково.

From Moscow to Ventspils aircraft shall keep to the following route: Moscow/Vnuково - Opalika - Ivanovskoye - Ostashevo - Belya /5550M 3257E/ - Ventspils - Grobo /Sweden/.

Aircraft, using if necessary defined alternate aerodromes must keep strictly to the scheme of corridors. / The scheme is attached/. Flights outside the air corridors are not permitted.

Point Grobo is indicated relatively, as it stands on agreed international airway. Aircraft may fly to Ventspils from any other point.

After receiving clearance to proceed across the state border, the aircraft follows to the route indicated above, and keeps in radio contact with Riga ACC, from which it will receive necessary flight instructions.

After passing Velikijs Luki aircraft shall contact with Moscow ACC and must require clearance for entry in Moscow ACC. Having obtained the clearance aircraft shall follow the route, maintaining permanent connection with ACC. After passing above Grebo, aircraft may operate with ACC on very High frequency 119,7 mc/s.

Procedures for inbound and outbound traffic in Moscow TMA as well as flights operating within airspace of Moscow TMA are indicated according to Flight procedures on page of this Aerodrome and Radionavigation Information Guide.

On the flight route the aircraft shall keep in contact and communicate:

**with Riga Area Control Centre /ACC/**

1. Passage over state border of the USSR
2. Passage over NDB Ventspils
3. Passage over NDB Sigulda
4. Passage over NDB Karasava
5. Passage over point Velikijs Luki

**with Riga Aerodrome ATC Service**

1. Entry in Riga TMA /radius 50 km/
2. Passage over Riga
3. Departure from Riga TMA / 50 km from Riga/

**with Velikijs Luki Aerodrome ATC Service**

1. Entry in Velikijs Luki TMA /radius 50 km/
2. Passage over Velikijs Luki
3. Departure from Velikijs Luki TMA

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В Московском ЦА.

1. Выход в Московский ЦА.
2. Пролет гравежа Нелдасво.
3. Пролет гравежа Ржев.

В переданных донесениях должно быть  
указано: путевая скорость, время прибытия пункта  
донесения, высота полета в расчетное время  
прибытия на передний лондонский пункт донесения.  
В донесениях указывается время московское  
/МСК+МТ+3 часа/.

with Moscow ACC

1. Entry in Moscow ACC
2. Passage over abeam Melidovo
3. Passage over abeam Rжев

Aircraft shall report: its speed, time  
of passage over reporting points, the  
flight levels and estimated time of arrival  
over reporting point lying ahead.  
Time given in all the reports is Moscow.  
/MSK+GMT+3 hours/.

CONFIDENTIAL

25X1



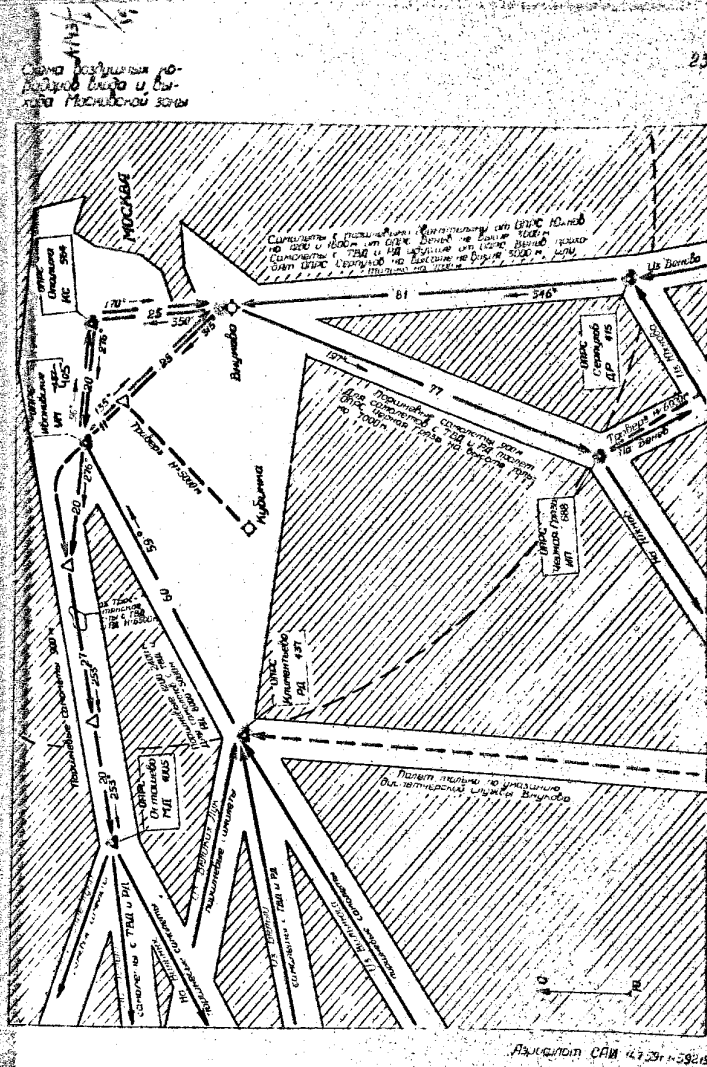
[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1



CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

**ПОЛЕТЫ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ**  
**APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES - MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA**

Установлены следующие правила полетов в московской воздушной зоне:

**1. Для поршневых самолетов.**

1.1. Самолеты, идущие с направления Вильнюс или Великий Луг, подходят к границе московской воздушной зоны на заданных диспетчерской службой эшелонах.

Самолеты могут входить в московскую воздушную зону только с разрешения диспетчерской службы Внуково. После получения такого разрешения самолет следует в заданном эшелоне, но не ниже 1200 метров и не выше 2400 метров на ОПРС Климентьево, не изменяя высоту полета, следует на ОПРС Ивановское - ОПРС Опалиха и далее - на приволаку радиостанции Внуково.

1.1.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать самолетам указание от ОПРС Ивановское следовать прямо на приволаку радиостанции Внуково.

1.1.2. Самолеты, идущие с направления Киев, после пролета ОПРС Дзюво следуют на ОПРС Серпухов 2425 с 3723 М. Д. "М" 415 мкс, только на высоте 1200 метров или 1800 метров. После пролета ОПРС Серпухов самолет следует прямо на аэродром Внуково.

1.1.3. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать указание диспетчерской службе Внуково самолетам могут быть направлены от ОПРС Дзюво на ОПРС Климентьево и далее, как указано в параграфе 1.1.

1.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюс или Великий Луг, следуют на высоте 700 метров через ОПРС Опалиха на ОПРС Ивановское. После пролета ОПРС Ивановское самолеты должны, не изменяя высоту в курсе, пролететь 20 километров пути, после чего следовать на ОПРС Остаево и самую приволаку радиостанции Остаево самолеты должны продолжать строго на эшелонах 500 метров или 1500 метров. После пролета ОПРС Остаево самолеты, летящие в направлении Великий Луг, следуют до меридиана 33°54' В к заданным эшелонам, но не выше 1500 метров. Самолеты, летящие в направлении Вильнюс, следуют на заданных эшелонах.

1.2.1. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать указание самолетам следовать из Внуково прямо на ОПРС Ивановское. В этом случае, после пролета ОПРС Ивановское самолеты пролетают с prescribed курсом и высотой в течение одной минуты, после чего самолет следует на ОПРС Остаево с набором эшелона 500 метров или 1500 метров.

1.2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киев, следуют по прямой на ОПРС Черная Грыза с набором высоты не выше 500 метров. После пролета ОПРС Черная Грыза самолеты по указанию ДЦ следуют по воздушной трассе с набором заданных эшелонов.

**2. Для реактивных и турбовинтовых самолетов.**

2.1. Самолеты, идущие с направления Вильнюс или Великий Луг, после пролета ОПРС Витебск или ОПРС Великий Луг следуют на заданных эшелонах на пункт велм 72550 с 3000 М. После пролета пункта Велм самолеты следуют со снижением с расчетом прибытия на ОПРС Климентьево на эшелоне не выше 8000 метров. Далее, пролетая эшелона, самолеты следуют на ОПРС Ивановское до высот не ниже 5000 метров, на которых и выходят на аэродром Внуково.

Following new approach and departure procedures are established within Moscow Terminal Control Area:

1. For piston aircraft.

1.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Lugi shall normally approach the boundary of Moscow TMA at flight levels prescribed by the ACC.

Aircraft may enter Moscow TMA only with clearance of Ynukovo ATC. Having obtained the clearance an aircraft shall head for Klimentsyovo NDB at a prescribed altitude but with the lower limit 1800 m and the upper limit 2400 m then without changing the altitude aircraft shall head for Ivanovskoye NDB with the following turn first to Opalika, then - to outer locator of Ynukovo a/d.

1.1.1. In some cases aircraft may be instructed by Ynukovo ATC to route traffic from Ivanovskoye NDB direct to Ynukovo LO.

1.1.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev after passing Ynukhov NDB shall head for Serpukhov NDB 7545M 3723Z/ M A1, "M" 415 k/s only at one of the following altitudes: either 1200 m or 1800 m. On passing Serpukhov NDB aircraft shall head straight for Ynukovo aerodrome.

1.1.3. In some cases aircraft may be instructed by Ynukovo ATC to route traffic from Ynukhov NDB to Klimentsyovo NDB and further as indicated in para 1.1.

1.2. Aircraft departing from Moscow/Ynukovo airport in the direction of Vilnius or Velikiye Lugi shall normally head for Opalika NDB at an altitude of 700 m with the following turn to Ivanovskoye NDB at the same altitude. On passing Ivanovskoye NDB the former heading and altitude shall be maintained at a distance of 20 km then aircraft shall climb to 500 or 1500 m heading for Ostashevo NDB. The last 20 km portion of the interval between Ivanovskoye and Ostashevo NDB aircraft shall fly precisely at either of the altitudes 500 or 1500 m.

After passage over Ostashevo NDB aircraft flying in the direction of Velikiye Lugi shall proceed to the meridian of 33°54' E at prescribed levels with the upper limit, however, of 1500m.

Aircraft flying in the direction of Vilnius shall fly on the relative airway at prescribed levels.

1.2.1. In certain cases aircraft may be instructed to route traffic from Moscow/Ynukovo direct to Ivanovskoye NDB. Then on passing Ivanovskoye NDB aircraft shall maintain the former heading and altitude during 1 minute with the following turn to Ostashevo NDB climbing to either of the altitudes 500 or 1500 m.

1.2.2. Aircraft departing from Moscow/Ynukovo aerodrome in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryza NDB climbing to an altitude not higher than 500 m. After passage over Chernaya Gryza NDB aircraft shall proceed as instructed by ACC on the relative airway climbing to prescribed levels.

2. For jet and turboprop aircraft.

2.1. Aircraft operating inbound flights to Moscow from the directions of Vilnius or Velikiye Lugi after passage over Vitebsk NDB or Velikiye Lugi NDB shall head for the point Elyeta 75550M 3727Z at prescribed levels. After passage over Elyeta aircraft shall descend so that they might reach Klimentsyovo NDB at a level not higher than 8000m. After that

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL



25X1

2.1.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут лететь прямо на аэродром Внуково.

2.1.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Москвы и ОПС Восток следуют по заданным диспетчерской службой маршрутам. После пролета ОПС Восток самолеты следуют по маршрутам: - на Внуково. Пролет транвера Черная Грязь производится только на высоте 6000 метров.

2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Восток или Великие Луки, отходят от аэродрома на высоте не ниже 4000 метров с набором высоты следуют на ОПС Ивановское с проходом транвера Ворониха. Высота не ниже 5000 метров. После пролета транвера аэродрома Кукина самолеты следуют с набором заданного звена на ОПС Ивановское с расчетом звена в высоту на ОПС Ивановское 7552 с 3629 В/ 6500 метров. После пролета транвера самолеты следуют на ОПС Ивановское, пролет над набор заданного звена, пролет ОПС Осташково и выходят на пункт Вьель, пролет которого производится на заданном звене.

2.2.1. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Восток, отходят на высоте 3000 метров или 4000 метров с набором заданного звена с расчетом прохождения ОПС Черная Грязь на высоте только 7000 метров, а ОПС Вьель на заданном звене.

3. Особое указание:

3.1. В случаях, когда экипаж самолета, выходящего из московской зоны, не может достичь заданного звена /высоты/ для пролета назначенной ОПС или рубежа в указанное время, он обязан немедленно доложить об этом диспетчерской службе, управляющей движением самолета, и действовать по ее указаниям.

3.2. Если по каким-либо причинам на аэродроме Внуково произошла задержка в предоставлении информации, то необходимо идти на звено по указанию диспетчерской службы Внуково на запасный аэродром Рязань через контрольные пункты: Внуково, ОПС Черная Грязь 5458 с 3647, ОПС Вьель 5421 с 3616 В и далее по прямой на Рязань.

3.3. Полет на Рязань во Внуково производится на заданном звене до Рязани через контрольные пункты: Рязань, ОПС Вьель, ОПС Серпухов 5455 с 3723 В и далее по прямой на Внуково.

3.4. Переход барометрического высотомера на величину фактического давления на уровне МПП аэродрома производится на уровне командиром или руководителем полетов заходить в контакт с вышнего звена зоны ожидания в начале маневра при пролетах объектов с препятствиями. При входе и выходе из московской воздушной зоны установленные высоты отсчитываются по высотомеру, барометрическая шкала которого установлена на стандартное давление 760 мм ртутного столба.

Переходной высотой для перестроения шкалы высотомера с атмосферного давления аэродрома на стандартное давление 760 мм ртутного столба является высота 400 метров над уровнем аэродрома.

Высота 400 метров является минимальной безопасной истинной высотой при полетах по приборам в московской воздушной зоне. См. схему полетов в московской воздушной зоне.

2.1.1. In some cases Yuzkovo ATC may instruct the aircraft to route traffic from Elizavetovo NDB direct to Yuzkovo aerodrome on descending.

2.1.2. Aircraft operating beyond flights to Moscow/Yuzkovo from the direction of Kiev shall pass Bryansk NDB and Yuzkovo NDB at prescribed levels. On passing Yuzkovo NDB aircraft shall descend in the direction of Sarykhov NDB with the following turn to Yuzkovo aerodrome, above Chernaya Gryaz NDB being passed at an altitude of 6000 m only.

2.2. Aircraft departing from Moscow/Yuzkovo in the direction of Vostochnik or Velikiye Luzki shall leave a/d at an altitude not lower than 4000 metres and shall proceed climbing to Ivanovskoye NDB, above Kubinka a/d being passed at an altitude not lower than 5000 metres. On passing above Kubinka a/d aircraft shall climb to reach a prescribed level so that they might be over Trostyanosko lake /5552 MSL/ at an altitude 6500 m. After /5552 MSL/ at an altitude 6500 m aircraft shall proceed climbing with the heading for Ostashkovo with the following turn to the point Byelyi, the latter being passed at a prescribed level.

2.2.1. Aircraft departing from Moscow/Yuzkovo a/d in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz at altitudes 3000 or 4000 m so that they might reach Chernaya Gryaz NDB at an altitude of 7000 m only and Yuzkovo NDB at a prescribed level.

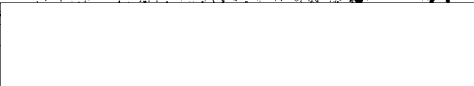
3. Special instructions

3.1. When an aircraft outgoing from Moscow Terminal Control Area fails to reach a prescribed level / altitude/ over a certain NDB or a section limit the crew is obliged to report to an ATC unit providing control to the flight and comply with its instructions.

3.2. If for some reasons aircraft cannot land in Yuzkovo it shall proceed on at a level prescribed by ATC to the alternative a/d Rязань passing the following reporting points: Yuzkovo, Chernaya Gryaz NDB 5421 3647, Vьель NDB 5421 3616 and directly to Rязань. The flight from Rязань to Yuzkovo is performed at a level prescribed by Rязань ATC over the following reporting points: Rязань, Vьель NDB, Serpukhov NDB 5455 3723 and direct to Yuzkovo.

3.3. The change in altimeter setting from the standard setting to the current QFE value is made at the time an approach clearance is obtained from the controller of ATC. When entering into or departing from Moscow TMA levels / altitudes/ are calculated by altimeter setting to Standard Atmosphere /P=760 mm of mercury column/. Transition altitude for changing altimeter setting from atmospheric pressure at the a/d elevation to above aerodrome level, the altitude 400 m is a minimum safe true altitude for flights in Moscow TMA. See chart of Holding procedures in Moscow TMA.

CONFIDENTIAL



25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25a

**ВУКОВО**  
КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ  
**ВУКОВО**  
BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

1. Описание аэродрома

1.1. Аэродром Вуково расположен в 25 км юго-западнее центра г. Москвы. Характерным элементом ориентира является шоссе Москва-Нарофоминск, которое проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.

1.2. Координаты аэродрома:  $55^{\circ}35'55''$  с  $37^{\circ}16'48''$  в  
Высота над уровнем моря - 204 м  
Магнитное склонение  $-8^{\circ}$

1.3. В районе аэродрома имеются следующие вышеречисленные препятствия:

1. Аэродром на расстоянии 1000м, азимут  $40^{\circ}$ , высота 25м.

2. Кирпичная труба на расстоянии 2000м, азимут  $46^{\circ}$ , высота 30м.

3. Кирпичные трубы на расстоянии 8 км, азимут  $5^{\circ}$ , высота до 30 м.

4. Здание МТУ на расстоянии 20 км, азимут  $36^{\circ}$ , высота 237м.

5. Радиомачта на расстоянии 3,5 км, азимут  $295^{\circ}$ , высота 40м.

6. Радиомачта на расстоянии 16 км, азимут  $262^{\circ}$ , высота 110 м.

7. Кирпичная труба на расстоянии 14 км, азимут  $250^{\circ}$ , высота 40 м.

8. Ангар в западной части аэродрома высотой 15 м.

9. Здание диспетчера посадки 200 метров восточнее ВПП  $242/62$ , высота 10 м.

Высота препятствия указана относительно аэродрома, а расстояние там, где не оговорено, от центра аэродрома.

1.4. На аэродроме имеются две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.

1. ВПП № 1 3000 x 80 м с МК посадки  $-62-242^{\circ}$ ; подходы в направлении посадки с МК -  $62^{\circ}$  - открытые, с МК посадки  $242^{\circ}$  - ограничены лесом высотой до 12 м.

2. ВПП № 2 3050 x 60 м с МК посадки -  $16-196^{\circ}$ ; подходы в направлении обеих курсов посадки открытые.

2. Радио и светотехническое оборудование

На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:

2.1. Четыре системы ОП в ОП-50 для пробивания облачности в заходе самолетов на посадку с посадочными курсами  $242^{\circ}$ ,  $62^{\circ}$ ,  $16^{\circ}$  и  $196^{\circ}$ .

2. Description of Aerodrome

2.1. Vukovo aerodrome is situated at 25 km from and SW of the center of Moscow city. The highway Moscow-Narofominsk which is running south-eastward of the aerodrome is in immediate proximity to it. It is the most distinctive line for orientation.

2.2. Position list:  $55^{\circ}35'55''$  Long,  $37^{\circ}16'48''$  W  
Elevation-204 m  
Variation- $8^{\circ}$

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

1. Terminal building, distance 1000m, azimuth  $40^{\circ}$ , height 25m.

2. Chimney, distance 2000m, azimuth  $46^{\circ}$ , height 30m.

3. Chimneys, distance 8 km, azimuth  $5^{\circ}$ , height up to 30m.

4. University building, distance 20 km, azimuth  $36^{\circ}$ , height 237m.

5. Radio masts, distance 3,5 km, azimuth  $295^{\circ}$ , height 40m.

6. Radio masts, distance 16 km, azimuth  $262^{\circ}$ , height 110m.

7. Chimney, distance 14 km, azimuth  $250^{\circ}$ , height 40m.

8. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.

9. Office building of an operator for landing, 600m southward of WPT  $242/62$ , height 10m.

Note: Heights are given above aerodrome level and distances are given, unless otherwise indicated, from the center of the aerodrome/See the position of the aerodrome/.

2.4. There are 2 concrete Runways at the aerodrome.

1. Runway # 1. Dimensions 3000x80 m. The course of landing  $62-242^{\circ}$ . Approaches on a heading of landing  $62^{\circ}$  are clear of obstruction and on a heading of landing  $242^{\circ}$  are hindered with a wood, height up to 12m.

2. Runway # 2. Dimensions 3050x60 m. The course of landing  $16-196^{\circ}$ . Approaches from both directions are clear.

3. RADIO AND LIGHTING FACILITIES

There are the following Radio Facilities at the aerodrome:

3.1. Four systems of OP and OP-50 to break clouds and land the following headings  $242^{\circ}$ ,  $62^{\circ}$ ,  $16^{\circ}$ ,  $196^{\circ}$ .

АЭРОДРОМ СМ 15.10.58 № 50453

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

258

2.2. Радионавигационная система посадки /РСП-4/ для ввода самолета на посадку с посадочным курсом  $242^{\circ}$   $60^{\circ}$ ,  $196^{\circ}$  и  $196^{\circ}$ , а также для радионавигационного полета самолета с нижнего этажа до посадки.

2.3. УВ радиостанция, расположенная в 1,5 км от начала ВПП № 1 с ПМУ, обеспечивает самолетом посадку, проброску облаков над аэродромом и переводит на борт место самолета в облаках направления, используя для этого обзорный радиостанцию Белые Дуги и боковые радиостанции других пунктов.

2.4. УВ радиостанция обеспечивает контроль за расположением самолета в зоне АС и на основании.

2.5. УВ радиостанция, установленная для руководства полетами самолетов в Московской зоне, при посадке в посадке.

2.6. КВ радиостанция для руководства движением воздушных судов на аэродроме и как резерв при отходе на самолете УВ радиостанция.

2.7. Кодовые светомаяки красного цвета, расположенные около главных приводных радиостанция с посадочным курсом  $242^{\circ}$  и  $196^{\circ}$ , а также заградительные огни на всех высотах прелатства.

2.8. Дальние приводные радиостанция работают на одинаковой частоте, но с различными позывными для каждого направления посадки /включается одна из 4 станция в зависимости от курса посадки/.

2.9. С посадочным курсом  $242^{\circ}$  установлена система импульсных огней. Огни расположены в полосе подхода по оси ВПП через 50 метров. Экранируются, когда видимость на аэродроме менее 4 км. С теми же курсом имеются огни подсветки, заменяемые прожектор, установлен в 300 м до порога ВПП и 200 м вдоль ВПП по основным границам бетонированной полосы.

**3. Район аэродрома**

3.1. При полете по прямоугольному маршруту экипаж должен проглядеть максимальную осмотрительность, т.е. в районе аэродрома расположены другие аэродромы, на которых могут производиться полеты.

3.2. В 20 км юго-западнее и 14 км северо-восточнее аэродрома расположен запретная зона, полеты в которой категорически запрещены на всех высотах.

3.3. Для ожидания очереди на посадку установлен четырех зон ожидания, которые привязаны к дальним приводным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с ПМУ -  $242^{\circ}$   
 Зона ожидания № 2 с ПМУ -  $62^{\circ}$   
 Зона ожидания № 3 с ПМУ -  $196^{\circ}$   
 Зона ожидания № 4 с ПМУ -  $16^{\circ}$

Одновременно используется одна из указанных выше зон ожидания в соответствии с посадочным курсом. Полеты в зонах ожидания № 1, 2, 4 выполняются по линии "малой коробки", а в зоне № 3 - по прямой "малой коробки".

2.2. Radar system of landing/RSP-4/ to direct aircraft on landing on the following headings:  $242^{\circ}$ ,  $60^{\circ}$ ,  $196^{\circ}$  and to control flight from the lowest available flight level up to landing.

2.3. VHF station, located at 1.5 km from the Runway 01, to give bearings, help with cloud breaking over the aerodrome and communicate the positions of aircraft in the western direction to the aircraft using a lateral VHF station at the Belkiye Dugi and other VHF stations at other points.

2.4. VHF station to control the position of aircraft in the zone of Moscow aerodrome control service and to identify them.

2.5. VHF radio stations to control flights in Moscow Terminal Area during approach and landing.

2.6. HF radio stations to control the movement of taxiing aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an airborne HF radio station.

2.7. Identical fixation red light beacons located near the main beacons on headings of landing  $242^{\circ}$ ,  $196^{\circ}$  and obstruction lights of all high obstructions as well.

2.8. Outer locations which have the common frequency but different dell signs for each direction of landing/ one of the radio stations is switched on according to the heading of landing/.

2.9. System of flash lights is installed on a heading of landing  $242^{\circ}$ . The lights are located in the approach area at the extension of the center line of Runway at 50m intervals. They are switched on when the visibility at the aerodrome is less than 4 km. On the same heading there are special lights instead of flood lights. They are installed at 300m from the threshold of Runway and 200m along the both sides of concrete Runway.

**3. AIRPORT'S AREA**

3.1. While flying according to the rectangular route the crews of aircraft should be as most careful as there are some other aerodromes in the area at which flights can be operated.

3.2. There are prohibited areas at 20 km S-W of and 14 km N-E of the aerodrome. In these areas flight is prohibited at all altitudes.

3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas at the location of each direction of landing:  
 Holding area № 1, the track of landing -  $242^{\circ}$   
 Holding Area № 2, the track of landing -  $62^{\circ}$   
 Holding Area № 3, the track of landing -  $196^{\circ}$   
 Holding Area № 4, the track of landing -  $16^{\circ}$

АЭРОДРОМ ГАИ 15.10.59г. М-53453

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В зонах ожидания  
№ 1, 2, 3  
Holding pattern  
for № 1, 2, 3

В зоне ожидания  
№ 3  
Holding pattern  
for № 3



**Особые указания:** Пользования зонами ожидания № 3 для реактивных и турбовинтовых самолетов при полетах на аэродроме Куйбышева по маршруту 225° - запрещается.

3.4. В зонах ожидания самолеты выносятся на высоту не менее 300м, на высотах выше 6000м через 1000м по барометрическому высотемеру, длина дугами которого устанавливается на высоте 760 мм ртутного столба. При вылете на посадку реактивного самолета, два члена экипажа зоны ожидания должны быть свободными.

3.5. Производство полетов в сложных метеорологических условиях в ночь разрешается при следующих минимальных порогах:

3.5.1. Для поршневых самолетов:

1. Минимум № 1 - взлет и посадка - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 500м.

2. Минимум № 2 днем - взлет и посадка - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.

ночь - посадка - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.

3. Минимум - взлет и посадка - высота облаков 30м, горизонтальная видимость 300м, установленная для специально отрегулированных радиостанций по верту минимуму в при обязательной работе систем РСП-4 и СП-50.

3.5.2. Для реактивных самолетов:

1. Взлет - днем высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м;

ночь высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.

2. Посадка - днем высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500м;

ночь высота облаков 150м, горизонтальная видимость 2000 м.

4. Полеты в районе аэродрома

4.1. Полеты в визуальных условиях.

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

Only one of the holding areas can be used at a time according to the heading of landing.

Flights in the holding areas № 1, 2, 3 are conducted according to the left small rectangular route and in the area № 3 according to the right small rectangular route.

**Special instructions:** The use of the holding area № 3 is prohibited for jet and turboprop aircraft flying at the aerodrome of Kuybyshev on a heading of landing 225°M.

3.4. Minimum vertical separation in the holding areas is 300m. At altitudes higher than 6000m the separation is 1000m of pressure type altimeter set to 760 mm of mercury column. For the approach-to-land of jet aircraft two of the low cut flight levels of the holding area should be clear.

3.5. IFR flights may be authorized under the following weather minima:

3.5.1. For piston aircraft:

1. Minimum № 1 for take-offs and landings - cloud ceiling 50m, horizontal visibility 500m.

2. Minimum № 2 for take-offs and landings - cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m - by day; at night - landing - cloud ceiling 150m horizontal visibility 1500m.

3. Minimum for take-offs and landings - cloud ceiling 30m and horizontal visibility 300m. This minimum is established for the crews specially trained for this minimum and only when the systems of RSP-4 and SP-50 are in operation.

3.5.2. For jet aircraft:

1. Take-off - by day: cloud ceiling 100m, horizontal visibility 1000m; at night: cloud ceiling 100m horizontal visibility 1000m.

2. Landing - by day: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 1500m; at night: cloud ceiling 150m, horizontal visibility 2000m.

4. FLIGHTS IN AIRPORT'S AREA

4.1. VFR flights.

4.1.1. Approach-to-land in visual conditions is conducted according to the rectangular route at

AERODROME CAN 15.10.50p № 59454

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

При посадке с МК 242°, 240° и 16° с левым разворотом, с МК 106° с правым разворотом.  
 Высота определяется по указанию для аэродрома.

4.2. Высота в сплошной метеослойке в ночу.

4.2.1. Самолеты следуют на аэродром через ОПС Климентьево и Серпухов, после пролета указанных ОПС устанавливается связь с НДБ Внуково и по указанию от него указания с помощью лодки на аэродром.

ОСОБЫЕ УКАЗАНИЯ: 1. Самолетам, следующим через ОПС Климентьево и Серпухов во избежание захода в зону крутых аэродромов, строго выдерживать установленный режим полета, не допускать снижения полета на прямую от указанных ОПС на ДПП Внуково для зон захода самолетов.

2. При отсутствии полетов на аэродроме Кубинка реактивные и турбовинтовые самолеты, по указанию диспетчерской службы Внуково, от ОПС Климентьево могут следовать со снижением по прямой на ДПП Внуково.

3. При отсутствии на аэродроме Кубинка полетов с МК 225° реактивные самолеты по указанию диспетчерской службы Внуково могут следовать с прямой радиостанция Ивановское по прямой на 1200м и по ДПП 2400м.

4.3. Полет самолета к аэродрому в заход на посадку.

4.3.1. Для обычных самолетов.

1. Полет к аэродрому осуществляется по специально установленным коридорам Московской Воздушной Зоны на заданных диспетчерской службой Внуково азимутах на ДПП. Вход в зону ожидания с заданного направления, согласно имеющимся схем. Полет в зоне ожидания осуществляется в соответствии с п.3.3, время полета от окончания первого разворота до начала второго - 45 сек, третий разворот выполняется при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 285°-75° по ДПП.

2. Заход на посадку производится по прямой лодке или прямой прямоугольной маршруту. Скорость полета по прямоугольному маршруту выдерживается согласно типу самолета. Время между окончанием первого разворота и началом второго 45 сек. Траверс ДПП пролетать на высоте 300м, третий разворот при КУР 240°-120°, четвертый разворот при КУР 285°-75° снижение производится с попутным курсом с расчетом пролета ДПП на высоте 200м, БПМ - 60м.

Повторный заход осуществляется с набором по прямой высоте 300м и с последующим вертикальным построением наверху захода на посадку.

3. Повторный заход, требующий повторного полета, для внеочередного выхода из зоны ожидания производится от этой диспетчерской. При даче сигнала разрешения на внеочередной выход из зоны ожидания диспетчер обязан сообщить ему высоту нижнего яруса, до которой он должен снижаться.

300m QFE for piston aircraft and 400m QFE for jet aircraft.  
 Landings on headings 242°M, 240°M, 16°M are conducted with turn left and on a heading of 196°M with turn right.

4.2. IFR flights:

4.2.1. When flying to the aerodrome over Klimentyevsk NDB and Serpukhov NDB aircraft should contact with Vnukovo TWR after passage over these NDBs and receive from the TWR the instructions about the approach procedure to Vnukovo. Special instructions: 1. For the avoidance of flying into the zones of other aerodromes, all aircraft flying over Klimentyevsk NDB and Serpukhov NDB should strictly adhere to the established procedure of flight without cutting off the route by all aircraft from the above mentioned NDBs to Vnukovo NDB.

2. When there are no flights at Kubinka aerodrome, jet and turboprop aircraft may straight descend by the instructions of Vnukovo LOM service from Klimentyevsk NDB to Vnukovo LOM.

3. When there are no flights on a heading 225°M at Kubinka aerodrome, piston aircraft may fly straight from Ivanovskoye NDB to Vnukovo LOM at the assigned levels, but not lower than 1200m and not higher than 2400m.

4.3. Approach and landing at the aerodrome

4.3.1. For piston aircraft.

1. Approach to Vnukovo LOM is conducted through specially established corridors in Moscow TMA at flight levels assigned by Vnukovo ATC service. Entry into the holding area from each direction is made according to the existing charts. Flight in the holding area is conducted as it is outlined in 4.3.3. The time of flight on cross-wind leg is 45 sec. The turn on to base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M.

2. Landing is conducted according to the left or right small rectangular route. When flying the rectangular route, speed is kept according to the type of aircraft. The time of flight on cross wind leg is 45 sec. When ahead of LOM, aircraft should be at 300m QFE. The turn on to base leg is performed when the course angle to LOM is 240°M-120°M. The turn on to final is performed when the course angle to LOM is 285°M-75°M. Descending is conducted on the heading of landing so as to pass over LOM at 200m QFE and over LOM at 60m QFE. Missed approach is conducted by climbing straight to 300m QFE and then by performing the same manoeuvres as for the phase of landing.

АЭРОДРОМ САН 15.10.59г № 59455

CONFIDENTIAL

25g

# CONFIDENTIAL

Получив разрешение на сверхзвуковую высоту, командир корабля продолжает полет по "горобочку" на заданном курсе до момента пролета ДПМ, после чего выполняет маневр с последующим курсом в течение одной минуты без выворота, выходя с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 4 м/сек. В развороте  $180^\circ$  и входит в "горобочку" в направлении симметрично по нижнему эшелону, с разворота диспетчера командной вышки переходит на связь с диспетчером ГСН-4 /СД/.

получает задание посадки, уточняет высоту захода в аэропорт Дельта и выводит на посадку.

### 4.3.2. Для реактивных самолетов.

1. Подход реактивных самолетов к аэродрому производится на высоте 4000-4500 м по барометрическому высотомеру, шкала давления которого установлена на 760 мм.
2. При отсутствии на подходе самолетов с ограниченными количеством горючего, для сохранения времени на приближение самолета к а/д Вулкан с любого направления, предусматривается с помощью радиолокатора и других средств, выход в прямоугольный маршрут по кратчайшему пути или посадка с траекторией.
3. Приближение самолетов к аэродрому производится методом прямого прямоугольного маршрута, а при посадке с ПИД  $= 130^\circ$  прямым прямоугольным маршрутом. После пролета ДПМ самолет снижается в посадочный курс  $240^\circ$  и  $190^\circ$  в течение 2 мин с ПИД  $60^\circ$  и  $16^\circ$ . 1 мин 30 сек до высоты 2800м, после чего, продолжая снижение, производит разворот или правый разворот на  $180^\circ$ , строго выдерживая режим снижения скорость 500 км/час, курс  $20^\circ$ , вертикальная скорость снижения 10 м/сек. По окончании разворота высота должна быть 1200 м /второй эшелон/, командир корабля с разворота диспетчера командной вышки переходит на связь с СД/.
4. Получив задание посадки, уточняет высоту захода в аэропорт по диспетчеру на аэродроме и продолжает полет по прямоугольному маршруту. Пролет траверза ДПМ на высоте 400 м, скорость 380-400 км/час. При достижении  $107^\circ-240^\circ = 120^\circ$  выполняется разворот вымпалом на курс  $230^\circ = 70^\circ$  на высоте 400 м, после чего продолжает снижение в посадочном курсе с расчетом пролета ДПМ на высоте 200 м, БПМ на высоте 60 м.

4. Повторный выход производится с набором по прямой высоте 400 м с последующим построением аналогичного маршрута для выхода на посадку.

### Б. Порядок отхода самолетов от аэропорта

#### 5.1. Для поршневых самолетов.

- 5.1.1. После вылета самолета с любым курсом вышка устанавливает высоту 200 м по прямой. Шкала барометри-

3. For the extraordinary leaving of the holding area the commander-in-chief who is calling for order the holding operator should report about it to the holding operator, while giving the clearance for the extraordinary leaving of the holding area to the crew the operator should advise the altitude of the lowest flight level to which the aircraft should descend. On receiving the clearance the commander-in-chief continues to fly at the assigned level on the holding pattern up to the moment of passing LOM when the flight is conducted on the heading of landing during one minute without descending and then on the same heading the aircraft descends at a rate 4m.p.s.  $\pm 500m$ . After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, unless contact by the permission of TWR with the operator of RSP-4/SCP/ resolves conditions of landing and takes landing.

### 4.3.2. For jet aircraft.

1. Approach of jet aircraft to the aerodrome is conducted at 4000-5000m of pressure type altimeter set to 760mm of mercury column.
2. For the sake of reducing the time for cloud break and landing providing that no aircraft with limited endurance is in the approach area entering into the rectangular route with the help of radars and other facilities or a straight-in-landing are provided for all inbound aircraft by the shortest way disregarding any direction of flight.
3. Cloud break and approach-to-land are conducted by means of the left rectangular route-landing on a track of landing  $196^\circ M$  is conducted by means of the right rectangular route. After passing LOM aircraft descends on headings of landing  $240^\circ M$  and  $190^\circ M$  during 2 minutes but on headings  $60^\circ M$  and  $16^\circ M$  during 1,5 minutes to 2800m then while descending aircraft turns left or right at  $180^\circ$  strictly adhering to the procedure of descending speed 500km.p.h. angle of roll  $20^\circ$  rate of descent 10m.p.s. On completion of the turn the altitude should be 1200m/second level. By the permission of TWR the commander-in-chief makes contact with SCP/Starting Commanding Point/receives conditions of landing, set an altimeter to the pressure of the aerodrome and continues to fly the rectangular route. Passing ahead of LOM is at 400m, speed 380-400km.p.h. Then the course angle to LOM is  $240^\circ M-180^\circ M$  the turn on to base leg is made with heading  $20^\circ$ , when the course angle to LOM is  $290^\circ M-70^\circ M$

APFOELUX CAN 15.10.59r # 59456

# CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

Число оборотов устанавливается на давлении 760 мм по показаниям высоты 400 м.

5.1.2. При вылете с МК - 242° и МК - 196°:

1. Для вылета на ОПР Черная Грива самолет устанавливается на МК - 196° и следует на ОПР согласно правил полета в Московской воздушной зоне.
2. Для вылета на ОПР Остаево при вылете с МК - 242° при вылете самолет устанавливается на ОПР Остаево. При вылете с МК - 196° после набора 200 м с правым разворотом под 90° следует 1,5 мин, после чего следует на ОПР Остаево и далее согласно правилам полета в Московской воздушной зоне.

**Особые указания:** При отсутствии полетов на аэродроме Юбилей с МК - 225° самолеты, следующие на ОПР Остаево, с Вукково на высоте 700 м полеты не проводятся. После пролета ОПР Иваньковское полет продолжается с прежним курсом без изменения высоты в течение одной минуты, затем делается разворот на правую радиостанцию Остаево с набором высоты 900 м или 1500 м.

5.1.3. При вылете с МК - 66° и 16°:

1. Для вылета на ОПР Черная Грива при вылете с МК - 66° после набора по прямой высоте 200 м самолет правым разворотом устанавливается на МК - 196°, при вылете с МК - 16° после набора 200 м, экипаж разворачивает самолет влево на 90° и следует одну минуту на этой высоте, после чего правым разворотом самолет устанавливается на МК - 196° и следует на ОПР Черная Грива, согласно правил полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Вылет на ОПР Остаево производится левым разворотом на ОПР Остаево или Иваньковское и далее согласно правил полета в Московской Воздушной Зоне.

5.1.4. Самолеты, проводящие полеты в Московской Воздушной Зоне СТРОГО выполняют правила полета в этой зоне с учетом указаний диспетчерской службы.

5.2. Для реактивных самолетов.

5.2.1. После взлета с любым курсом экипаж набирает по прямой 200 м. Показ барометрического высотомера устанавливается на давлении 760 мм при достижении высоты 400 м.

5.2.2. При вылете с МК - 242° и 196°:

1. Для вылета на ОПР Черная Грива набор заданного экипажем производится при вылете на ОПР Черная Грива с Вукково, согласно правил полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Для вылета на ОПР Остаево, экипаж после набора высоты 200 м ложится на МК - 196° и набирает высоту 2000 м, затем самолет с левым разворотом, продолжая набор высоты, следует на ОПР Иваньковское, выдерживая высоту полета согласно правил полета в Московской Воздушной Зоне.

The turn on to final is made at 600m QFE. Descending on the heading of landings is made so as to pass over LOW at 200m QFE and over LIM at 60m QFE.

4. Missed approach is conducted by climbing straight to 400m and then the same approach-to-land route.

**5. DEPARTURE PROCEDURE**

5.1. For piston aircraft.

5.1.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set an altimeter to 760mm mercury column.

5.1.2. For take-off on headings 242° and 196°:

1. To pass over Chernaya Gryza NDB-take the given track 196° and fly to the NDB according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Ostashevo NDB-if the course of take-off is 242°, turn right and head for Opalitsa NDB. If the course of take-off is 196°, climb to 200m, turn right at 90° and fly for 1,5 minutes and then fly to Ostashevo NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

Special instructions: When there are no flight on a heading 225° at Kubinka aerodrome, aircraft flying to Ostashevo NDB should fly from Vukovo to Ivanovkoe NDB at 700m. After the passage of Ivanovkoe NDB fly on the same heading at the same level during one minute then turn to Ostashevo NDB with climb to a level 900m or 1500m.

5.1.3. For take-off on headings 66° and 16°.

1. To pass over Chernaya Gryza-if the course of take-off is 66°, climb straight to 200m, turn right and take the heading 196°. If the course of take-off is 16°, climb to 200m, turn right at 90°, fly for one minute at the altitude then turn right, take the heading 196° and fly to Chernaya Gryza according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Ostashevo NDB-turn left to Opalitsa NDB or Ivanovkoe NDB and further on according to the flight rules in Moscow TMA.

5.1.4. While flying in Moscow TMA aircraft must strictly adhere to the flight rules in the area with due regard to the instructions of Vukovo ATC service.

5.2. For jet aircraft.

5.2.1. After take-off on any heading climb straight to 200m and after climbing to 400m set a pressure type altimeter to 760mm of mercury column.

5.2.2. Take-off on headings 242° and 196°.

1. To pass over Chernaya Gryza NDB while flying from Vukovo to Chernaya Gryza NDB climb to the assigned flight level according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Ostashevo NDB-after climb to 200m, take the heading 196°, climb to 2000m and while

APPROXIM CAN 15.10.59r B 69457

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

5.2.3. При взлете с МР-62 и 16°

1. После набора высоты 200м, как указано в п.5.2.1, самолет производит правый разворот с набором высоты 400 м, при взлете с МР-62 доходит на МР-220°, а при взлете с МР-16° на МР-136° и следует на этой высоте до проекта траверза ДРМ, после чего производит набор 2000 м с этой высотой.
2. Для выхода на ОПС Осташево при наборе высоты 2000 м производится левый разворот и производится полет на ОПС Осташево, соблюдая высоту полета согласно правилам полетов в Московской Воздушной Зоне.
3. Для выхода на ОПС Черная Грязь после набора высоты 2000 м производится полет на ОПС Черная Грязь, соблюдая высоту полета согласно правилам полетов в Московской Воздушной Зоне.

5.2.3. After climb to 200m as it is outlined in 5.2.1. turn right with climb to 400m and take the appropriate heading, e.g. 220° if the course of take-off is 68° or 196° if the take-off is 16° then proceed at this altitude to above of 2000 and climb to 2000m on the same heading.

1. To pass over Ostashevo NDB—turn left while aligning to 2000m and fly to Ostashevo NDB maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Chernaya Gryaz NDB—after climb to 2000m, fly to Chernaya Gryaz NDB maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.

5.2.4. Самолеты, производящие полеты в Московской Воздушной Зоне СТРОГО соблюдают правила полетов в этой зоне с учетом указанных диспетчерской службы.

5.2.4. While flying in Moscow TMA all aircraft must strictly adhere to the flight rules in the TMA with due regard to the instructions of ATIS service.

АЭРОПОРТ САН 15.10.50г В 50488

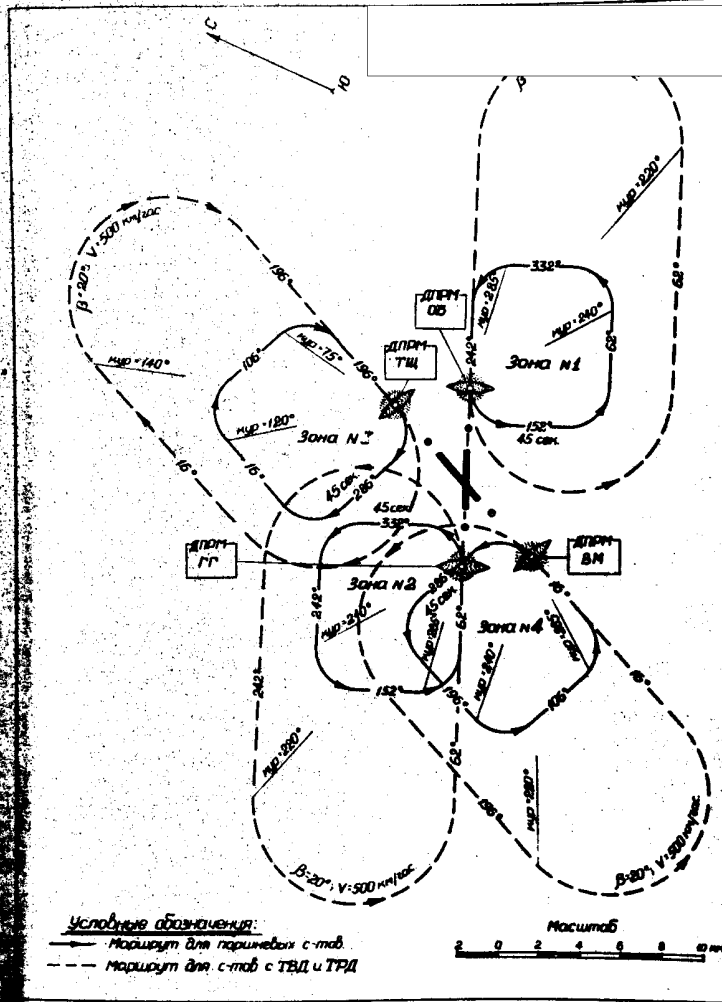
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

26

Схема  
зон ожидания



25X1

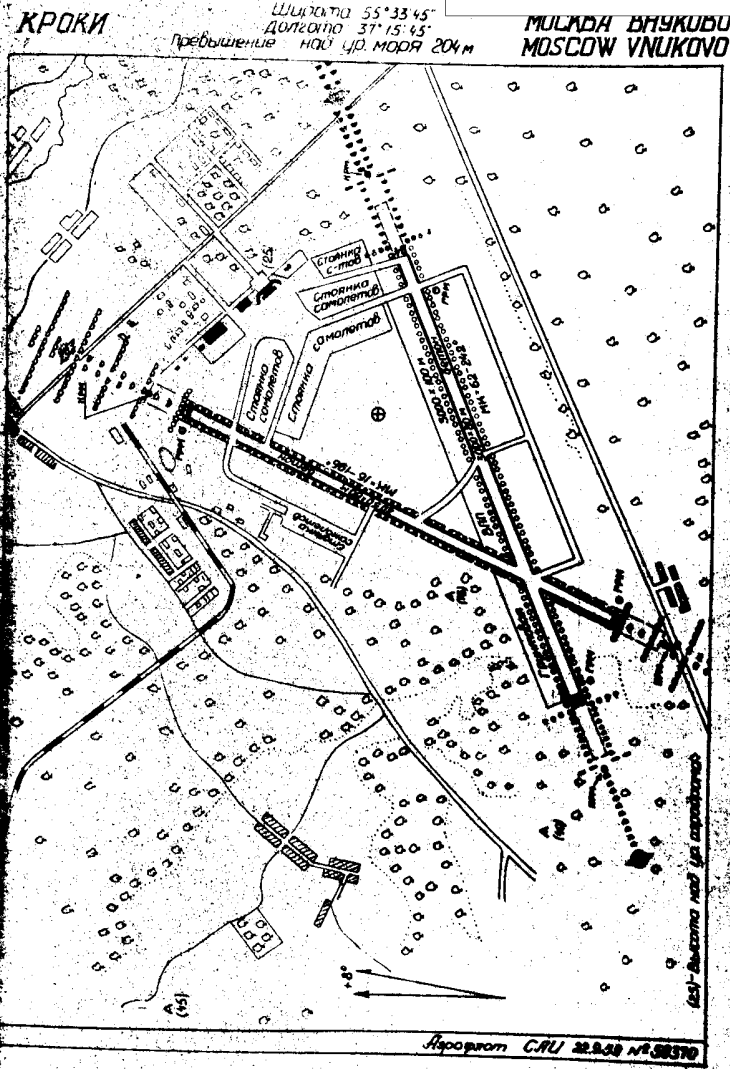
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



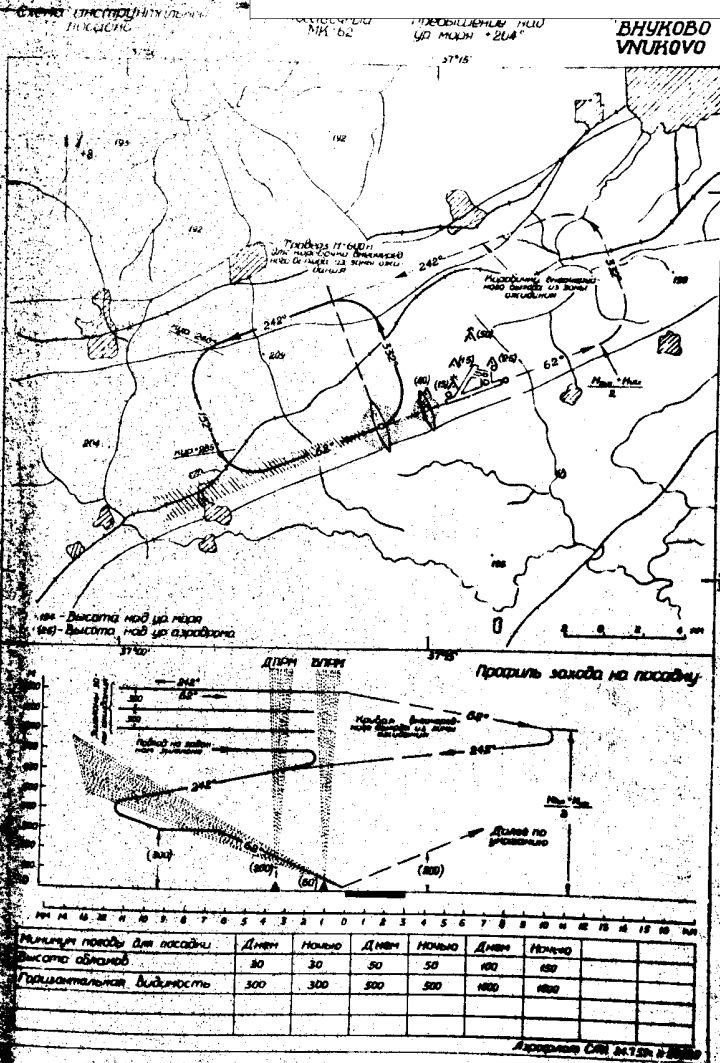
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

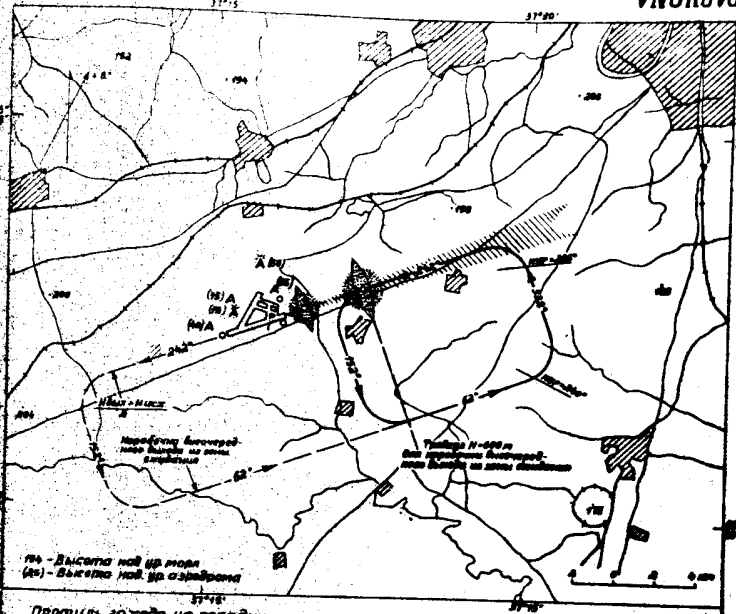
25X1

*Схема инанду-ментальной посадки*

*Посадки*

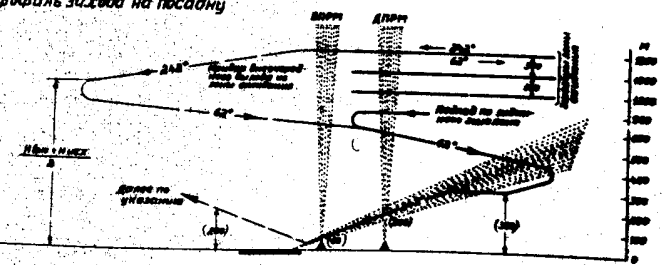
*привышения над землей 7200*

**ВНИКОВО  
VNIKOVO**



*7200 - Высота над уровнем моря  
(720) - Высота над уровнем моря*

*Профиль захода на посадку*



км	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25
<i>Минимум для посадки</i>		Днем	Ночью	Днем	Ночью	Днем	Ночью																		
<i>Высота оброна</i>		30	30	30	50	100	100																		
<i>Горизонтальная видимость</i>		300	300	400	500	1000	1000																		

*Разработано СВМ ЛК № 1061 с 20.06*

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

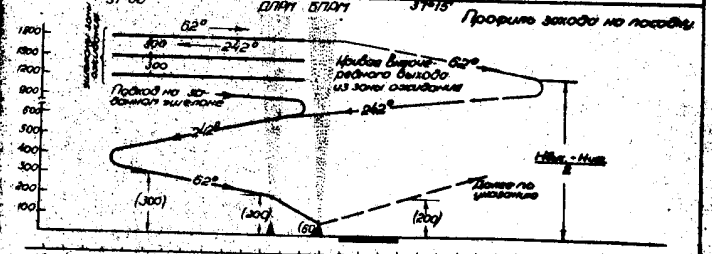
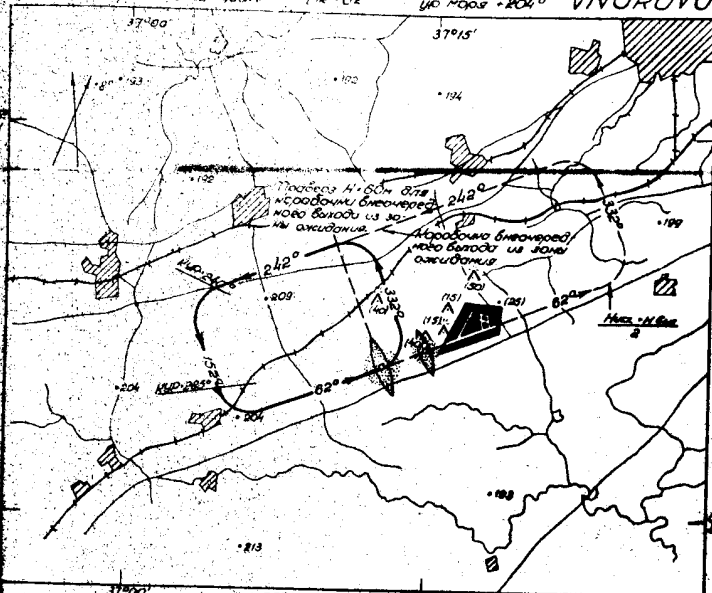
25X1

Сеть наблюдений облаков  
и записей их высоты по 3 м  
приводным радиостанциям

Посадочный  
МЧ 62°

Повышение над  
ур. моря + 204 м

ВНУКОВО  
VNUKOVVO



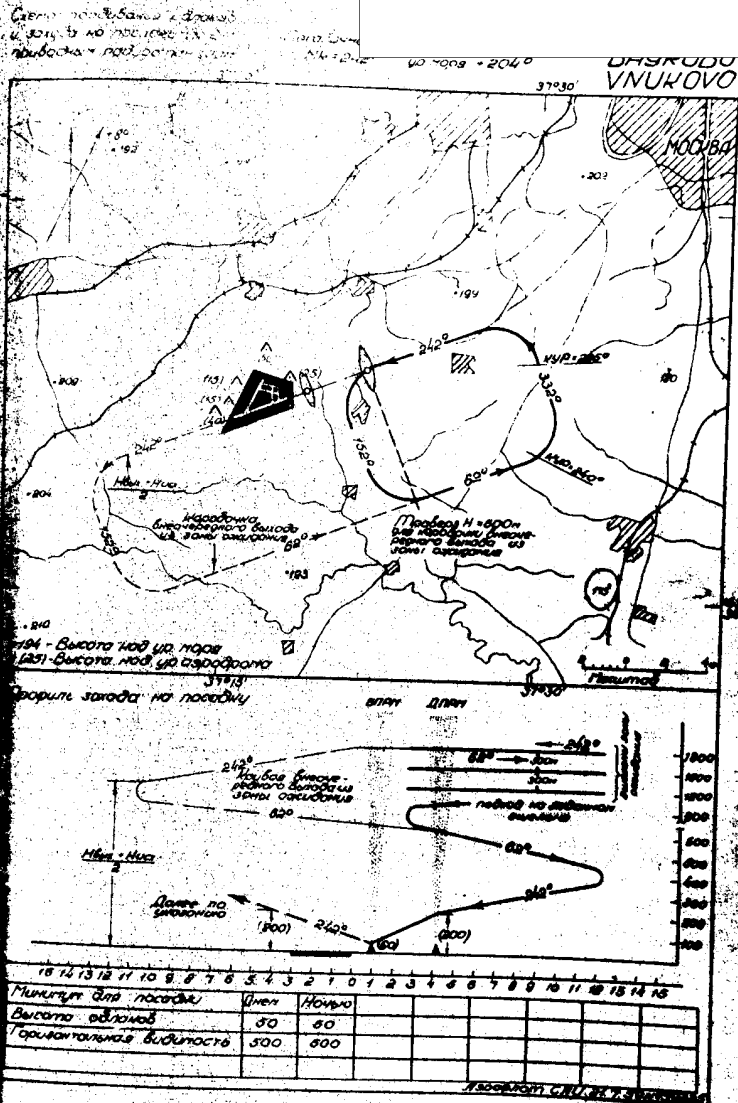
Минуты для посадки	Диаметр	Высота	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Высота облаков	30 м	50 м															
Горизонтальная видимость	500 м	500 м															

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL



25X1

CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1



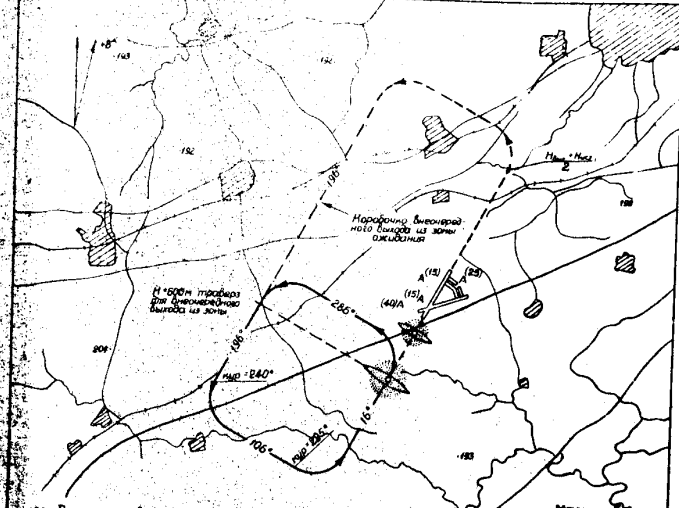
CONFIDENTIAL

31a

Схема пробылания полета в  
и захода на посадку по  
прибытым радиостанциям

Полеты над  
ш.м.к. 19

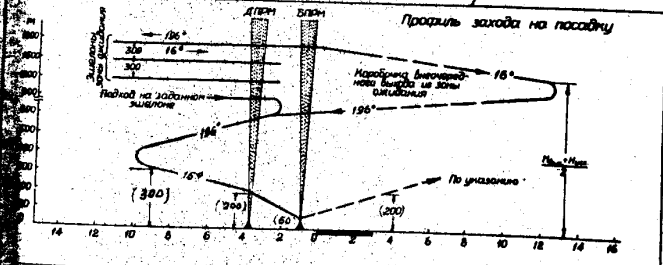
ВНУКОВО



184 - Высота над ш.м.к.

285 - Высота над ш.м.к. аэродрома

Масштаб 1:50000



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью							
Высота облаков	50	50							
Горизонтальная в. з.м.к.т.в.	500	500							

Аэропорт СВМ № 8.53г. и 58388

CONFIDENTIAL

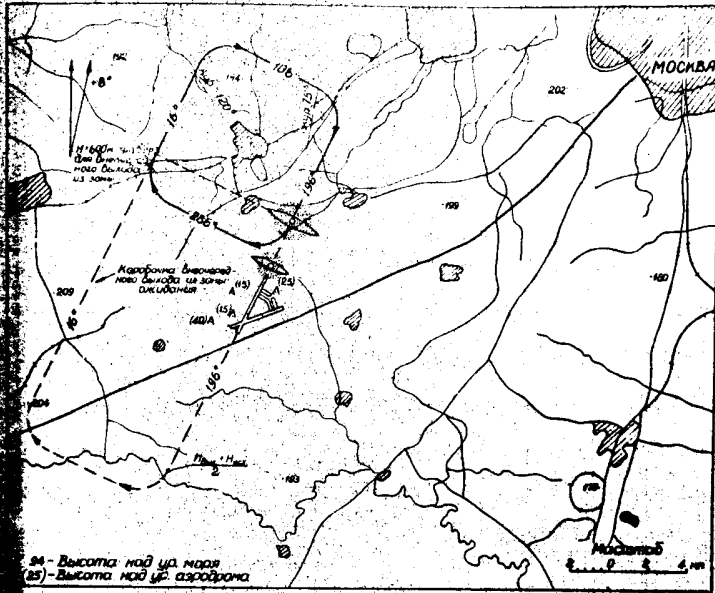
25X1

**CONFIDENTIAL**  
316

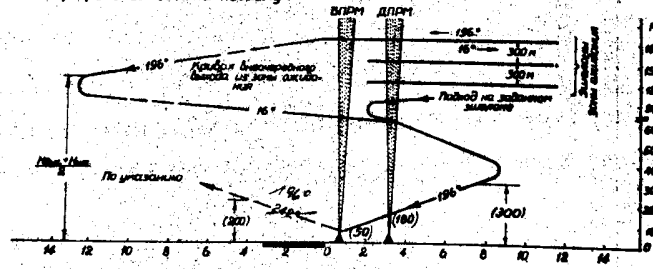
Схема планирования полета  
и захода на посадку при 2-м  
приближении радиостанцией.

Посадочный  
курс 196°

ВНУКОВО



Профиль захода на посадку



Минимум посадки для погоды	Днем	Ночью				
Высота облаков	50 м	50 м				
горизонтальная видимость	500 м	500 м				

Аэродром СМН 43.8.53 н. 58304

**CONFIDENTIAL**

CONFIDENTIAL

25X1

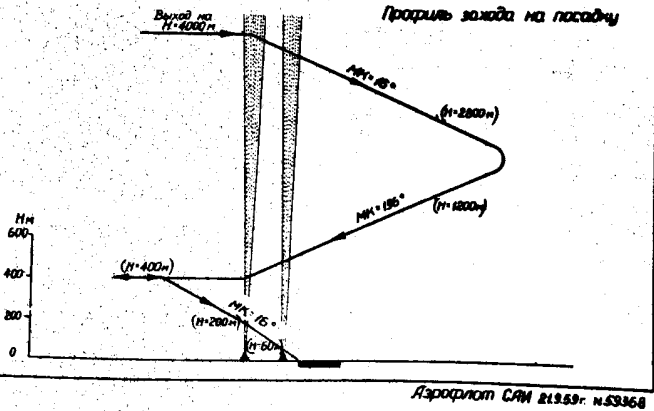
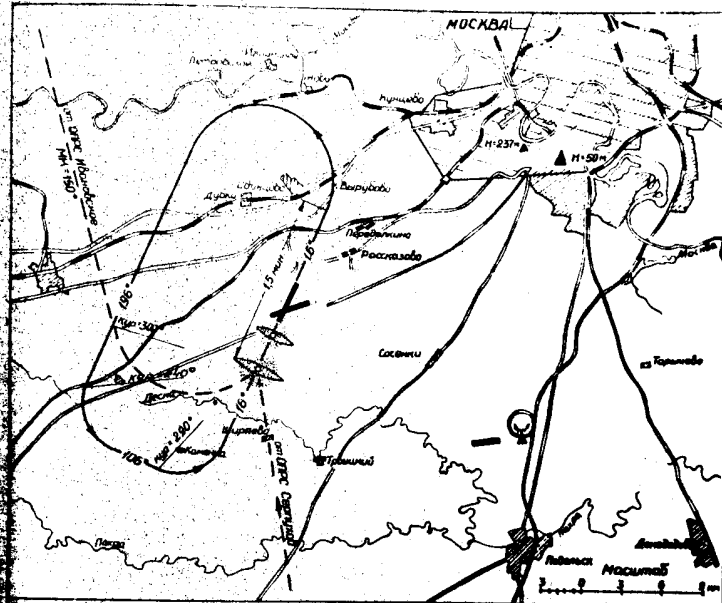
25X1

Схема планировки и застройки  
на острове Шпицберген  
с ТРД и ТВД

Посадочный  
платформы  
№ 16

Пребытие над  
ур моря № 206

ВНУКОВО



Аэропорт СЯМ 21.3.63: NS3368

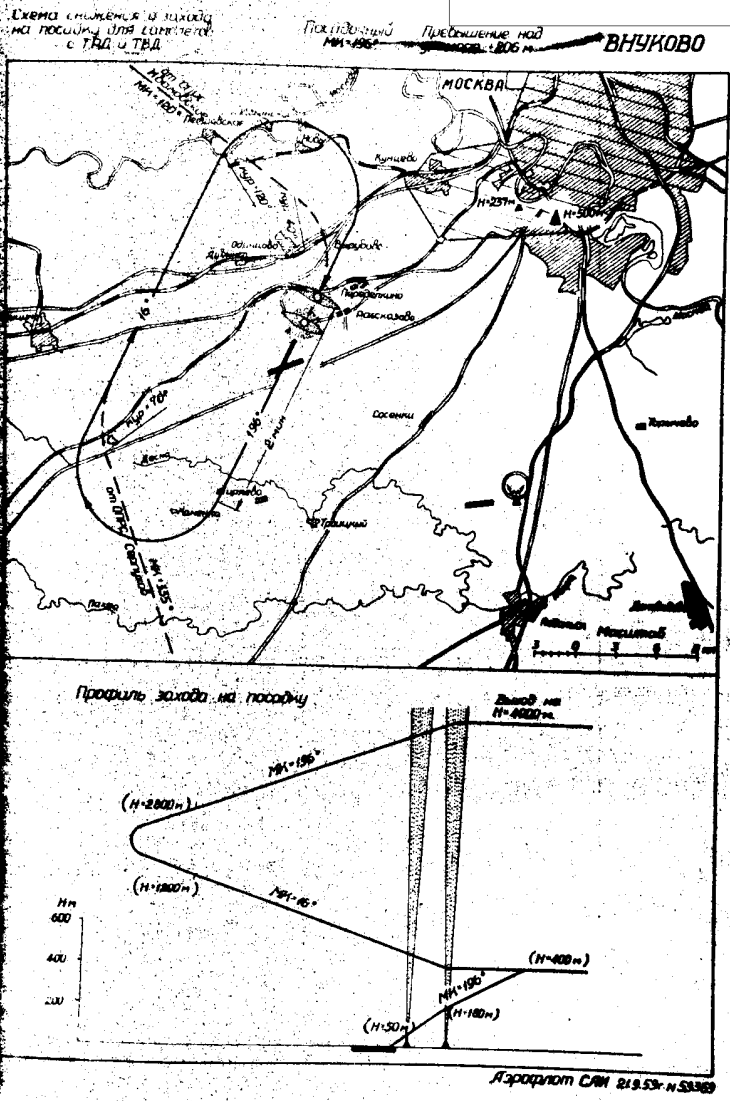
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



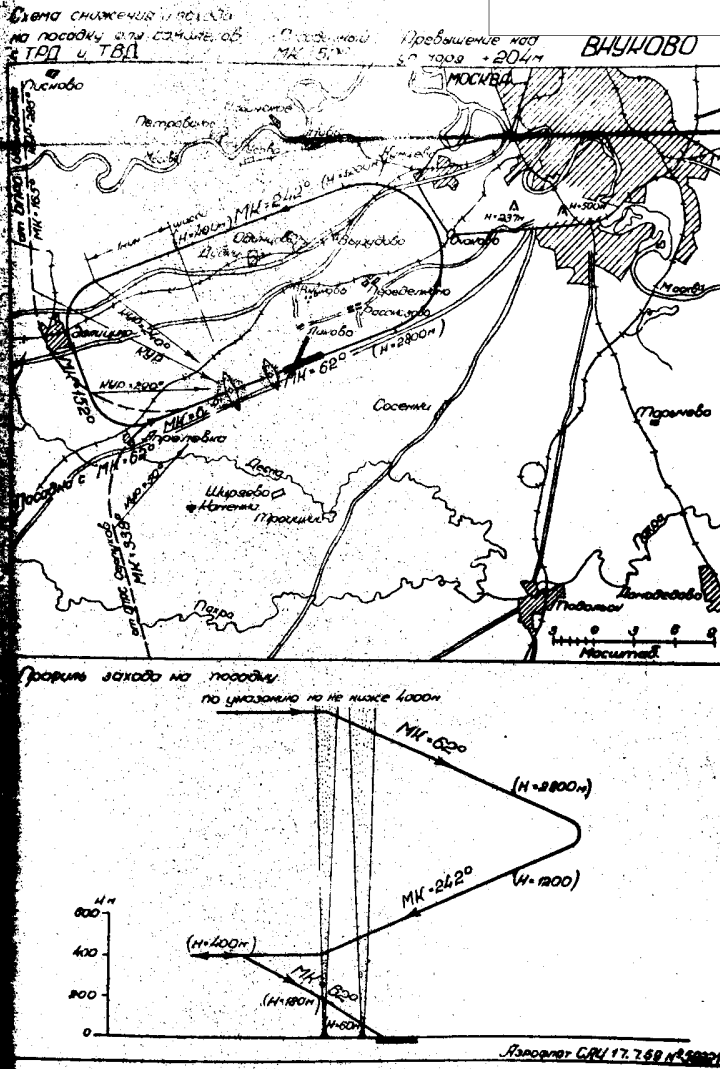
25X1

[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

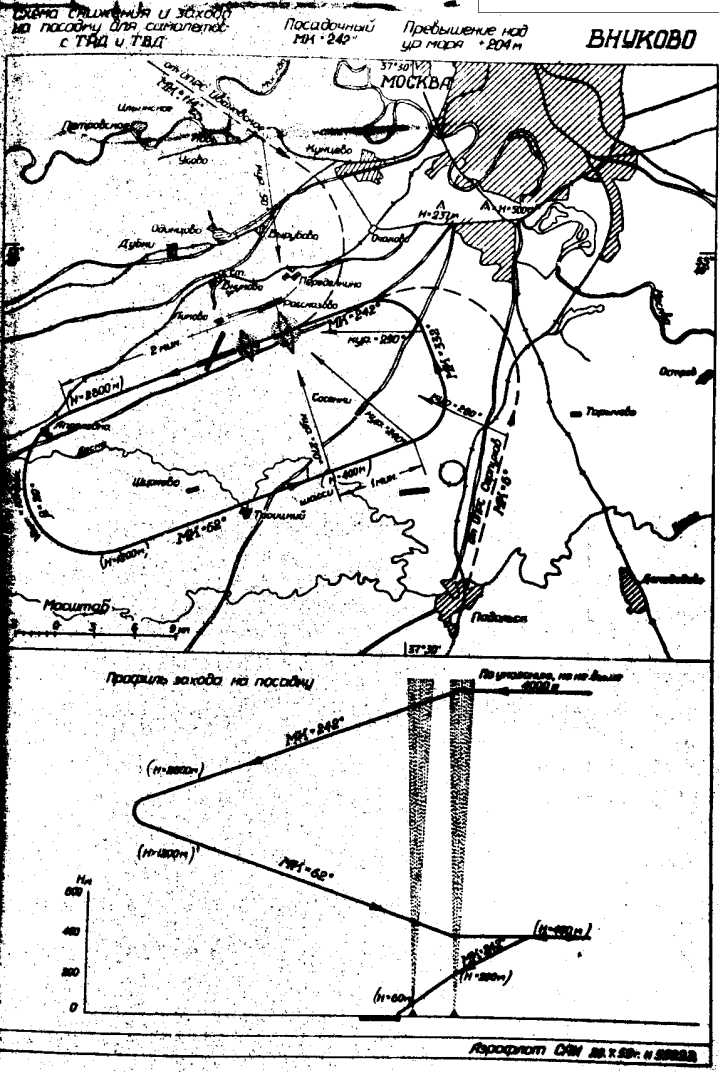
[Redacted]

25X1

25X1

**CONFIDENTIAL**

25X1

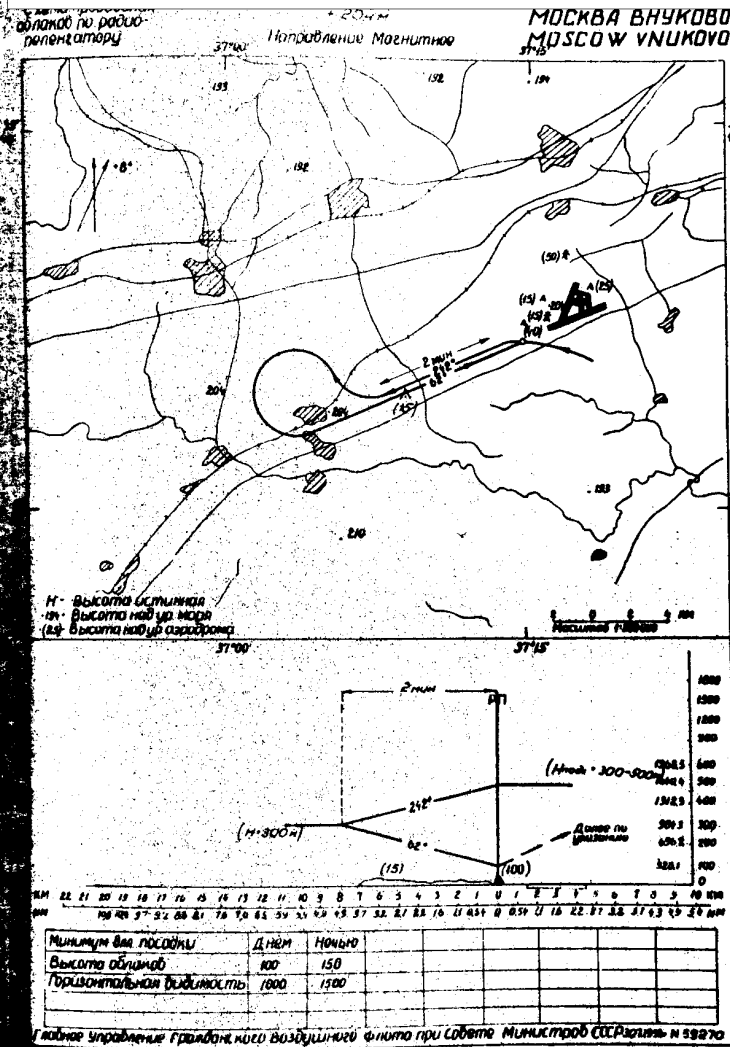


**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

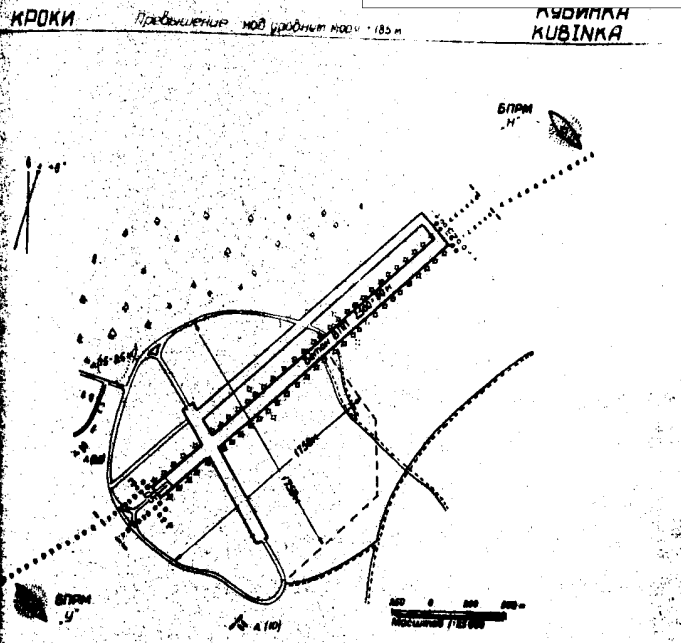


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



Наименование наземных средств радиосвязи и радионавигации

Наименование Качество связи и передачи	Помехоустойчивость	Частота	
		передачи	приема
ПРЛ	Высокая	101	101
КРН		101,3	101
ГРН		330,8	
ДЛРН и ВЛП 05	У	670	
ВЛРН и ВЛП 05	У	305	
ДЛРН и ВЛП 23	НД	670	
ВЛРН и ВЛП 23	Н	305	

Главное управление гражданской воздушной флотии при Совете Министров СССР (Воздушный флот)

CONFIDENTIAL

25X1



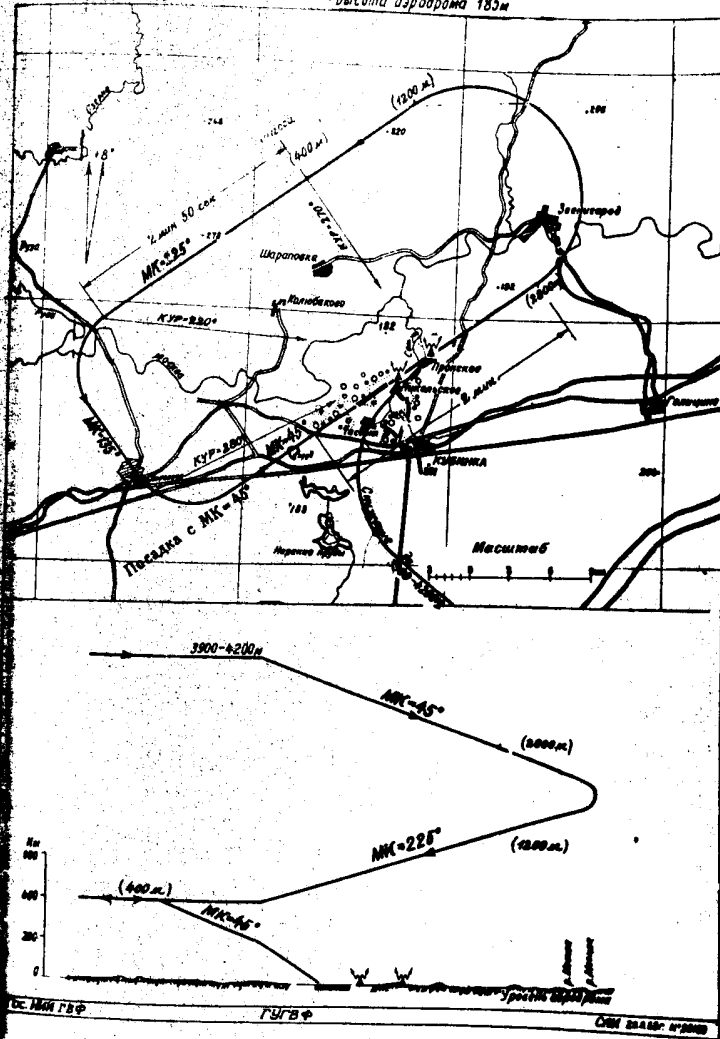
CONFIDENTIAL

25X1

Временная  
Схема снижения и захода  
на посадку для самолетов  
с Т-22 и Т-24

Магнитный курс посадки  
45°  
Высота аэродрома 185м

КУБИНКА



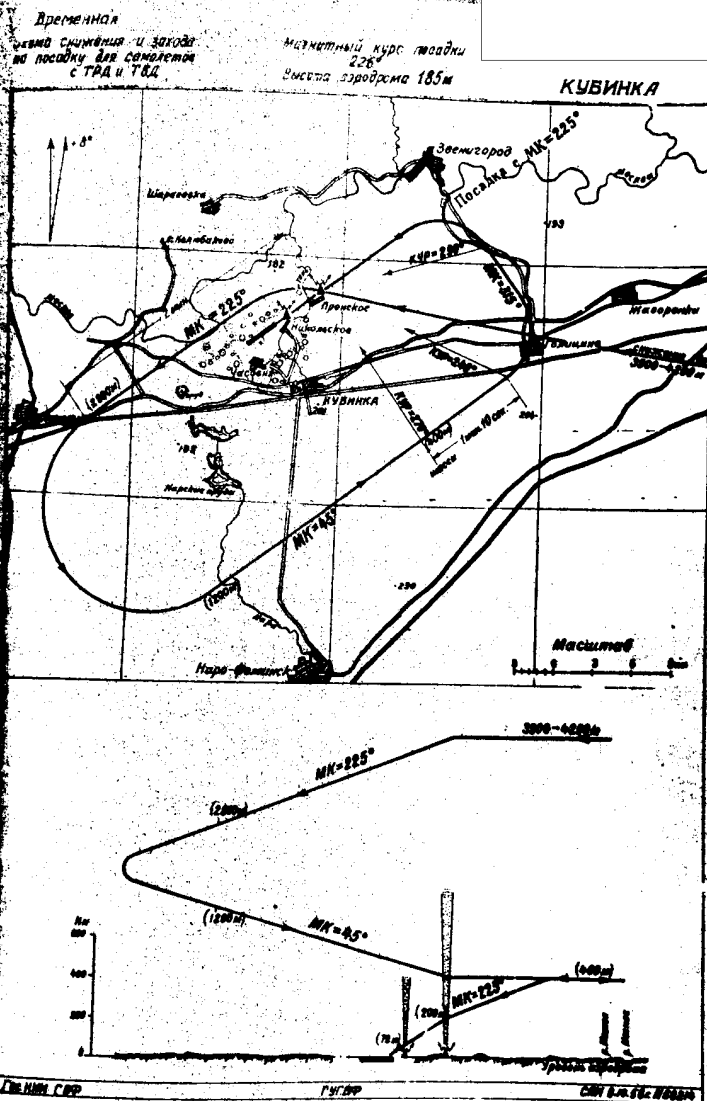
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

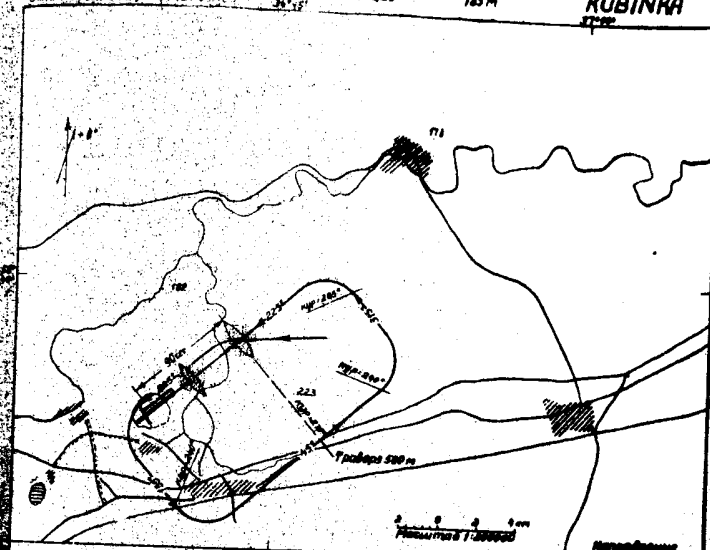
25X1

Схема движения самолета  
и захода на посадку по 2-му  
прибору на радиостанцию  
для парашютной группы

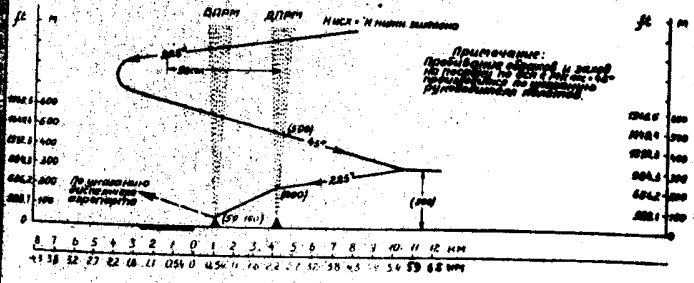
Посадочный  
МК-225

Высота  
185 м

КУБИНКА  
КУБИНКА



Профиль захода на посадку



Минимум высоты для посадки	Днем	Ночью																		
Высота облаков	50 м	100 м																		
Горизонтальная видимость	300 м	1000 м																		

Главное Управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР

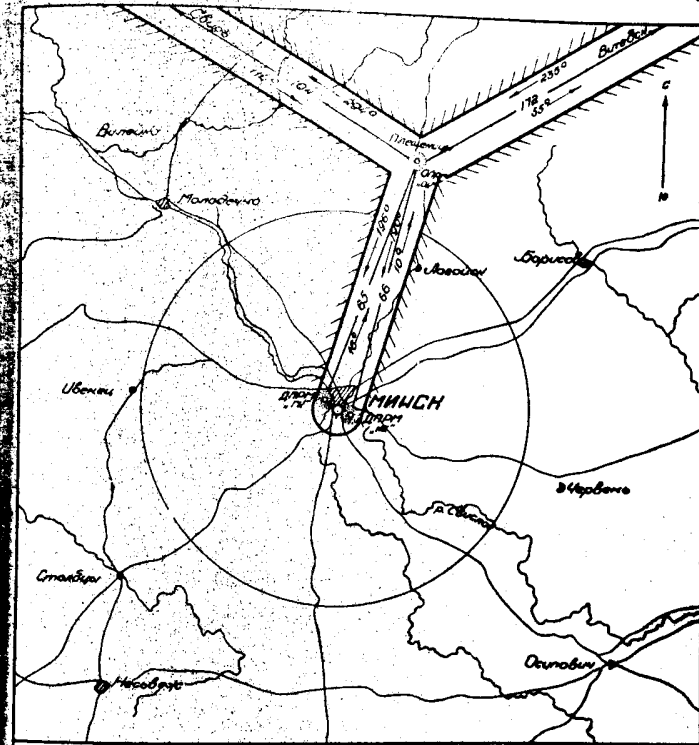
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

МИНСК (ЛОШИЦА)

Схема водосбора  
высоты в РДС



Безопасная истинная  
высота палея Врэдчук  
50 м - 400 м

Названия средств		РДС		
Наименование средств	Позывной	Частота передачи	Примечание	
своя	УЦУУ	5878	5878	днем
" "	Валков	408	408	ночь
командная	Валков	185	185	
в/телематр	УЦУ	3440 2224	3440 2224	днем ночь

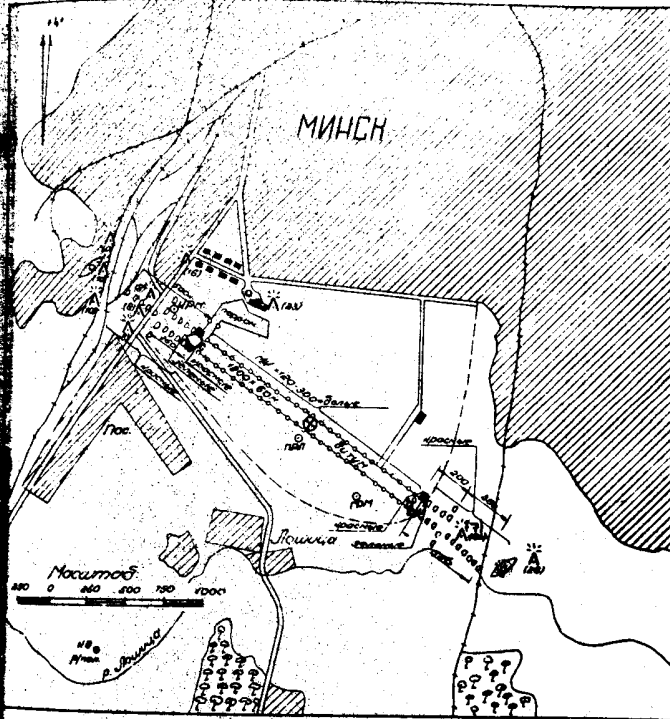
Уровень СЯУ 10.4.02 № 59126

CONFIDENTIAL

Устье и структура  
или посадки

Д. 271111  
расстояние м  
1000 2000 2250

МИНСК(ЛОШИЦА)



Наземные радиосредства

Наименование средств	позывной	частота	
		передачи	принема
Командная под.	Болтош	118.1	118.1
ходы и посадки			
ДПМ и ВПЛ 30	HE	321	
ВЛМ и ВПЛ 30	H	657	
ДПМ и ВПЛ 12	ГК	321	
ВЛМ и ВПЛ 12	Г	657	

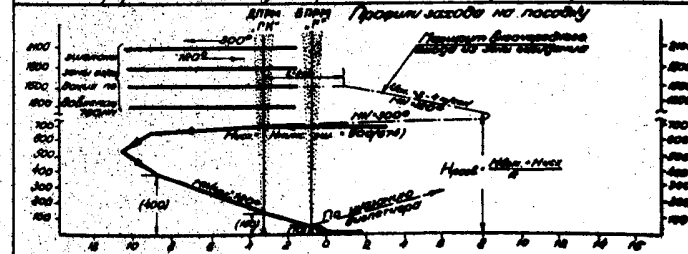
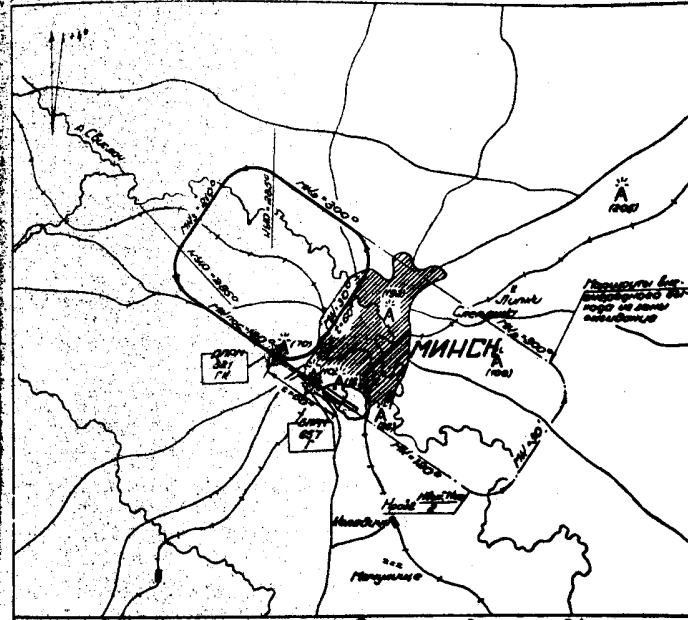
Зарисовка С.И. 194.398 № 39180

CONFIDENTIAL

Схема застройки  
поселки по 12-й  
проездной № 77

Проездной  
№ 120°

МИНСК (ПОДРОБНО)



Минимум пороги для поселки	Длина	Ширина
Высота отливов в м	10	100
Поразительная видимость в м	1000	1000

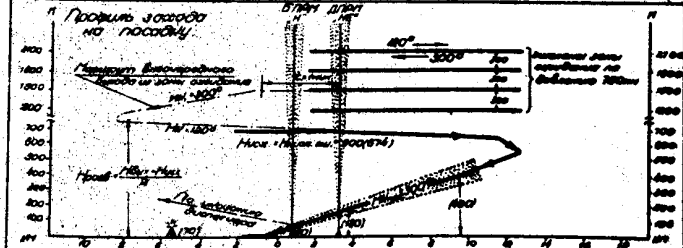
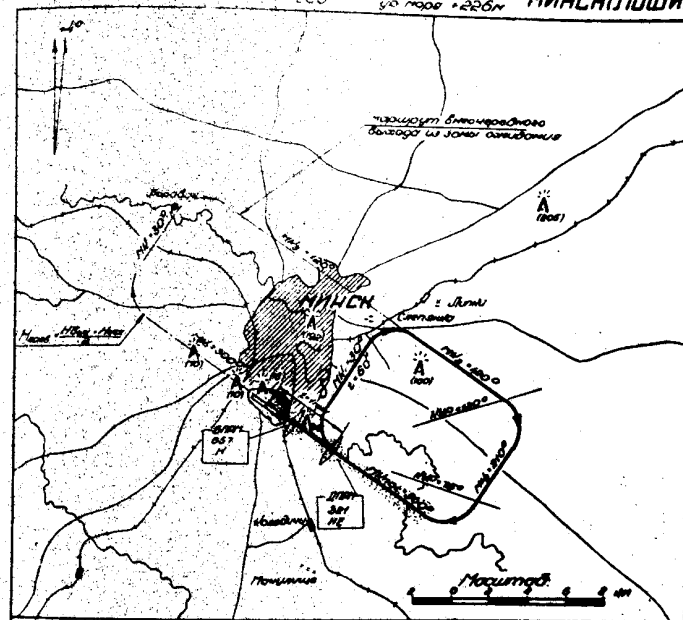
Архитектор С.В. 10.4.58 № 58103

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

Схема заградной полосы  
по 2-му правому берегу  
р. МТС



Минимум высоты для посадки	Длина	Напряж.
Высота объектов в м	70	100
Вспомогательная высота в м	800	1000

CONFIDENTIAL

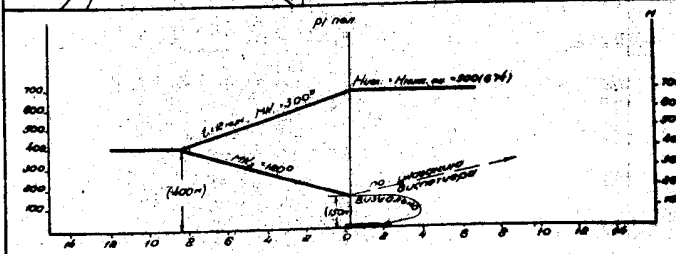
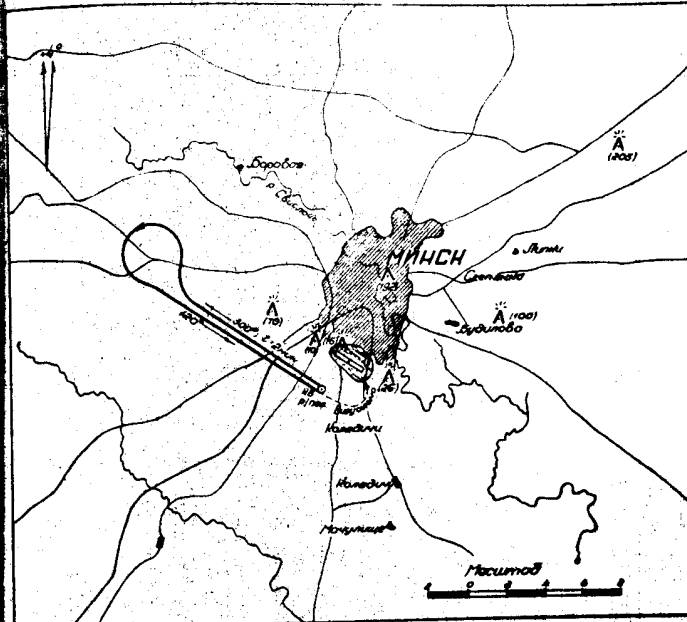
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема производных  
объектов по р/пел.

Проектный код  
... 1000 12261 МИНЧН (Совинд)



Максимальная высота объектов	1000	3000	
Высота объектов в м	150	300	
Средняя высота объектов	1000	3000	

Ущерб от СВУ № 4.50 № 50264

CONFIDENTIAL

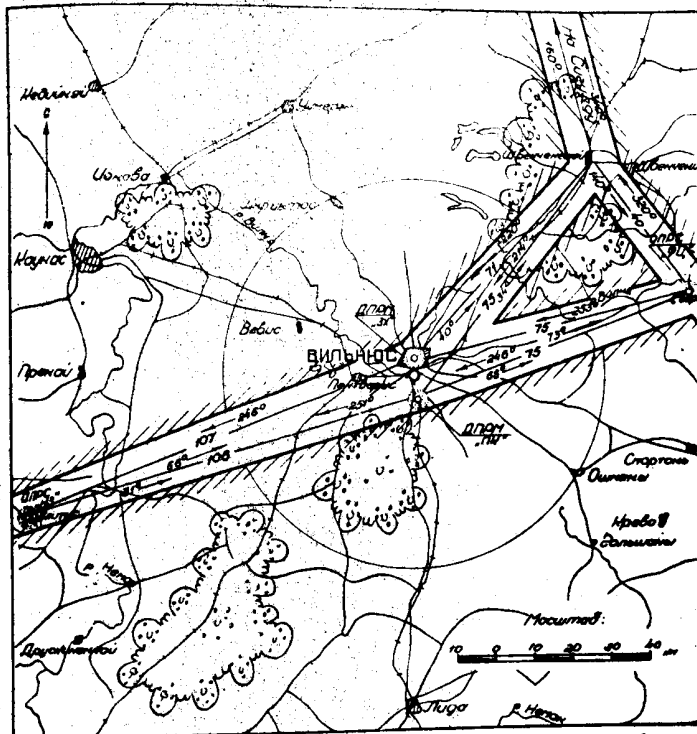
25X1



CONFIDENTIAL

Схема входа и выходы  
и район АТС

ВИЛЬНЮС



Названия средств радиосвязи и радионавигации  
расширенной АТС Вильнюс.

Безопасная источник  
высота полета в радиусе  
50 км - 400 м

Наименование средств	Политной	Частоты	
		передачи	применения
Связная	субпорт	2170	2170
" "	" "	2175	2175
" "	" "	2178	2178
ОПРС Свирь	94"	770 мГц	
ОПРС Вилтус	113"	450 мГц	
НВ а/тел.	УДП-5	1875	1875
		2225	2225

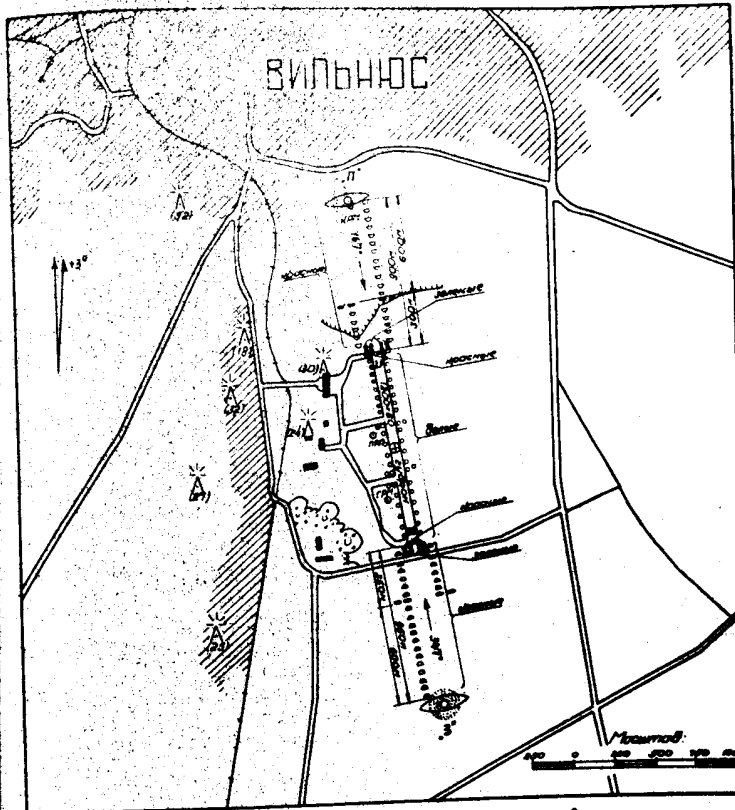
Версия СРП В. 4.59г № 30104.

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

КРОКН

ВИЛЬНЮС



Название подразделения

Наименование средств	Положение	Устойчивость	
Колонные подпорки и посадка	субъект	поверхности	стены
ВЛПТ 4 ВЛПТ 33	ПМ	807 мч	807 мч
ВЛПТ ---	П	807 мч	807 мч
ВЛПТ 4 ВЛПТ 17	31	807 мч	807 мч
ВЛПТ ---	3	807 мч	807 мч
ПЛП	субъект-старт	188 мч	188 мч
		188 мч	188 мч

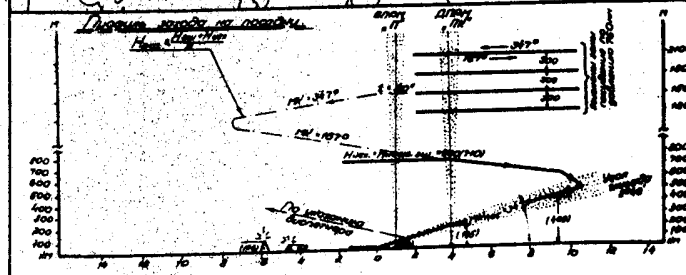
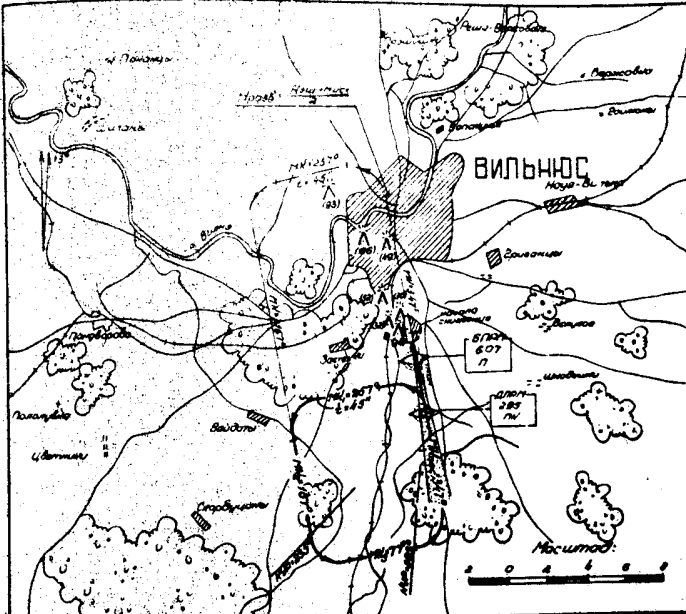
Аэропорт С.П.В. 7.330 N 9.30202

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Страна: Литовская Республика  
Город: Вильнюс  
Координаты: 54°41'N, 25°17'E

### ВИЛЬНЮС

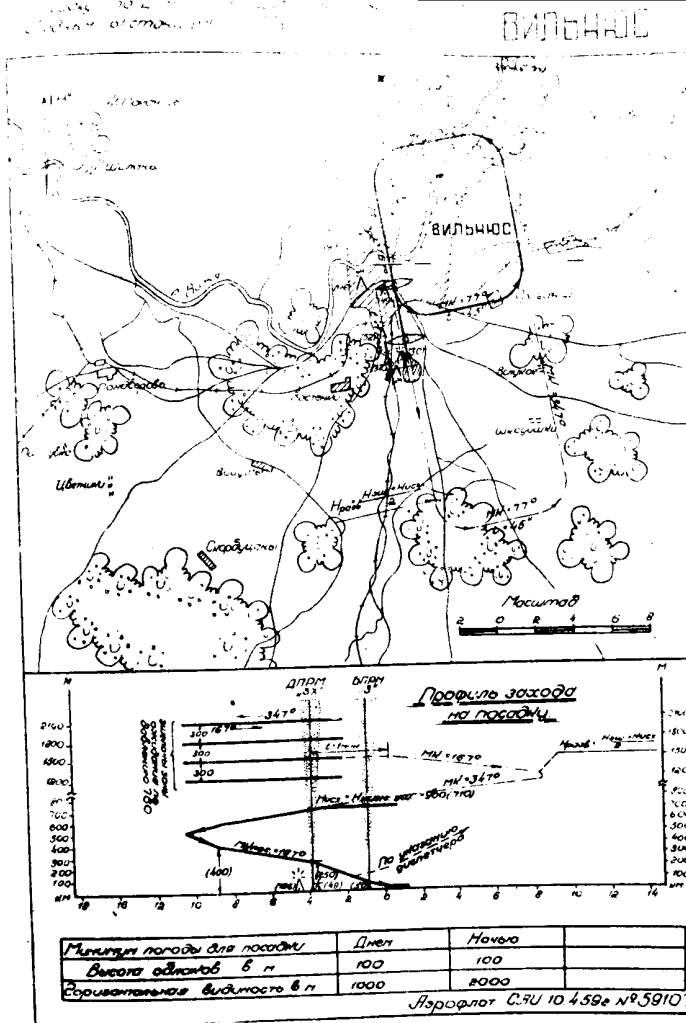


Наименование	Длина	Ширина
Ширина долины в м	70	100
Средне-годовая высота	1000	1000

Архивный СТУ 4.4.30 №58101

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL



CONFIDENTIAL

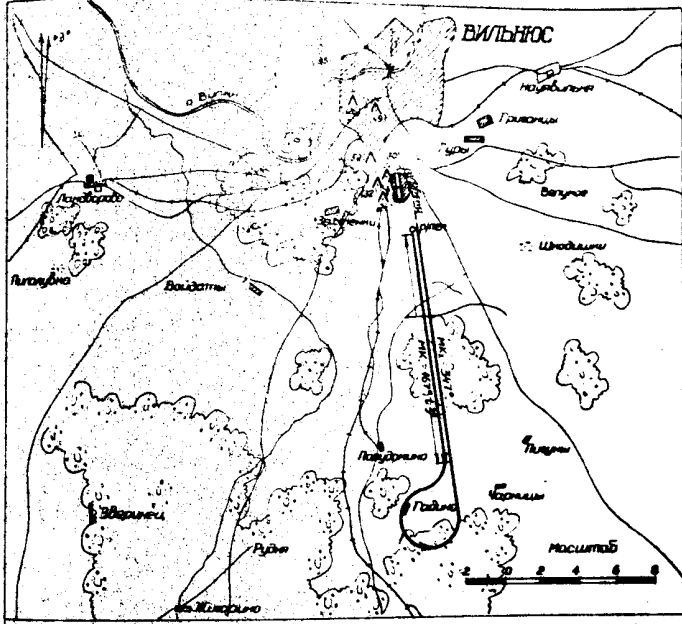
CONFIDENTIAL

25X1

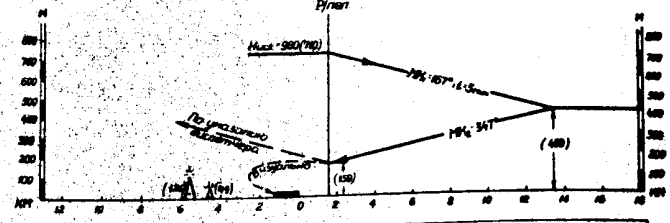
Данные, полученные  
проблемами области  
по РВ атланта-1000

ПРОФИЛЬ ПЛОЩАДИ ОБЛАСТИ

ВИЛЬНЮС



Профиль площади области



Минимум высоты в м	Длина	Максимум	
Высота области в м	250	980	
Горизонтальная видимость	400	2000	

Литва ЦАМ № 4311 и 3100

CONFIDENTIAL

25X1

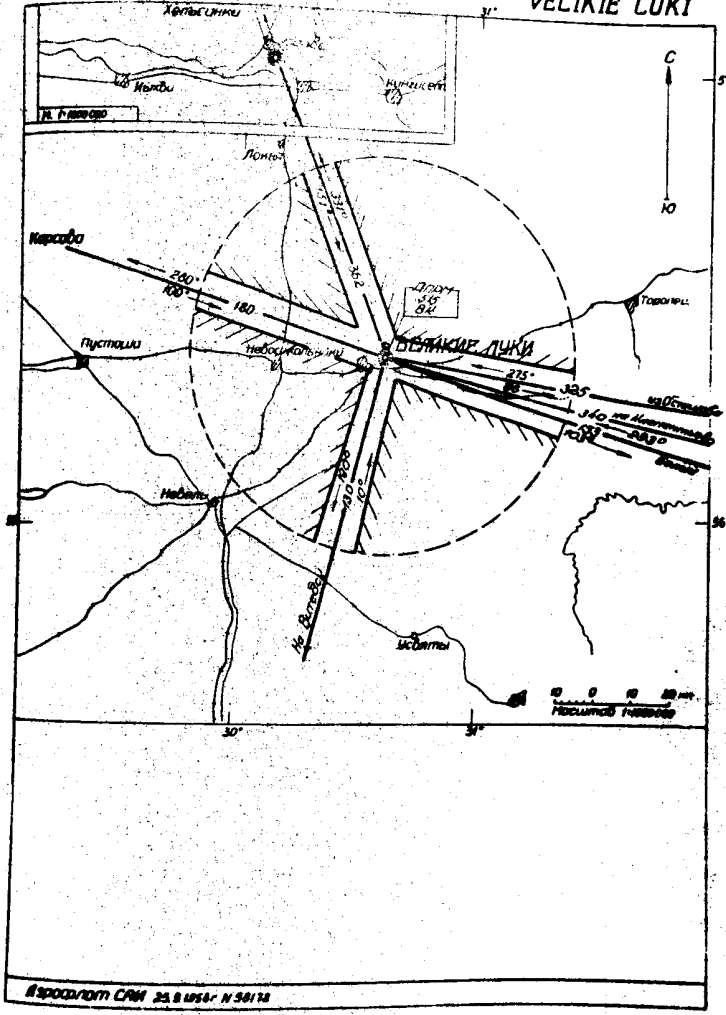
25X1

CONFIDENTIAL

Схема входа в  
район АДД

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ  
VELIKIE LUKI

25X1

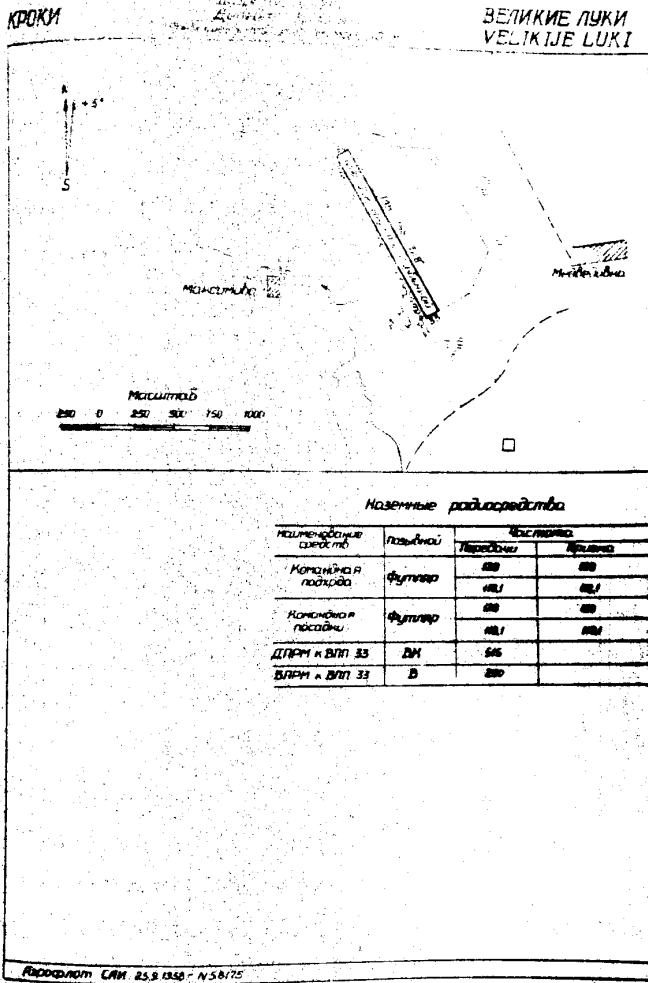


CONFIDENTIAL

25X1



25X1

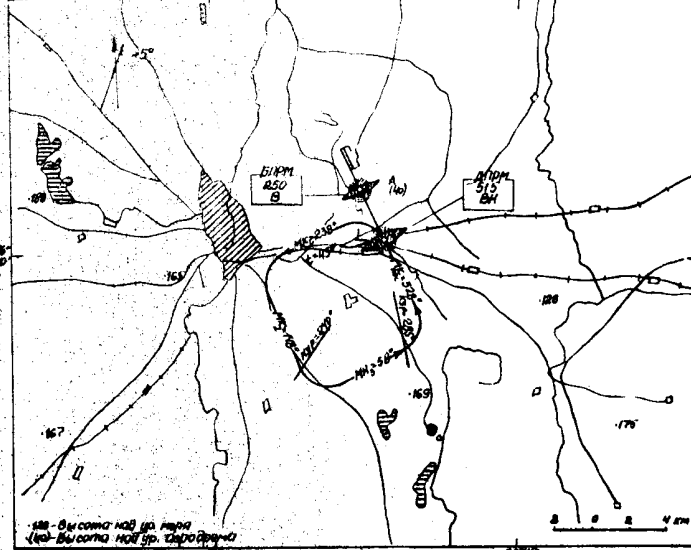


CONFIDENTIAL

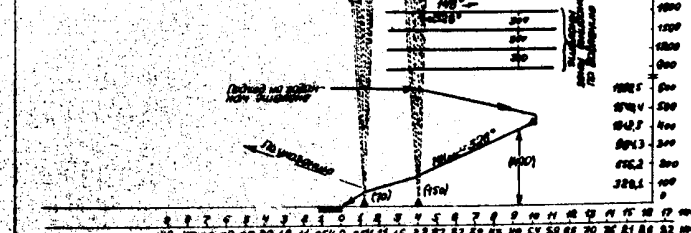
25X1

CONFIDENTIAL

Сильно туманная погода на горах (170-2 м) прибрежной равнины (100 м) восточнее ВЕЛИКИЕ ЛУКИ ВЕЛИКИЕ ЛУКИ



100 - Высота над уровнем моря (100 - Высота над уровнем моря)



Масштаб	Длина	Ширина	Глубина	Высота	Длина	Ширина	Глубина	Высота
1:1000	100 м	50 м						
1:2000	200 м	100 м						
1:5000	500 м	250 м						
1:10000	1000 м	500 м						

Составитель: [Name] № [Number]

CONFIDENTIAL



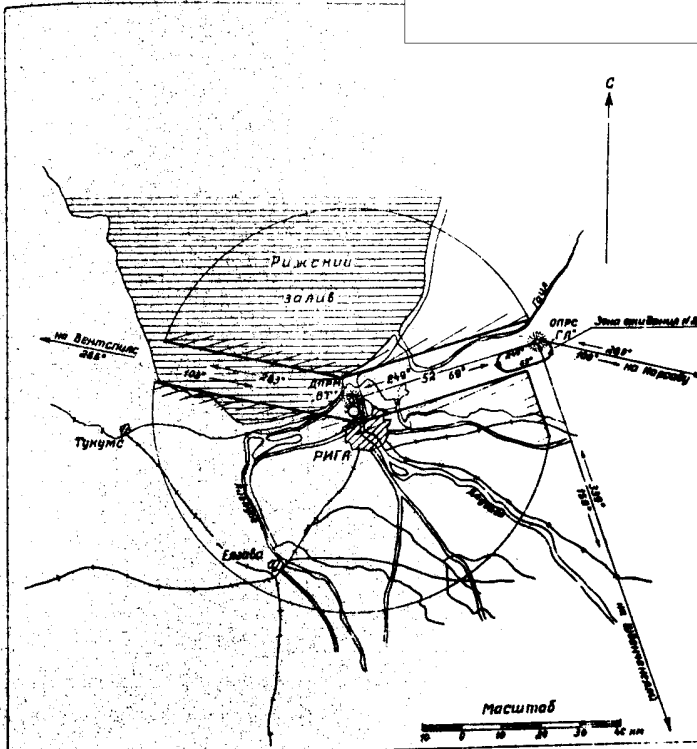
25X1

CONFIDENTIAL

Схема блока и выхора  
в район АДС

РИГА (штурманский)

25X1



Наземные средства радиосвязи и радионавигации РАС Рига

Безопасная истинная  
высота полета в рай-  
оне АДС радиусом 50км+400м

Наименование средств	Позывной	Частоты	
		передающая	принимательная
Навигация	ДОН	11100	11150
Связная АДС	ДОН	11110	11120
АПРС (Специя)	ГЛ	300	
Апренватор	ИМЦ	1110	1115
АПРС (Нарсба)	ЕЛ	371	

И. пр. № 111 13.4.1969 г. № 59109

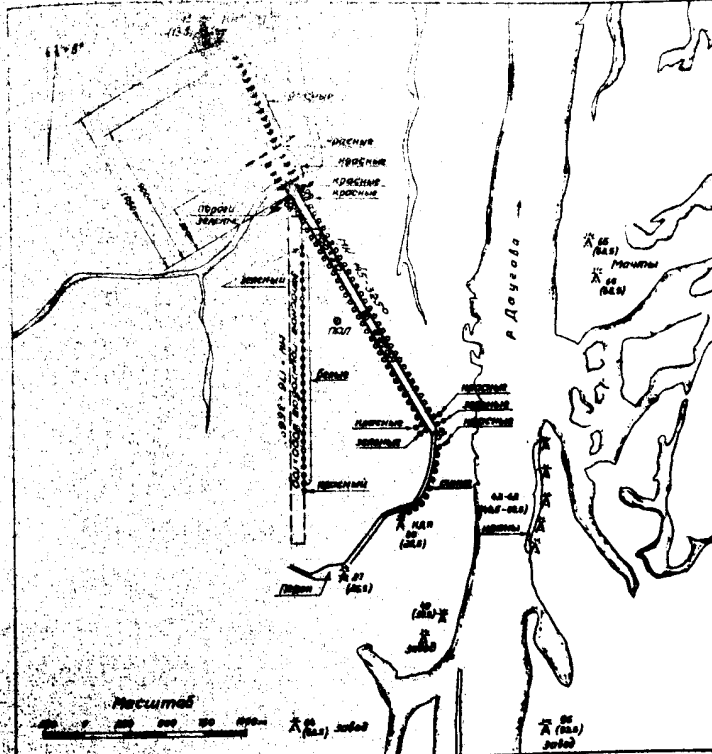
CONFIDENTIAL

25X1

**CONFIDENTIAL**

**РИГА**  
**(Центральный)**

Высота над уровнем моря 115 м  
Высота над уровнем моря + 15 м



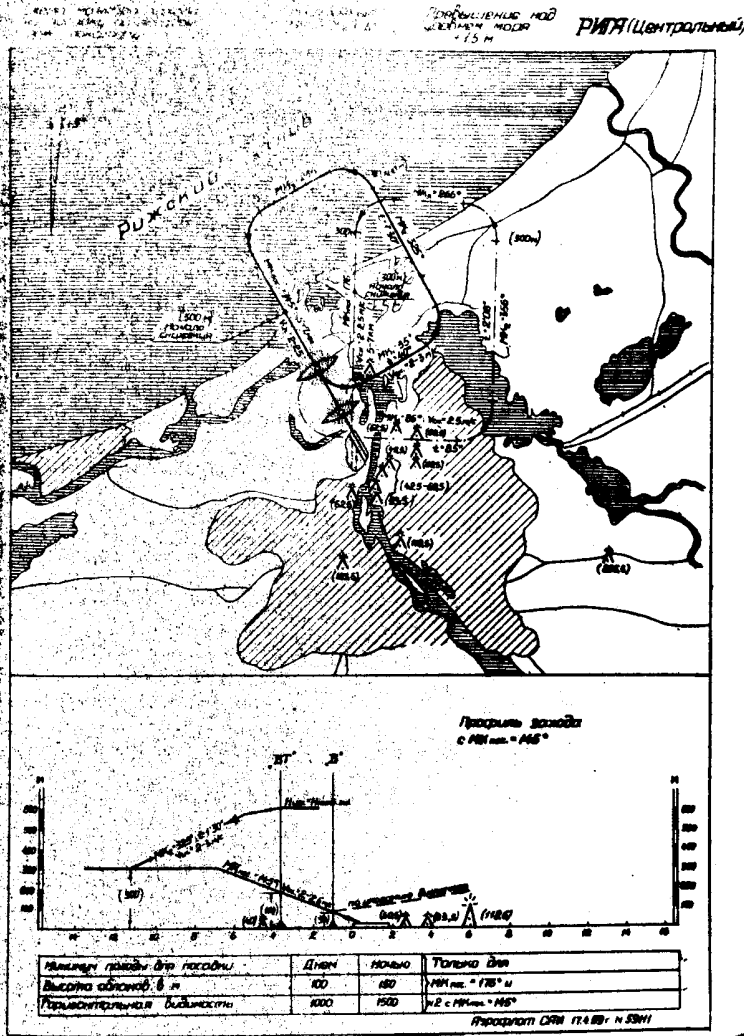
Наземная служба радиосвязи

Наименование службы радиосвязи	Позывной	Частоты	
		Приемная	Передающая
Служба радиосвязи и сигнализации	ДОН	420 мГц	420 мГц
		118,1 мГц	118,1 мГц
ДПРМ	ВТ	380 мГц	
ВРМ	В	730 мГц	
Служба радиосвязи		420 мГц	420 мГц
Служба радиосвязи	ДОН-СИТИ	420 мГц	420 мГц
		118,1 мГц	118,1 мГц

Аэропорт САН 116.59 Г. № 6989

**CONFIDENTIAL** 25X1

CONFIDENTIAL

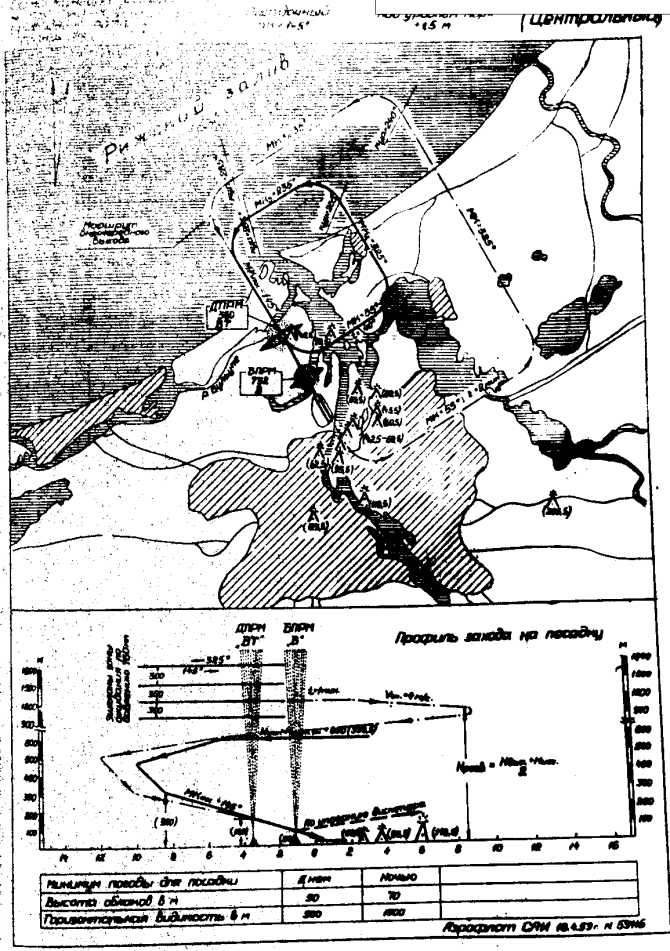


CONFIDENTIAL

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

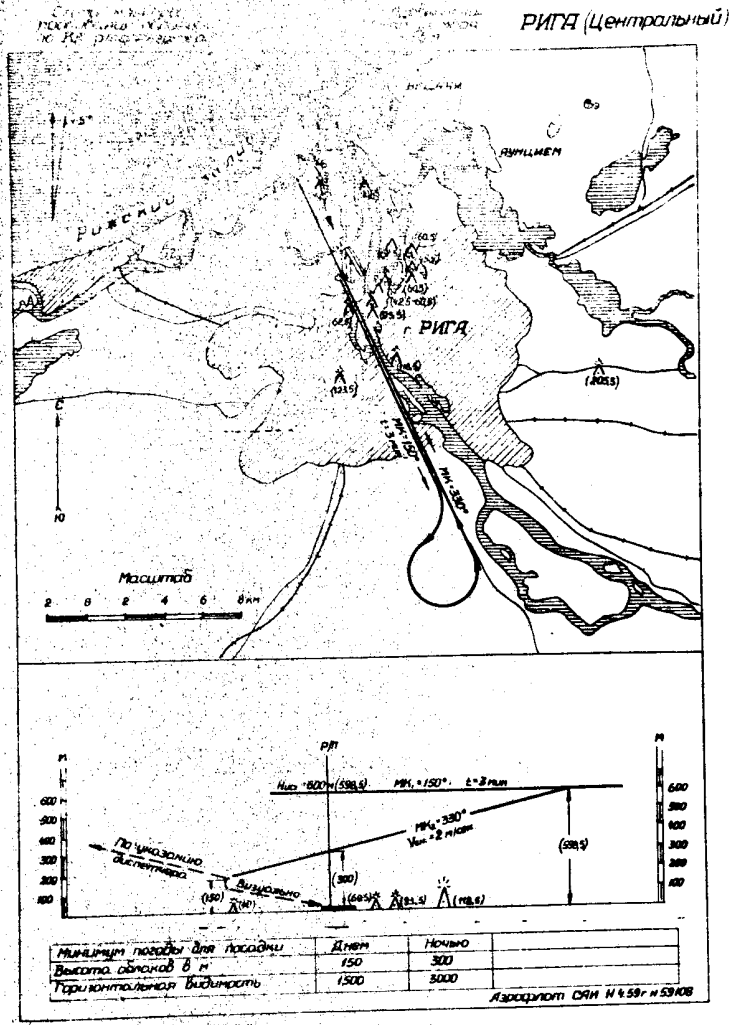
25X1



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

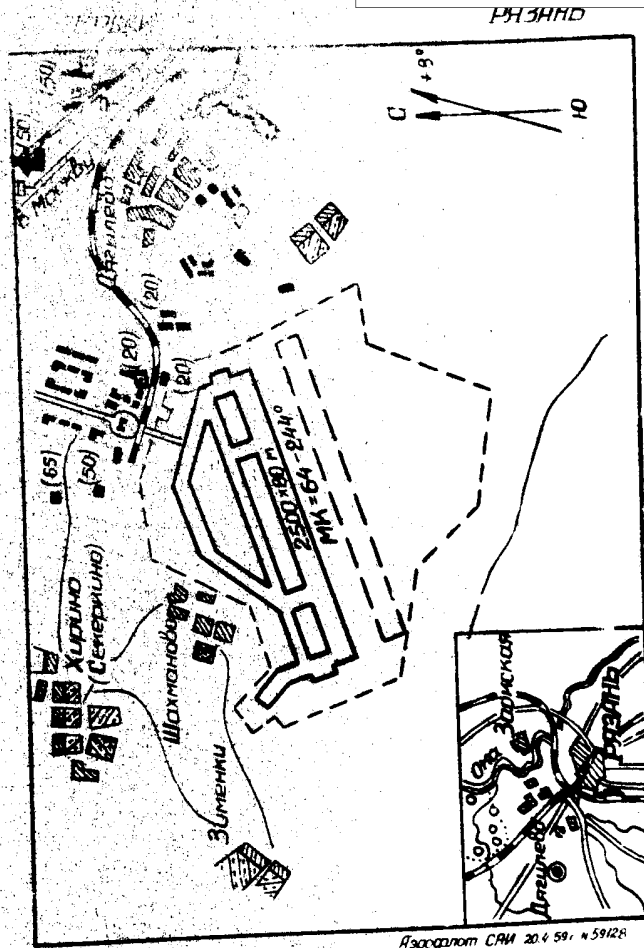


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



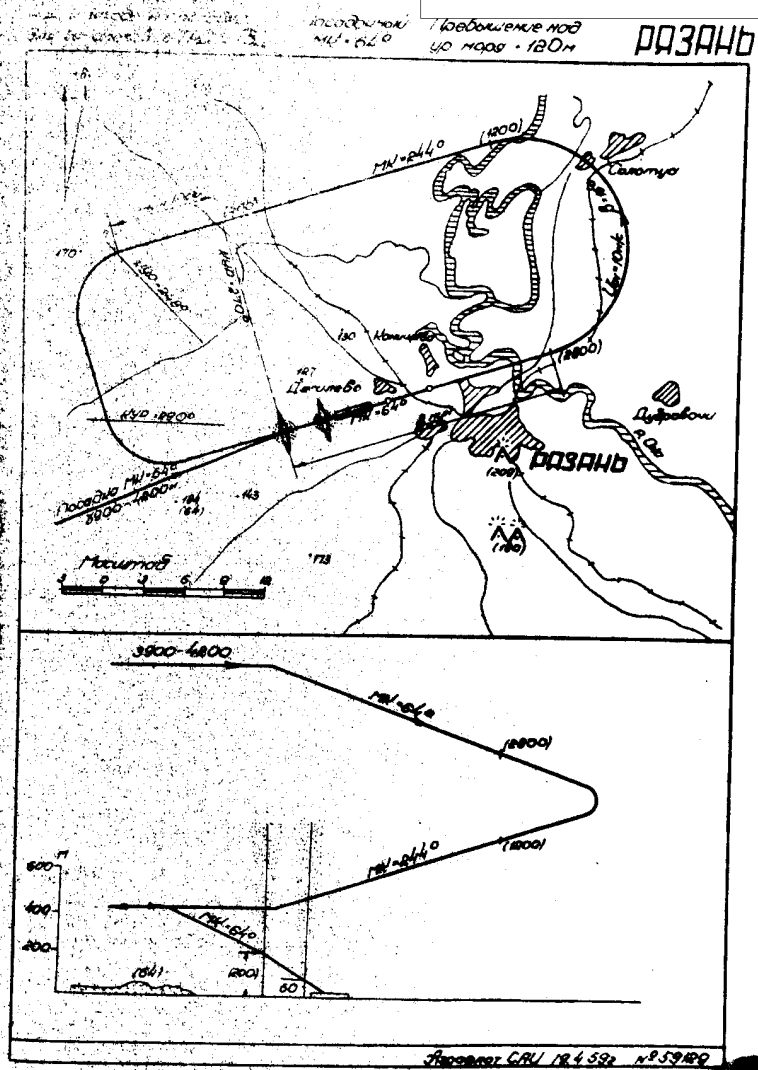
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1



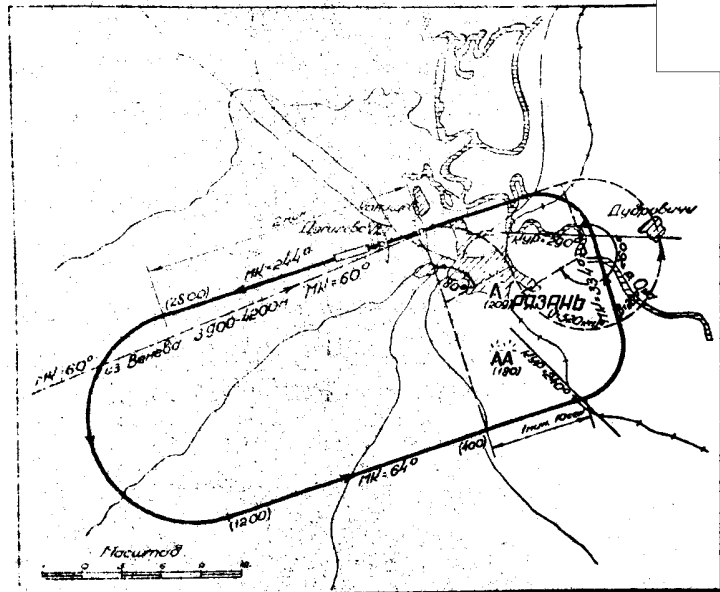
CONFIDENTIAL

25X1

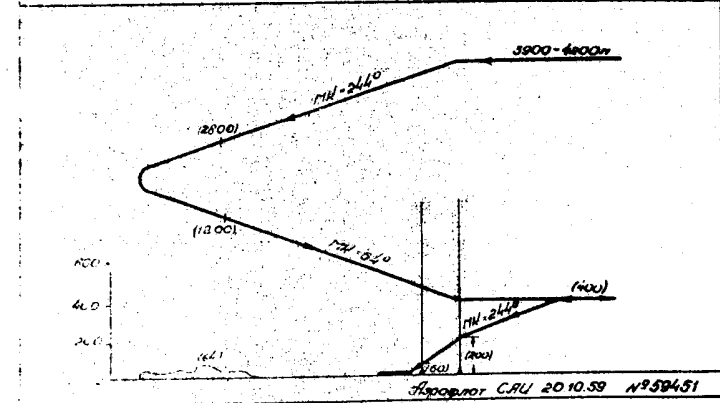
CONFIDENTIAL

25X1

Расчетная схема полета  
на восток по маршруту  
для самолета С-77Д - Т-80



25X1



Листок 101 С.Р.У. 20.10.59 №59451

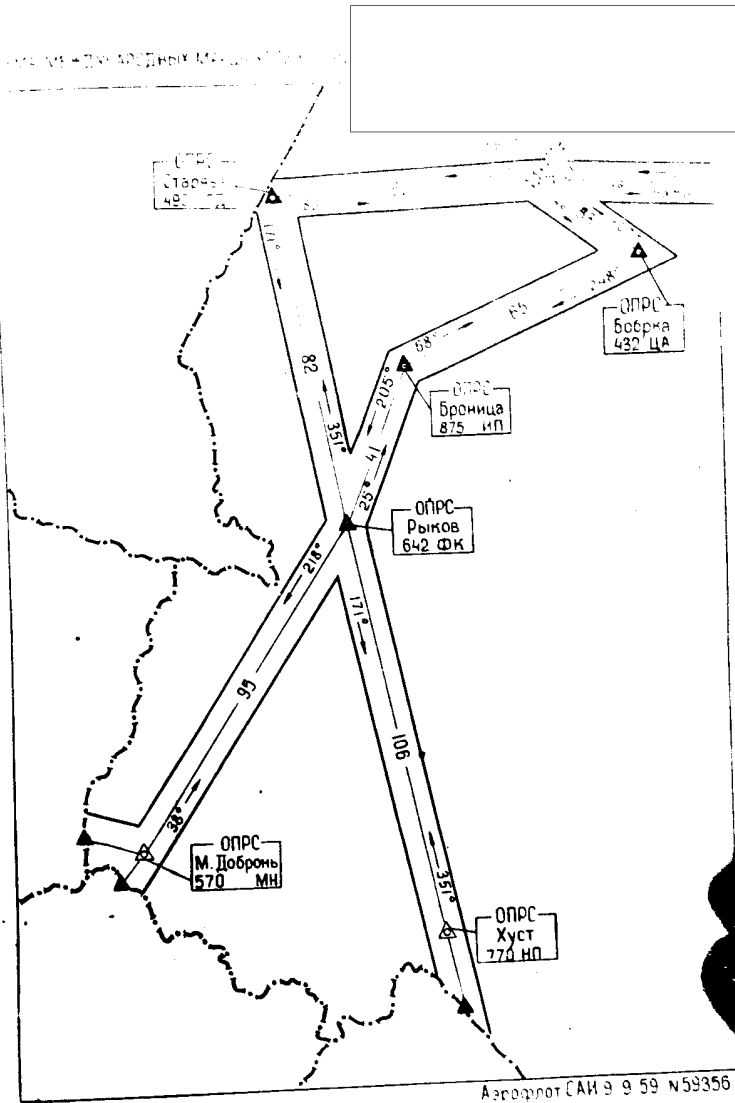
CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

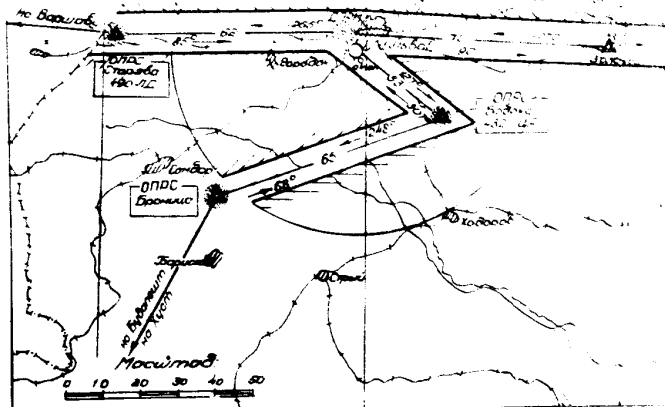


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



Новые радиосвязи с 92

Наименование связи	пункты	расстояние	тип связи
связь	Старова	1200	УВЧ
	Хвост	1000	УВЧ
	Зачинев	1000	УВЧ
УВЧ в пешеходном	УВЧ	1000	УВЧ
наименование			
ОПДС Бобово	УВЧ	1000	УВЧ
Старова	УВЧ	1000	УВЧ
Хвост	УВЧ	1000	УВЧ
Зачинев	УВЧ	1000	УВЧ

Связи относятся к высоте полета в радиусе 30 км - 500 м

Авторы: С.А. ...

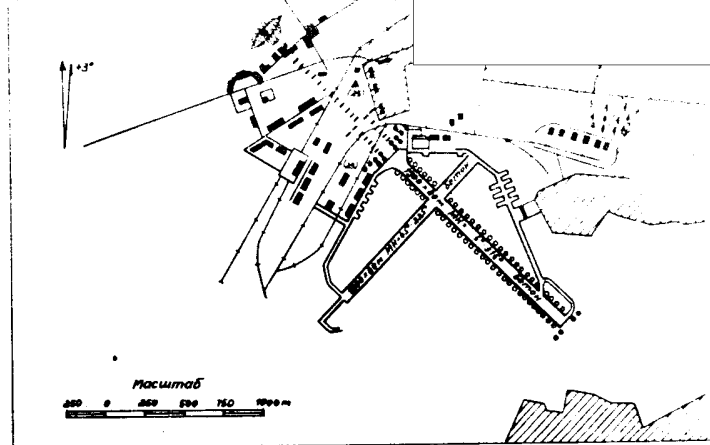
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ



Наземные радиосредства

Наименование средств	Позывной	Частота	
		передачи	приема
Нормальная палуба и посадки	Нерамника	128 мГц	128 мГц
ДПРМ	ГД	315 мГц	
ДПРМ		650 мГц	
ДПРМ	ФС	315 мГц	
ВПРМ	Ф	650 мГц	

Аэрофлот СМ 19 455 - N 59127

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

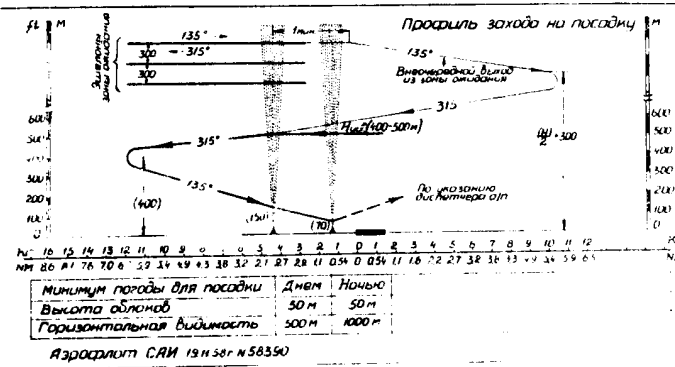
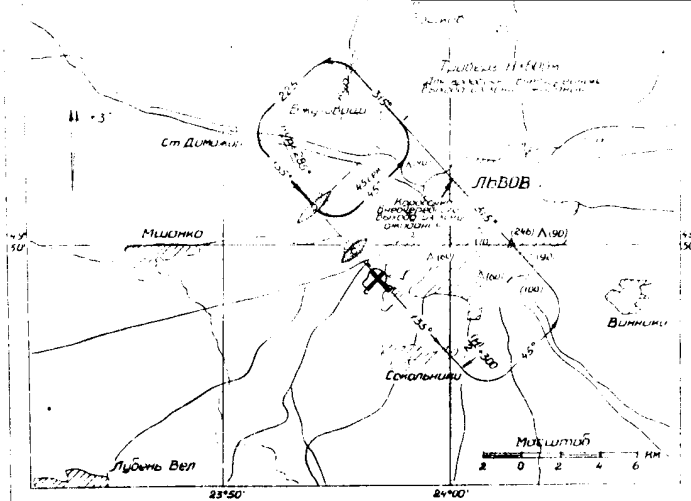
[Redacted]

25X1

LVDV

[Redacted]

25X1



CONFIDENTIAL

[Redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

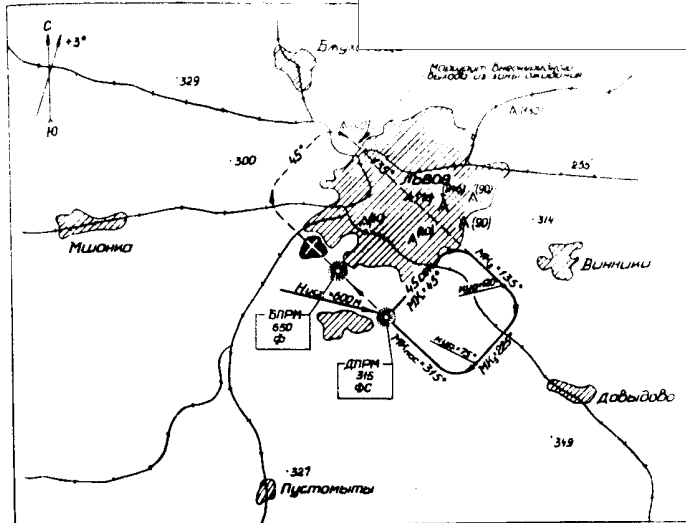
Схема пробывания облаков и зорь на посадку по 2-м посадным радиостанциям

Положение МН + 315°

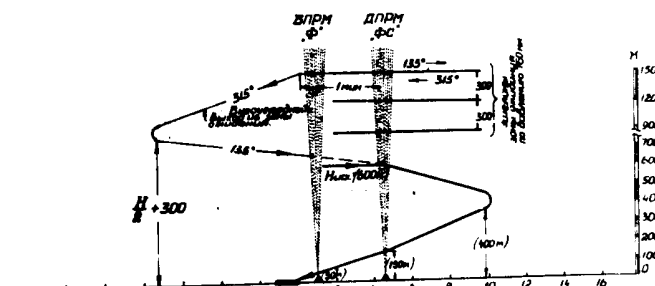
Высота 42,5'

ЛДВВВВ  
LV0V

25X1



Профиль зорь на посадку



	ДЕНЬ	НОЧЬЮ
Минимум паводы для посадки		
Высота облаков в м.	50	50
Горизонтальная видимость	500	1000

Аэродром СВН П.Н.587. №58389

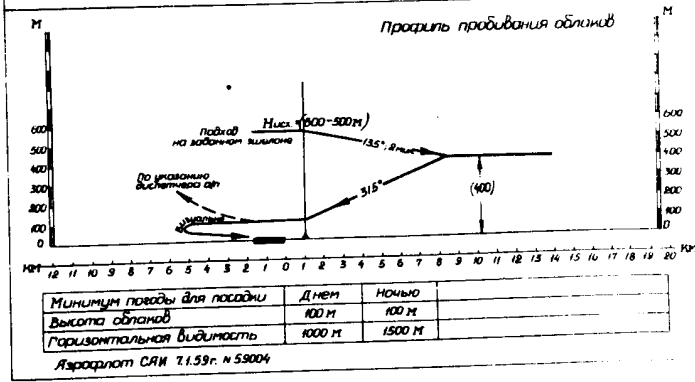
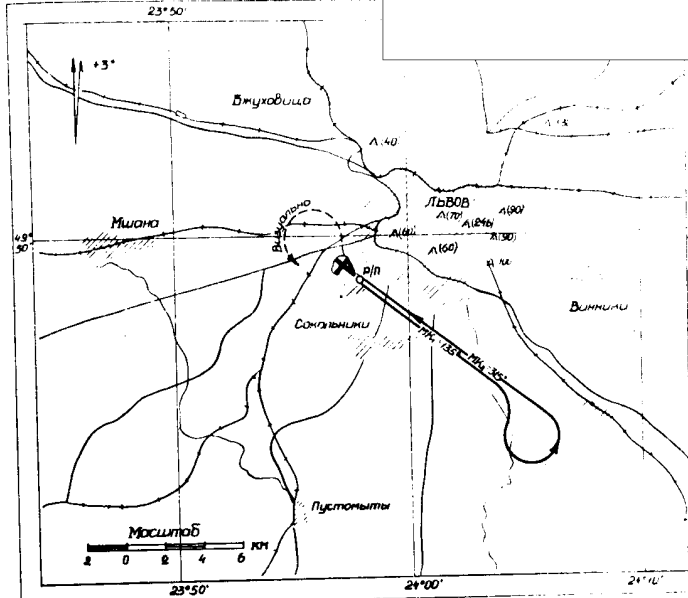
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема пробыания облаков по радиопеленгатору  
Положение МК - 315°



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

Аэропорт САИ 71.59г. № 59004

CONFIDENTIAL

25X1

ИНФОРМАЦИОННЫЕ СВЕДЕНИЯ РАДИОСЛУЖБ И РАДИОСНАБЖЕНИЙ

Аэродром, контрольный пункт Station	Радио- служба Service	Позывной Call sign	Род служ- бы Br	Передает Transmitting		Принимает RECEIVES		Время работы Опера- циональ- ные часы	Кoordи- наты Coordinates	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks
				кГц/кВ/с	кГц/кВ/с	кГц/кВ/с	кГц/кВ/с			км/ км	км/ км	
МОСКВА/Сухопутно воздуш/ Yankovo	Р Д С А С С Служба ЦС А/С	Р Ф Н Н Д У М В КОСАЛ	А1	11312	8718	11312	8718	Н Н Н Н				им 10-13 в 40-43 00
	Служба А/С	У Г А Б Д У М В КОСАЛ	А1	11268	6536	11268	6536	А Н Н Н				Основной вид работы
	Служба А/С	У Г А Б У С А Б КОСАЛ	А1	6872	3400	6872	3400	А Н Н Н				
	Служба А/С	Д У М В КОСАЛ	А3	5710	3148	5710	3148	А Н Н Н				
	Служба А/С	Д У М В КОСАЛ	А3	5484	3024	5484	3024	А Н Н Н				
	Служба А/С	Д У М В КОСАЛ	А3	5642	2454	5642	2454	А Н Н Н				
	Служба А/С	Д У М В КОСАЛ	А3						119,7		119,7	
	Служба А/С	Д У М В КОСАЛ	А3									
	Р/интертор ИДР	У О Д У О Д	А1	4700	2884	3940	3474	А Н С Н		50,00 371,6		

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва/Душанбе MOSCOW/DUSHANBE	Информационно-техническое бюро ИТБ А Д С А Т С	У Г Р А В Душанбе У Г Р А В/ ДУШАНБЕ	А/Т А/Т	1180 700 850 270				А Н Н Н А Н Н Н				Вспомогательная информация по Москве и Душанбе. Тематика: связь с АТ, связь с ИТБ и др.
	Компьютерное бюро А П П	Душанбе ДУШАНБЕ	А/Т		128 118,1		128 118,1	н/с О/Р				
	Компьютерное бюро Т В Р	Душанбе ДУШАНБЕ	А/Т		128 118,1		128 118,1	н/с О/Р				
	Компьютерное бюро А Д С А Т С	Душанбе ДУШАНБЕ	А/Т	4360		4360						
	У Г Р А В У Г Р А В	Душанбе ДУШАНБЕ	А/Т		128		128			016/196 062/242		
	ИТБ ЛОС О/Р		А/Т		128 333,8							
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	888						242	1,100	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	888						082	3,500	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	888						082	1,100	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	280						196	3,274	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	280						196	0,960	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	280						016	3,879	от ИТБ
	ИТБ ЛОС О/Р	О/Р	А/Т	280						016	0,960	от ИТБ
Москва/Душанбе MOSCOW/DUSHANBE	Компьютерное бюро А Д С А Т С	Душанбе ДУШАНБЕ	А/Т		118,1		118,1	н/с О/Р				
	ИТБ ЛОС О/Р		А/Т		128 333,8					042/225		

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/Кубинка /подполковник / МОСКОВ/КУБИНКА /Colonel/Colonel/	ЛПМ ЛПМ	ЛМ ЛМ	УА УА	А2 А2	970 326					45 45	4,2 1,0	OT OT
	ЛПМ ЛПМ	ЛМ ЛМ	УА УА	А2 А2	970 326					255 255	4,1 1,1	OT OT
	ЛПМ ЛПМ	ЛМ ЛМ	УА УА	А2 А2	970 326							OT OT
Ленинград Leningrad	Р Д С А С С											
	Связная A/G	ВОЛГА VOLGA	А3	5628 3096		5628 3096		Д Н Н Н				
	Связная A/G	ВОЛГА VOLGA	А3	5690 2932		5690 2932		Д Н Н Н				
	Командир A/G	ВОЛГА VOLGA	А3		126		126					
Минск Minsk	Р Д С А С С											
	Связная A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3	5560 3128		5560 3128		Д Н Н Н				
	Связная A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3	5500 3128		5500 3128		Д Н Н Н				
	Связная A/G	У Ч И Я У С И Я БАЛКАШ BALKASH	А1 А3	5672 3426		5672 3426		Д Н Н Н				
Р/планератор RDP	Командир A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3		126		126					
	Р/планератор RDP	У Ч И Я У С И Я	А1	3613 2669		3613 2669		Д Н Н Н				
	Командир A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3		126		126					
Командир A/G	Связная A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3		126		126					
	Связная A/G	БАЛКАШ BALKASH	А3		126		126					

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	
ВНЕШНЕ ВЛАСНО А/О	Р Д С А Т С Система А/О	Сундер АУТЛАН	А3	0000 0000		0000 0000		А И2 И И8			
	Система А/О	Сундер АУТЛАН	А3	0000 0000		0000 0000		А И2 И И8			
	Р/полетатор ИДР	У Д Ф С О Д Р 5	А1	0000 0000			0000 0000		А И2 И И8	0000	
	А Д С А Т С Команды А/О	Сундер АУТЛАН	А3		100			100			
	Команды А/О	Сундер АУТЛАН	А3		110,1			110,1			
	ИДР ЛОВ ИДР	И К Р П	А2 А2	000 000						000 000	
	ИДР ЛОВ ИДР	И К Р И 2	А2 А2	000 000						000 000	
	А Д С А Т С Система А/О	Сундер АУТЛАН	А3	0000			0000		А И2 И И8		
	Система А/О	Сундер АУТЛАН	А3	0000			0000		А И2 И И8		
	Управляющий ИДР	У Д Ф О Д Р	А3	0000 0000			0000 0000		А И2 И И8	0000	
	Управляющий А/О	Сундер АУТЛАН	А3		100			100			
	Управляющий А/О	Сундер АУТЛАН	А3		110,1			110,1			
	ИДР ЛОВ ИДР	И К Р П	А2 А2	000 000						000 000	

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1  
25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Витебск VITEBSK	Служба А/С	Ветлуга VETLUGA	A3	5560 2890		5560 2890		Д Н Н Н				Вопросительный Минской РАС Relay For Mine A/C
	Командная А/С	Кирей KIREI	A3		116,1		116,1					
	ОПС ИЗ	УУ UU	A2	524								
Вильня VILNA	Служба А/С	Томпа TOMPA	A3	5542 2454		5542 2454		Д Н Н Н				Вопросительный Минской РАС Relay For Mine A/C
	Служба А/С	Томпа TOMPA	A3		126		126					
Лавор LAVOR	Р Д С А С С											Ц. 11-11 и 11 С/С
	Служба А/С	Керанка KERANKA	A3	5550 3116		5550 3116		Д Н Н Н				
	Служба А/С	Р Д Ф Д Д В Р Д Керанка KERANKA	A1	5748 2938		5748 2938		Д Н Н Н				
	Р/телеграф ИДР	У Б К У В К	A1	5590 2874		5590 2874		Д Н Н Н				
	Командная А/С	Керанка KERANKA	A3		126		126					
	А Д С А Т С											
Командная А/С	Керанка KERANKA	A3		126		126						
Командная А/С	Керанка KERANKA	A3		116,1		116,1						
ИДР	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	
ИДР	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	
ИДР	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	С/С	

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Бобрин	ОПРС Н Д В	НА	A1	432					46,2500		
Бобрин	ОПРС Н Д В	СА							241,0000		
Вентспилс	ОПРС Н Д В	PP	A1	400					87,3000		
Ventspils	ОПРС Н Д В	RR							210,5000		
Венец	ОПРС Н Д В	OK	A1	350					34,4000		
Venez	ОПРС Н Д В	YY							30,7000		
Дрогобыч	ОПРС Н Д В	MI	A1	870					46,2000		
Drohobych	ОПРС Н Д В	IT							230,1000		
Кыаноская	ОПРС Н Д В	FM	A1	487					55,1000		
Kyanoskaya	ОПРС Н Д В	DN							39,7000		
Карса	ОПРС Н Д В	EA	A2	371					30,4000		
Karsa	ОПРС Н Д В	EL							29,4000		
Климентьево	ОПРС Н Д В	PR	A1	127					54,4000		
Klimentyev	ОПРС Н Д В	MD							29,0000		
Нарва	ОПРС Н Д В	PA	A1	585							
Narva	ОПРС Н Д В	SL									
Октябрьский	ОПРС Н Д В	PE	A1	405					54,4000		
Oktyabrskij	ОПРС Н Д В	FE							1,7000		
Опалка	ОПРС Н Д В	KC	A1	565					1,3000		
Opalka	ОПРС Н Д В	ES							1,7000		
Осташево	ОПРС Н Д В	JE	A1	806							
Ostashovo	ОПРС Н Д В	MD									
Плещеница	ОПРС Н Д В	OR	A1	275							
Pleschenitsa	ОПРС Н Д В	OK									
Смоль	ОПРС Н Д В	LC	A1	770					14,9000		
Smolj	ОПРС Н Д В	FC							11,1000		
Саргашов	ОПРС Н Д В	JP	A1	415					14,5000		
Sargashov	ОПРС Н Д В	DR							11,2000		
Сигула	ОПРС Н Д В	IA	A1	382					29,0000		
Sigula	ОПРС Н Д В	GL							40,0000		
Талси	ОПРС Н Д В	JT	A1	410							
Talsi	ОПРС Н Д В	LD									
Телси	ОПРС Н Д В	SH	A1	275							
Telsi	ОПРС Н Д В	NP									
Телси	ОПРС Н Д В	GH	A1	688					24,1000		
Telsi	ОПРС Н Д В	IP							24,1000		

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1  
25X1

РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕН РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ / SCHEDULE OF OPERATIONAL HOURS AND FREQ CHANGE-OVER TIME OF GROUND AND RADIONAVIGATION FACILITIES /														
Месяц / Month	Январь и декабрь / January and Decem- ber		Февраль и ноябрь / February and Novem- ber		Март и октябрь / March and October		Апрель и сентябрь / April and Septem- ber		Май и август / May and August		Июнь и июль / June and July			
	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер	Время работы / начало / конца	Время смены частот / утро / вечер
Наименование пунктов / Все средства, кроме ра- ботных кругосуточно и по заказу / Place name / All facilities except operating 24 and 07N/	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening	beginning and	morning evening
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15
Нурково, Кубинка, Ташково/Кубinka, Tashkovo, Puzoski, Kuznec, Puzoski, Kuznec, Puzoski	07.30 18.00	09.30 17.00	07.00 18.30	09.00 17.30	06.00 17.30	08.30 18.30	06.00 20.30	08.00 19.00	04.00 21.30	07.00 20.00	05.30 22.30	06.00 21.00	05.30 22.30	06.00 21.00
Валкино Луки, Вязьма, Великие Луки, Яблони Детский, Мещки, Рязань Valkino, Lukki, Viazma, Velikiye Lukki, Yablony Detskii, Meshki, Riazan'	07.30 18.00	09.30 17.00	07.00 19.00	07.30 18.00	06.00 20.30	07.00 19.00	06.00 21.30	06.00 20.00	04.00 22.30	06.30 21.30	06.30 21.30	06.30 21.30	06.30 21.30	06.30 21.30
Львов / Lvov	07.00 19.00	07.30 18.00	06.30 19.30	07.00 19.00	06.30 21.00	06.00 20.00	04.30 21.30	06.30 20.30	04.00 22.30	06.00 21.30	06.00 21.30	06.00 21.30	06.00 21.30	06.00 21.30
Ленинград, Нарва, Ленинград, Нарва	07.30 18.00	09.30 19.00	06.30 19.30	09.00 19.30	06.30 20.30	08.30 21.00	06.30 21.00	07.00 22.30	06.00 22.30	06.00 22.30	06.00 22.30	06.00 22.30	06.00 22.30	06.00 22.30
Петропавловск - Самаркандский, Петропавловск - Kamchatkii	23.30 10.30	03.00 08.30	23.00 11.00	02.30 09.00	22.30 11.30	21.30 10.00	22.00 12.30	01.00 11.00	21.30 13.30	00.30 12.30	01.00 13.30	00.30 12.30	01.00 13.30	00.30 12.30

CONFIDENTIAL

25X1  
CONFIDENTIAL  
25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПРАВИЛА ОБМЕНА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ  
ИНФОРМАЦИЕЙ  
RULES OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

1. ОБМЕН МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ ВКЛЮЧАЕТ:

а) обмен авиалоговой, аэронавигационной, авиационной, оперативными шестичасовыми прогнозами с трехчасовым перекрытием по районам аэропортов и штурмовыми оповещениями и предупреждениями.

б) период, в течение которого осуществляется взаимной метеорологической информацией между аэропортами СССР и аэропортами других стран, устанавливается в зависимости от расписания движения самолетов, при этом:

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

б) обмен авиалоговой осуществляется по коду "АВРО" / FM 15-A/. В конце авиалоговой обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятными долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

в) 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.

г) обмен прогнозами погоды по районам аэропортов осуществляется кодами "А" и "ТАПОР" / FM 51A и FM 52A/, при этом скорость ветра указывается в метрах в секунду;

д) обмен аэрологических сведениями до максимальных высот, необходимых для оперативной работы, осуществляется по кодам "КВ-03" / FM 32-A / "КВ-04" / FM 33-A /;

е) передача штурмовой информации в период полетов производится немедленно по мере возникновения опасных для авиации явлений погоды в районе своего аэропорта и на гидрометеостанциях, расположенных по трассе.

ж) каждая радиостанция, которая имеет связь с самолетом, по первому требованию экипажа, передает на борт соответствующую метеоинформацию.

The exchange of meteorological information includes:  
Exchange of flying weather, aerological reports, route six-hour weather forecasts with three-hour overlapage by areas of airports, and storm notice 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 forecast with three hours interlapping are transmitted one hour before their term of operation.

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

c/ aerological reports up to the maximum altitude necessary for operational work are exchanged in FM 32A and FM 33A.

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

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

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИЕ ИНДЕКСЫ  
METEO CONTENTS

ИМЕНОВАНИЕ ПУНКТА Station	Индекс Contents	Примечание Remarks
Москва / Внуково Moscow/Vnukovo	27524	
Москва / Кубинка Moscow/Kubinka	Кубинка Kubinka	
Вильнюс Vilnius	26730	
Великие Луки Velikiye Luki	26477	
Львов Lvov	33393	
Минск Minsk	26850	
Тигра Tiga	26422	
Рязань Rjazan	Рязань Rjazan	

~~CONFIDENTIAL~~

25X1

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ METEO INFORMATION							
Станция Station	Позывной Call Sign	Время Time	Частоты кГц Frequencies	Род пере- дачи Emission	Форма Form	Индекс Contents	Примечание Remarks
МОСКВА / Вязово MOSCOW/Vyazovo	У Г А Б	H-05-08	6672	A1	Аеро,Тел	27504	По запылю (СВ : 10000) 2500 4500 40000 (Суден и Радар) (СВ : 10000) Временно работает только А3 на рубочном ярусе 070 км от Вязово (СВ : 10000)
	У Г А Б Думај	H-05-15 H-05-45	11190, 7700, 4656 4380, 2770	A1 А3	Аеро,Тел		
Рига Riga	У А О И Дон	H-24-27 H-04-37	5948 3072	A1 А3	Аеро,Тел	26422	По запылю (СВ : 10000) 25730 47000
Минск Minsk	Валкиа Belkshah	H-21-04 H-01-04	3560 3502 2990 3128	A3	Аеро,Тел	20477	По запылю (СВ : 10000) 27730 49420
Львов Lvov	Караика Karaiika	H-15-16 H-45-46	5850 3116	A3	Аеро,Тел	33316	

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1  
25X1



CONFIDENTIAL

КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТЧИКУ

ПО ВЫХОДУ САМОЛЕТА НА ПОСАДКУ С ПОМОЩЬЮ РАДИОКОМПАСНОЙ СИСТЕМЫ В СЛУЖЕБНОМ РЕЖИМЕ

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

При выводе самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен до начала УКВ связи 118,1 мГц передать диспетчеру посадку: "БСБ обеспечить 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. Сближение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

Вывод самолета на аэродром

Вывод самолета, как правило, осуществляется с помощью радиоконуса на дальнее направление радиостанции. После чего, в зависимости от очередности, диспетчер посадки выводит самолет на посадку по прямоугольному маршруту.

При благоприятной погоде и остальное 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 бесхозным радиоконусом, 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 полета 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 командир самолета подает команду на выполнение разворотов, поддержание курса следования и высоты заданной высоты.

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

2. При подходе самолета в район третьего разворота с маршрута, командир самолета подает команду на поддержание курса подхода к третьему развороту и сближение до заданной высоты.

Например: "БСБ" - курс 90°, сближайтесь до высоты 300 метров.

При подходе самолета к точке начала третьего разворота, подается команда на разворот. Например: "БСБ" - третий разворот, курс 330°, сближайтесь 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 procedures 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 given 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.

MANOEUVER OF MANOEUVER IN ORDER TO REACH THE LANDING COURSE LINE.

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

- a/ traffic circuit, if the aircraft is in holding area.
- b/ 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.

Example: "BSB - first procedure turn, heading 150°, descend to altitude 300 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 sblizhatsya to prescribed altitude.

Example: "BSB - heading 90°, descend to altitude 300 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."

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

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

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

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

При подходе самолета к линии посадки дается команда на выполнение разворота / поворота, например "ББВ" - 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 удержание посадочного курса, или курса выхода / при уклонении, например: "ББВ" на линии посадки курс 240° или "ББВ" - курс 235, ББВ - подойдите к линии посадки, ББВ - возьмите посадочный курс 240°.

На удалении 7 км от начала ВПП, при подходе самолета к линии глиссады снижения - экипажу самолета дается команда выпустить нос впереди самолет на глиссаде.

Диспетчер посадки при уклонении самолета от линии посадки или глиссады снижения, передает экипажу команду на изменение курса следования или вертикальной скорости снижения. Например: "ББВ" 5 км на линии посадки, выдерживайте посадочный курс 240°, ступай на дальнейшие команды не требуется", "ББВ" - удаление 7 километров, выпускайте нос, снижайтесь".

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

- "ББВ" - подойдите к глиссаде, снижайтесь удаление 6 километров".

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

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

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

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

- "ББВ" - подойдите к глиссаде, снижайтесь удаление 2 км".

- "ББВ" - на линии посадки снижение по глиссаде. Удаление 1 километр, перед 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: "ББВ, уходите на второй круг".

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

When approaching the point of commencement of the fourth procedure turn - "BBB" - 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 the altitude.

Example: "BDP" 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: "BBB" - 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.

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

At a distance of 7 km from the approach end of the runway 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 from the glide path the instruction is given by the controller to change the flight heading or the vertical rate of descent.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- "BBB" - 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 commands / 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:

CONFIDENTIAL

25X1

**CONFIDENTIAL**

25X1

The approach-to-land procedure after the planned approach procedure is performed in accordance with the prescribed method.

**ПРИЛОЖЕНИЕ**

К ИНСТРУКЦИИ ПО ПОЛЕТУ САМОЛЕТА НА ПОДХОДЕ К АЭРОПОРТУ В РАЙОНЕ ПОДХОДНОЙ СВЯЗИ

25X1

**ATTACHMENT**

to the instruction for accomplishing approach-to-land with the help of ground control's approach system (SAS) at the airport Vnuково. Phraseologies /I.C.A.O./

Этапы подхода	Позывные	Содержание переговоров	Stage in Sending approach station		Radio-telephony phraseology
			1	2	
Первоначальная связь /на частоте...../	Самолет	Байкал я САС БСБ прошу посадочный локар - прием.	Initial contact /on frequency...../	Aircraft	Bajkal - this is Bajkal - request GCA - Over.
	Байкал	Б Б я Байкал вас понял, свяжитесь со Старт-одни на ..... /частота/ мегациклов - при отсутствии связи - свяжитесь снова с Байкалом - повторите - прием.		Bajkal	BBS 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 - свяжитесь снова с Байкалом - прием.		Aircraft	Bajkal roger - BBS is to change frequency to ..... megacycles - If radio contact lost I am to revert to Bajkal - Over.
Предварительные инструкции /на частоте...../	Байкал	БСБ поняли правильно - конен.		Bajkal	BBS that is correct - Out.
	Самолет	Устанавливает связь со Старт-Одн.		Aircraft	Gets into contact with the Start -One.
	Старт-Одн	БСБ я Старт-одн - сообщите курс и звылон - прием. /Звылон отсчитывается по высотомеру, шкала которого установлена на давление 760 мм ртутного столба/.	Preliminary instruction /on frequency.../	Start-One	BBS 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-Одн - я БСБ - курс 135 - звылон 1200 - прием		Aircraft	Start-One this is BBS - Heading 135 - Altitude 1200 metres - Over.
	Старт-Одн	БСБ разворот направо - курс 180 для опознавания - повторите - прием.		Start-One	BBS turn right - Heading 180 /wun ait zero/ metres for identification - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот направо - курс 180 для опознавания - прием.		Aircraft	BBS is to turn right heading 180 /wun ait zero/ for identification -Over.
	Старт-Одн	БСБ держите связь на опознавание - прием.		Start-One	BBS transmit for identification -Over.
	Самолет	САС БСБ /нажимает кнопку микрофона в течение 20 секунд/ САС БСБ.		Aircraft	SAS BBS /presses microphone button for 20 seconds/ SAS BBS.
	Старт-Одн	САС БСБ опознан 15 километров - северо-запад от аэропорта - разворот налево. Курс 120 - держите звылон 1200 /или начинайте снижение до высоты ...../ метров - Повторите - Прием.		Start-One	SAS BBS identified 15 /wun five/ 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 звылон 1200 /или снижаться на ...../ метров - Прием.		Aircraft	BBS is identified 15 /wun five/ 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.

**CONFIDENTIAL**

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

	1	2
Старт-Один	БСБ - Показания правильно установите высотомер 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 dayseasal five/ millimet Descend to altitude... m - Readback -Over.
Самолет	Давление 746,5 / семь четыре шесть запятая пять / миллиметров установилось. Снизайтесь до высоты ..... метров - Прием.	Aircraft Pressure 746,5 /seven four six dayseasal 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 покаял 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 Start-Один	БСБ разворот налево - Курс 332 - Снизайтесь до высоты ..... метров - Повторите - Прием.	Approach- Start- One BSB turn left heading 332 /three three two/-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 two/ 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 покаял - Прием.	Aircraft BSB roger - Over.
Старт-Один	БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прием.	Start- One BSB turn left heading 242 /two four two/ - Readback - Over.
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прием.	Aircraft BSB is to turn left heading 232 / two three two/ - Over.
Старт-Один	БСБ - нет - покаял неправильно - БСБ - разворот налево курс 242 - Повторите - Прием.	Start- One BSB negative - BSB turn left heading 242 /two four two/ - Readback - Over.
Самолет	Вас покаял - БСБ должен сделать разворот налево курс 242 - Прием.	Aircraft Roger - BSB is to turn left 242 / two four two/ - Over.
Старт-Один	Покаял правильно - Посадочный курс 62 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 two/ - Ceiling 100 /wan zero zero/ metres - Visibility 2 /two/ kilometres - Wind 12 /wan too/ metres per second - Light haze on runway - Over.
Самолет	Вас покаял - Прием.	Aircraft Roger - Over.
Старт-Один	БСБ разворот налево курс 152 - Забудьте высоту 300 метров - Повторите - Прием.	Start- One BSB turn left heading 152 /wan five too/ height 300 /three zero zero/ metres - Readback - Over.
Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 152 - Забудьте высоту 300 метров - Прием.	Aircraft BSB is to turn left heading 152 /wan five too/ height 300 /three zero zero/ metres - Over.

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

<p>Старт- БСБ разворот налево курс 62 - Прием.          Самолет БСБ должен сделать разворот налево курс 62 - Прием.</p>	<p>Start- One BSB turn left heading 62 /six too/ - Over.          Aircraft BSB is to turn left heading 62 /six too/ - Over.</p>
<p>Окончательный подход и посадка          Старт- БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.</p>	<p>Final approach- to-land Start- One BSB on final approach 12 /wun too/ kilometres from runway - Report height - Over.</p>
<p>Самолет Вас понял - Высота 300 метров - Прием.</p>	<p>Aircraft Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.</p>
<p>Старт- БСБ при потере связи дерните курс 62 наберите высоту до .....метров и свяжитесь снова с Байкалом - Прием.</p>	<p>Start- One BSB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till ..... metres and revert to Bajkal - Over.</p>
<p>Самолет Вас понял - Прием.</p>	<p>Aircraft Roger - Over.</p>
<p>Старт- БСБ допустимая высота снижения для этого курса 50 метров по глассаде - Повторите - Прием.</p>	<p>Start- One BSB obstacle clearance limit 50 /five zero/ metres on glide path of this approach - Readback- Over.</p>
<p>Самолет Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.</p>	<p>Aircraft Obstacle clearance limit for heading 62 / six too/ is 50 /five zero/ metres. - Over.</p>
<p>Старт- БСБ в Старт-Один - Послочный курс 62 правый - Как меня слышите - Прием.</p>	<p>Start- One BSB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read - Over.</p>
<p>Самолет Все понял - Связность хорошая /удовлетворительная, плохая/ - Прием.          /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.</p>	<p>Aircraft Roger - Good /satisfactory, bad/ reading - Over. / If reading is bad further approach-to-land is not allowed/.</p>
<p>Старт- Вас понял - На команды не отвечать. БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс хороший проверьте выпуск шасси в землю - БСБ на подходе в глассаде - Сейчас снижаться .....метров / секунду - Я повторяю .....метров/секунду. БСБ на глассаде 7 километров от ВПП - Поворните вправо 5 градусов новый курс 67 - Я Повторяю 67 - 5 километров от ВПП - Ниже глассады 20 метров - Уменьшите скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в глассаду - Поворните влево 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глассаде - Разрешаю посадку - Проверьте шасси и закрылки - 1,3 километра от ВПП - Сбавьте скорость снижения - Курс 62 хороший на глассаде - Высота 50 метров - БСБ берите посадку на себя.</p>	<p>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 /five/ degrees new heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /five/ kilometres from runway - Below Glide Path 20 /too zero/ metres - Adjust rate of descent - 4 /four/ kilometres from runway returning nicely to Glide Path - Turn left 5 /five/ degrees new heading 62 /six too/ - BSB on Glide Path - Cleared to land - Check wheels and flaps - 1,3 /wun dayssamal three/ kilometres from runway - Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good on Glide Path - Height 50 /five zero/ metres- BSB takeover for landing. Aircraft /Performs landing visually /VFR/.</p>
<p>Самолет/Производит посадку визуально/.</p>	

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL



25X1

NOTAMS



CONFIDENTIAL



25X1

25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied



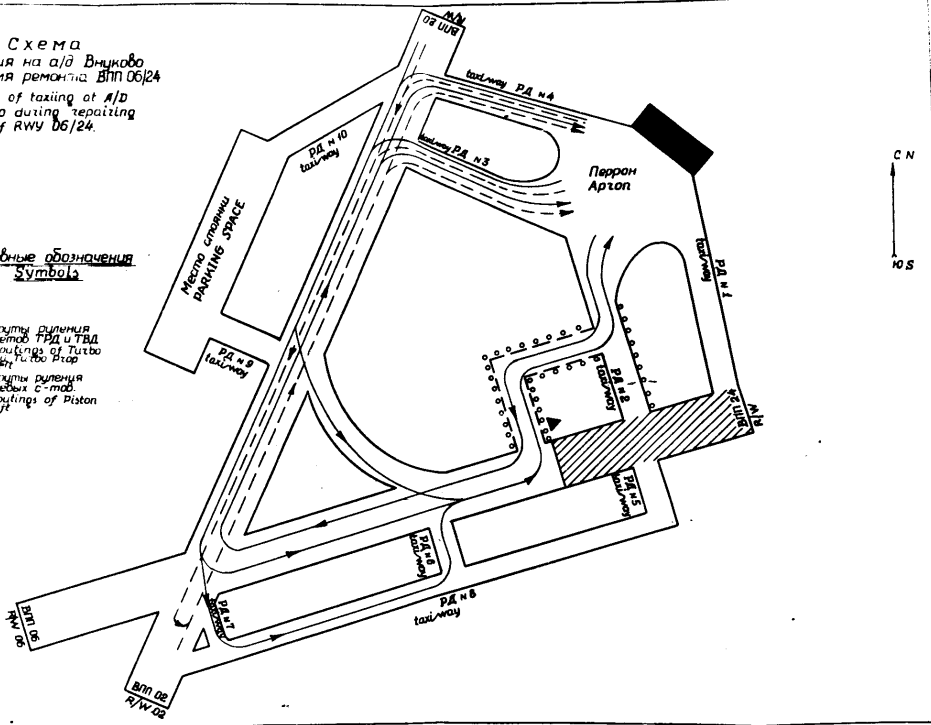


Приложение  
Appendix to NOTA

Схема  
руления на а/д Внуково  
во время ремонта ВПП 06/24  
Scheme of taxiing of A/D  
Vnukovo during repairing  
work of RWY 06/24.

Условные обозначения  
Symbols

Маршруты руления  
самолетов ТВД и ТВД  
Taxi routings of Tu-154  
and Tu-154B  
Маршруты руления  
транспортных самолетов  
Taxi routings of Piston  
aircraft



Аэродром САН 12 11 53г. N 53534  
Aerodrom SAN

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1

25X1

**Page Denied**

Next 5 Page(s) In Document Denied

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

LIST

APPENDIX

OF SERVICES UNDER GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION FLEET, MOSCO. CITY AIR AGENCY, MOSCO./VNUKOVO AIRPORT AND OTHER AIRPORTS OF CIVIL AVIATION FLEET OF USSR WITH THEIR FULL AND ABBREVIATED FORMS OF DESIGNATION AND MAIN QUESTIONS THEY ARE TO BE ADVISED ON RESPECTIVELY.

Full form of designation Abbreviated Questions they are to form of des. be advised on

MOSCO./GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION FLEET /AEROFLOT/

EUUU

1. DEPARTMENT OF INTERNATIONAL AIR SERVICES	AVA	Organisation and operation activity on international lines.
2. CENTRAL SERVICE OF AIR TRAFFIC	ATCC	Prior air traffic control notices for carrying out and providing additional and non-scheduled flights, change of date or schedule of flights, flight plan and air traffic.
3. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION	OPA	Organisation of mass transportation of passengers and cargo and commercial aspects of additional and non-scheduled flights.
	OPB	Schedule of air traffic on international air lines.
4. AERONAUTICAL INFORMATION SERVICE AND NOTAM OFFICE	NOF	Aeronautical information
5. TELECOMMUNICATION SERVICE	TEL	Communication
6. METEOROLOGICAL SERVICE	MET	Meteorological information

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

MOSCOW CITY AIR AGENCY

EUU

1. BOOKING OFFICE FOR INTERNATIONAL FLIGHTS

RES APL

Reservation for transportation of passengers and cargo on international air lines and in advance payment of transportation.

2. BOOKING OFFICE FOR DOMESTIC FLIGHTS

AGT APL

Reservation for transportation of passengers on domestic lines of USSR.

MOSCOW/VNUKOVO AIRPORT

EUU

1. AIRPORT ADMINISTRATION

CHF

Operation activity of airport.

2. AREA SERVICE OF AIR TRAFFIC

ACC

Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flight and air traffic.

3. AERODROME SERVICE OF AIR TRAFFIC

TWR

Air traffic.

4. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION

OPL

Transportation of passengers, cargo and mail and handling of passengers.

OPP

Requests to provide catering for passengers.

OPR

Lost-and-Found /baggage, cargo and mail tracing/.

5. TELECOMMUNICATION SERVICE

TEL

Communication

6. METEOROLOGICAL SERVICE

MET

Meteorological information.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

AIRPORTS OF CIVIL AVIATION ICAO 4-letter place name abbreviation.

FLEET

1. AIRPORT ADMINISTRATION	CHF	Operation activity of airport
2. AREA SERVICE OF AIR TRAFFIC	ACC	Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flight and air traffic.
3. AERODROME SERVICE OF AIR TRAFFIC	TWR	Air traffic.
4. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION	OPR	Transportation of passengers, cargo and mail, handling of passengers, request to provide catering for passengers and lost-and-found /baggage, cargo and mail tracing/.
5. TELECOMMUNICATION SERVICE	TEL	Communication.
6. METEOROLOGICAL SERVICE	MET	Meteorological information.

REMARKS:

1. When directing messages to airport MOSCO /MUKOVO about flight plan and air traffic /DEP, ARR, DEL, CIL, etc/, the address ATCC EUUU should be added.
2. When directing messages to airport MOSCO /MUKOVO about meteorological information /AERO, TAF, etc/, the address MET EUUU should be added.
3. When directing messages to the representatives of foreign air companies in MOSCO and MOSCO /MUKOVO airport, 4-letter abbreviation EUUU /for the representatives in MOSCO./ and EU /for the representatives in MOSCO./ /MUKOVO airport/ should be used.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied



25X1

**CONFIDENTIAL**



25X1

17

**ПРАВИЛА**  
полётов иностранных гражданских  
воздушных судов на территории СССР

**CONFIDENTIAL**

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

Утверждаю,  
Начальник ГУГВФ  
П. Жигарев,  
9 апреля 1957 г.

**ПРАВИЛА  
полётов иностранных гражданских воздушных судов  
на территории СССР**

*(Издаются на основании ст. ст. 5, 93—95 Воздушного кодекса  
Союза ССР)*

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 радиста), 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.



25X1

CONFIDENTIAL

25X1

б. Указание в пункте 5 настоящих Правил заявление должно содержать следующие данные:

- государственную принадлежность воздушного судна,
- тип воздушного судна,
- бортовой идентификационный знак (номер воздушного судна),
- бортовой номер 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, инструктора, бортрадиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту.
- минимум полета, при котором разрешена посадка экипажа на данном типе воздушного судна,
- пункт назначения полета на территории СССР,
- 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, а 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 полетов иностранными воздушными судами государственной границы СССР устанавливаются воздушные коридоры (воронки), а для полетов над территорией Советского Союза — воздушные трассы.

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 км, но 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 Району диспетчерской службы микрофоном на русском языке: «подхожу к границе и прошу разрешения на ее перелет, высота полета, бортовой номер воздушного судна», после перелета государственной

границы СССР («перелетел государственную границу, высота полета»).

При невозможности продолжать дальнейший полет по благоприятным метеословным, неисправности 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 диспетчерский аэропорт, с которым держат связь — «возвращаюсь назад к границе, бортовой номер воздушного судна, высота полета».

12. Полеты иностранных воздушных судов на территории Советского Союза производится 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.

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

Влет в пределы СССР производится на заданной Районом диспетчерской службы экипажу высоте (эшелоне) по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление P-760 мм ртутного столба.

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

15. Высота полета (эшелона) устанавливается в каждом отдельном случае планом полета, утвержденным соответствующей инстанцией авиадиспетчерской службы Гражданского воздушного флота, в пределах зоны действия которой планируется полет.

16. Изменение установленной планом высоты (эшелона) 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 перелете государственной границы СССР и установленной воздушной трассы

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

пределах этой территории Советского Союза — категорически запрещается.

18. При неуверенности и правильности выполнения установленных режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно установить соответствующую авиадиспетчерскую службу Гражданского воздушного флота СССР и запросить свое дальнейшее ведение.

19. В случаях отклонения иностранного воздушного судна от воздушной трассы, авиадиспетчерская служба, руководящая движением данного воздушного судна, оказывает возможную помощь в направлении по установленную воздушную трассу, однако она не несет ответственности за этот полет никакой ответственности.

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

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

- а) удостоверение о регистрации воздушного судна,
- б) удостоверение о пригодности воздушного судна к полету,
- в) соответствующие удостоверения для каждого члена экипажа согласно специальности,
- г) полетный бортовой журнал,
- д) ведомости и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,
- е) список пассажиров с указанием фамилий и места назначения,
- ж) сопроводительная ведомость к грузу с указанием наименования и веса,
- з) 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, которыми 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 другие опасные грузы.

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

25. Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны воздушному судну (смысловую информацию и его ответные сигналы:

№ п/п	Значение сигнала	Подача сигнала (команд)	
		Фонарями самолетов и сигналом аэродромных огнями	Ракетами
1	2	3	4
<b>а) Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны</b>			
1	«Внимание, Вы — самолет-нарушитель»	<p><b>Днем</b> Три показывания с крыла на крыло</p> <p><b>Ночью</b> Три мигания аэродромными огнями</p>	Одна зеленая ракета
2	«Следуйте за мной»	<p><b>Днем</b> Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома по кругу с креном 20°, обозначающим себя миганием аэродромными огнями</p> <p><b>Ночью</b> Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозначающим себя миганием аэродромными огнями</p>	Одна зеленая ракета
3	«Произведите посадку на этом аэродроме»	<p><b>Днем</b> а) При визуальной видимости аэродрома — круг над аэродромом посадки; б) при подходе к аэродрому за облаками — круг над аэродромом и свет на посадочный курс</p> <p><b>Ночью</b> Звезд на посадочной курс с включением посадочных огней фар</p>	
4	«Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантируется»	<p><b>Днем</b> Множественное показывание с крыла на крыло при полете на параллельных курсах</p> <p><b>Ночью</b> Множественное мигание аэродромными огнями при полете на параллельных курсах</p>	Одна красная ракета

CONFIDENTIAL

25X1



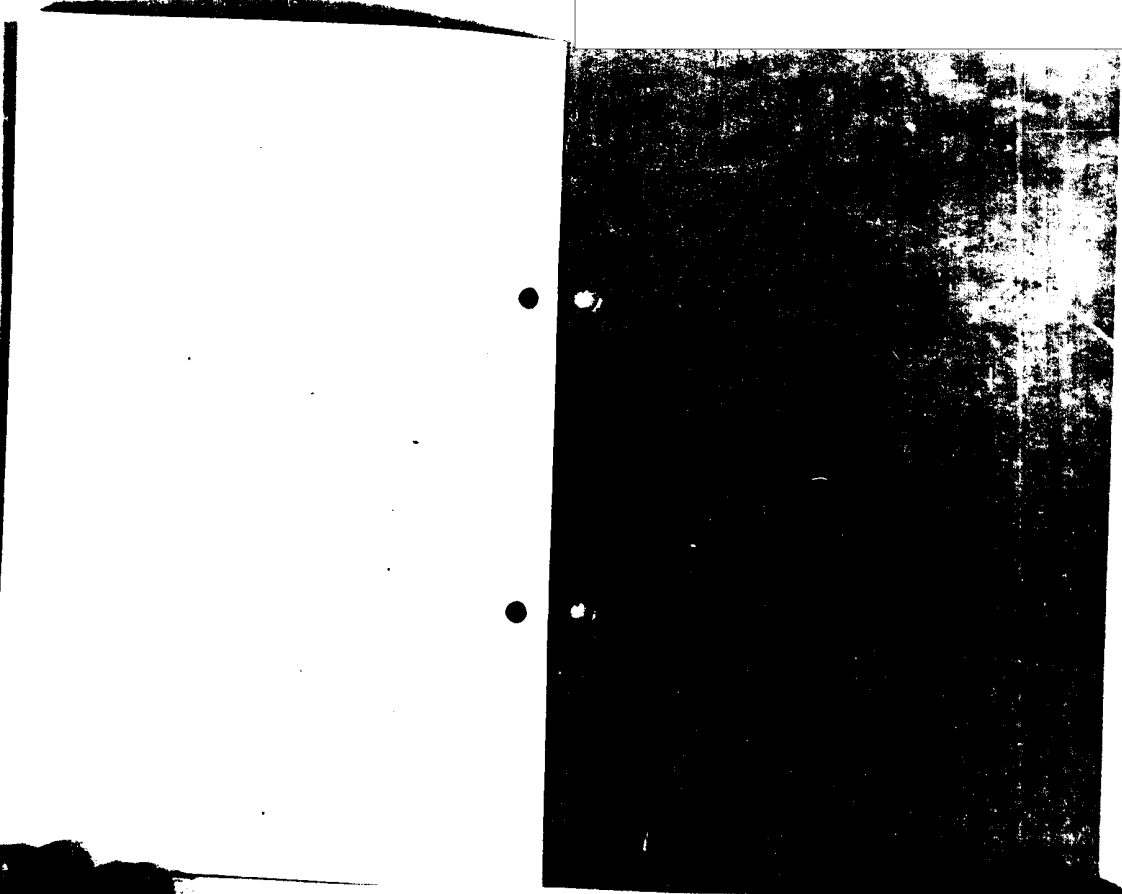


25X1

CONFIDENTIAL



25X1



CONFIDENTIAL



25X1

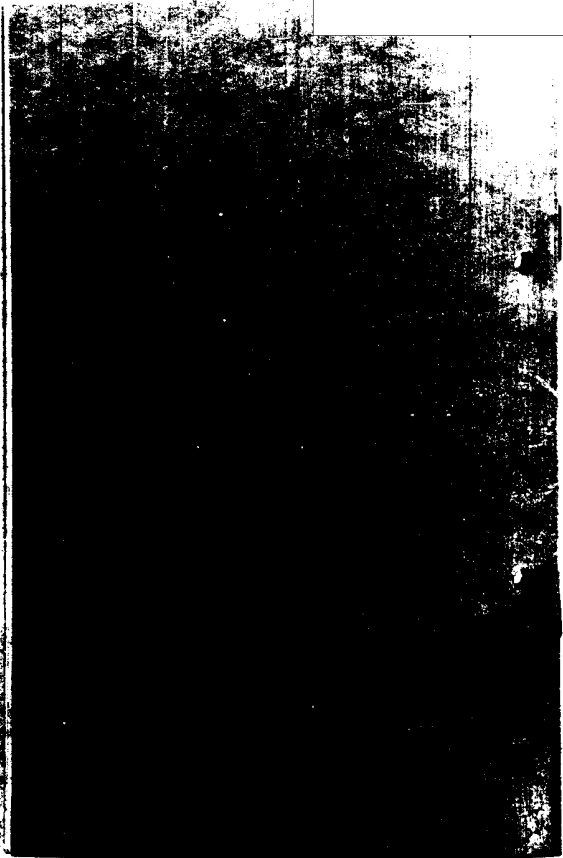


25X1

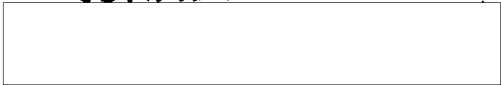
CONFIDENTIAL



25X1



CONFIDENTIAL



25X1

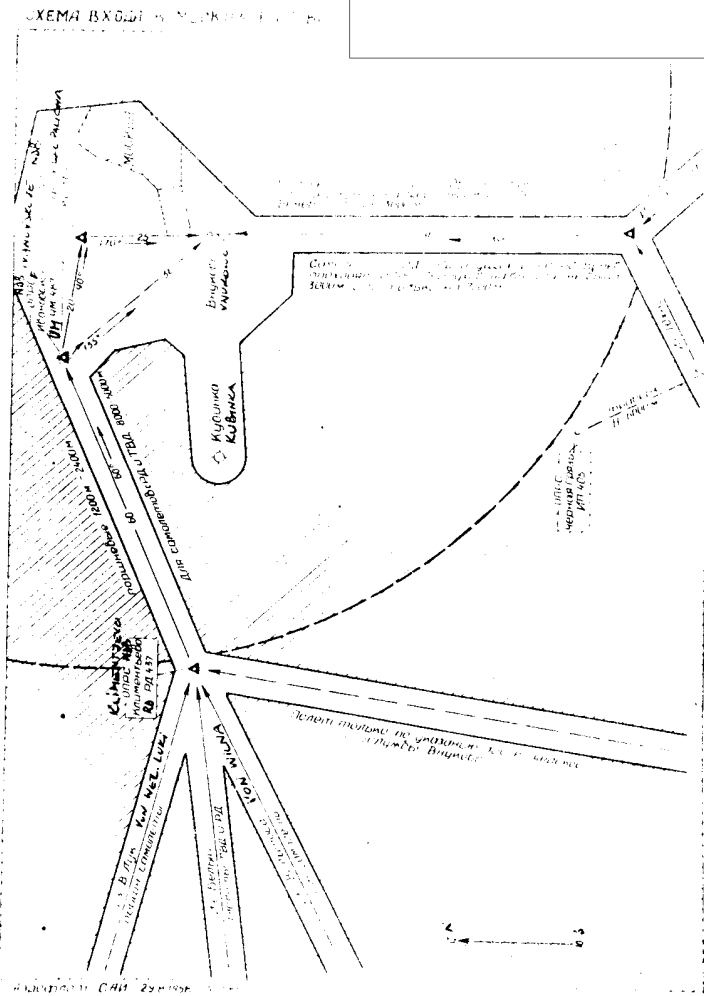
25X1

**Page Denied**

Next 2 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1





25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied

14/6/1958  
У.А.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Адресная таблица классов А и А/В.

Зашифрование - Encode		Расшифрование - Decode	
Название города /аэродрома/ Name of city /aerodrome/	Условное обозначение /Abbreviation	Условное обозначение /Abbreviation	Название города /аэродрома/ Name of city /aerodrome/
1	2	3	4
Актюбинск Aktjubinsk	ЕУТА EUTA	ЕУАА EUA A	Алма-Ата Alma-Ata
Алма-Ата Alma-Ata	ЕУАА EUA A	ЕУЕЕ EUGE	Ереван Erevan
Великие Луки Velikije Luki	ЕУЛВ EULV	ЕУТГ EUGG	Тбилиси Tbilisi
Вильнюс Vilnius	ЕУПВ EUPV	ЕУХХ EUNH	Хабаровск Khabarovsk
Владивосток Vladivostok	ЕУХВ EUNW	ЕУХП EUNP	Петропавловск-на-Камчатке Petropavlovsk-na-Kamchatke
Джусалы Djusaly	ЕУТД EUTD	ЕУХВ EUNW	Владивосток Vladivostok
Ереван Erevan	ЕУЕЕ EUGE	ЕУИА EUIA	Чита Chita
Иркутск Irkutsk	ЕУИИ EUII	ЕУИИ EUII	Иркутск Irkutsk
Киев Kiev	ЕУКК EUKK	ЕУИУ EUIU	Улан-Уде Ulan-Ude
Кулибшев Kulibyshev	ЕУИИ EUII	ЕУИИ EUII	Кулибшев Kulibyshev
Ленинград Leningrad	ЕУЛЛ EULL	ЕУИП EUIP	Пенза Penza
Львов Lwow	ЕУКЛ EUKL	ЕУИУ EUIU	Уральск Ural'sk
Минск Minsk	ЕУПИ EUPI	ЕУКК EUKK	Киев Kiev
МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф./ MOSCOW/G.D.C.A.F./	ЕУУУ EUII	ЕУКЛ EUKL	Львов Lwow
МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovc	ЕУВВ EUVV	ЕУКО EUKO	Одесса Odessa

K O D A K S A F E T

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4
МОСКВА/Кубинка MOSCOW/Kubinka	EMVA EMVK	EMVA EMVA	Ленинград Leningrad
Одесса Odessa	EMAO EUAO	EMVA EMVA	Великие Луки Velikije Luki
Пенза Penza	EMPA EUPA	EMVA EMVA	Минск Minsk
Петропавловск-на- Камчатке Petropaylovsk-na- Kamchatke	EMXP EUPX	EMVA EMVA	Рига Riga
Рига Riga	EMIP EUPR	EMVA EUPV	Вильнюс Vilnius
Самарканд Samarkand	EMTH EUTN	EMTA EUTA	Актыбинск Aktiubinsk
Сталинабад Stalinabad	EMTC EUTS	EMTD EUTD	Джусали Djusali
Ташкент Tashkent	EMTT EUTT	EMTH EUTN	Самарканд Samarkand
Тбилиси Tbilisi	EMTT EUGG	EMTC EUTS	Сталинабад Stalinabad
Улан-Уде Ulan-Ude	EMUV EUIU	EMTT EUTT	Ташкент Tashkent
Уральск Uralsk	EMVU EUIU	EMT3 EUTZ	Термез Termez
Хабаровск Khabarovsk	EMVK EUNH	EMVU EUIU	МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф./ MOSCOW/G.U.G.V.F./
Термез Termez	EMT3 EUTZ	EMVK EMVK	МОСКВА/Кубинка MOSCOW/Kubinka
Чита Chita	EMVA EUIA	EMVB EUNV	МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnuovo

**Note.** The abbreviations listed in this document are intended only for designation of place names of aerodromes and not for services. The letter will be identified by the abbreviations of place names plus the abbreviations of aeronautical services /e.g. MOSCOW ACC - EMVA ACC/.

**Примечание.** Указанные сокращения предназначены для условного обозначения названий аэродромов. Аэродромы будут условно обозначаться путем приращения к сокращенным названиям аэродромов сокращенных наименований служб. Пример: МОСКВА РДС - EMVA РДС.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied

Appendix to NOTAM APL class 2 A 30

89661 10-81

РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ (ВРЕМЯ МОСКОВСКОЕ)  
 SCHEDULE OF OPERATION AND ALTERNATION OF DAY AND NIGHT FREQUENCIES FOR RADIO COMMUNICATION  
 AND NAVIGATION FACILITIES (All hours given are MSK)

Месяц Month	Январь и декабрь Jan and Dec		Февраль и ноябрь Feb and Nov		Март и октябрь March and Oct		Апрель и сентябрь Apr and Sept		Май и август May and Aug		Июнь и июль June and July	
	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. morning end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. morning end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. morning end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening	Время работы начало конца Hrs of opera- tion beg. morning end	Время смены частот утро вечер Hrs of opera- tion beg. evening
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва/Внуково MOSCOW/Vnukovo	07.30 18.00	09.30 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	
Брянск Bryansk												
Киев, Львов Kiev, Lwow	07.00 19.00	07.30 18.00	06.30 19.30	07.00 19.00	05.30 21.00	06.00 20.00	04.30 21.30	05.30 20.30	04.00 22.30	05.00 21.30	03.30 23.00	

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1  
25X1

25X1

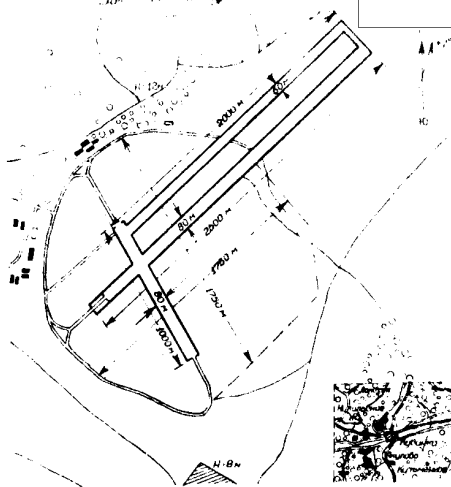
**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied

CONFIDENTIAL

Приложение 1 к ПОСТАНОВЛЕНИЮ  
Appendix 1 to NO

25X1



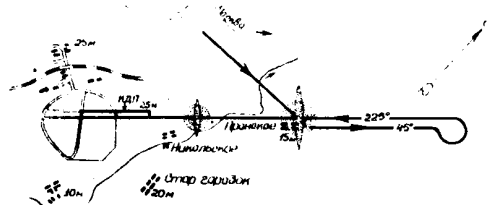
Поселком Кубинка расположен в 64 км на запад-юго-запад от Москвы и в 5 км северо-западнее от Кубинки. Занимая площадь имеет форму неправильного многоугольника. Размеры 3000 м по ширине и 1700 м по длине. Восточно-западная сторона ВПП №1 - ширина 2500 м, ширина по южной стороне 1700 м. МН по южной стороне 45-225°, в юго-западной части на площадке с МН 225°. ВПП ориентирована по магнитному азимуту и в юго-западной части имеет длину 300 м от нее восточнее площадка №2 размером 2000 м. ВПП №3 размером 1000 м с МН по южной стороне 147-327°. Имеются различные строения (в основном в северо-западной стороне) высота от 15-20 м, с 10-12 этажами. Высота восточной стороны 8-10 м. В направлении оси ВПП имеются различные строения высота 8-12 м.

CONFIDENTIAL

25X1

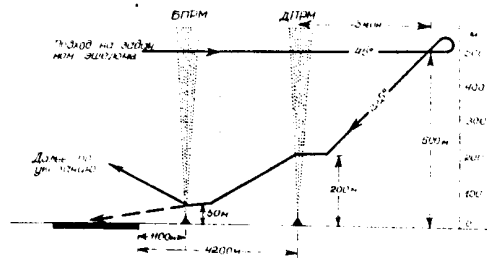
CONFIDENTIAL

Appendix 2 to NOTAF 1/58



и высота над уровнем моря

Профиль захода на площадку



Примечание: Данные посадки с НК-102 - окончательные данные

Высота посадки	Длина	Масштаб
200 м	50 м	1:100
300 м	100 м	1:100
400 м	500 м	1:100
500 м	1000 м	1:100

Длина по участку 4000 м. Высота по участку 200 м. Масштаб по участку 1:100.

CONFIDENTIAL



1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/ Kuchera MOSCOW/ Kubinka	АНС ТИР Коммуна PCT-4 GCA KUCHILS KPM Lee TPM OP	БОРЖО МОЛОКНО	A3		118,1 118,1		118,1 118,1	n/s 6/R		225° 045°/ 225°		
	ДПМ LO EPM LI ДПМ LO EPM LI	VA UA Y U HD HD H H	A2 A2 A2 A2			670 326 670 326				045° 045° 225° 225°	4,0 0,08 4,0 1,1	30.00 to 70 y . .

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied

Appendix to NOTAM and Plans 2-10/77.

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ AERONAUTICAL RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES													
Наименование пункта радиосредств Station	Условное обозначение радиосредств Service	Позывной Call sign	Род сигнала Em	Прием Receives		Передача Transmits		Время работы Hours MSK	Координаты Coordinates	Местоположение Location		Примечания Remarks	
				кГц Kc/s	мГц Mc/s	кГц Kc/s	мГц Mc/s			Широта Lat°	Долгота Long°		
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
МАКБВА/ Внуково Vnuково	РРС АСС		A3		128		128	п/р					
	Командная	ДУНАЛ	A3		119,7		119,7	HS					3. center W. master
	Связная A/G, oper- ates H24	ДУНАЛ	A3	5642			5642	д. н/п					С. и Широта W. and S Direction
	Связная раб. к/с A/G, oper- ates H24	ДУНАЛ	A3	5496			5496	д. н/п					С. и Широта W. and S Direction
	Связная раб. к/с A/G, oper- ates H24	ДУНАЛ	A3	5484			5484	д. н/п					С. и Широта W. and S Direction
	Связная раб. к/с A/G, oper- ates H24	ДУНАЛ	A3	5274			5274	д. н/п					С. и Широта W. and S Direction
Варшавская раб. к/с A/G, oper- ates H24	УТАБ	A1	6372			6372	д. н/п					С. и Широта W. and S Direction	
УСАВ			A1	3400			3400	д. н/п				С. и Широта W. and S Direction	
РН ВР	УОД		A1	3840			4700	д. н/п	5035 D				С. и Широта W. and S Direction
	УОД		A1	2960			2304	д. н/п	3712 B				С. и Широта W. and S Direction

25X1  
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	
СТА МОСМА/ Внуково Внуковъ	АПС ТWR Командная подхода APP	ДУНАЙ DUNAJ	A3		128		128	п/р HS					
	Командн. посадки ТWR	ДУНАЙ DUNAJ	A3		126		126	п/р HS					
	Командн. ТWR	ДУНАЙ DUNAJ	A3		118,1		118,1	п/с O/R					
	КГСП ILS КРМ Loc ГРМ GP			A2 A2				109,1 833,8	п/с O/R		062°/ 242		
	ДПРМ LO	06 0В	A2			290		"		242°	4,16	от ВПП	
	ВПРМ LI	0 0	A2			595		"		242°	1,035	"	
	ДПРМ LO	ПТ GG	A2			290		"		062°	3,5	"-	
	ВПРМ LI	Г Г	A2			595		"		062°	1,1	"-	
	ДПРМ LO	ТД ТД	A2			290		"		196°	3,92	"-	
	ВПРМ LI	Т Т	A2			595		"		196°	1,0	"-	

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
К/СБ/К/У/Л/Н/К/Е/У/Командная/К/Е/У/Julyany	РДС АСС раб.п/р	КУБАНЬ KUBANY	A3		126			HS				
	Связная раб.к/с A/G,ope- rates H24	КУБАНЬ KUBANY	A3	5470 3102		5470 3102		Д.Н/У Н.НН				Обслуж. всп.ант. днем в секторе 190-45° ночью все направление Available by day in sector: 190-45° by night in all direc- tions.
	Связная раб.п/р A/G,ope- rates HS	КУБАНЬ KUBANY	A3	5590 2854		5590 2854		Д.Н/У Н.НН				Objective directions 190-45° at night in sector 45° - 190°
	Связная A/G	РФФН RFFC	A1	5746 2936		5746 2936		Д.Н/У Н.НН				operates H24.
	РП DP	УВЦ UBC	A1	3824 2966		3943 2674		Д.Н/У Н.НН	5024 C 3023 B			
	АСС ТWR Командн.	КУБАНЬ KUBANY	A3		126			HS				раб.п/р
	Командн.	КУБАНЬ KUBANY	A3		118,1			O/R				раб.п/р
	ДПРМ LO ДПРМ LI	ЗН ZN 3	A2 A2			360 739		"		280° 280°	3,8 0,85	or BTH to enemy
	ДПРМ LO ДПРМ LI	НН NL Н	A2 A2			380 736		"		280° 280°	6,45 1,17	or BTH to enemy

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ЛВВВ LWOW	РДС ACC	КЕРАМИ- КА КЕРАМИ- КА	A3	5650		5650		Д. HJ				Ш. 15-18 С. 45-48
	Связная раб. п/р A/G ope- rates H3			2966		2966		Н. HN				
	Связная A/G	РДС RDFD	A1	6748 2938		6748 2938		Д. HJ Н. HN				раб. к/с operates H24
	РП DP	УБК УБК	A1	3824 2988		3948 2874		Д. HJ Н. HN	4949 C 2358 B			раб. к/с operates H24
	АДС TWR	КЕРАМИ- КА КЕРАМИКА	A3		128		128	HS				раб. п/р
	Командн.		КЕРАМИ- КА КЕРАМИКА	A3		118,1		118,1	O/R			
	ДПМ LO	ГД GD	A2			315		"		135°	4,2	от ВПП
	БПМ LI	Г Г	A2			650		"		135°	1,1	то ВПП
	ДПМ LO	ФС PS	A2			315		"		315°	4,5	от ВПП
	БПМ LI	Ф Ф	A2			650		"		315°	0,75	то ВПП

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
БРЕНСК БРЯНСК	Связная А/с	СВОЛИК STWOLIK	А3	5484 3024		5484 3024	Л.НУ Н.НН	к/с Н24				
БОБРКА БОБРКА	ОНРС НДВ	ЦА СА	А1			432			493935C 241620B			
БШЕВ БУШЕВ	ОНРС НДВ	ИУ ИУ	А1			490			5018C 2962B			
ИВАНОВСКОЕ ИВАНОВСКОЕ	ОНРС НДВ	УМ УМ	А1			487			555130C 365645B			
КЛИМЕНТЬЕВО КЛИМЕНТЬЕВО	ОНРС НДВ	РД РД	А1			437			553940C 360300B			
КОЗЕЛЕЦ КОЗЕЛЕЦ	ОНРС НДВ	ИР ХА	А1			480			505520C 310720B			
ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ	ОНРС НДВ	ИИ ИР	А1			405			545730C 364725B			
ЧЕРНЫЙ ЧЕРНЫЙ	ОНРС НДВ	ЕН ЕН	А1			415			502715C 233945B			
ЮЖНОЕ ЮЖНОЕ	ОНРС НДВ	УИ УИ	А1			985			5442 C 3518 B			

25X1  
25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

**Page Denied**

Next 1 Page(s) In Document Denied



CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

Appendix to NOTAM AFM class 4. P. 2/21

TABLE OF CLOUD BASE AND HORIZONTAL VISIBILITY FOR LANDING AT INTERNATIONAL AIRPORTS OF THE USSR

Аэропорт Airport	МК? посадки Magnetic direction	Минимум # 1 Minimum # 1				Минимум # 2 Minimum # 2				
		День Day		Ночь Night		День Day		Ночь Night		
		QFU	QBB	QBA	QBB	QBA	QBB	QBA	QBB	QBA
МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovo	ILS	242	50	300	50	500	100	1000	150	1500
		242	30	300	50	300	100	1000	150	1500
	ILS	82	50	500	50	500	100	1000	150	1500
		82	30	300	50	300	100	1000	150	1500
196	50	500	50	500	100	1000	150	1500		
	МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovo	251	50	1000	100	1000	100	1500	150	1500
101		100	1000	100	1000	100	1500	150	1500	
Киев Kiev	ILS	262	50	500	50	1000	100	1600	100	1800
		82	50	1000/500	100	1000	100	1600	100	1800
Львов Lvov	I/A 19	100	1000	150	1600	150	1600	200	2000	
		135	50	500	50	1000	100	1000	100	1500
		315	70	700	70	1000	100	1000	100	1500

25X1

**Page Denied**

Next 3 Page(s) In Document Denied