INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CENTRAL INTELLIGENCE AGENCY

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

[redacted] 25X1

COUNTRY	USSR	REPORT	[redacted]
SUBJECT	Soviet Air Navigation Aids for Civil Air Routes (NOTAMS ? ...	DATE DISTR.	24 March 1960
		NO. PAGES	1
		REFERENCES	RD
DATE OF INFO.	[redacted]		25X1
PLACE & DATE ACQ.		Rel # 910	25X1

SOURCE EVALUATIONS ARE DEFINITIVE. APPRAISAL OF CONTENT IS TENTATIVE.

[redacted]

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.

[redacted] 25X1

C-O-N-F-I-D-E-N-T-I-A-L 03-29-8

25X1

STATE	X	ARMY	X	NAVY	X	AIR/EV	X	NSA	X	FBI		NIC	X		

(Note: Washington distribution indicated by "X"; Field distribution by "#".)

INFORMATION REPORT INFORMATION REPORT

CONFIDENTIAL

25X1

СБОРНИК

АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ

/ВРЕМЕННЫЙ/

AERODROMES AND RADIO|NAVIGATION INFORMATION GUIDE

/ TEMPORAL /

1959 г

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Настоящий сборник аэронавигационной информации издан, как временный, до издания АИПа.

В сборник включены необходимые данные для обеспечения полета самолетов по маршрутам Москва-Рига и Москва-Вильнюс и является единственным официальным документом, которым надлежит пользоваться при осуществлении полета.

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

а/ НОТАМы I-го класса,
б/ НОТАМы 2-го класса,
в/ Поправки

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

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

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

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

Адрес службы аэронавигационной информации:

-Почтовый: г.Москва, Аэрофлот, улица Разина, 9.

-По телеграфу, телетайпу и радиосвязи: САИ ВУУУ.

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

-Для НОТАМов I-го класса: НОФ ВУУУ

The present Aerodromes and Radio/Navigation Information Guide is used temporally 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 flihts.

Ephemral 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 AFL to appropriate foreign organisations of civil aviation.

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

The address of Soviet Aeronautical Service is:

Postal: Moscow, AFL, Ulitsa Razina 9.

Telegrah, Telex, Radio Com. :SAI BUUU

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

For NOTAMs Class 1: NOF BUUU.

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

[redacted]

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

[illegible] ОБОЗНАЧЕНИЯ
ABBREVIATIONS FOR USE

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning	Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
Авт	Aut	Автоматический	МК	Mag	Магнитный курс
АДС	ATS	Автоматическая диспетчерская служба	М-Р	M	Маркер
			МИ	NM	Морские мили
а/д	Ad	Аэродром	мм	mm	миллиметры
АНП	AIP	Сборник Аэронавигационной Информации	МПУ		Магнитный путевой угол
а/п	A/p	Аэропорт	МСК	MSK	Московское время
Апр	Apl	Апрель	НОТАМ	NOTAM	Извещение пилотам
БМ-Р	In.M	Ближний маркер	НОФ	NOF	Служба НОТАМ
БПРП	LIM	Ближний приводной радиомаркерный пункт	Нояб	Nov	Ноябрь
			НР	Nr	Номер
БПРС	LI	Ближняя приводная радиостанция	Н	N	ночь, ночная
В	E	Восток, восточный	Окт	Oct	Октябрь
ВД	EL	Восточная долгота	ОПРС	MOB	Отдельная приводная радиостанция
ВПП	Rowy	Взлетно-посадочная полоса	ОСП		Оборудование слепой посадки
Вс	Sun	Воскресенье	п/з	O/R	По заказу
ВСВ	ENE	Восток-северо-восток	Круг	H24	Круглосуточно
Вт	Tue	Вторник	Пон	Mon	Понедельник
ЮВ	ESE	Восток-юго-восток	п/р	HS	По расписанию
ГМТ	GMT	Время по Гринвичу	ПРЛ	PAR	Посадочный радиолокатор
ГРП	G/P	Глиссадный радиомаяк	Прм	Rec	Прием
ГСМ	F	Горюче-смазочные материалы	Прд	Trns	Передача
Д	Long	Географическая долгота	Пят	Fri	Пятница
Дек	Dec	Декабрь	РДС	ACC	Районная диспетчерская станция
ДМ-Р	O.M.	Дальний маркер	РП	DF	Радиопеленгатор
Д	HJ	День, днем, дневной	РПИ	FIR	Район полетной информации
ДПРП	LOM	Дальний приводной радиомаркерный пункт	РСП-А	GCA	Радиолокационная система посадки
ДПРС	LO	Дальняя приводная радиостанция	С	N	Север, северный
З	W	Запад, западный	САП	AIS	Служба Аэронавигационной Информации
ЗМПУ		Заданный магнитный путевой угол			
ЗРП	RNG	Зональный радиомаяк	СВ	NE	Северо-восток
ЗСЗ	WNW	Запад-северо-запад	сен	Sep	Сентябрь
ЗЮЗ	WSW	Запад-юго-запад	СЗ	NW	Северо-запад
Ист	E	Восточный	С/З	A/G	Связная радиостанция
Июл	Jul	Июль	см	cm	Сантиметры
Июн	Jun	Июнь	Ср	Wed	Среда
КВ	HF	Коротковолновый	СРП	HDF	Средневолновый радиопеленгатор
кг	kg	Килограмм			
КГСП	ILS	Курсо-глиссадная система посадки	СЮВ	SSW	Северо-северо-запад
кгц	kH/s	Килогерцы	Суб	Sat	Суббота
КПП	TVR	Командно-диспетчерский пункт	СШ	N Lat	Северная широта
км	km	Километры	УКВ	VHF	Ультракороткие волны
км/ч	km/h	Километров в час	УРП	VDF	Ультракоротковолновый радиопеленгатор
КУРС	LOC	Курсовой радиомаяк			
КРП	HDF	Коротковолновый радиопеленгатор	Фев	Feb	Февраль
с/с	H24	Круглосуточно	фт	ft	Футы
м	m	Метры	ЦДС	ATCC	Центральная диспетчерская служба
Мар	Mar	Март	ЦИ	CQ	Циркулярная передача /Всем,всем/
мб	mb	Миллибары			
мгц	mc/s	Мегагерцы	Ш	Lat	Географическая широта
МЕТ	MET	Метеорология, метеослужба, метеоинформация	ШПРС	BS	Широковещательная радиостанция
мин	min	Минуты	Ю	S	Юг, южный

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Сокращения Abbreviation		Значение Meaning
ЮВ	SE	Юго-восток
ЮЗ	SW	Юго-запад
ЮШ	S.Lat	Южная широта
ЮЮВ	SSE	Юго-юго-восток
ЮЮЗ	SSW	Юго-юго-запад
Янв	Jan	Январь

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

УСЛОВНОЕ ОБОЗНАЧЕНИЕ ГОРОДОВ /АЭРОДРОМОВ/

PLACE NAME ABBREVIATIONS /AERODROMES/

Обознач. Abbrevi-ation	Аэродром. Aerodrome	Обознач. Abbrevi-ation	Aerodrome
EYAA EUAA	Алма-Ата Alma-Ata	EYLL EULL	Ленинград Leningrad
EYTE EUGE	Ереван Erevan	EYLB EULW	Великие Луки Velikije Luki
EYTT EUGG	Тбилиси Tbilisi	EYNM EUPM	Минск Minsk
EYXX EUHH	Хабаровск Khabarovsk	EYNP EUPR	Рига Riga
EYXP EUHP	Петропавловск-на-Камчатке Petropavlovsk-na-Kamchatke	EYNX EUPV	Вильнюс Vilnius
		EYTJ EUTD	Джусалы Djusaly
EYXB EUHW	Владивосток Vladivostok	EYTH EUTH	Самарканд Samarkand
EYHA EUIA	Чита Chita	EYTC EUTS	Сталинабад Stalinabad
EYHI EUII	Иркутск Irkutsk	EYTT EUTT	Ташкент Tashkent
EYHU EUIU	Улан-Удэ Ulan-Ude	EYTZ EUTZ	Термез Termez
EYHJ EUJJ	Куйбышев Kuibyshev	EYYM EUUM	МОСКВА город Moscow city
EYHP EUJP	Пенза Penza	EYYY EUUU	МОСКВА /Т.У.Г.В.Ф./ Moscow /G.D.C.A.F./
EYHY EUJU	Уральск Uralsk		
EYKK EUKK	Киев Kiev	EYBK EUWK	МОСКВА/Кубинка Moscow/Kubinka
EYKO EUKO	Одесса Odessa	EYBB EUWW	МОСКВА/Внуково Moscow/Vnukovo
EYTA EUTA	Актюбинск Aktiubinsk	EYBD EUWD	Дягилево Diagilevo
EYKL EUKL	Львов Lwow		

ПРИМЕЧАНИЕ: Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названий аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем прибавления к сокращениям названий аэродромов сокращенных наименований служб /Пример: МОСКВА РДС - EYBB РДС/.

NOTE: The abbriviations 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 abbriviations of place names plus the abbriviations of aeronautical services /e.g. MOSCOW ACC-EUWW ACC/.

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

[illegible] иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР

[illegible] for Foreign civil aircraft within the territory U.S.S.R.

1. Любой полет воздушного судна, при котором [illegible] государственную границу СССР в установленных правилами пересечения государственная граница СССР, применяется 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 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 принадлежности воздушного судна.

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

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

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

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

a/ on the basis of special agreements on air communication concluded by the Government of the U.S.S.R. with the governements 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 communications, shall be made in accordance with a notification, which must be submitted by a foreign air transport enterprise concerned to the General Department of the Civil Air Fleet at least 24 hours before the beginning of the flight.

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

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

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

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

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

- цель полета;

- дата и время вылета из начального аэропорта,

- желательный маршрут,

- максимальный полетный вес воздушного судна.

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

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

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

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

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

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

11. При перелетах государственной границы СССР экипажи иностранных воздушных судов за 100-150 км сообщают Району диспетчерской службы микрофоном на русском языке: "подхожу к границе и прошу разрешения на ее перелет, цель полета, бортовой номер воздушного судна". После перелета государственной границы СССР - "перелетел границу, высота и время перелета".

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

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

13. Высота полета /эшелон/ устанавливается:

- по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление Р-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 2100 м, 2700 м, 3300 м, 3900 м и так через 600 м до 5700 м. Начиная с высоты 7000 м и выше, высота эшелона устанавливается через каждые 2000 м.

-purpose of flight;

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

-desired route;

- maximum flight weight of the aircraft.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

13. Flight levels are established as follows:

- by altimeter setting to Standard Atmosphere /P- 760 mm of mercury column/:

-Flight tracks being 0° to 179°, flight levels shall be: 600m., 1200m., 1800 m., 2400m., 3000 m., 3600m., and so on with multiples of 600m. up to 6000 m.; beginning with an altitude of 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. up to 5700 m. Beginning with an altitude of 7000 m. and over, flight levels are calculated with multiples of 2000m.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

[illegible]

[illegible] высоте [illegible] по высотомеру [illegible] которого установлено на давлении Р-760 мм ртутного столба.

14. [illegible] высот /эшелонов/ для выхода полета иностранного воздушного судна указываются в каждом отдельном случае в разрешении на полет.

15. Высота полета [illegible] 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 пересете государственной границы СССР и установленной воздушной трассы при полете над территорией Советского Союза - категорически запрещается.

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

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

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

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

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/ ведомость и формуляры на радиоаппаратуру, находящуюся на борту воздушного судна,

е/ список пассажиров с указанием фамилии и места назначения,

ж/ сопроводительная ведомость к 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 проверять все документы, ко-

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

13. Foreign aircraft shall join the airspace of the USSR at flight altitudes /levels/ /altimeter set to Standard Atmosphere P-760 mm of mercury column/ prescribed by the appropriate ACC.

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

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

16. Within the USSR territory, the flight level of foreign aircraft, on the eve 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 wether they are correctly carrying out the flight instructions, they must contact the appropriate Air Traffic Control Service of the USSR Civil Air Fleet and request to be told their position.

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

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

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

a/ aircraft registration certificate;

b/ airworthiness certificate;

c/ licenses of each member of the crew;

d/ pilot log-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

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

[illegible] Советского Союза [illegible] воздушным судам запрещается перевозить взрывчатые вещества, оружие, боеприпасы, отравляющие вещества, военное снаряжение и почтовых голубей.

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

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

№ п/п	Значение сигнала	Подача сигнала /команды/	
		Эволюциями самолетов и миганием аэронавигационными огнями	Ракетами
1	2	3	4
		а/ Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны	
1	"Внимание, Вы -самолет-нарушитель"	День Три покачивания с крыла на крыло Ночь Три мигания аэронавигационными огнями	Одна зеленая ракета Одна зеленая ракета
2	"Следуйте за мной"	День Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома посадки с креном 20°, обозначая себя покачиванием с крыла на крыло. Ночь Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозначая себя миганием аэронавигационными огнями	
3	"Произведите посадку на этом аэродроме"	День а/ При визуальной видимости аэродрома - круг над аэродромом посадки; б/ при подходе к аэродрому на облаках круг над аэродромом и заход на посадочный курс. Ночь Выход на посадочный курс с включением посадочных огней /фар/	
4	"Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантируется"	День Многократное покачивание с крыла на крыло при полете на параллельных курсах. Ночь Многократное мигание аэронавигацион-	Одна красная ракета Одна красная ракета

No	Meaning of signal	Signal /command/	
		Evolutions of Aircraft and Blinking of Navigation Lights	Pyrotechnics
1	2	3	4
		a/ Signals given by planes of the air-defence	
1.	"Attention, you are a violator"	By day: Rocking /thrice repeated/ By night: Three flashes of the navigation lights.	One green pyrotechnic signal One green pyrotechnic signal
2.	"Follow me"	By day: After overtaking the violator on a parallel heading, rocking wings from position in front of the intercepted aircraft and turning 20° into the course of the aerodrome. By night: Same as day procedure, plus series of light flashes.	
3.	"Land at this aerodrome".	By day: a/ In VMC - circling the airfield. b/ In IMC - circling the airfield and commencing final approach. By night: Turn into final approach with steady landing lights.	
4.	"Comply with my orders, otherwise your safety while flying along is not guaranteed"	By day: Rocking wings parallel headings By night:	One red pyrotechnic signal.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

		By night: Flashing navigation lights while flying along parallel to wings.	One red pyrotechnic signal
5		By day: Aircraft break away in departure by [illegible]. By night: Same as day procedure.	
	Огнями, подаваемыми выдерживаемым судном / обмодетами инструментом		
6	"Так, понял, выполняю",	Покачивание с крыла на крыло. Ночью Миганием аэронавигационными огнями.	

26. Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 24, может продолжать полет только с разрешения Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

27. При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:

- переговоры: воздушное судно - земля, земля - воздушное судно осуществляются на русском языке;

- при радиотелеграфной связи употребляется Q код;

- единицы измерения употребляются: длина - в километрах, температура - в градусах Цельсия/, барометрическое давление - в миллиметрах ртутного столба, окружность - в градусах.

28. При полете на территории Советского Союза иностранные воздушные суда обязаны осуществлять связь в соответствии с правилами и на частотах /волнах/, определенных Главным управлением Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

Полет воздушного судна без наличия двусторонней связи с авиадиспетчерской службой запрещается. В случае отказа в полете радиосвязи экипаж обязан произвести посадку на ближайшем западном аэродроме.

29. Таможенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, перевозимых на них грузов, а также багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа осуществляется в соответствии с действующими в СССР таможенными правилами. Посадки воздушных судов при вылете в СССР и при полете из СССР в аэропортах и других местах, где отсутствуют таможенные учреждения и пограничные контрольно-пропускные пункты, запрещаются.

30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со стихийным бедствием, произвести посадку вне назначенных основных и запасных аэродромов, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиадиспетчерскую службу, управляющую данным воздушным судном, которая примет соответствующие меры по его безопасно-

			of response by violator- aircraft
5. Roger. Wilco.		By day: Rocking wings. By night: Flashing navigation lights.	

26. A foreign aircraft landing on the territory of the Soviet Union under circumstances indicated in Paragraph 24 may continue its flight only with the permission of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

27. When flying within the territory of the Soviet Union, foreign flight crews shall be guided by the following provisions:

- Communication: air-ground and ground-air is carried on in Russian;

- Q-Code is used for wireless telegraph communication;

- measurements /dimensional units/ are: length - kilometres, temperature - degrees Centigrade, barometric pressure - millimetres of mercury column, circumference - degrees.

28. When flying within the territory of the Soviet Union, the crews of foreign aircraft must maintain communication in accordance with the instructions and on frequencies /wave-length/ prescribed by the General Department of Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR.

No aircraft may fly without air-ground communication with the Air Traffic Control Service. In the event wireless equipment fails during a flight, the crew must land their aircraft at the nearest alternate aerodrome.

29. Customs inspection of aircraft arriving from and departing for foreign countries, of their cargoes as well as of the luggage and hand baggage of passengers and members of the crew is carried out in accordance with customs rules operating in the USSR. When entering or leaving the USSR, no aircraft may land at airport or other places where there are no customs offices and frontier control passage stations.

30. 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 immediatly 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.

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

[illegible]

[illegible] в случае [illegible] на [illegible] в разрешении на [illegible].

[illegible] или пассажира [illegible] с борта воздушного судна или после посадки уведомить об этом авиадиспетчерскую службу аэропорта, чтобы была оказана своевременная и своевременная медицинская помощь.

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

В тех случаях, когда нет основания для привлечения виновных к уголовной ответственности, начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 3000 рублей.

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

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

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

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

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

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

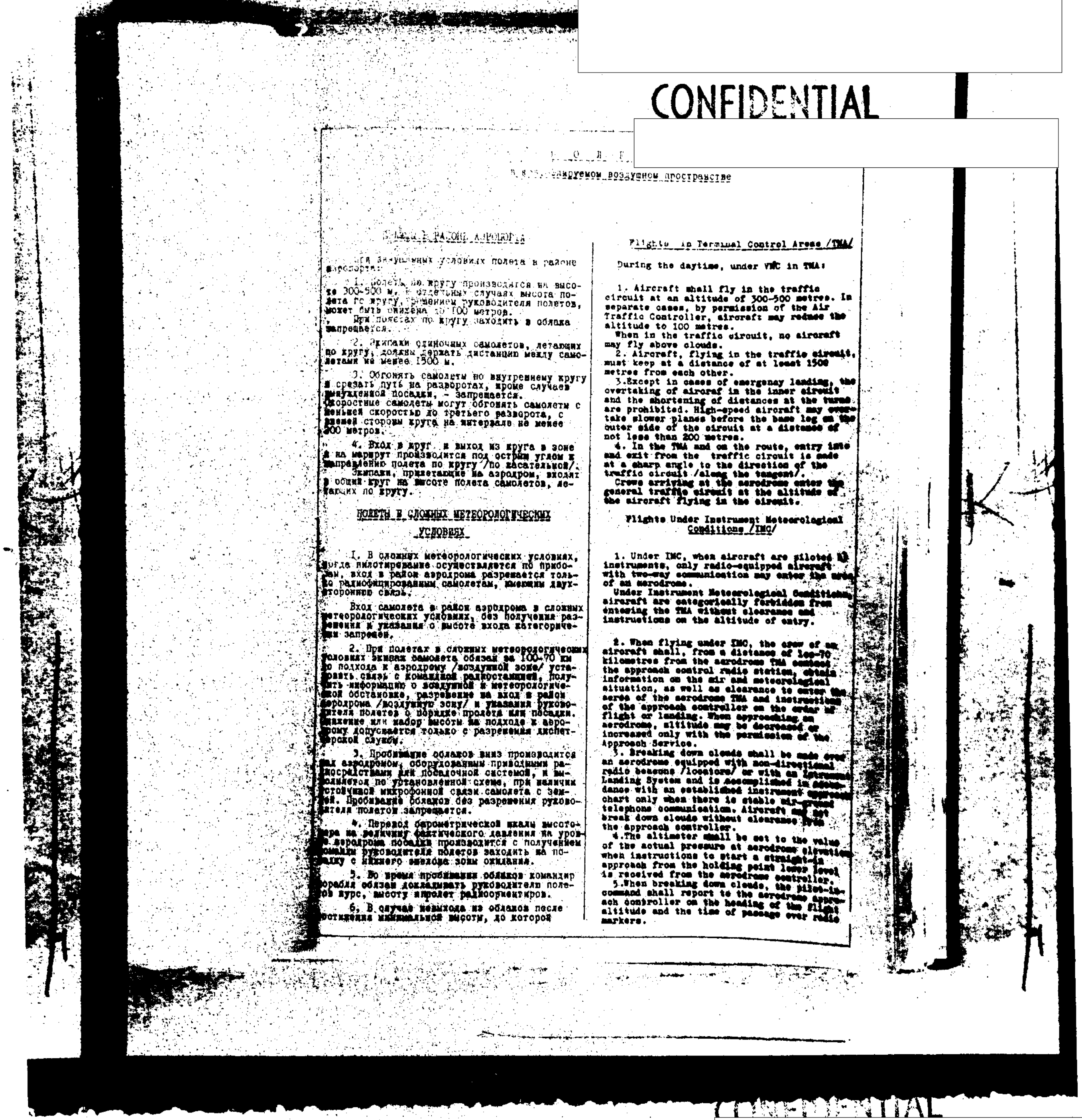
In case when there are no grounds for instituting criminal proceedings, the Director General of the General Department of the Civil Air Fleet under the Council of Ministers of the USSR may impose a fine up to 3000 roubles.

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

CONFIDENTIAL 25X1

[redacted]

[redacted] 25X1



CONFIDENTIAL

П О Л Е [redacted] 25X1

В [illegible]ируемом воздушном пространстве

ПОЛЕТЫ В РАЙОНЕ АЭРОДРОМА

При визуальных условиях полета в районе аэропорта:

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

При полетах по кругу заходить в облака запрещается.

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

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

4. Вход в круг и выход из круга в зоне и на маршрут производится под острым углом к направлению полета по кругу /по касательной/.

Экипажи, прилетающие на аэродром, входят в общий круг на высоте полета самолетов, летающих по кругу.

ПОЛЕТЫ В СЛОЖНЫХ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИХ УСЛОВИЯХ

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

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

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

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

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

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

6. В случае невыхода из облаков после достижения 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.

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

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

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

4. In the TMA and on the route, entry into and exit from the traffic circuit is made at a sharp angle to the direction of the traffic circuit /along the tangent/.

Crews arriving at the aerodrome enter the general traffic circuit at the altitude of the aircraft flying in the circuit.

Flights Under Instrument Meteorological Conditions /IMC/

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

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

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

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

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

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

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

[illegible] минимум [illegible] прекратить [illegible] высоту.

7. В случае, если экипажу, находящемуся в зоне ожидания, [illegible] полета, командир корабля обязан руководящему полетом, после получения разрешения на внеочередную посадку и [illegible] техническом докладе на борту самолета, метеорологической и воздушной обстановке, командир корабля не имеющий [illegible] указанию руководителя полетов, готовит схему - "внеочередной заход" или по [illegible] схеме пробивания облачности системы ОДЦ.

ПОЛЕТЫ ПО ВОЗДУШНЫМ ЛИНИЯМ

1. При полетах в вертикальном [illegible] линии экипаж строго придерживается линии пути. Ширина трассы воздушной линии 20 км /по 10 км на каждую сторону от линии пути/. Отклонение от установленного маршрута воздушной линии не допускается.

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

3. Экипажи радиофицированных самолетов, выполняющие полет визуально, в случае потери двусторонней связи и невозможности установить ее через радиостанции других аэропортов, обязаны возвратиться на аэродром вылета или произвести посадку на запасном аэродроме.

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

- порядок эшелонирования самолетов по высотам, на маршрутах и в зонах ожидания,

- расположение и данные работы средств радиообеспечения, необходимых для полета,

- схемы пробивания облаков и захода на посадку для своего аэродрома, аэродромов посадки и запасных аэродромов.

5. Экипажи, находясь в полете, обязаны:

- точно выполнять все указания руководящей полетом /авиадиспетчерской службы, руководящей движением/,

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

- при полете вдоль линейного ориентира держать правее его,

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

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

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

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

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

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

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

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

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 aerea 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:

- arrangement and operation data of the radio communication and navigation facilities to be used during a flight:

- instrument approach and landing charts for their aerodrome, aerodrome of landing and the alternate aerodromes.

5. During flight, crews must:

- precisely comply with all the instructions of the Air Traffic Control Service controlling 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 -fiec metres:

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

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

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

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

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

25X1

CONFIDENTIAL

[illegible]

[illegible] на высотах [illegible] границей облаков, [illegible] облаками – на высоте не менее [illegible] нижней границы облаков.

[illegible]

[illegible] перехода на радиотелефонную связь в [illegible] прослушать эфир и определить свободный момент для связи, помня, что каждая радиосвязь нарушения порядка обмена как со стороны наземных работников, так и со стороны экипажей вносит дезорганизацию в руководство движением самолетов;

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

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

г/ напряженность голоса должна быть умеренной и постоянной;

д/ промежутки между произносимыми словами должны быть одинаковыми;

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

2. Минимум обязательных связей командира корабля:

а/ с АДС аэропорта вылета:

- запрос разрешения на вырулирование самолета;

- запрос разрешения на взлет;

- донесение о наборе самолетом заданной высоты полета;

- донесение о выходе из района аэропорта;

Пример:

Самолет	Руководитель полетов, диспетчер
1. Волга, я 4919, разрешите подрулить к вокзалу.	4919, я Волга, подруливать разрешаю, стоянка № 5 /запрещаю/.
2. Волга, я 4919, разрешите вырулить на старт.	4919, я Волга, вырулять разрешаю по дорожке № 2, курс взлета 2450, взлет 12.40.
3. Волга-старт, я 4919, разрешите вырулить для взлета.	4919, я Волга-старт, вырулевать разрешаю /запрещаю – идите одну минуту/: ветер слева под 450.
4. Волга-старт, я 4919, разрешите взлет.	4919, я Волга-старт, взлет разрешаю /запрещаю/.

Traffic control service in the area of the airport of passage or landing:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

e/ the intervals between words must be identical;

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

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

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

- request for clearance to taxi out the aircraft;

- request for clearance to take-off;

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

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

Example:

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 to runway 2; take-off heading 245 degrees, take-off 12.40.
3. Volga-start—This is 4919. Request taxi clearance for take-off.	4919—This is Volga-start. You are cleared to taxi for take-off /negative—hold your position/; wind from left 45 degrees.
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

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

15

[redacted] 25X1

[illegible] ная команда.

[illegible] вас понял, курс [illegible] высота 900, 5 мин.

6. Волга, я 4919, высота [illegible], [illegible] в облаках, [illegible] температура минус 7°. [illegible] курсом [illegible] с набором [illegible] 1500.

Волга, я 4919, вас понял, следовать курсом, 12.58 занять 1500.

7. Волга, я 4919, занял 1500 12.55 [illegible] 4919, я Волга, следуйте [illegible].

8. Волга, я 4919, 13, 03, 1500, вышел из АДС /передает условия полета/. 4919, я Волга, работайте с РДС.

Примечание: "Волга" - позывной командной вышки аэропорта.

"Волга-старт" - позывной стартовой радиостанции.

"4919" - позывной самолета.

б/ с РДС по маршруту полета:

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

- донесение о наборе самолетом заданного эшелона;

- донесение о пролете контрольных пунктов, оборудованных радиотехническими средствами;

- донесение о встрече самолета с опасными метеоявлениями;

- о пересечении государственной границы.

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

- О фактическом времени пересечения государственной границы.

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

в/ с АДС аэропорта пролета:

- донесение о времени входа в район аэропорта;

- донесение о времени пролета над РНТ аэропорта;

- донесение о времени выхода из района аэропорта.

г/ с АДС аэропорта посадки:

- донесение о времени входа в район аэропорта;

- донесение о выходе на РНТ зоны ожидания;

[illegible] altitude "C" metres for 5 minutes. Keep contact with Volga /or some other instruction/.

Volga-start--This is 4919. Roger. Heading 65 degrees, altitude 900, 5 minutes.

5. Volga--This is 4919. Altitude 900. Flight icing in clouds. Temperature 7 degrees below zero. 4919--This is Volga. Follow bearing climbing. Reach altitude at 12.58.

Volga--This is 4919. Roger. Following bearing 12.58 reaching 1,500.

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

8. Volga--This is 4919. 13.03. 1,500. Have left Airport Cotrol Service /transmits flight conditions/. 4919--This is Volga. Keep in contact with Area Control Service.

NOTE: "Volga"--call sign of the airport control tower. "Volga-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: Throught the flight, the crew listens in on the frequency of the Area Control Service telephone station.

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

-report on the time the aircraft enters the area:

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

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

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

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

-report on approach to holding point;

-report on fulfilment of the elements of

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

[illegible] while making an approach-to-[illegible] procedure.

RE[illegible] FROM AIRCRAFT IN CONTACT WITH [illegible] CENTRE /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 flights altitude is changed and the aircraft reaches the prescribed flight altitude must be immediately reported to the ACC controller.

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

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

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

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

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

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

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

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

25X1

CONFIDENTIAL

[illegible] работа [illegible]
смежных РДС [illegible] границы [illegible] не может быть передано через аппаратуру радиостанций, экипаж самолета не нужней прекращать связь с РДС, пределы которой он покидает, и через него через все возможные донесения.

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

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

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

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

ДОНЕСЕНИЯ ЭКИПАЖА ПРИ ВЕДЕНИИ СВЯЗИ С АДС АЭРОПОРТА ПОСАДКИ

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

Пример:

Командир корабля	Руководитель полетов, диспетчер
1. Волга, я 4409, [illegible] связи	4409, я Волга, вас слушаю.
2. Волга, я 4409, [illegible]:00 вошел в АДС [illegible] облачность, высота [illegible], прибуду [illegible]:20	4409, я Волга, подходите высоте 1500 на дальний приход, вам встречный самолет высота 1200, погода за 10.00; высота облаков 200, видимость 3, слабый дождь, ветер северо-западный 6м/с, давление 762,5, посадка по системе ОСП с МК-2420.
[illegible] Волга, я 4409, [illegible], подход [illegible]00.	
[illegible] Волга, я 4409, [illegible]20, пройел дальний приход, высота 1500.	4409, я Волга, займите высоту 1200.
[illegible] Волга, я 4409, [illegible], занять [illegible].	
[illegible]	4409, я Волга, займите высоту 900.
[illegible] Волга, я 4409, [illegible] занять 900.	

as well as if they are in contact with the ACC lying ahead.

8. If the telegraph radio stations of the adjoining ACC are working on the same frequencies, the report on the intersection of the FIR boundary may be transmitted in one seance 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 Officer is informed that the aircraft has entered the TMA and that there is contact with the Approach Control Service and is requested permission to cut communication with the ACC.

Example:

Pilot-in-Command	Traffic Control Officer
1. Volga—This is 4409 Calling for contact.	4409—This is Volga. You are in contact.
2. Volga—This is 4409. Have entered ACC in clouds at 1000. Altitude 1500. Estimating arrival 1020.	4409—This is Volga. Approach at altitude 1500 towards LO. Aircraft heading towards you at altitude 1200. Weather at 1000: cloud ceiling 200, visibility 3, drizzle, wind northwest 6m/sec, pressure 762,5. Instrument landing from Mag.240 deg.
Volga—This is 4409. Roger, Approach 1500.	
3. Volga—This is 4409. 1020 have passed LO. Altitude 1500.	4409—This is Volga. Descend to 1200.
Volga—This is 4409. Roger. Descend to 1200	
4. —	4409—This is Volga. Descend to 900
Volga—This is 4409. Roger, Descend to 900.	

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

5. Волга, я 4409, понял занять 600.	4409, я Волга, занимаю высоту 600, расходимся со стартом.	5. -	4409—This is Volga. Descend to 600. Contact start.	Volga—This is 4409. Roger. Descend to 600.
6. Волга-старт, я 4409, понял, исходное положение занять в 10.33	4409, я Волга-старт, 10.33 занимаю исходное положение.	6. -	4409—This is Volga-Start. 1033 Take up approach position.	Volga-Start, this is 4409. Roger. Take up approach position at 1033.
7. Волга-старт, я 4409, высота 600, траверза дальняя /курс 62, заходу дальнюю/.	4409, я Волга-старт, разрешаю заход на посадку по системе ОСП с КК-242°, давление 762,5, высота облаков 1500, видимость 1000м, дождь, снос влево 5 градусов.	7. Volga-Start—This is 4409. Altitude 600. Outer beam /heading 62, over outer/.	4409—This is Volga-Stprt. 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.	
Волга-старт, я 4409, понял, заходу на посадку, давление 762,5	-	Volga-Start—This is 4409. Roger. Approaching for landing. Pressure 762,5.		
8. Волга-старт, я 4409, выполнил стандартный /четвертый/ разворот, курс 242 градуса.	4409, я Волга-старт, посадку разрешаю.	8. Volga-Start—This is 4409. Have made final procedure turn. Bearing 242 degrees.	4409—This is Volga-Start. You are cleared for landing.	
9. Волга-старт, я 4409, понял, высота 150.	4409, я Волга-старт, понял, слежу.	9. Volga-Start—This is 4409. Outer. Altitude 150.	4409—This is Volga-Start. Roger. Observing.	
10. -	4409, я Волга-старт, вас вижу /вышли левее; вышли 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 Волга-старт, ваша посадка 10.38, рулить вправо /влево/ по РД № 5 к вокзалу.	11. -	4409—This is Volga-Start. You are cleared to land. Taxi to the right /to the left/ by runway 5 to air Terminal	
Волга-старт, я 4409, понял.		Volga-Start—This is 4409. Roger.		
12. -	4409, я Волга, заруливайте во второй ряд по указанию дежурного.	-	4409—This is Volga. Taxi into the second row at instructions from the officer on duty	
Волга, я 4409, понял	-	Volga—This is 4409. Roger.		

ЭШЕЛОНИРОВАНИЕ САМОЛЕТОВ ПО ВЫСОТАМ ПРИ ПОЛЕТАХ НА ТЕРРИТОРИИ СССР

- Высоты полетов /эшелонов/ устанавливаются:

- при направлении воздушных трасс и маршрутов истинными путевыми углами в пределах [illegible] относительно от 0° до 179° - 600 м, 1200 м, [illegible] м, и так до 6000 м через каждые 600 м [illegible]; начиная с 6000 м - 6000 м, 8000м, [illegible] м, 12000, 14000 м и т.д. через каждые [illegible] м;

- при направлении воздушных трасс и маршрутов с истинными путевыми углами в пределах [illegible] относительно от 180° до 359° - 900 м, 1500 м, [illegible] м и так до 5700 м через каждые 600 м [illegible]; начиная с 7000 м - 7000 м, 9000 м, [illegible] м, 13000 м, 15000 м и т.д. через каждые [illegible] м.

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

-Flight levels are established:
- When airways and routes lead from true track angles within limits exclusively from 0° to 179° -600m.,1200 m., 1800., and so on to 6000 m after every 600 m. of altitude; beginning from 6000 m - 6000m.,8000m.,10000m.,12000m., 14000m. and so on after every 2000 m.;
- when airways and routes lead from true track angles within limites exclusively from 180° to 359° - 900m.,1500m.,2100m. and so on to 5700m. after every 600m. of altitude; beginning from 7000m.-7000m.,9000m,11000m., 13000.,15000m. and so on after every 2000m.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

СВЕДЕНИЯ ПО АЭРОДРОМАМ — AERODROME LIST

Аэродром Aerodrome	Координаты Coordinates	Превышение в м Elevation	В П Д НИТ	Размер ВПП в м НИТ Dimensions	Уклон в П Д НИТ SLOPE	Покрытие Surface	Грузоподъемность в кг. Strength	Светосоорул. Lighting: Подходы Approach	Порогов. Threshold	ВПП НИТ	Тяжелые Cistern	Приспособленность Contr. Activities	Примечания Remarks
Великие Луки Velikije Luki	562100 с 303300 в	+100	148°/328°	1200 x 90		Грунт Unpavd. Macadam				x		ГЭК CAP	
Вильнюс Vilnius	543800 с 251000 в	+190	167°/347°	1200 x 60	36'	Грунт. Par. Macadam					x		
Внуково Vnukovo	553345 с 371545 в	+204	242°/062° 196°/016°	3000 x 80 2600 x 60		Бетон Concrete	75000	x	x	x	x	ГЭК CAP	
Дягилево Djagilevo	543830 с 393448 в	+120	64°/244°	2500 x 80		Бетон Concrete	75000	x	x	x		ОБС AP	
Кубинка Kubinka	552700 с 363900 в	+185	225°/45°	2500 x 80		Бетон Concr.	75000	x	x	x		ОБС AP	
Лвов Lwow	494800 с 235700 в	+323	135°/215° 045°/225°	1500 x 80 1200 x 80		Бетон Concr		x	x	x	x	ГЭК CAP	
Минск Minsk	535147 с 273227 в	+226	120°/300	1800 x 60	15'	Бетон Beton	40000	x	x	x	x	ГЭК CAP	
Рига Riga	565800 с 240400 в	+1,5	325°/145°	1700 x 50		Бетон concr.		x	x	x	x	ГЭК CAP	

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

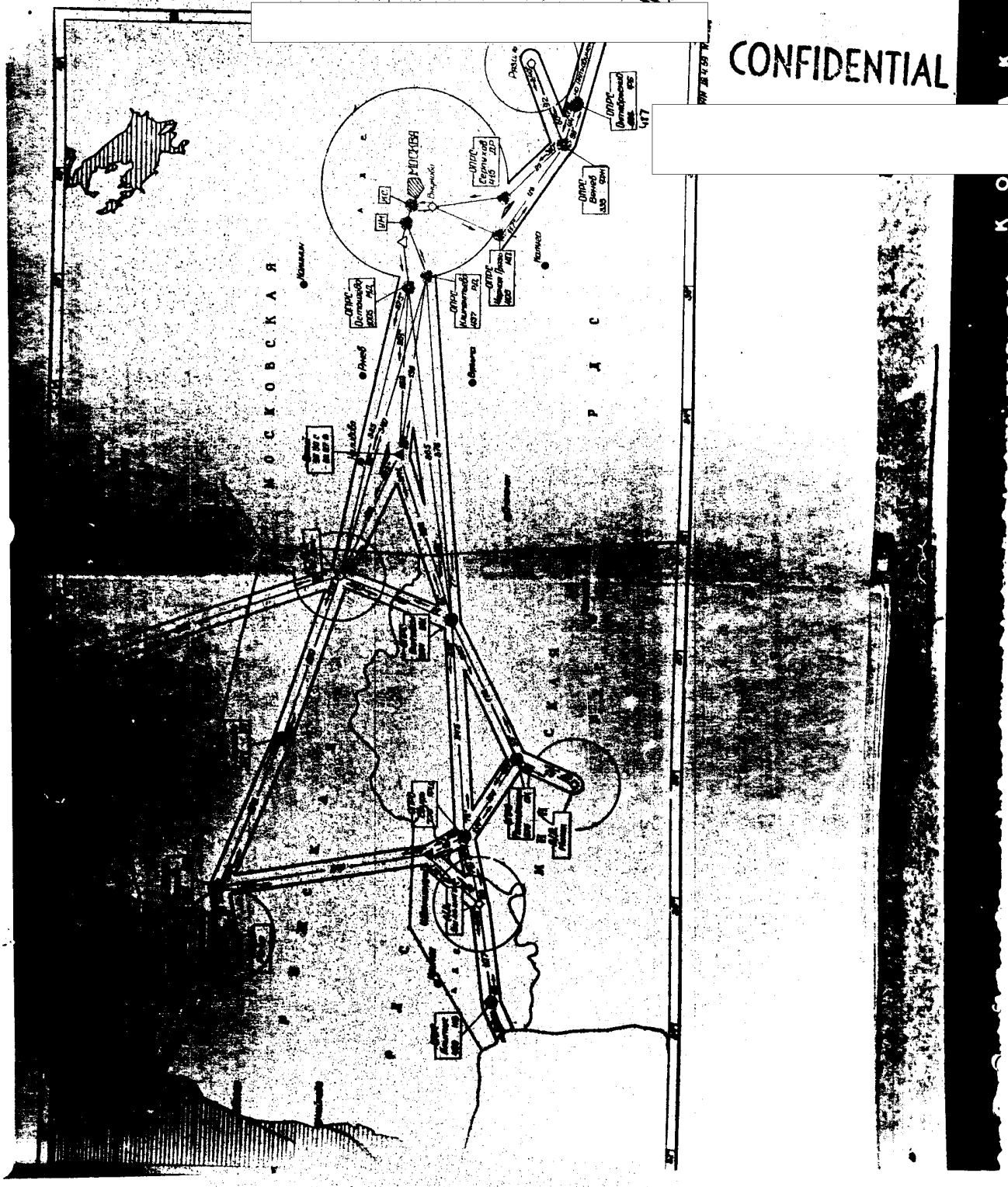
[redacted]

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРАТКОЕ УКАЗАНИЕ

по полету самолета 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 - Белый /5550С 3257В/ - Климентьево - Ивановское - Опалиха - Москва/Внуково.

Из Москвы на Вентспилс должен следовать по маршруту: Москва/Внуково - Опалиха - Ивановское - Осташево - Белый /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 стоящий 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 траверза пункта Ржев, 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 донесения:

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 Риги.
3. Выход из зоны аэродрома Риги /50км от Риги/.

В Великолукскую 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 route: Grobo/Sweden/ - Ventspils - Riga - Sigulda - Karsava - Velikije Luki - Bjelyi /5550N 3257B/ Klimentyevo - Ivanovskoye - Opalikha - Moscow/Vnukovo.

From Moscow to Ventspils aircraft shall keep to the following route: Moscow/Vnukovo - Opalikha - Ivanovskoye - Ostashevo - Bjelyi /5550N 3257B/ - 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 Velikije 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 abeam Rzeav, 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 Karsava
5. Passage over point Velikije 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 Velikije Luki Aerodrome ATC Service

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

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

В Московскую ГЖС.

1. Вход в Московскую РДС.
2. Пролет траверза Нелидово.
3. Пролет траверза Гжев.

В передаваемых донесениях должно быть указано путевая скорость, время пролета пункта донесений, высота полета и расчетное время прибытия на впереди лежащий пункт донесений.

В донесениях указывается время московское /МСК=ГМТ+3 часа/.

with Moscow ACC

1. Entry in Moscow ACC
2. Passage over abeam Nelidovo
3. Passage over abeam Rzgew

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

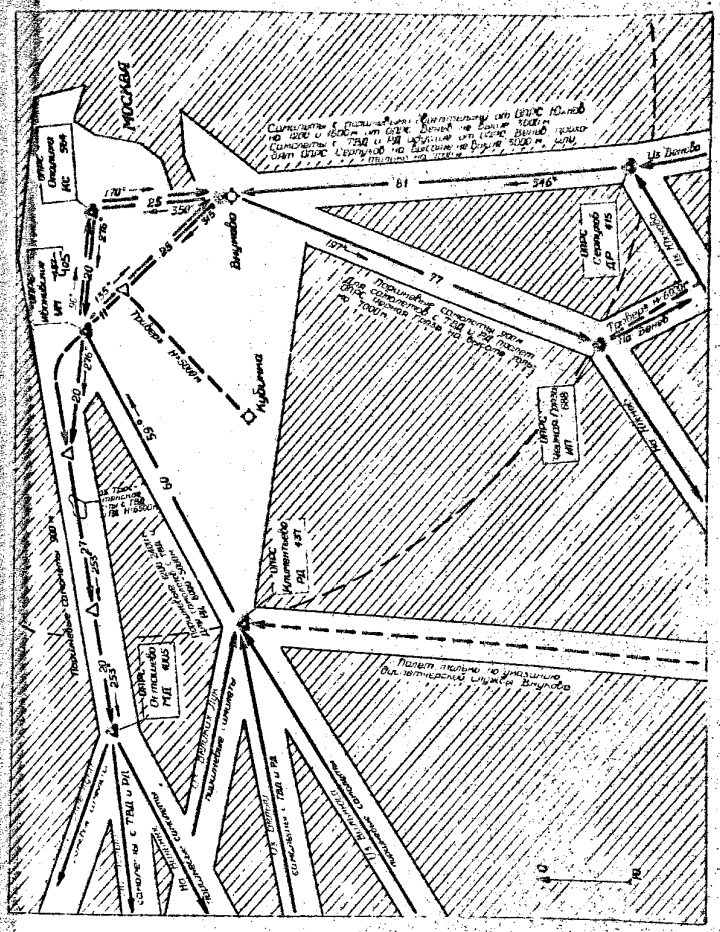
[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

Схема воздушных коридоров входа и выхода Московской зоны

23



Аэрофлот САИ 4.7.59 г.

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

24

ПОЛЕТЫ В МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ ЗОНЕ

APPROACH AND DEPARTURE PROCEDURES – MOSCOW TERMINAL CONTROL AREA

Установлены следующие правила полетов в московской воздушной зоне:

I. Для поршневых самолетов.

I.I. Самолеты, идущие с направления Вильнюса или Великих Луж, 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 на заданном эшелоне, но не ниже 1200 метров и не выше 2400 метров на ОПРС Климентьево, не изменяя высоты полета, следует на ОПРС Ивановское - ОПРС Опалиха и далее - на приводную радиостанцию Внуково.

I.I.I. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать самолетам указание от ОПРС Ивановское следовать прямо на приводную радиостанцию Внуково.

I.I.2. Самолеты, идущие с направления Киева, после пролета ОПРС Бунов следуют на ОПРС Серпухов /5455 С 3723 В/, А1, "Д" 415 кгц, только на высоте 1200 метров или 1800 метров. После пролета ОПРС Серпухов самолеты следуют прямо на аэродром Внуково.

I.I.2.I. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут быть направлены от ОПРС Бунов на ОПРС Климтьево и далее, как указано в параграфе I.I.

I.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюса или Великих Луж, следуют на высоте 700 метров через ОПРС Опалиха на ОПРС Ивановское. После пролета ОПРС Ивановское самолеты должны, не изменяя высоту и курс, пролететь 20 километров пути, после чего следовать на ОПРС Осташево и самую приводную радиостанцию Осташево самолеты должны пролетать строго на эшелонах 900 метров или 1500 метров. После пролета ОПРС Осташево самолеты, летящие в направлении Великих Луж, следуют до меридиана 33°54 ВД на заданных эшелонах, но не выше 1500 метров. Самолеты, летящие в направлении Вильнюса, следуют на заданных эшелонах.

I.2.I. В отдельных случаях диспетчерская служба Внуково может дать указание самолетам следовать из Внуково прямо на ОПРС Ивановское. В этом случае, после пролета ОПРС Ивановское полет продолжается с прежним курсом и высотой в течение одной минуты, после чего самолет следует на ОПРС Осташево с набором эшелона 900 метров или 1500 метров.

I.2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киева, следуют по прямой на ОПРС Черная Грязь с набором высоты не выше 900 метров. После пролета ОПРС Черная Грязь самолеты по указанию РДС следуют по воздушной трассе с набором заданных эшелонов.

2. Для реактивных и турбовинтовых самолетов.

2.I. Самолеты, идущие с направления Вильнюса или Великих Луж, после пролета ОПРС Витебск или ОПРС Великие Луки следуют на заданных эшелонах на пункт Бельй /5550 С 3257 В/. После пролета пункта Бельй самолеты следуют со снижением с расчетом прибытия на ОПРС Климентьево на эшелоне не выше 8000 метров. Далее, продолжая снижение, самолеты следуют на ОПРС Ивановское до высоты не ниже 5000 метров, на которой 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 Luki normally approach the boundary of Moscow TMA at flight levels prescribed by the ACC.

Aircraft may enter Moscow TMA only with clearance of Vnukovo ATC. Having obtained the clearance an aircraft shall head for Klimentyevo NDB at a prescribed altitude but with the lower limit 1200 m and the upper limit 2400 m then without changing the altitude aircraft shall head for Ivanovskoe NDB with the following turn first to Opalikha, then - to outer locator of Vnukovo a/d.

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

1.1.2. Aircraft operating inbound flights from the direction of Kiev after passing Yukhnov NDB shall head for Serpukhov NDB /5455N 3723E/ Em A1, "DR" 415 kc/s only at one of the following altitudes: either 1200 m or 1800 m. On passing Serpukhov NDB aircraft shall head straight for Vnukovo aerodrome.

1.1.2.1. In some cases aircraft may be instructed by Vnukovo ATC to route traffic from Yukhnov NDB to Klimentyevo NDB and further as indicated in para 1.1.

1.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo airport in the direction of Vilnius or Velikiye Luki shall normally head for Opalikha 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 900 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 900 or 1500 m. After passage over Ostashevo NDB; aircraft flying in the direction of Velikiye Luki 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 Vnukovo 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 900 or 1500 m.

1.2.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo aerodrome in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz NDB climbing to an altitude not higher than 900 m. After passage over Chernaya Gryaz 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 Luki after passage over Vitebsk NDB or Velikiye Luki NDB shall head for the point Byelyi /5550N 3257E/ at prescribed levels. After passage over Byelyi aircraft shall descend so that they might reach Klimentyevo NDB at a level not higher than 8000m. After that

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

[redacted]

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

2.1.1. В отдельных случаях по указанию диспетчерской службы Внуково самолеты могут быть направлены от ОПРС Клементьево со снижением прямо на аэродром Внуково.

2.1.2. Самолеты, идущие с направления Киева, через ОПРС Брянск и ОПРС Ухнов следуют на заданных диспетчерской службой эшелонах. После пролета ОПРС Ухнов самолеты следуют со снижением на ОПРС Серпухов и далее на Внуково. Пролет траверза Черная Грязь ухнов производиться только на высоте 6000 метров.

2.2. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Вильнюса или Великих Лук, отходят от аэродрома на высоте не ниже 4000 метров и с набором высоты следуют на ОПРС Ивановское с проходом траверза аэродрома Кубинка на высоте не ниже 5000 метров. После пролета траверза аэродрома Кубинка самолеты следуют с набором заданного эшелона на ОПРС Ивановское с расчетом занятия высоты в точке над озером Тростянское /5552 С 3629 В/ 6500 метров. Далее самолеты, продолжая набор заданного эшелона, проходят ОПРС Осташево и выходят на пункт Бельй, пролет которого производится на заданном эшелоне.

2.2.1. Самолеты, вылетающие из Внуково в направлении Киева, отлетают на высотах 3000 метров или 4000 метров с набором заданного эшелона с расчетом прохождения ОПРС Черная Грязь на высоте только 7000 метров, а ОПРС Ухнов на заданном эшелоне.

3. Особое указание:

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

3.2. Если по каким-либо причинам на аэродром Внуково произвести посадку не представляется возможным, то необходимо уйти на эшелоне по указанию диспетчерской службы Внуково на запасный аэродром Рязань через контрольные пункты: Внуково, ОПРС Черная Грязь 5458 С 3647 В, ОПРС Венев 5421 С 3616 В и далее по прямой на Рязань.

Полет из Рязани во Внуково производится на заданном эшелоне АДС Рязань через контрольные пункты: Рязань, ОПРС Венев, ОПРС Серпухов 5455 С 3723 В и далее по прямой на Внуково.

3.3. Перевод барометрического высотомера на величину фактического давления на уровне ВПП аэродрома посадки производится с получением команды от руководителя полетов заходить на посадку с нижнего эшелона зоны ожидания и с началом маневра при пробивании облачности с прямой. 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 перестановки шкалы высотомера с атмосферного давления аэродрома вылета 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 Vnukovo ATC may instruct the aircraft to route traffic from Klimentyevo NDB direct to Vnukovo aerodrome on descending.

2.1.2. Aircraft operating inbound flights to Moscow/Vnukovo from the direction of Kiev shall pass Bryanskh NDB and Yukhnov NDB at prescribed levels. On passing Yukhnov NDB aircraft shall descend in the direction of Serpukhov NDB with the following turn to Vnukovo aerodrome, abeam Chernaya Gryaz NDB being passed at an altitude of 6000 m only.

2.2. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo in the directions of Vilnius or Velikiye Luki shall leave a/d at an altitude not lower than 4000 metres and shall proceed climbing to Ivanovskoye NDB, abeam Kubinka a/d being passed at an altitude not lower than 5000 metres. On passing abeam Kubinka a/d aircraft shall climb to reach a prescribed level so that they might be over Trostyanskoe lake /5552N 3629E/ at an altitude 6500 m. After passage over Ivanovskoye NDB aircraft shall proceed climbing with the heading for Ostashevo with the following turn to the point Byelyi, the latter being passed at a prescribed level.

2.2.1. Aircraft departing from Moscow/Vnukovo a/d in the direction of Kiev shall head for Chernaya Gryaz at altitudes 3000 of 4000 m so that they might reach Chernaya Gryaz NDB at an altitude of 7000 m only and Yukhnov 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 Vnukovo it shall proceed on at a level prescribed by ACC to the alternative a/d Rjazan passing the following reporting points: Vnukovo, Chernaya Gryaz NDB 5458N 3647E, Venev NDB 5421N 3616E and directly to Rjazan.

The flight from Rjazan to Vnukovo is performed at a level prescribed by Rjazan ATC over the following reporting points: Rjazan, Venev NDB, Serpukhov NDB 5455N 3723E and direct to Vnukovo.

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 alt.meter setting to Standard Atmosphere /R=760 mm of mercury column/. Transition altitude for changing altimeter Setting from atmosheric pressure at the a/d elevetion to Standard Atmosphere is the altitude 400 metres 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

[redacted]

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

25a

В Н У К О В О

КРАТКОЕ ОПИСАНИЕ И ПРАВИЛА ПОЛЕТОВ

V N U K O V O

BRIEF DESCRIPTION AND FLIGHT RULES

I. Описание аэродрома

I.1. Аэродром Внуково расположен в 25 км юго-западнее центра г.Москвы. Характерным линейным ориентиром является шоссейная дорога Москва-Наро-Фоминск, которая проходит юго-восточнее аэродрома в непосредственной близости к нему.

I.2. Координаты аэродрома: 55°35'55"с 37°16'48"в
Высота над уровнем моря +204 м
Магнитное склонение +8°

I.3. В районе аэродрома имеются следующие нижеперечисленные препятствия:

1. Аэровокзал на расстоянии 1000м, азимут 40°, высота 25м.
2. Кирпичная труба на расстоянии 2000м, азимут 40°, высота 30м.
3. Кирпичные трубы на расстоянии 8 км, азимут 5°, высота до 30 м.
4. Здание МГУ на расстоянии 20 км, азимут 56°, высота 237м.
5. Радиомачты на расстоянии 3,5 км, азимут 295°, высота 40м.
6. Радиомачты на расстоянии 16 км, азимут 262°, высота 110 м.
7. Кирпичная труба на расстоянии 14 км, азимут 250° высота 40 м.
8. Ангар в западной части аэродрома высотой 15 м.
9. Здание диспетчера посадки 200 метров южнее ВПП 242/62, высота 10 м.

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

I.4. На аэродроме имеются две бетонированные взлетно-посадочные полосы /ВПП/.

1. ВПП № 1 3000 х 80 м с МК посадки =62-242°; подходы в направлении посадки с МК = 62° - открытые, с МК посадки 242° ограничены лесом высотой до 12 м.
2. ВПП № 2 3050 х 60 м с МК посадки = 16-196°; подходы в направлении обеих курсов посадки открытые.

2. Радио и светотехническое оборудование

На аэродроме имеются следующие радиотехнические средства:

2.1. Четыре системы ОСП и СП-50 для пробивания облачности и захода самолетов на посадку с посадочными курсами 242°, 62°, 16° и 196°.

R. Description of Aerodrome

1.1. Vnukove aerodrome is situated at 25 km from and S-W of the center of Moscow city. The highway Moscow-Narofominsk which is running south-eastward of the aerodrome in immediate proximity to him, is the most distinctive line for orientation.

1.2. Position: Lat. 55°35'55"N Long. 37°16'48"E
Elevation-204 m
Variation-8°

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

1. Terminal building, distance 1000m, azimuth 40°, height 25m.
2. Chimney, distance 2000m, azimuth 40°, height 30m.
3. Chimneys, distance 8 km, azimuth 5°, height up to 30m.
4. University building, distance 20 km, azimuth 56°, height 237m.
5. Radio masts, distance 3.5 km, azimuth 295°, height 40m.
6. Radio masts, distance 16 km, azimuth 262°, height 110m.
7. Chimney, distance 14 km, azimuth 250°, height 40m.
8. Hangar in the western part of the aerodrome, height 15m.
9. Office building of an operator for landing, 200m southward of RWY 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/.

1.4. There are 2 concrete Runways at the aerodrome.

1. Runway № 1. Dimensions 3000x80 m. The course of landing 62-242°M. Approaches on a heading of landing 62°M are clear of obstruction and on a heading of landing 242°M are hindered with a wood, height up to 12m.
2. Runway № 2. Dimensions 3050x60 m. The course of landing-16-196°, approaches from both directions are clear.

2. RADIO AND LIGHTING FACILITIES

There are the following radio facilities at the aerodrome:

2.1. Four systems of OSP and SP-50 to break clouds and land the following headings 242°M, 62°M, 16°M, 196°M.

АЭРОФЛОТ САИ 15.10.53г № 53452

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

258

2.2. Радиолокационная система посадки /РСП-4/ для вывода самолетов на посадку с посадочными курсами 242°, 62°, 16° и 196°, а также для руководства полетами самолетов с нижнего эшелона до посадки.

2.3. КВ радиопеленгатор, расположенный в 1,5 км от начала ВПП № 1 с ПМУ=62°, обеспечивает самолеты пеленгами, пробивание облачности над аэродромом и передает на борт место самолета в западном направлении, используя для этого боковой пеленгатор Великие Луки и боковые пеленгаторы других пунктов.

2.4. УКВ радиопеленгаторы обеспечивают контроль за расположением самолетов в зоне АДС и их опознавание.

2.5. УКВ радиостанции, установленные для руководства полетами самолетов в Московской зоне, при подходе и посадке.

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

2.7. Кодовые светомаяки красного цвета, расположенные около ближних приводных радиостанций с посадочными курсами 242° и 196°, а также заградительные огни на всех высоких препятствиях.

2.8. Дальние приводные радиостанции работают на одинаковых частотах, но с различными позывными для каждого направления посадки /включается одна из р/ станций в зависимости от курса посадки/.

2.9. С посадочным курсом 242° установлена система импульсных огней. Огни расположены в полосе подхода по оси ВПП через 50 метров. Включаются, когда видимость на аэродроме менее 4 км. С этим же курсом имеются огни подсвета, заменяющие прожектор, установлены в 300 м до порога ВПП и 200 м вдоль ВПП по боковым границам бетонированной полосы.

3. Район аэропорта

3.1. При полетах по прямоугольному маршруту экипажи должны проявлять максимальную осмотрительность, т.к. в районе аэропорта расположены другие аэродромы, на которых могут производиться полеты.

3.2. В 20 км юго-западнее и 14 км северо-восточнее аэропорта расположены запретные зоны, полеты в которых категорически запрещены на всех высотах.

3.3. Для ожидания очереди на посадку установлены четыре зоны ожидания, которые привязаны к дальним приводным радиостанциям каждого курса посадки.

Зона ожидания № 1 с ПМУ = 242°
Зона ожидания № 2 с ПМУ = 62°
Зона ожидания № 3 с ПМУ = 196°
Зона ожидания № 4 с ПМУ = 16°

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

2.8. Radar system of landing/RSP-4/ to direct aircraft to landing on the following headings: 242°M,62°M,16°M,196°M and to control flights from the lowest available flight level up to landing

2.3. HDF station, located at 1,5 km from the Runway 62, 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 HDF station at Velikiye Luki and other HDF stations at other points.

2.4. VHDF stations 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 taxying aircraft at the aerodrome and as a reserve station in case of failure of an airborne VHF radio station.

2.7. Identification red light beacons located near the inner locators on headings of landing 242°M,196°M and obstruction lights of all high obstructions as well.

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

2.9. System of flush lights is installed on a heading of landing 242°M. 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 at 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 flights are prohibited at all altitudes.

3.3. For the sequence of landing there established 4 holding areas at the locator of each direction of landing.

Holding area № 1, the track of landing - 242°M
Holding area № 2, the track of landing - 62°M
Holding area № 3, the track of landing -196°M
Holding area № 4, the track of landing - 16°M

АЕРОПЛАН САМ 15.10.59г № 59453

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

25X1

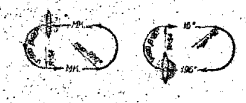
256

CONFIDENTIAL

25X1

В зонах ожидания № 1, 2, 4
Holding pattern for №№ 1,2,4

В зоне ожидания № 3
Holding pattern for № 3



Особые указания: Пользование зоной ожидания № 3 для реактивных и турбовинтовых самолетов при полетах на аэродроме Кубинка с МК посадки 225° - запрещается.

3.4. В зонах ожидания самолеты эшелонируются по высотам через 300м, на высотах выше 6000м через 1000м по барометрическому высотомеру, шкала давления которого установлена на давление 760 мм ртутного столба. При заходе на посадку реактивного самолета, два нижних эшелона зоны ожидания должны быть свободными.

3.5. Производство полетов в сложных метеорологических условиях и ночью разрешается при нижеследующих минимумах погоды:

3.5.I. Для поршневых самолетов:

1. Минимум № I - взлет и посадка - высота облаков 50м, горизонтальная видимость 500м.
2. Минимум № 2 днем - взлет и посадка - высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
   ночью - посадка - высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500 м.
3. Минимум - взлет и посадка - высота облаков 30м, горизонтальная видимость 300м, установлен для специально оттренированных экипажей по этому минимуму и при обязательной работе систем РСП-4 и СП-50.

3.5.2. Для реактивных самолетов:

1. Взлет - днем высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м;
   - ночью высота облаков 100м, горизонтальная видимость 1000м.
2. Посадка - днем высота облаков 150м, горизонтальная видимость 1500м;
   - ночью высота облаков 150м, горизонтальная видимость 2000 м.

4. Полеты в районе аэропорта

4.I. Полеты в визуальных условиях.

4.I.I. 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 area №№ 1,2,4 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 Kubinka 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 mercurycolumn. For the approach-to-land of jet aircraft two of the lowest 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

АЭРОФЛОТ САМ 15.10.59г № 59454

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

При посадке с МК 242°, 62° и 16° с левым разворотом, с МК 196° с правым разворотом.
Высота отсчитывается по давлению над аэродромом.

4.2. Полеты в сложных метеоусловиях и ночью.

4.2.1. Самолеты следующие на аэродром через ОПРС Климентьево и Серпухов, после пролета указанных ОПРС устанавливают связь с КДП Внуково и получают от него указания о порядке подхода к аэродрому.

Особые указания: 1. Самолетам, следующим через ОПРС Климентьево и Серпухов во избежание выхода в зоны других аэродромов, строго выдерживать установленный режим полета, не допускать случаев полета на прямую от указанных ОПРС на ДПРМ Внуково для всех типов самолетов.

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

3. При отсутствии на аэродроме Кубинка полетов с МК=225° поршневые самолеты по указанию диспетчерской службы Внуково могут следовать с приводной радиостанции Ивановское по прямой на ДПРМ Внуково на заданных эшелонах, но не ниже 1200м и не выше 2400м.

4.3. Подход самолетов к аэродрому и заход на посадку.

4.3.1. Для поршневых самолетов.

1. Подход к аэродрому осуществляется по специально установленным коридорам Московской Воздушной Зоны на заданных диспетчерской службой Внуково эшелонах на ДПРМ. Вход в зону ожидания с каждого направления, согласно имеющихся 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 ДПРМ.

2. Заход на посадку производится по малому левому или правому прямоугольному маршруту. Скорость полета по прямоугольному маршруту выдерживается согласно типу самолета. Время между окончанием первого разворота и началом второго 45 сек. Траверз ДПРМ пролетать на высоте 300м, третий разворот при КУР=240°-120°, четвертый разворот при КУР=285°-75°. Снижение производится с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200м, БПРМ - 60м.
Повторный заход осуществляется с набором по прямой высоты 300м и с последующим аналогичным построением маневра захода на посадку.

3. Командир корабля, требующий немедленную посадку, для внеочередного выхода из зоны ожидания докладывает об этом диспетчеру посадки. При даче экипажу разрешения на внеочередной выход из зоны ожидания диспетчер обязан сообщить ему высоту нижнего эшелона, до которой он должен снижаться.

300m QFE for piston aircraft and 400m QFE for jet aircraft.
Landings on headings 242°M,62°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 Klimentyevo NDB and Serpuhov 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 aircrafts flying over Klimentyevo NDB and Serpuhov 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 aircrafts may straight descend by the instructions of Vnukovo ATC service from Klimentyevo NDB to Vnukovo LOM.
3.When there are no flights on a heading 225°M at Kubinka aerodrome,piston aircraft may by the instructions of Vnukovo ATC service 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 §3.3.The time of flight on cross-wind leg is 45 secs.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 abeam 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 LBM at 60m QFE.Missed approach is conducted by climbing straight to 300m QFE and then by performing the same manouvres as for the phase of landing.

АЭРОФЛОТ САИ 15.10.59г № 59455

CONFIDENTIAL

25X1

Получив разрешение на внеочередной выход, командир корабля продолжает полет по "коробочке" на заданном эшелоне до момента пролета ДПРМ, после чего выполняет полет с посадочным курсом в течение одной минуты без снижения, затем с этим же курсом снижается с вертикальной скоростью 4 м/сек. И разворота $H_{вых.} = H_{пост.}$ и входит в "коробочку" в последующем снижаясь до нижнего эшелона, с разрешения диспетчера командной вышки переходит на связь с диспетчером ГСП-4 /СКП/, получает условия посадки, устанавливает на высотомере давление аэродрома и заходит на посадку.

4.3.2. Для реактивных самолетов.

1. Подход реактивных самолетов к аэродрому производится на высоте 4000-4500 м по барометрическому высотомеру, шкала давлений которого установлена на 760 мм.
2. При отсутствии на подходе самолетов с ограниченным количеством горючего, для сокращения времени на пробивание облачности и захода на посадку прибывающему самолету на а/д Внуково с любого направления, предусматриваются с помощью радиокомпасов и других средств, выход в прямоугольный маршрут по кратчайшему пути или посадка с прямой.
3. Пробивания облаков и захода на посадку производится методом левого прямоугольного маршрута, а при посадке с ПМУ = 196° правым прямоугольным маршрутом.

   После пролета ДПРМ самолет снижается с посадочным курсом 242° и 196° в течение 2 мин с ПМУ=82° и 16° - 1 мин 30 сек до высоты 2800м, после чего, продолжая снижение, производит левый или правый разворот на 180°, строго выдерживая режим снижения: скорость 500 км/час, крен 20°, вертикальная скорость снижения 10 м/сек.

   По окончании разворота высота должна быть 1200 м /второй эшелон/, командир корабля с разрешения диспетчера командной вышки переходит на связь с СКП, получает условия посадки, устанавливает шкалу высотомера по давлению на аэродроме и продолжает полет по прямоугольному маршруту. Пролет траверза ДПРМ на высоте 400 м, скорость 380-400 км/час. При достижении КУР=240° - 120° выполняется третий разворот с креном 20°. Четвертый разворот выполняется при КУР = 290° - 70° на высоте 400 м, после чего продолжает снижение с посадочным курсом с расчетом пролета ДПРМ на высоте 200 м, БПРМ на высоте 60 м.
4. Повторный заход производится с набором по прямой высоты 400 м с последующим построением аналогичного маршрута для захода на посадку.

5. Порядок отлета самолетов от аэропорта

5.1. Для поршневых самолетов.

5.1.1. После взлета самолета с любым курсом экипаж набирает высоту 200 м по прямой. Шкала барометри-

3. For the extraordinary leaving of the holding area the commander-in-chief who is asking for emergency landing should report about it to the landing 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. H_{turns} = 300m. After joining the holding pattern the aircraft descends to the lowest level, makes contact by the permission of TWR with the operator of RSP-4/SCP/ receives conditions of landing and makes 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 desregarding 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°M is conducted by means of the right rectangular route. After passing LOM, aircraft descends on headings of landing 242°M and 196°M during 2 minutes but on headings 82°M and 16°M during 1,5 minutes to 2800m then while descending aircraft turns left or right at 180° strictly adhering to the procedure of descending speed 500km.p.h. angle of roll 20° rate of descent 10m.p.s. On completition 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 abeam of LOM is at 400m, speed 380-499km.p.h. When the course angle to LOM is 240°M-120°M the turn on to base leg is made with heeling 20°. When the course angle to LOM is 290°M-70°M

АЭРОФЛОТ САН 15.10.59г № 59456

ческого высотомера устанавливается на давление 760 мм по достижении высоты 400 м.

5.1.2. При взлете с МК - 242° и МК = 196°:

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь самолет устанавливается на ЗМПУ =196° и следует на ОПРС согласно правил полета в Московской Воздушной Зоне.
2. Для выхода на ОПРС Остафьево при взлете с МК=242° правым разворотом самолет устанавливается на ОПРС Опалиха. При взлете с МК=196° после набора 200 м с правым разворотом под 90° следует 1,5 мин, после чего следует на ОПРС Опалиха и далее согласно правил полетов в Московской Воздушной зоне.

Особые указания: При отсутствии полетов на аэродроме Кубинка с МК=225° самолеты, следующие на ОПРС Остафьево, с Внуково на высоте 700м выходят на ОПРС Ивановское. После пролета ОПРС Ивановское полет продолжается с прежним курсом без изменения высоты в течение одной минуты, затем делается разворот на приводную радиостанцию Остафьево с набором эшелона 900 м или 1500 м.

5.1.3. При взлете с МК=62° и 16°.

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь при взлете с МК=62° после набора по прямой высоте 200 м самолет правым разворотом устанавливается на МК=196°, при взлете с МК=16°, после набора 200м, экипаж разворачивает самолет вправо на 90° и следует одну минуту на этой высоте, после чего правым разворотом самолет устанавливается на МК=196° и следует на ОПРС Черная Грязь, согласно правил полетов в Москов...ой Воздушной Зоне.
2. Выход на ОПРС Остафьево производится левым разворотом на ОПРС Опалиха или Ивановское и далее согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

5.1.4. Самолеты, производящие полеты в Московской Воздушной Зоне СТРОГО выполняют правила полетов 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. Шкала барометрического высотомера устанавливается на давление 760 мм при достижении высоты 400 м.

5.2.2. При взлете с МК=242° и 196°.

1. Для выхода на ОПРС Черная Грязь набор заданного эшелона производится при полете на ОПРС Черная Грязь от Внуково, согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.
2. Для выхода на ОПРС Остафьево, 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 ОПРС Ивановское, выдерживая высоту полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

The turn on to final is made at 400m QFE. Descending on the heading of landings is made so as to pass over LOM at 200m QFE and over LIM at 50m 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°M and 196°M:

1. To pass over Chernaya Gryaz NDB-take the given track 196°M 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°M, turn right and head for Opaliha NDB. If the course of take-off is 196°M, 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°M at Kubinka aerodrome, aircraft flying to Ostashevo NDB should fly from Vnukovo to Ivanovskoe NDB at 700m. After the passage of Ivanovskoe 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 62°M and 16°M.

1. To pass over Chernaya Gryaz-if the course of take-off is 62°M, climb straight to 200m, turn right and take the heading 196°M. If the course of take-off is 16°M, climb to 200m, turn right at 90°, fly for one minute at the altitude then turn right, take the heading 196°M and fly to Chernaya Gryaz according to the flight rules in Moscow TMA.
2. To pass over Ostashevo NDB-turn left to Opaliha NDB or Ivanovskoe 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 Vnukovo 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

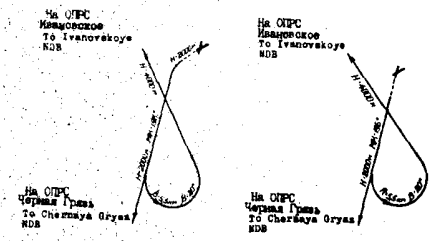
5.2.2. Take-off on headings 242°M and 196°M.

1. To pass over Chernaya Gryaz NDB while flying from Vnukovo to Chernaya Gryaz 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°M, climb to 2000m and while

АЭРОФЛОТ САМ 15.10.59г № 59457

25X1

CONFIDENTIAL

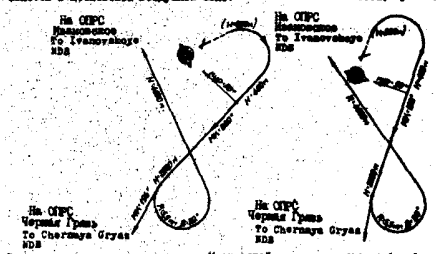


5.2.3. При вылете с МК=62 и 16°

1. После набора высоты 200м, как указано в п.5.2.1, самолет производит правый разворот с набором высоты 400 м, при вылете с МК=62° кожится на МК=220°, а при вылете с МК=16° на МК=196° и следует на этой высоте до пролета траверза ДПРМ, после чего производит набор 2000 м с этим курсом.
2. Для выхода на ОПРС Остаешево при наборе высоты 2000 м производится левый разворот и продолжается полет на ОПРС Остаешево, соблюдая высоты полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.
3. Для выхода на ОПРС Черная Грязь после набора высоты 2000 м продолжает полет на ОПРС Черная Грязь, соблюдая высоты полета согласно правил полетов в Московской Воздушной Зоне.

5.2.3. Take-off on headings 62°M and 16°M.

1. 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 62°M or 196°M if the take-off is 16°M then proceed at this altitude to abeam of LOM and climb to 2000m on the same heading.
2. To pass over Ostashevo NDB-turn left while climbing to 2000m and fly to Ostashevo NDB maintaining the flight level according to the flight rules in Moscow TMA.
3. 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 выполняют правила полетов в этой зоне с учетом указаний 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 ATC service.

АЭРОФЛОТ САН 15.10.59г № 59425

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

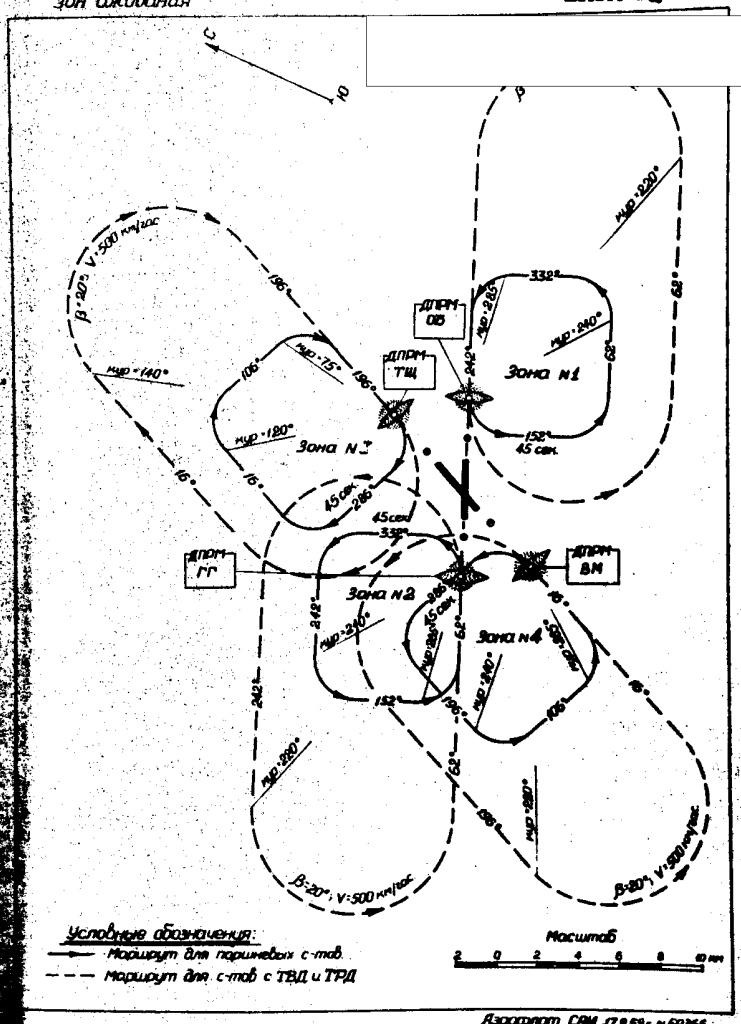
26

CONFIDENTIAL

ВНУКОВО

Схема зон ожидания

25X1



Аэрофлот СКИ 17.9.63 г. N 59366

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

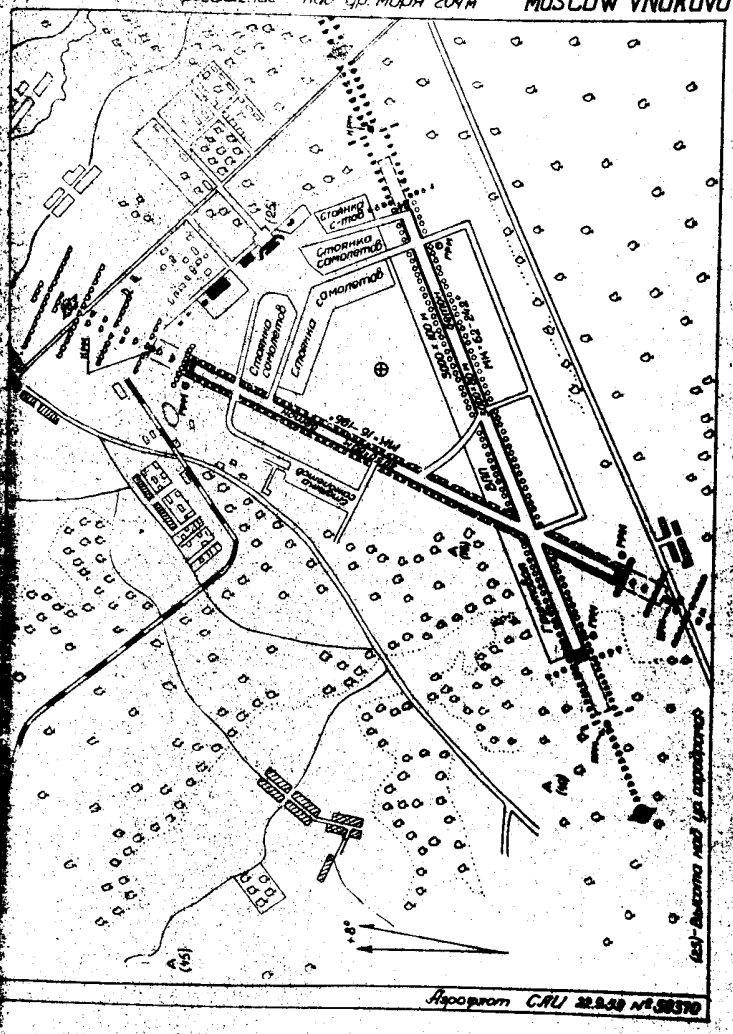
[redacted]

25X1

КРОКИ

Широта 55°33'45"
Долгота 37°15'45"
Превышение над ур. моря 204 м

МОСКВА ВНУКОВО
MOSCOW VNUKOVO



CONFIDENTIAL

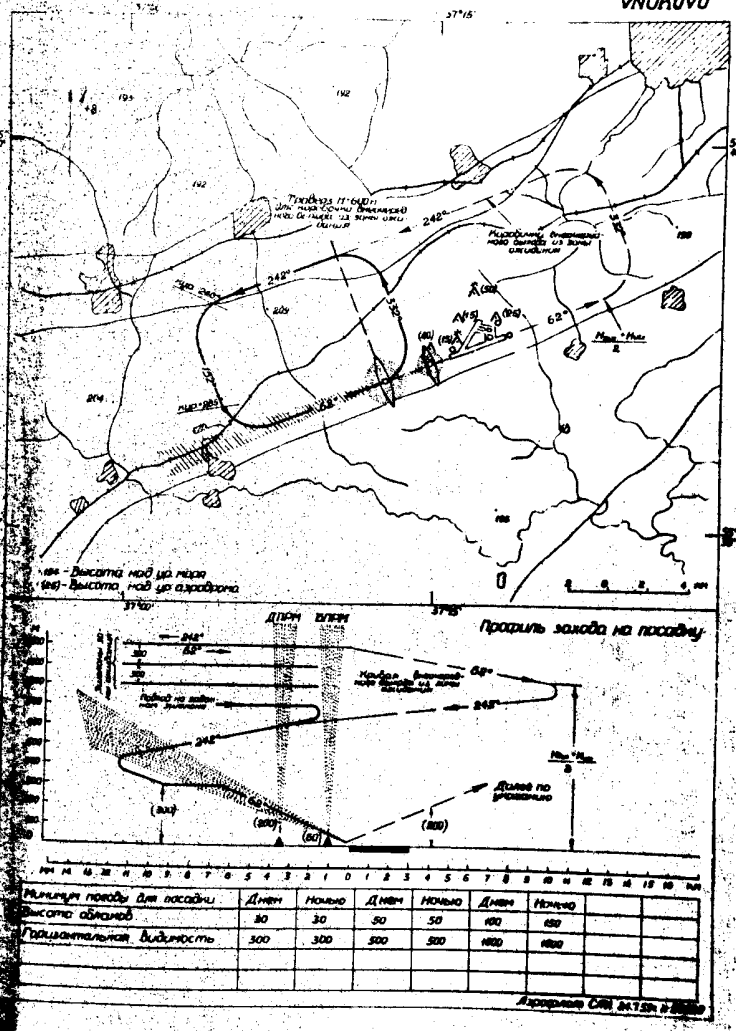
[redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

Схема инструментальной посадки

ВНУКОВО
VNUKOVO

Профиль захода на посадку

Минимум для посадки	Днем	Ночью	Днем	Ночью	Днем	Ночью		
Высота облаков	30	30	50	50	100	100		
Горизонтальная видимость	300	300	500	500	1000	1000		

Аэродром СКИ до 15 1956 г.

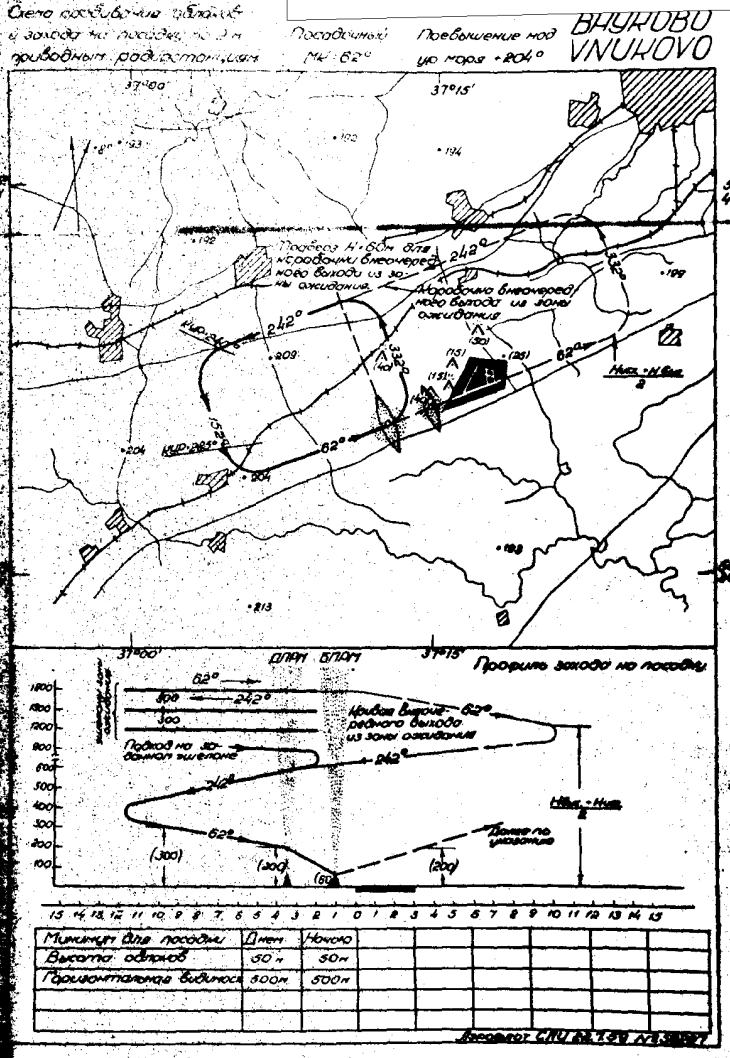
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

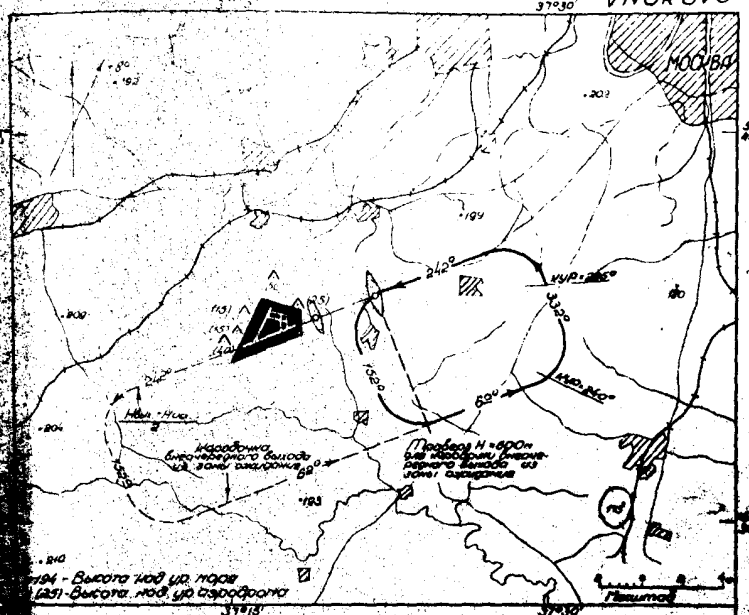
25X1

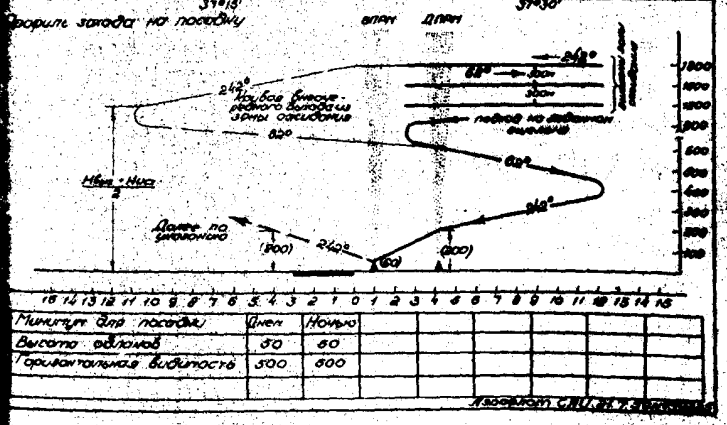
[redacted]

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]





CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

25X1

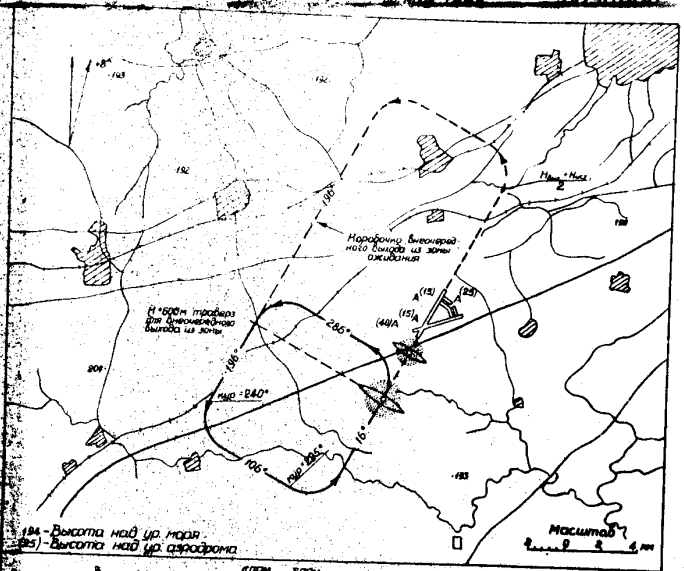
CONFIDENTIAL

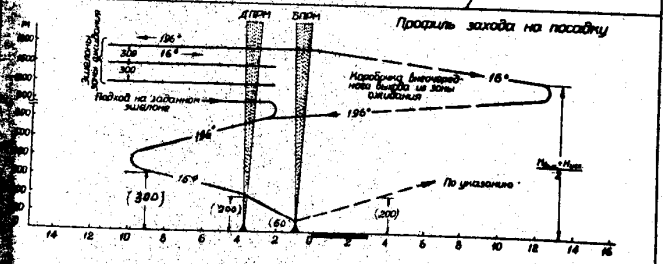
31а

Схема пробивания облачности и захода на посадку по 2 приводным радиостанциям

Превышение над ур. моря 195 м

ВНУКОВО





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	50	50
Горизонтальная в. видимость	500	500

Аэрофлот САИ 04.2.59 г. и 53383

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

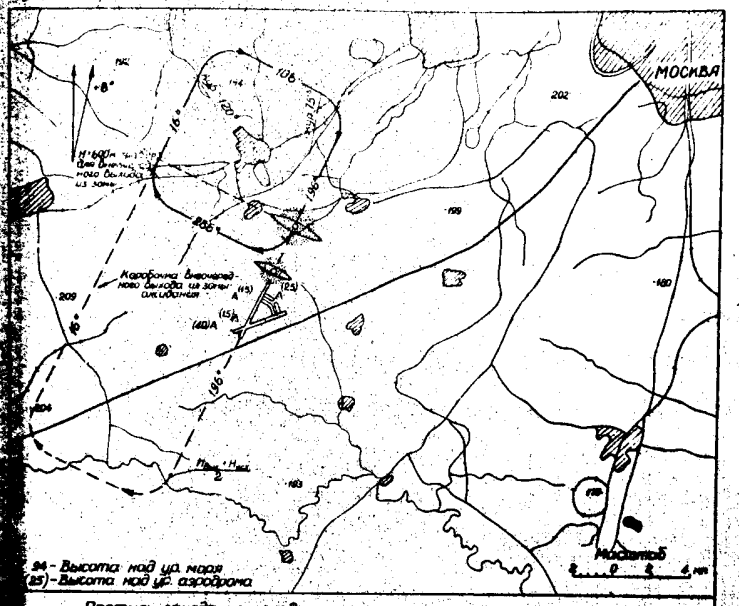
31б

Схема пробивания облачности и захода на посадку по ДПРМ с приводным радиостанциям

Посадочный МК-1М

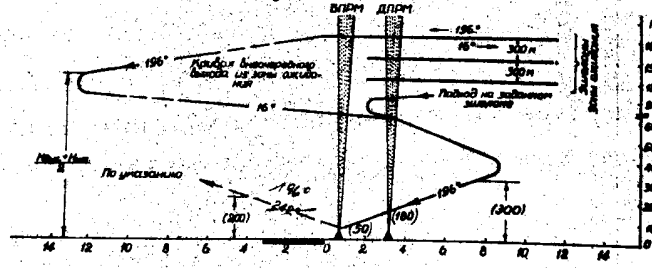
Превышение над ур. моря 206 м

ВНУКОВО



94 - Высота над ур. моря
(25) - Высота над ур. аэродрома

Профиль захода на посадку



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

Аэроклот СМ 23.9.53 г. № 5096

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

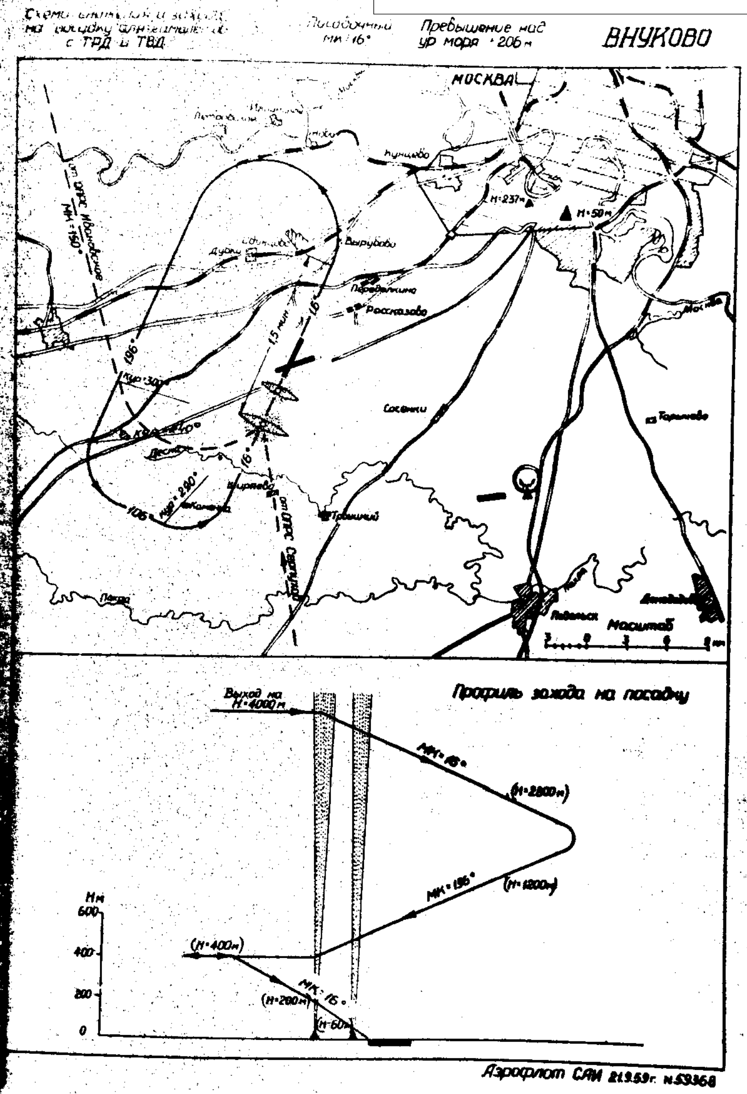


Схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД

Посадочный МК 16°

Превышение над ур моря +206 м

ВНУКОВО

Аэрофлот САИ 21.9.59г. н.59368

CONFIDENTIAL 25X1

[redacted]

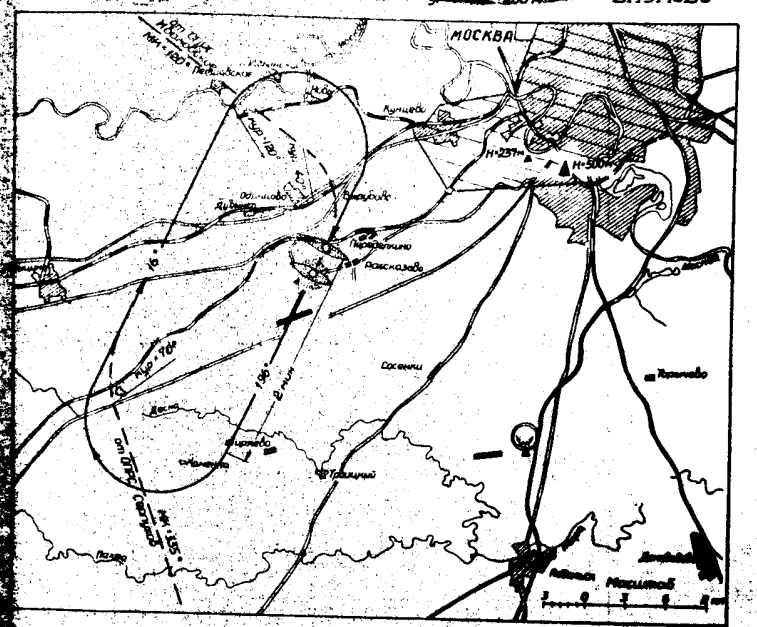
25X1

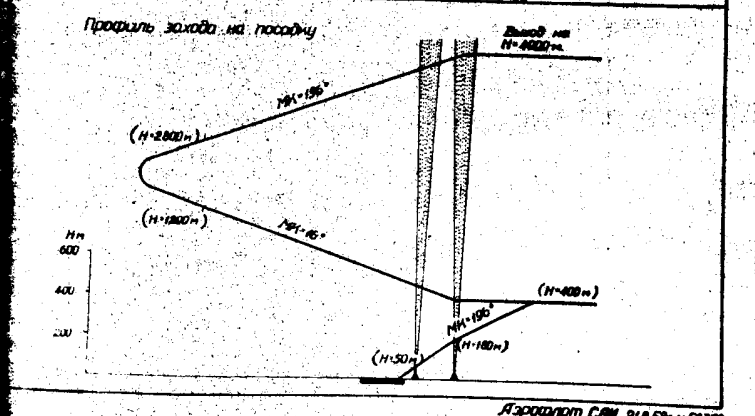
CONFIDENTIAL

25X1

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

Последний МК=196° Превышение над ~~[illegible]~~ 206 м. ВНУКОВО





Аэрофлот САИ 21.9.53г. N 53369

CONFIDENTIAL

25X1

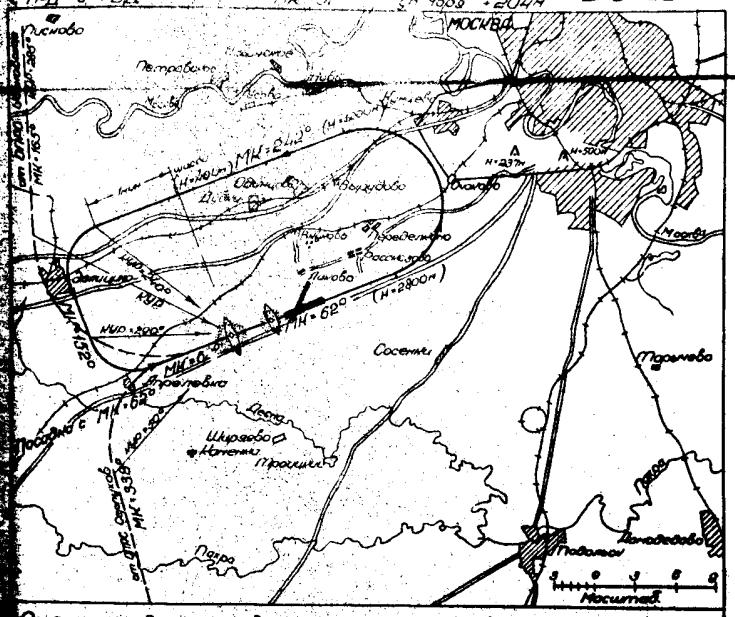
[redacted]

25X1

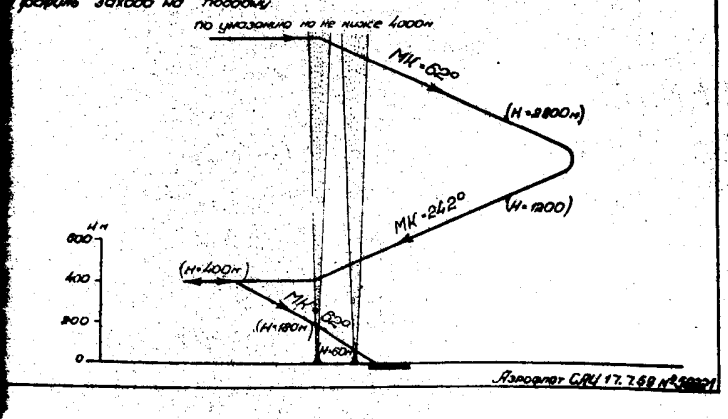
[redacted]

25X1

Схема снижения и посадки
по посадочным для самолетов
ТРД и ТВД
Превышение над
уровня +204м



Проверить заходы на посадку
по указанию на не ниже 4000м



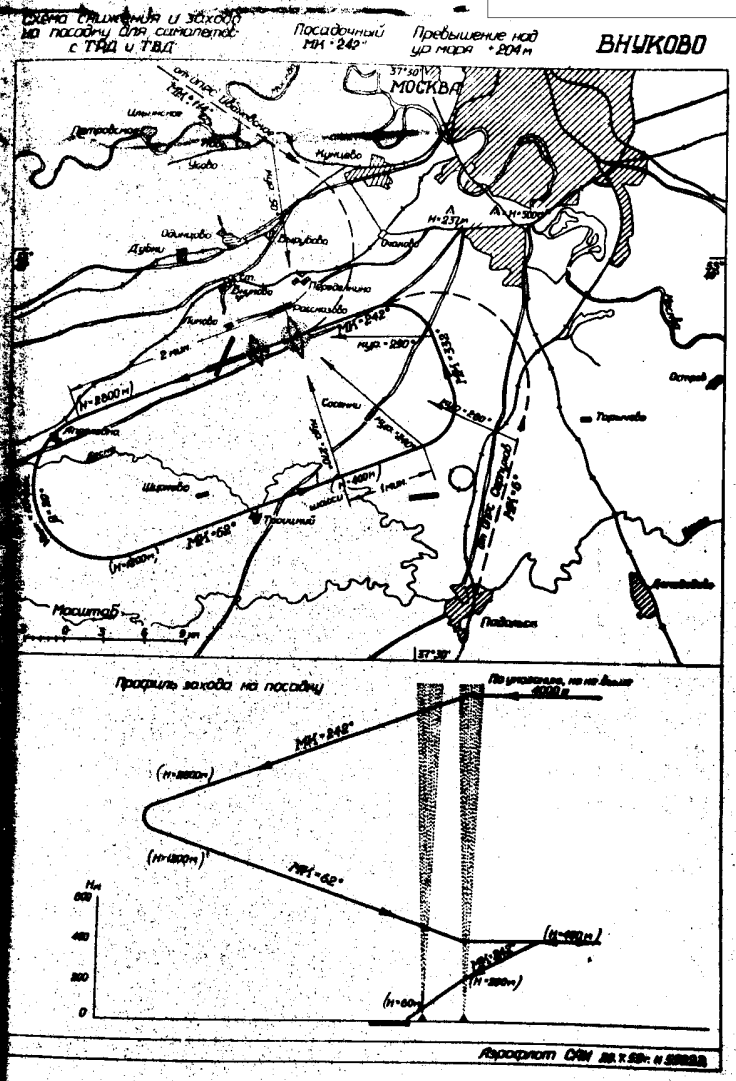
[redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

облаков по радио-пеленгатору

Направление Магнитное

МОСКВА ВНУКОВО
MOSCOW VNUKOVO

37°40' 37°15' 55°40' 55°30'

Н - Высота истинная
(15) - Высота над ур. моря
(15) - Высота над ур. аэродрома

Масштаб 1:100000

37°00' 37°15'

2 мин

(Нпод = 300-900м)

242°

(Н=300м)

62°

Дымо по удалению

(15) (100)

Минимум для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	100	150
Горизонтальная видимость	1000	1500

Главное управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР Заказ № 59270

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

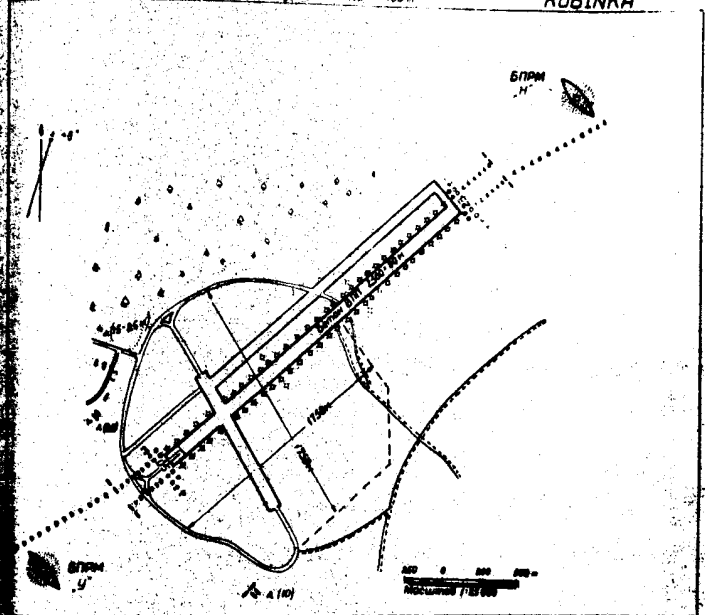
CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ

Превышение над уровнем моря - 185 м.

КУБИНКА
KUBINKA



Наименование наземных средств радиосвязи и радиотехнических

Наименование	Позывной	Частота передачи	Частота приема
Командная радио и передачи	Волокно	[illegible]	[illegible]
ПРЛ		[illegible]	[illegible]
КРМ		[illegible]	
ГРМ		[illegible]	
ДПРМ к ВПП 05	УИТ	610	
БПРМ к ВПП 05	У	385	
ДПРМ к ВПП 23	НД	610	
БПРМ к ВПП 23	Н	385	

Главное управление гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР [illegible]

CONFIDENTIAL

25X1

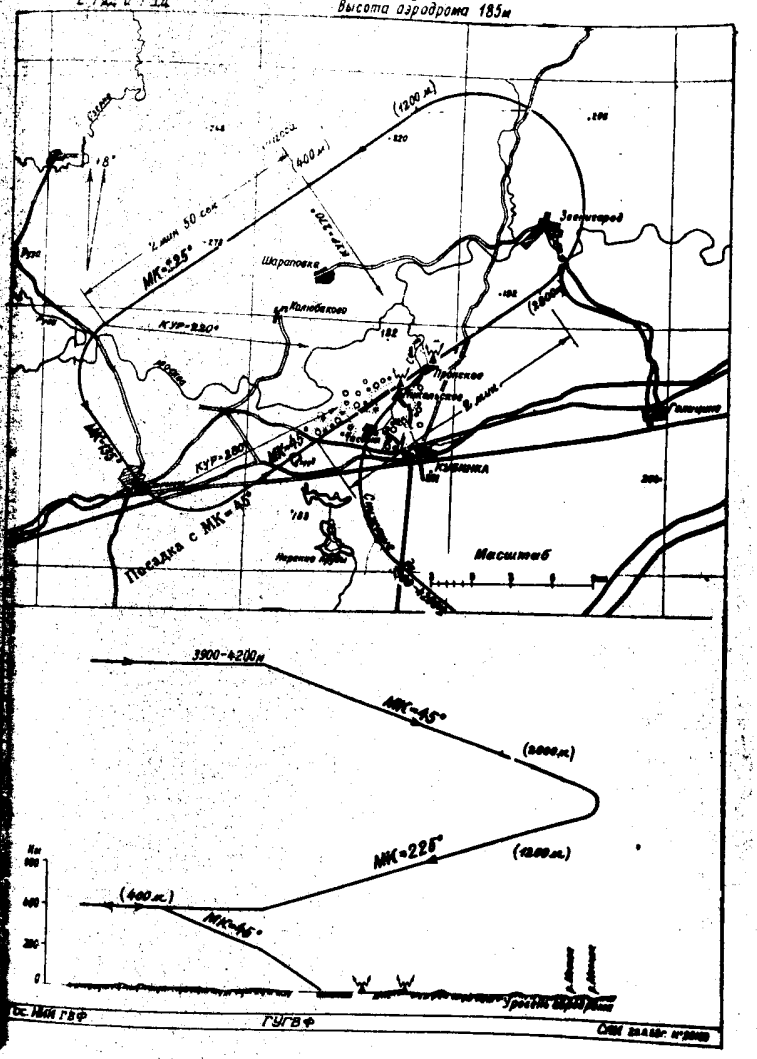
CONFIDENTIAL

25X1

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

Магнитный курс посадки 45°
Высота аэродрома 185м

КУБИНКА



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Временная схема снижения и захода на посадку для самолетов с ТРД и ТВД

Магнитный курс посадки 226°

Высота аэродрома 185м

КУБИНКА

Звенигород

Посьяне с МК=225°

Шаревка

с. Колобаново

182

КУР=280°

МК=305°

Пренское

Николаевка

Жаворонки

МК=225°

Кубинка

Чесменское

КУБИНКА

(1800м)

Нарский завод

МК=45°

(1800м)

Наро-Фоминск

Масштаб

3000-4000м

МК=225°

(2000м)

(1800м)

МК=45°

(400м)

МК=225°

(200м)

(70м)

Гос. ИНИ СССР

ГУГВФ

СКИ В.Н. ОБ. ИЛЕВИН

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

[redacted]

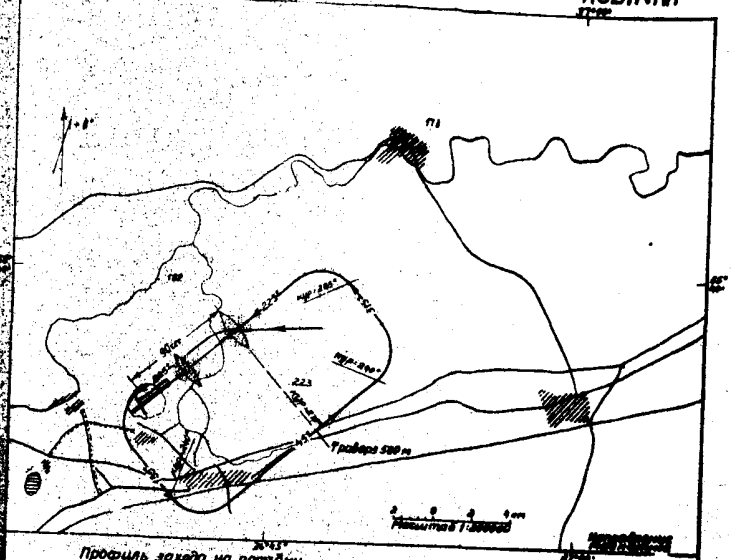
25X1

Схема добивания облаков и захода на посадку по 2-м приводным радиостанциям для поршневых самолетов

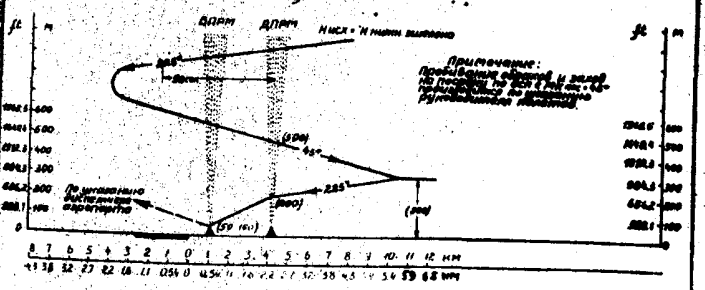
Посадочный МК-225а

Высота 185 м

КУБИНКА
KUBINKA



Профиль захода на посадку



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью					
Высота облаков	60 м	100 м					
Горизонтальная видимость	500 м	1000 м					

Главное управление Гражданского Воздушного Флота при Совете Министров СССР

[redacted]

25X1

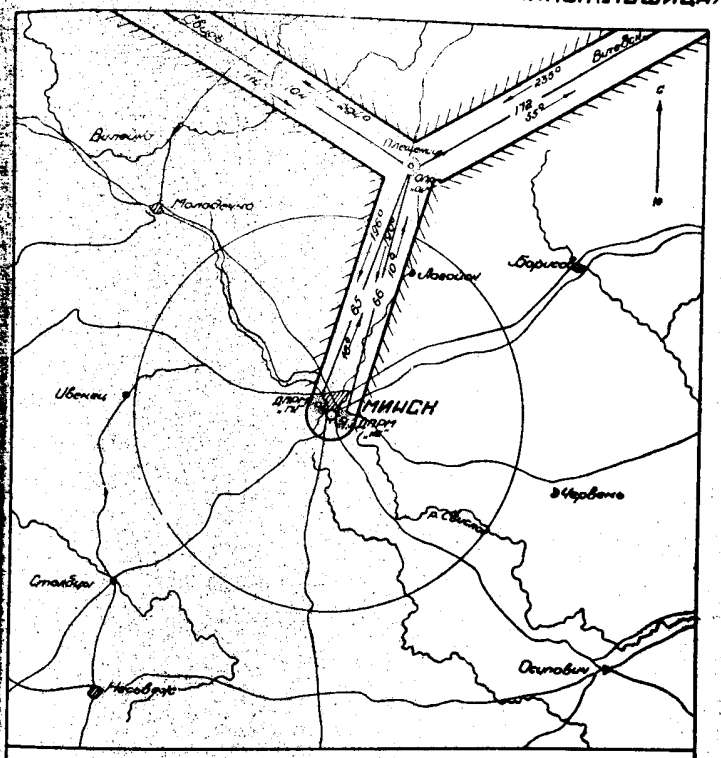
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема входа и выхода в АПС

МИНСК (ЛОШИЦА)



Безопасная истинная высота полета в радиусе 50 км - 400 м

Наземные р/средства РДС

Наименование средств	Позывной	Частота		
		передатчика	приемника	
связная	УЦИУ	6872	6872	день
— " —	Валтош	3408	3408	ночь
командная	Валтош	126	126	
р/пеленгатор	УПК	3446 2924	3012 2968	день ночь

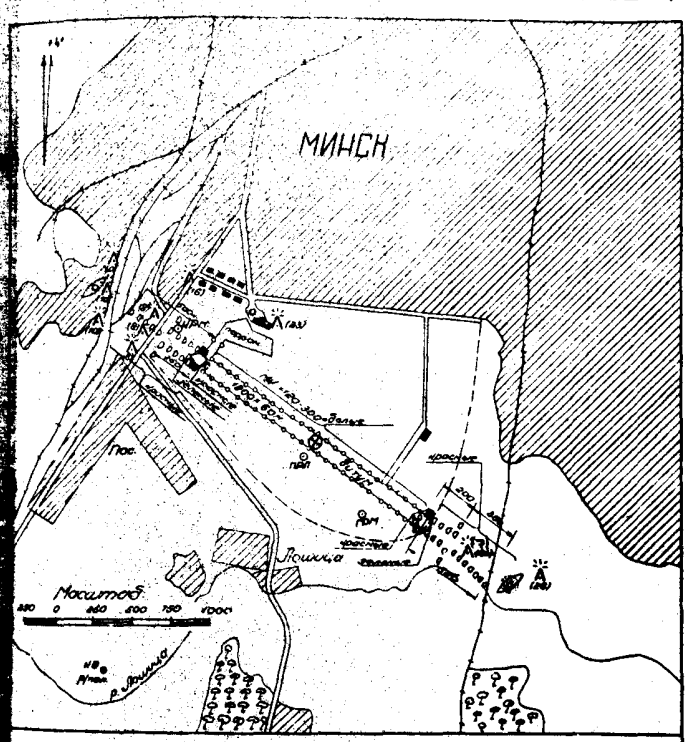
Аэрофлот СДИ 10.4.59г № 59126

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Маршр. и инструментальная [illegible] Превышение в год [illegible] посадки Д [illegible] [illegible] хода +226м МИНСК/ЛОШИЦА



Наземные радиосредства

Наименование средств	позывной	частота передачи	частота приема
Командная подхода и посадки	Балтош	118	118
		118.1	118.1
ДПРМ и ВПП 30	НЕ	321	
БПРМ и ВПП 30	Н	657	
ДПРМ и ВПП 12	ГН	321	
БПРМ и ВПП 12	Г	657	

Аэродром САО 194.59а № 39130

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

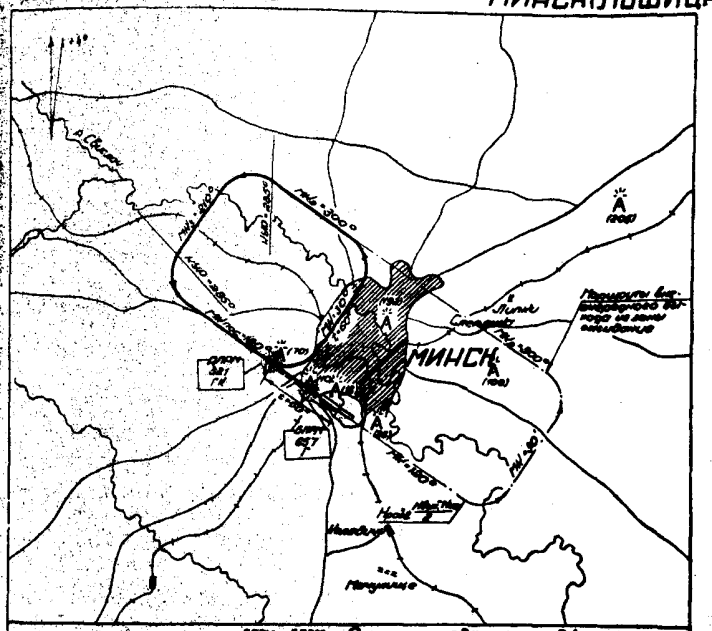
[redacted]

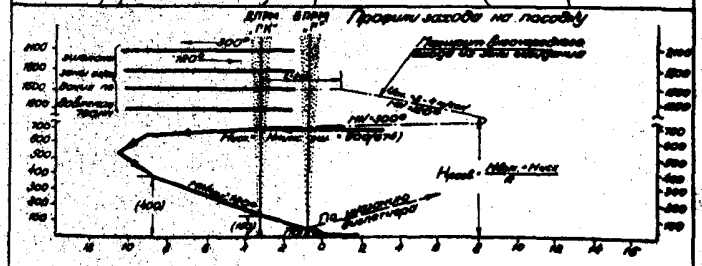
Схема заходов на посадку по 2й приводной р/ст

Посадочный МК 120°

Превыш[redacted] ур. мор[redacted]

МИНСК (ПОШИЦК)





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облачности в м	70	100	
Горизонтальная видимость в м	1000	1000	

Аэрофлот СРУ 10.4.59г № 59/125

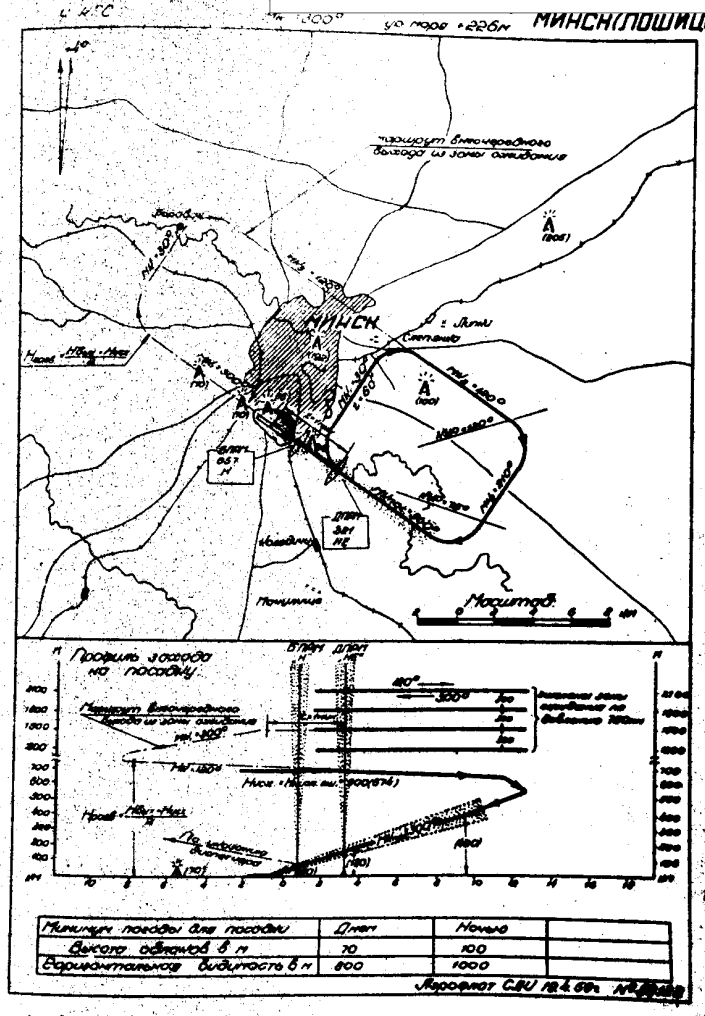
CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

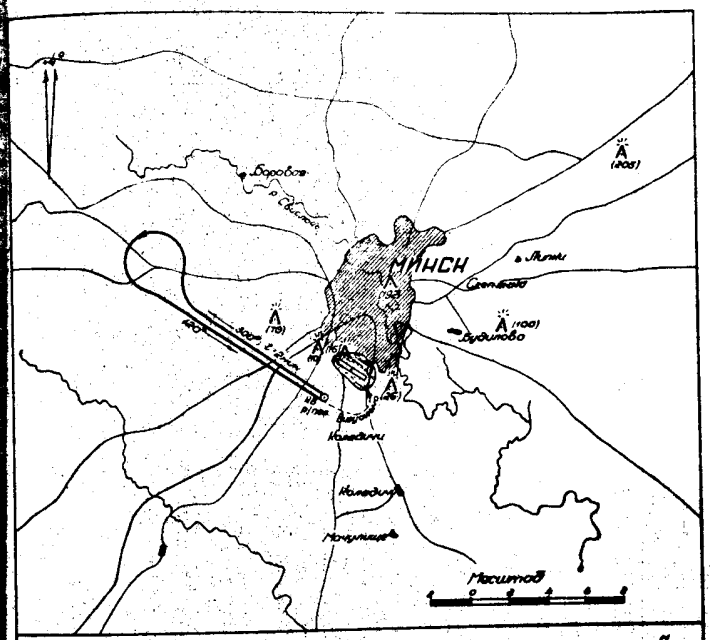
CONFIDENTIAL

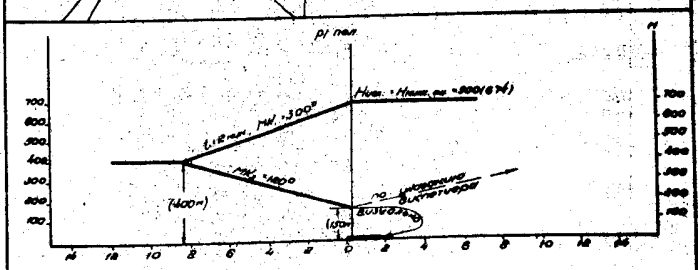
25X1

Схема проводимости облетов по р/пел.

Превышение над уровнем моря +226м

МИНСК (Лошица)





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облачности в м	150	300	
Горизонтальная видимость	1000	3000	

Аэрофлот САУ 10.4.58г №90124

CONFIDENTIAL

25X1

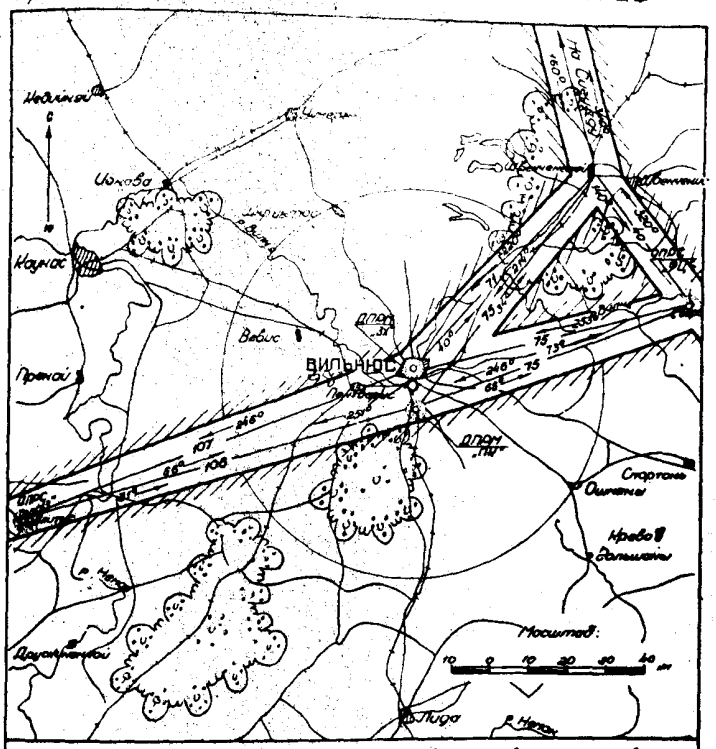
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Схема входа и выхода и район АЦС

ВИЛЬНЮС



Наземные средства радиосвязи и радиопеленгации расширенной АЦС Вильнюс.

Наименование средств	Позывной	Частоты передатчика	Частоты приемника
Связная	суворо	[illegible]	[illegible]
— " —	— " —	[illegible]	[illegible]
ОПРС Свирь	„Ч"	770 кгц	
ОПРС Алитус	„Н3"	458 кгц	
КВ р/пел.	УДФ-5	[illegible]	[illegible]

Безопасная истинная высота полета в радиусе 50 км = 400 м

Аэрофлот СРИ 8.4.59г №59104.

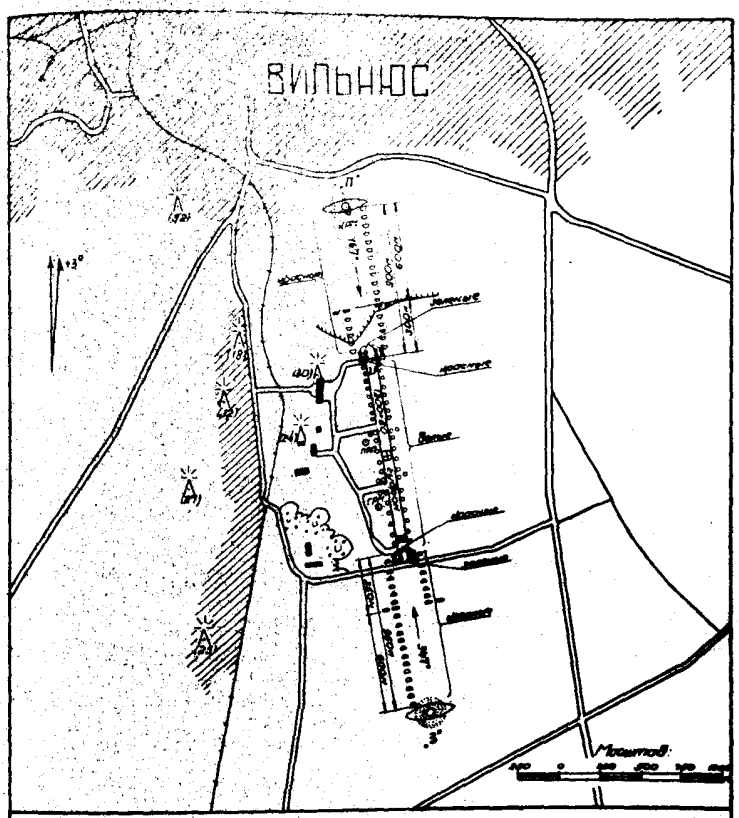
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

КРОКИ



Наземные радиосредства

Наименование средств	Позывной	Частоты передачи	Частоты приема
Командная подвода и посадки	суженцо	109 мгц	109 мгц
		119.1 мгц	118.1 мгц
ДПРМ и В/ПП 33	ПИ	885 мгц	
БПРМ — —	П	807 мгц	
ДПРМ и В/ПП 17	31	865 мгц	
БПРМ — —	3	607 мгц	
ПАЛ	суженцо-старт	118.1 мгц	118.1 мгц
		109 мгц	109 мгц

Аэрофлот С.Р.Ф.Ф.9.7.59г. № 59262

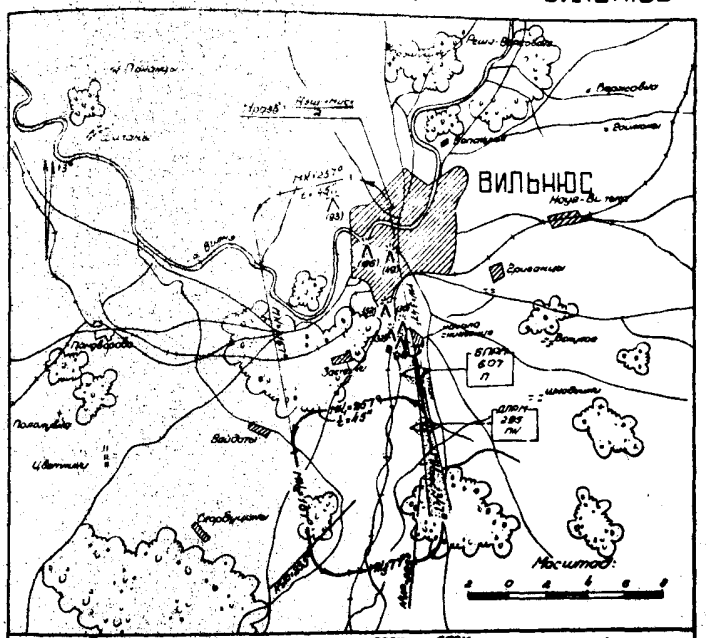
25X1

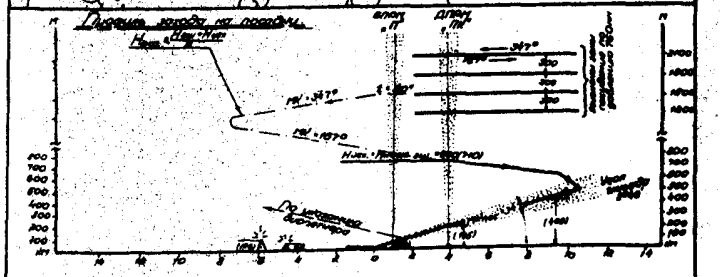
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

ВИЛЬНЮС





Минимум посадки для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м	70	100	
Горизонтальная видимость	1000	1000	

Лоцмейстер СПУ 4.4.59 №38101

25X1

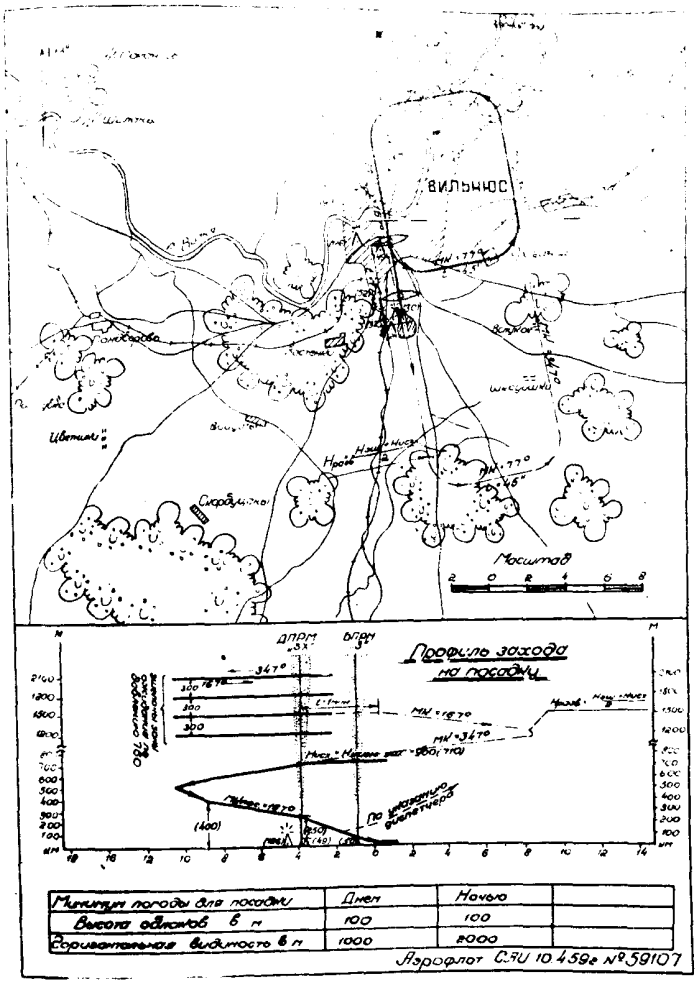
CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

ВИЛЬНЮС



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м	100	100	
Горизонтальная видимость в м	1000	2000	

Аэрофлот СЗУ 10.459г №59107

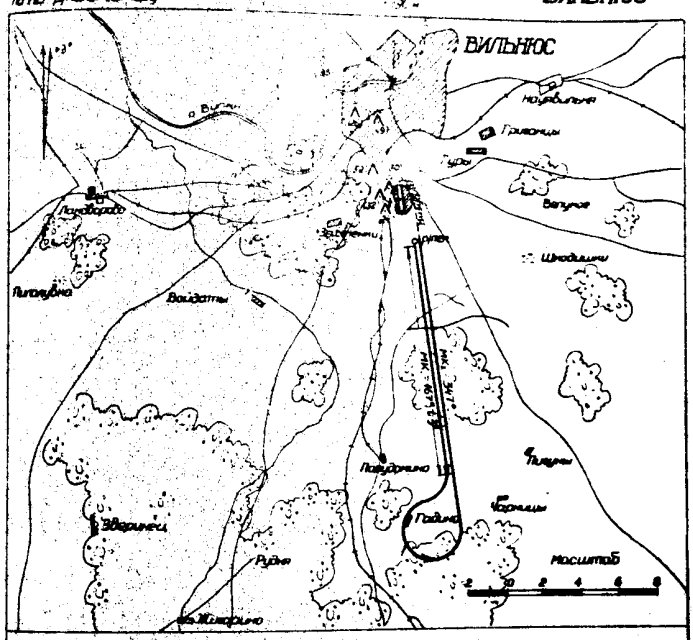
CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

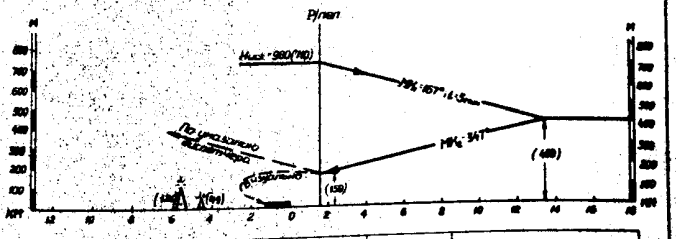
25X1

Схема маневра пробивания облаков по КВ ориентиру

ВИЛЬНЮС



Профиль пробивания облаков



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	
Высота облаков в м	150	2000	
Горизонтальная видимость	1600	2000	

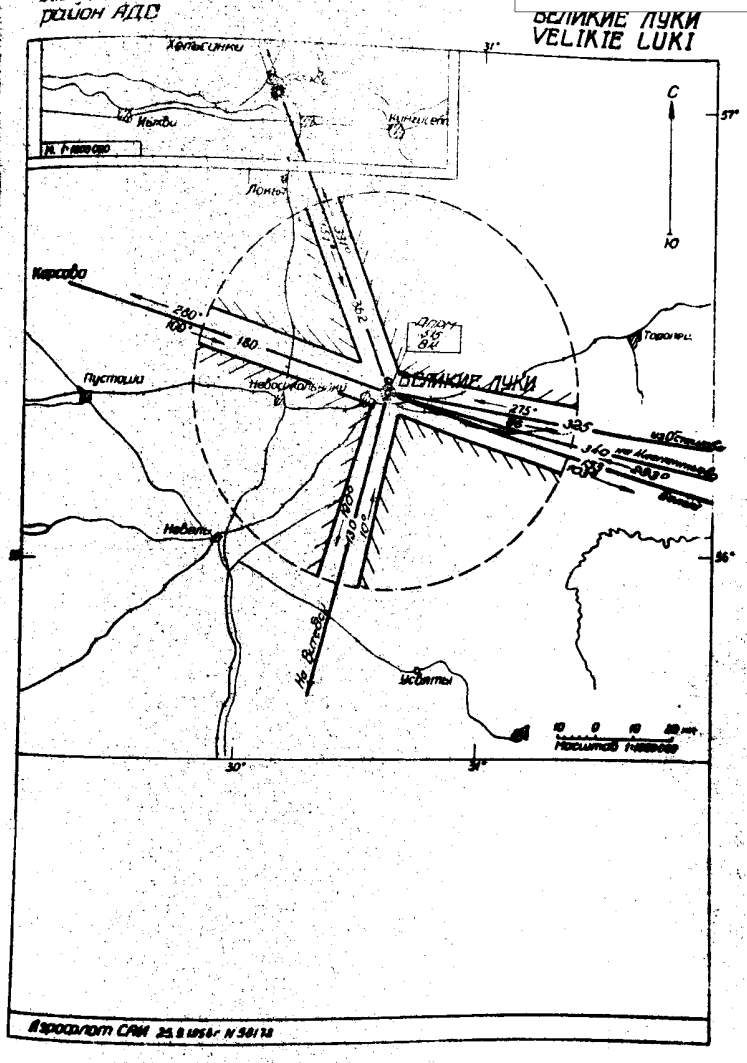
Аэродром САИ

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



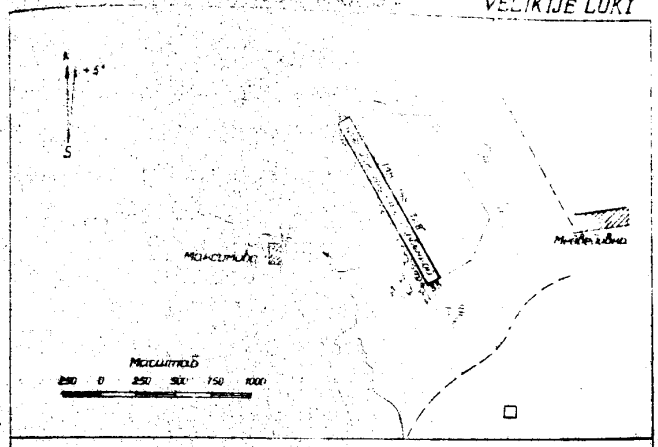
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

КРОКИ

ВЕЛИКИЕ ЛУКИ
VELIKIJE LUKI



Наземные радиосредства

Наименование средств	Позывной	Частота	
		Передачи	Приема
Командная подхода	Футляр	[illegible]	[illegible]
		[illegible]	[illegible]
Командная посадки	Футляр	[illegible]	[illegible]
		[illegible]	[illegible]
ДПРМ к ВПП 33	ВК	[illegible]	
БПРМ к ВПП 33	В	[illegible]	

Аэрофлот САИ 25.9.1958 - N 58/175

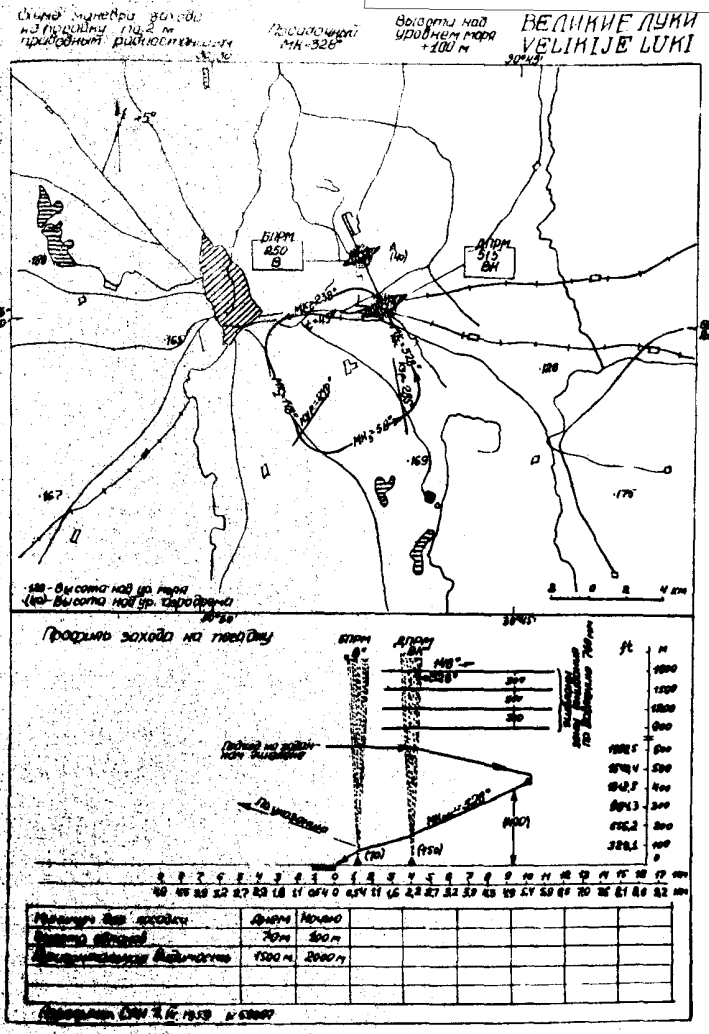
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



25X1

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

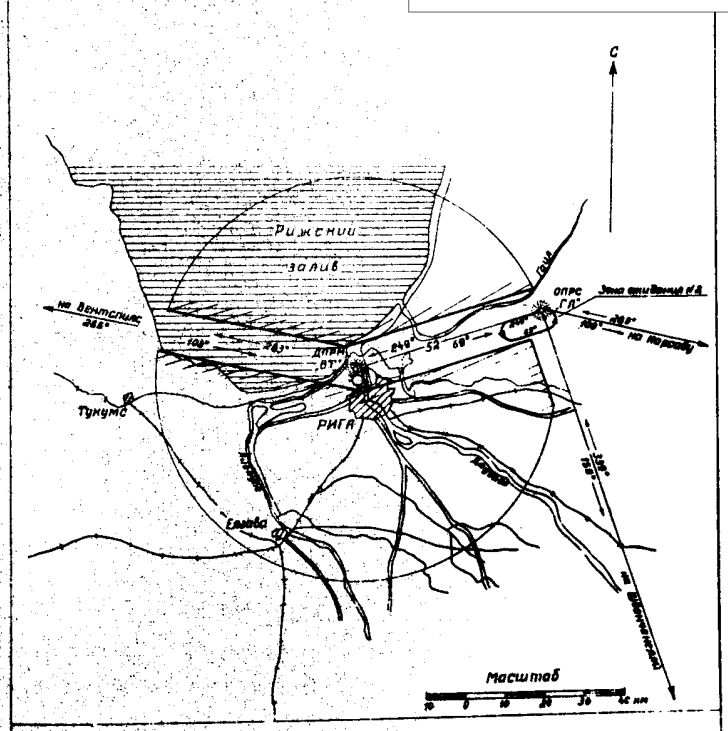
CONFIDENTIAL

Схема входа и выхода в район АДС

РИГА (Центральный)

[redacted]

25X1



Безопасная истинная высота полета в районе АДС радиусом 50км=400м

Наземные средства радиосвязи и радионавигации РДС Рига

Наименование средств	Позывной	Частоты передатчика	Частоты приемника	
Командная	ДОН	124150 / 124900	124150 / 124900	день / ночь
Связная РДС	ДОН / ИДОН	5548 / 3878	5548 / 3878	день / ночь
ОПРС (Сиеулда)	ГЛ	303	—	
Р1 ответчик	УМЦ	3818 / 2868	3818 / 2868	день / ночь
ОПРС (Карсава)	ЕЛ	311	—	

Аэрофотосъемка 13.4.1959 г. № 59109

CONFIDENTIAL

25X1

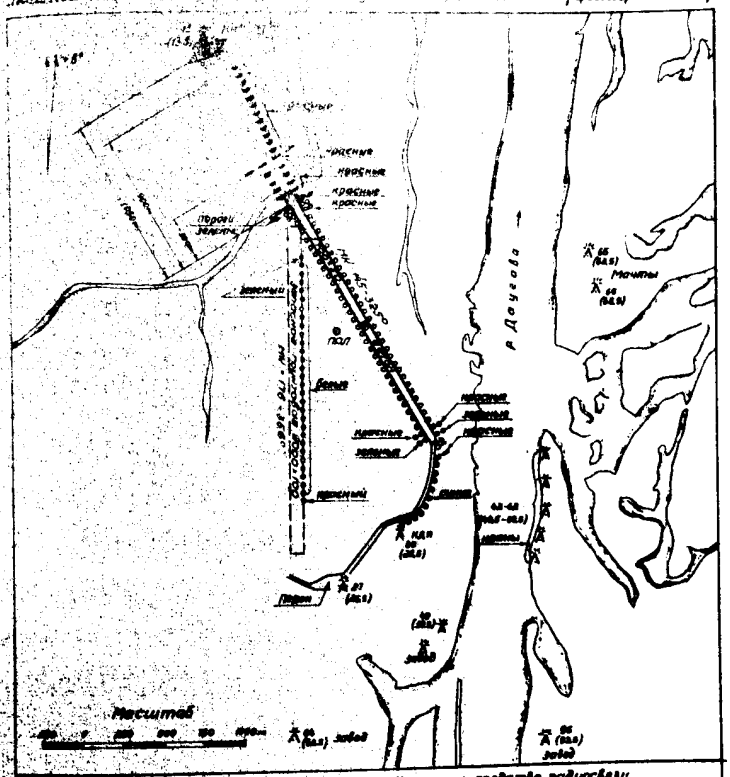
[redacted]

25X1

CONFIDENTIAL

РИГА
/Центральный/

Превышение над уровнем моря + 1.5 м



Наземные средства радиосвязи

Наименование средства	Позывной	Частоты	
		Передающие	Приемные
Пеленгатор ПРС-1 и пеленгаторы	ДОН	125 мгц	108 мгц
		118,1 мгц	118,1 мгц
ДАРМ	ВТ	360 мгц	
ВАРМ	В	732 мгц	
УКВ в/передатчик		128 мгц	128 мгц
Передатчик ДПРС	ДОН-СТАРТ	128 мгц	128 мгц
		118,1 мгц	118,1 мгц

Аэрофлот СВИ 11.4.59 г. № 6819

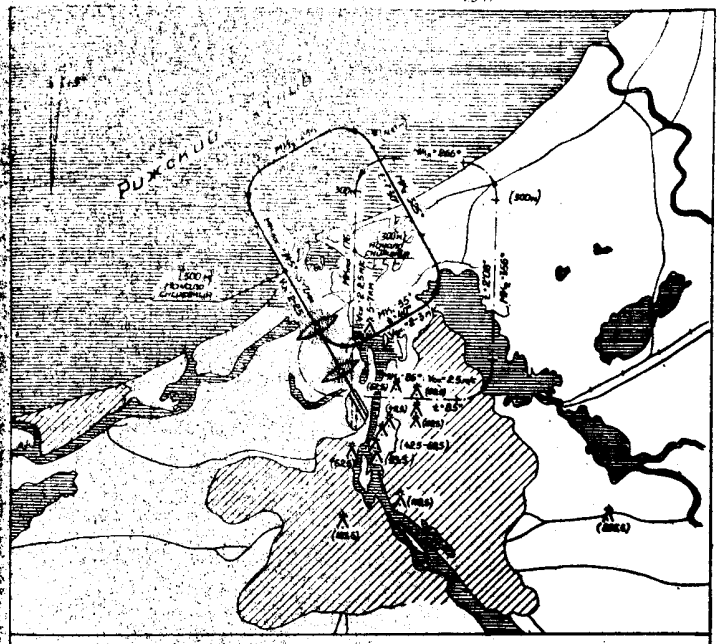
CONFIDENTIAL 25X1

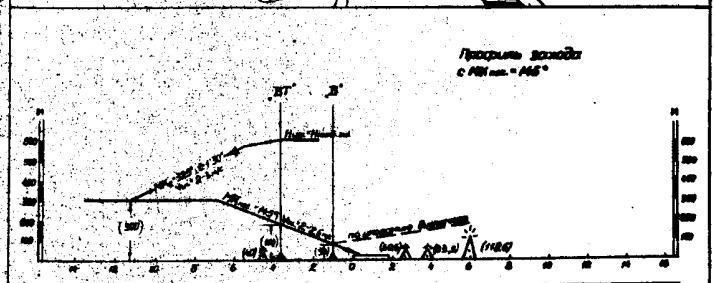
25X1

CONFIDENTIAL

Превышение над уровнем моря +15 м

РИГА (Центральный)





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью	Топливо для
Высота облачн. в м	100	150	МК пос. = 178° и
Горизонтальная видимость м	1000	1500	и 2 с МК пос. = 146°

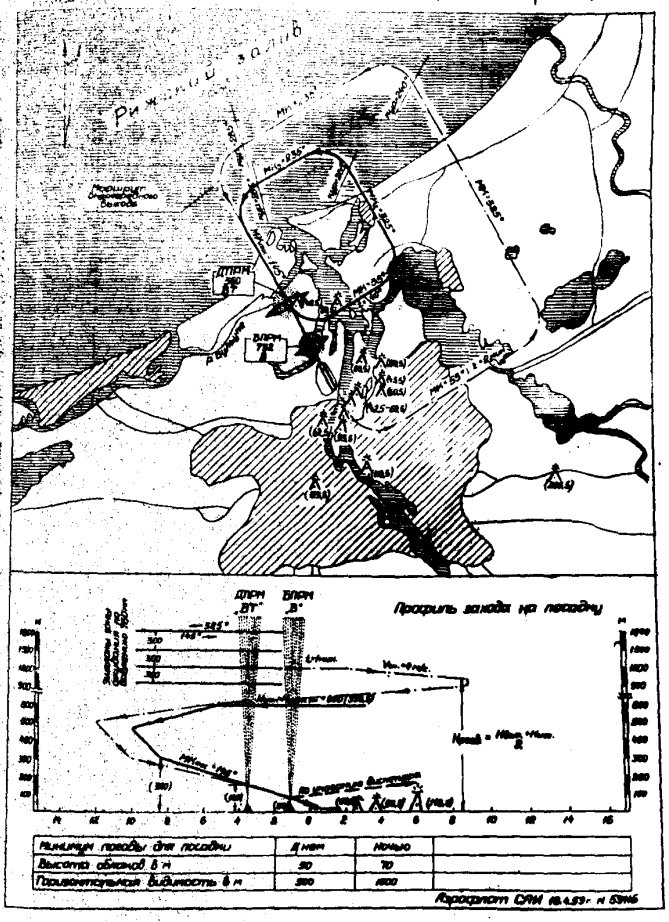
Аэродром СКМ 17.4.59 г. № 5941

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1



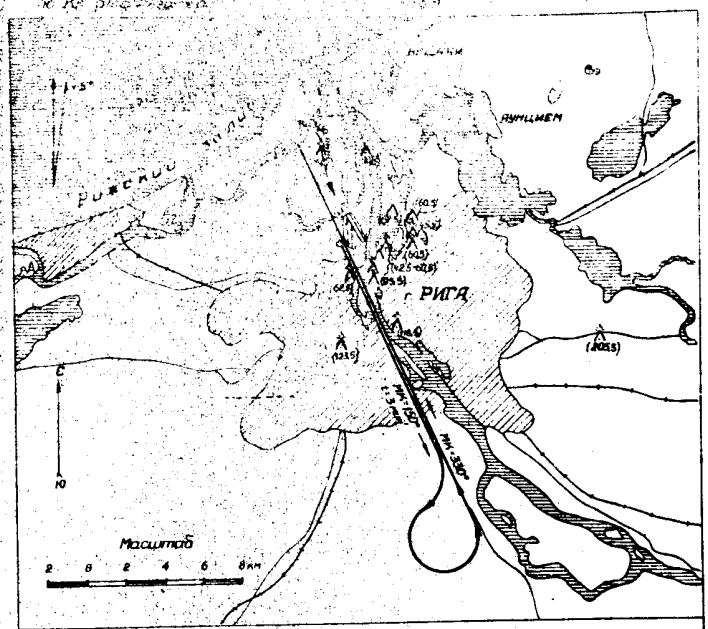
25X1

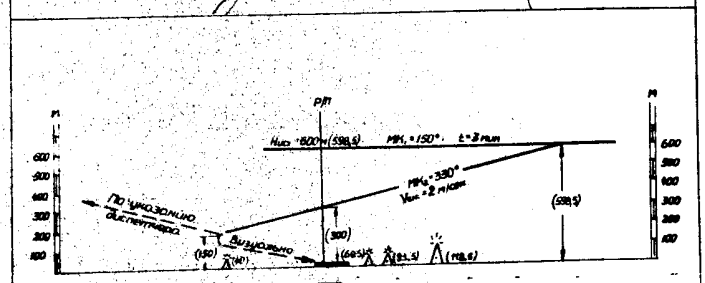
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

РИГА (Центральный)





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

Аэрофлот САН Н 4.59г и 59108

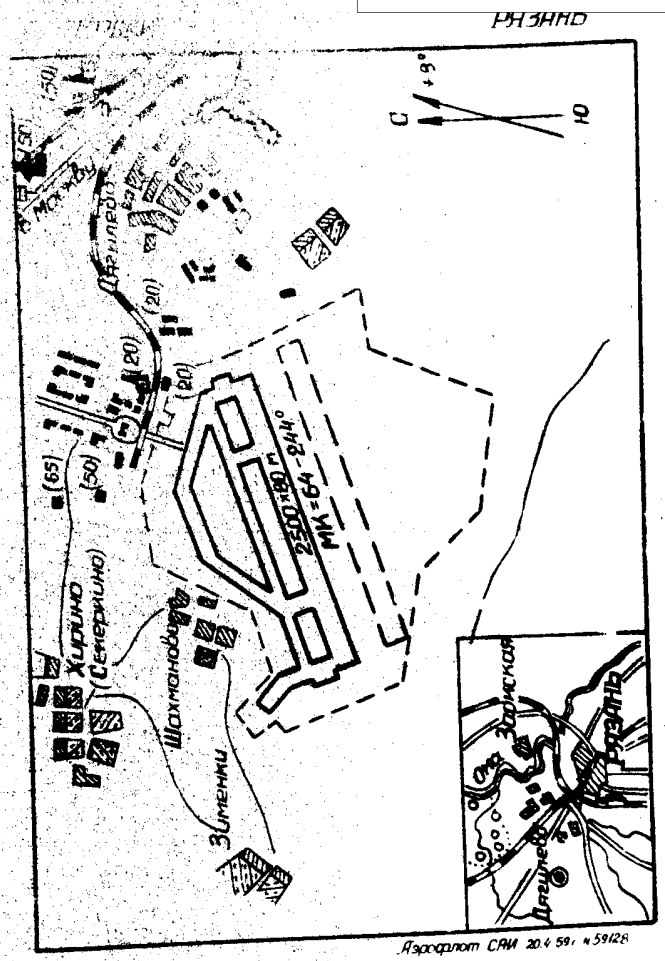
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

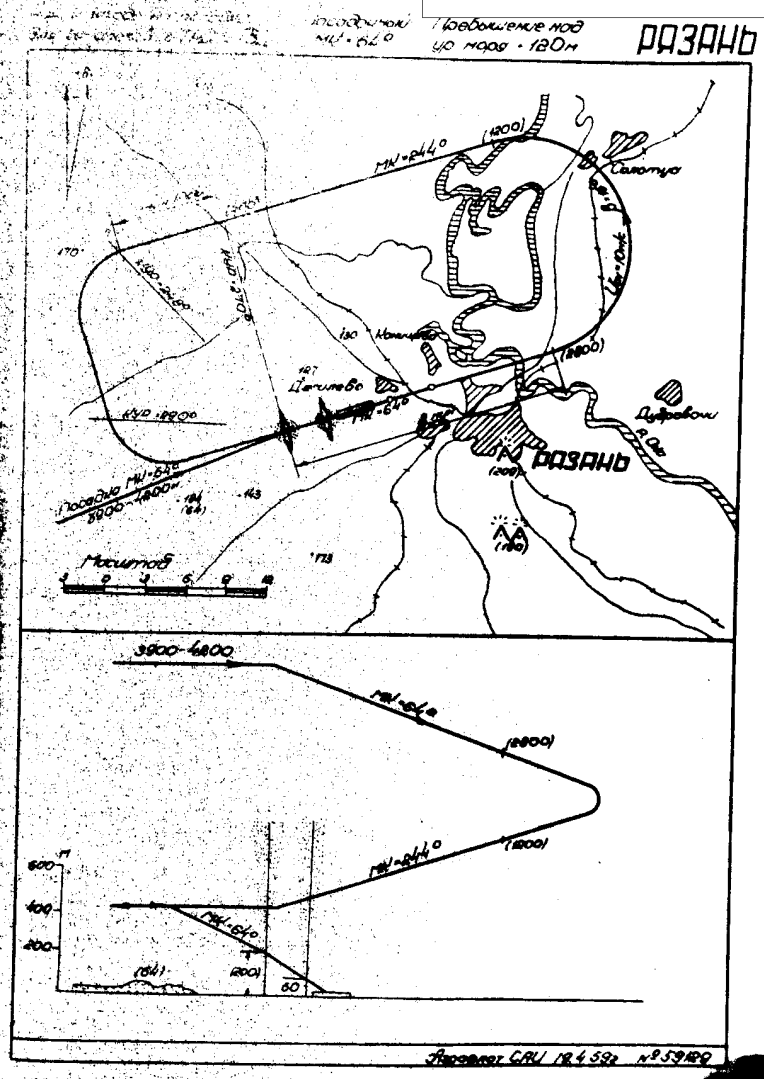


CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1



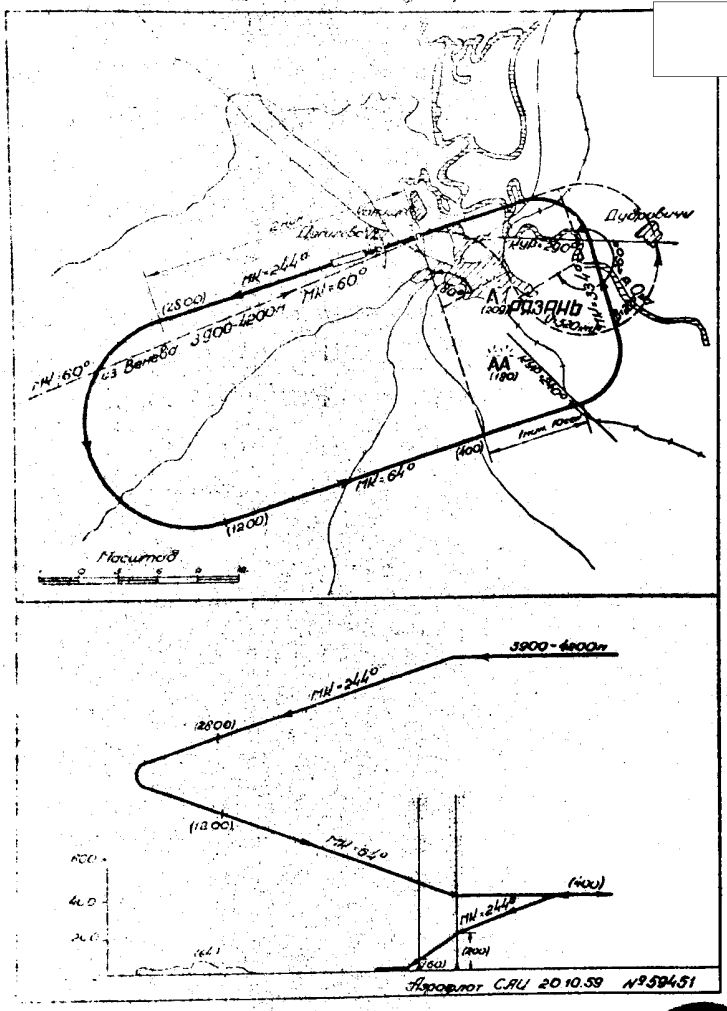
25X1

CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

РАЗАНЬ

[redacted] 25X1

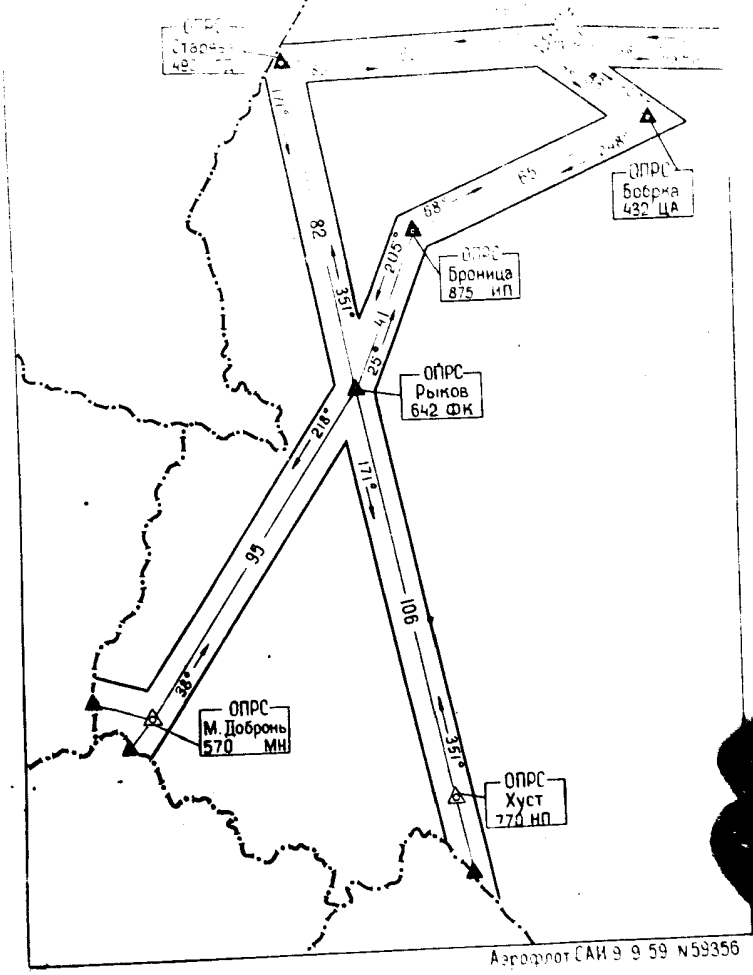


CONFIDENTIAL

[redacted] 25X1

CONFIDENTIAL

25X1

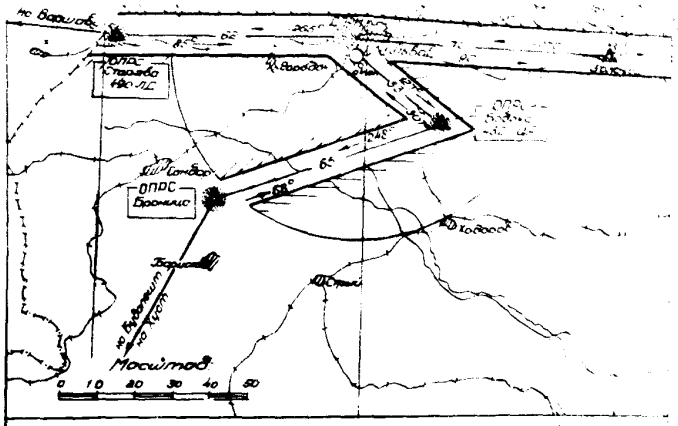


CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



Мозаичные радиосредства ОПС

Наименование средств	позывной	частоты	
связное	частотный		
	РДФ		
КВ р/ телеграф	УБК		
телефонное			
ОПРС Боромля	ЦЯ		
—"—			
—"— Старово	ЛД		
—"— Хуст	НП		
—"— Залочев	БВ		

Безопасная относительная высота полета в радиусе 50км - 300м

Высотомер

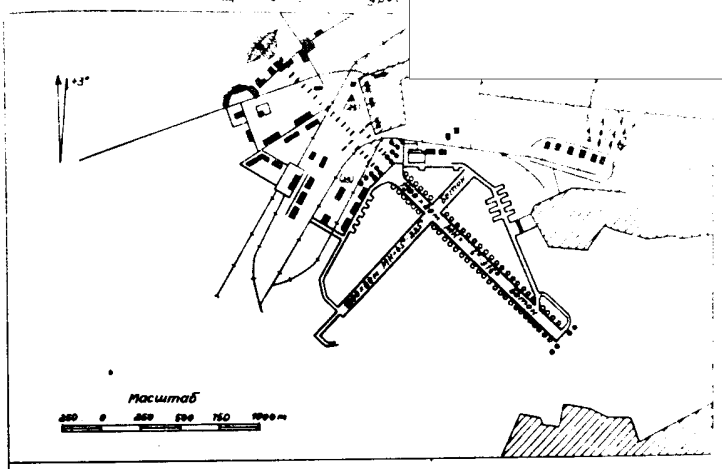
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРОКИ



Наземные радиосредства

Наименование средств	Позывной	Частота передачи	Частота приема
Командная подхода и посадки	Керамика	128 мгц	128 мгц
		118.1 мгц	118.1 мгц
ДПРМ	ГД	315 кгц	
ВПРМ	Г	650 кгц	
ДПРМ	ФС	315 кгц	
ВПРМ	Ф	650 кгц	

Аэрофлот САИ 19.4.55 N 59127

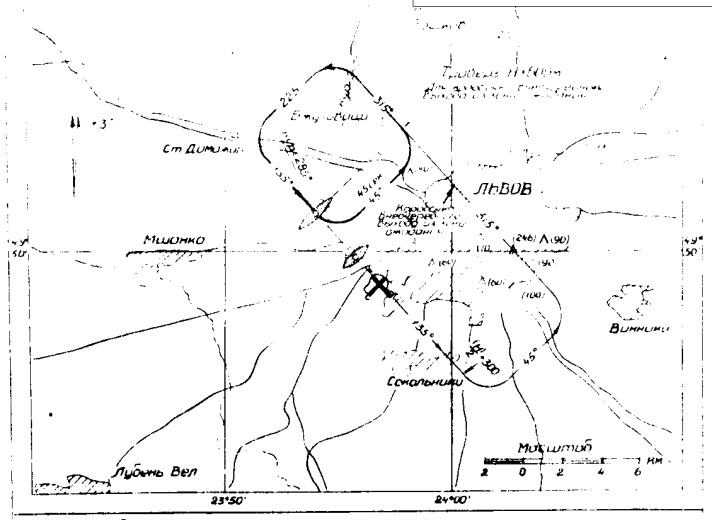
CONFIDENTIAL

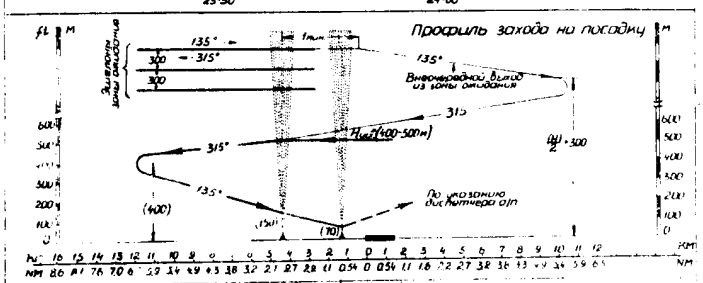
25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1





Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков	50 м	50 м
Горизонтальная видимость	500 м	1000 м

Аэрофлот САИ 19 и 58 г № 58390

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

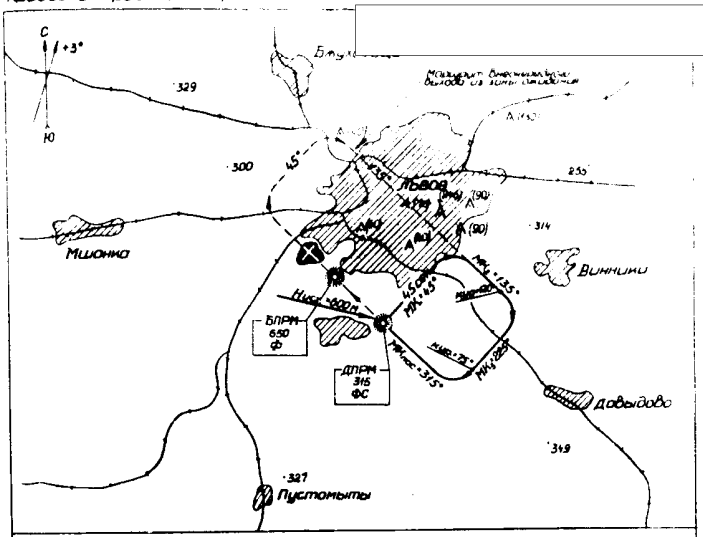
25X1

Схема пробивания облаков и захода на посадку по 2-м пособным радиостанциям

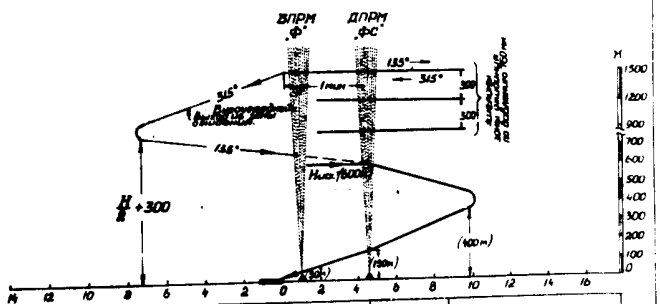
Посадочные МК = 315°

Высота

ЛЬВОВ
LVOV



Профиль захода на посадку



Минимум погоды для посадки	Днем	Ночью
Высота облаков б м.	50	50
Горизонтальная видимость	500	1000

Аэрофлот САИ 17.11.58 г. № 58389

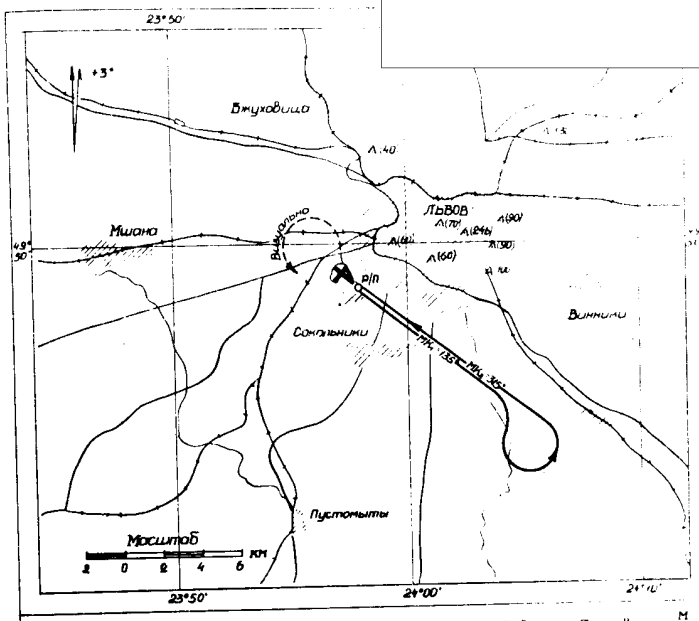
CONFIDENTIAL

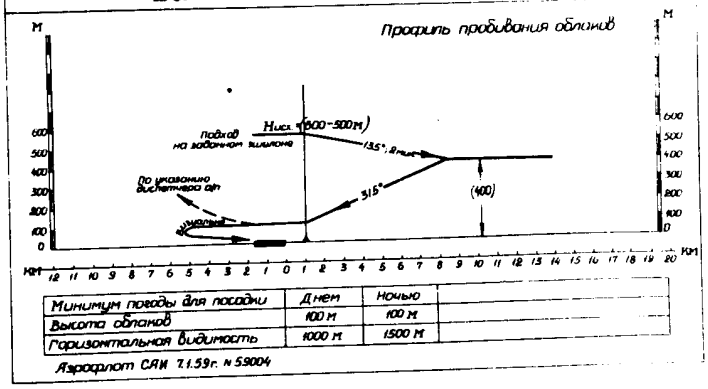
25X1

25X1

Схема пробивания облаков по радиопеленгатору

Посадочный МК - 315°





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

Аэрофлот САИ 7.1.59 г. № 59004

25X1

ПЕРЕЧЕНЬ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ

Аэродром, контрольный пункт Station	Радиосредства Service	Позывной Call sign	Род работы Em	Передача Transmitting		Прием RECEIVES		Время работы Operational hours	Координаты Coordinates	Расположение радиосредств Location		Примечание Remarks
				мгц/kc/s	мгц/mc/s	мгц/ kc/s	мгц/mc/s			МК/ MAG	км/ km	
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovo	РДС ACC Связная ЦДС A/G	РОНЖ RONJ	A1	11312 6718		11312 6718		Д HJ Н HN				пн 10-13 и 40-43 ср
		ДУНАЙ DUNAJ	A3									
	Связная A/G	УГАЛЕ UGALE	A1	11269 6536		11269 6536		Д HJ Н HN				Основной вид работы A3 в пн 35-38
		Дунай DUNAJ	A3									
	Связная A/G	УГАЛЕ UGALE	A1	6672 3400		6672 3400		Д HJ Н HN				
	Связная A/G	Дунай DUNAJ	A3	5710 3148		5710 3148		Д HJ Н HN				
	Связная A/G	Дунай DUNAJ	A3	5494 3024		5494 3024		Д HJ Н HN				
	Связная A/G	Дунай DUNAJ	A3	5642 2454		5642 2454		Д HJ Н HN				
	Командная A/G	Дунай DUNAJ	A3		119,7		119,7					
	Р/радиогатор RDF	УОД UOD	A1	4700 2984		3840 3474		Д HJ С HN	55,50с 37,10в			

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Москва/Внуково MOSCOW/VNUKOVO	Метеоинформация METEO А Д С А Т С	У Г А Б/ Дунай U G A B/ DUNAJ	A1/ A3	11193 7705 4656 2770				Д НЗ Н НН Д НЗ Н НН				Временно работает только [illegible] на русском [illegible] Temporarily only [illegible] in Russian [illegible]
	Коммутация выхода АРР	Дунай DUNAJ	A3		128 118,1		128 118,1	п/в O/R				
	Коммутация посадки ТФР	Дунай DUNAJ	A3		126 118,1		126 118,1	п/в O/R				
	Коммутация для пускания ТАЛЛИН	Дунай DUNAJ	A3	4350		4350						
	УРП VDF	Дунай DUNAJ	A3		128		128					
	КГСП ILS КРМ LOC ГРМ G/P		A2 A2		109,1 333,8					016/196 062/242		
	ДПРМ LOM ВПРМ LIM	QB QB O O	A2 A2	290 596						242 242	4,16 1,835	от [illegible] от [illegible]
	ДПРМ LOM ВПРМ LIM	IT SG I G	A2 A2	290 596						062 062	3,500 1,100	от [illegible] от [illegible]
	ДПРМ LOM ВПРМ LIM	TR TQ T T	A2 A2	290 596						196 196	3,274 0,860	от [illegible] от [illegible]
	ДПРМ LOM ВПРМ LIM	BM VT B V	A2 A2	290 596						016 016	3,894 0,950	от [illegible] от [illegible]
Москва/Кубинка MOSCOW/KUBINKA	Коммутация посадки и посадки ТФР	Радиолокация VOLOKNO	A3		118,1		118,1	п/в O/R				
	КГСП ILS КРМ LOC ГРМ G/P		A2 A2		109,3 333,6					045/225		

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/Кубинка /продолжение / MOSCOW/KUBINKA /continuation/	ШПРМ LOM ВПРМ LIM	УА UA У U	A2 A2	670 326						45 45	4,5 1,0	от ВПР: from LIM
	ШПРМ LOM ВПРМ LIM	НП WD Н N	A2 A2	670 326						225 225	4,1 1,1	от ВПР: from LIM
Ленинград Leningrad	РДС ACC											
	Связная A/G	Волга VOLGA	A3	6628 3096		6628 3096		Д HJ Н HN				
	Связная A/G	Волга VOLGA	A3	5690 2932		5690 2932		Д HJ Н HN				Zн 30-03 и 30-33
	Командная A/G	Волга VOLGA	A3		126		126					
	Р/пеленгатор HDF	Волга VOLGA	A3		128		128					
Минск MINSK	РДС ACC											
	Связная A/G	Балхаш Balkhash	A3	6560 2890		6560 2890		Д HJ Н HN				[illegible]
	Связная A/G	Балхаш BALKHASH	A3	5500 3128		5500 3128		Д HJ Н HN				[illegible]
	Связная A/G	УЦИЙ ЦСIJ Балхаш BALKHASH	A1 A3	5672 3408		5672 3408		Д HJ Н HN				[illegible]
	Командная A/G	Балхаш BALKHASH	A3		126		126					
	Р/пеленгатор HDF	УЙК UJE	A1	3910 2869		3410 2301		Д HJ Н HN				[illegible]
	РДС ACC											
	Командная A/G	Балхаш BALKHASH	A3		126		126					
	Командная A/G	Балхаш BALKHASH	A3		126,1		126,1					

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
ВИЛЬНЮС VILNIUS	РДС ACC									
	Связная А/С	Сувенир SUVENIR	A3	[illegible]		[illegible]		[illegible]		
	Связная А/С	Сувенир SUVENIR	A3	[illegible]		[illegible]		[illegible]		
	Р/пеленгатор RDF	УДФ 5 UDF 5	A1	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	
	АДС ATC									
	Командная А/С	Сувенир SUVENIR	A3		12M		12M			
	Командная А/С	Сувенир SUVENIR	A3		11M,1		11M,1			
	[illegible] LIM	[illegible]	A2 A2	[illegible]						
	[illegible] LIM	[illegible]	A2 A2	[illegible]						
Великие Луки Velikije Luki	АДС ATC									
	Связная А/С	Бутлер BUTLER	A1	[illegible]		[illegible]		[illegible]		
	Связная А/С	Бутлер BUTLER	A1	[illegible]		[illegible]		[illegible]		
	Р/пеленгатор RDF	УМП UMP	A1	[illegible]		[illegible]		[illegible]	[illegible]	
	Командная А/С	Бутлер BUTLER	A1		12M		12M			
	Командная А/С	Бутлер BUTLER	A1		11M,1		11M,1			
	[illegible]	[illegible]	A2 A2	[illegible]						

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Витебск VITEBSK	Связная A/G	Ветлуга VETLUGA	A3	6560 2890		6560 2890		Д HJ Н HN				Вспомогательная Минской РДС Relay for Minsk ACC
	Командная A/G	Киреж KIREJ	A3		118,1		118,1					
	ОПРС HDB	УУ UU	A2	524								
Вязьма VIAZMA	Связная A/G	Тежа TEKZA	A3	5642 2454		5642 2454		Д HJ Н HN				Вспомогательная Московской РДС Relay for Moscow ACC
	Связная A/G	Тежа TEKZA	A3		126		126					
Львов LWOW	Р Д С A C C											
	Связная A/G	Керамика KERAMIKA	A3	5650 3116		5650 3116		Д HJ Н HN				[illegible] CC
	Связная A/G	Р Д Ф Д RDFD Керамика KERAMIKA	A1 A3	6748 2938		6748 2938		Д HJ Н HN				
	Р/пеленгатор HDF	У Б К U B K	A1	5590 2874		3824 2988		Д HJ Н HN				
	Командная A/G	Керамика KERAMIKA	A3		126		126					
	А Д С A T C											
	Командная A/G	Керамика KERAMIKA	A3		128		128					
	Командная A/G	Керамика KERAMIKA	A3		116,1		116,1					
	ПРМ COM БПРМ LIM	ГС GD Г G	A2 A2	415 [illegible]								
	ПРМ COM БПРМ LIM	ГС FS Г F	A2 A2	415 [illegible]								

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
Бобрка Bobrka	ОПРС N D B	ЦА CA	A1	432					[illegible]		
Вентспилс Ventspils	ОПРС N D B	РР RR	A1	400					[illegible]		
Венев Venev	ОПРС N D B	ФЖ FV	A1	335					[illegible]		
Дрогобыч Drogobych	ОПРС N D B	МП IP	A1	870					[illegible]		
Ивановская Ivanovskoye	ОПРС N D B	УМ UM	A1	487					[illegible]		
Карсава Karsava	ОПРС N D B	КЛ KL	A2	371					[illegible]		
Климентьево Klimentyevo	ОПРС N D B	РД RD	A1	437					[illegible]		
Нарва Narva	ОПРС N D B	РЛ RL	A1	585					[illegible]		
Октябрьский Octiabrskij	ОПРС N D B	РЕ RE	A1	405					[illegible]		
Опалиха Opalikha	ОПРС N D B	КС KS	A1	565					[illegible]		
Осталево Ostashevo	ОПРС N D B	МД MD	A1	605					[illegible]		
Плещеницы Pleschenicy	ОПРС N D B	ОК OK	A1	375					[illegible]		
Свирь Swir	ОПРС N D B	РС RC	A1	770					[illegible]		
Серпухов Serpukhov	ОПРС N D B	ДР DR	A1	415					[illegible]		
Сигулда Sigulda	ОПРС N D B	ГЛ GL	A1	325					[illegible]		
Тосно Tosnova	ОПРС N D B	ЛД LD	A1	410					[illegible]		
[illegible]	ОПРС N D B	[illegible] NP	A1	370					[illegible]		
[illegible]	ОПРС N D B	ЖЛ ZP	A1	688					[illegible]		

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

РАСПИСАНИЕ ВРЕМЕНИ РАБОТЫ И СМЕНЫ ЧАСТОТ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ / ВРЕМЯ МОСТОЧКОВ /

SCHEDULE OF OPERATIONAL HOURS AND FREQ CHANGEOVER TIME OF GROUND AND RADIONAVIGATION FACILITIES/ MOSTOK TIME /

Месяц / Month	Январь и декабрь January and December		Февраль и ноябрь February and November		Март и октябрь March and October		Апрель и сентябрь April and September		Май и август May and August		Июнь и июль June and July	
Наименование пунктов. / Все средства, кроме работающих круглосуточно и по заказу /. Place name. /All facilities except operating H24 and O/R/.	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover time morning / evening	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover time morning / evening	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover time morning / evening	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover hours morning / evening	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover time morning / evening	Время работы начало / конец Operational hours beginning / end	Время смены частот утро / вечер Freq changeover time morning / evening
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
Внуково, Кубинка, Vnukovo/Kubinka, Рига, Вильнюс, Riga, Vilnius,	07,30 / 18,00	09,30 / 17,00	07,00 / 18,30	09,00 / 17,30	06,00 / 17,30	08,30 / 18,30	05,00 / 20,30	08,00 / 19,00	04,00 / 21,30	07,00 / 20,00	03,30 / 22,30	06,00 / 21,00
Великие Луки, Вильнюс Velikije Luky, Vilnius Витебск, Минск, Рига Vitebsk, Minsk, Riga	07,30 / 18,00	08,30 / 17,00	07,00 / 19,00	07,30 / 18,00	06,00 / 20,30	07,00 / 19,00	05,00 / 21,30	06,00 / 20,00	04,00 / 22,30	06,00 / 21,30	03,30 / 24,00	04,30 / 22,30
Львов. 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	06,30 / 20,30	04,00 / 22,30	06,00 / 21,30	03,30 / 23,00	04,30 / 22,00
Ленинград, Нарва. Leningrad, Narva.	07,30 / 18,00	09,30 / 18,00	06,30 / 19,30	09,00 / 19,30	05,00 / 20,30	08,00 / 21,00	03,30 / 22,00	07,00 / 21,30	03,00 / 22,30	06,00 / 22,30	02,30 / 23,00	05,30 / 23,00
Петропавловск-Камчатский. Petropavlovsk-Kamchatskij.	23,30 / 10,30	03,00 / 08,30	23,00 / 11,00	02,30 / 09,00	22,30 / 11,30	01,30 / 10,00	22,00 / 12,30	01,00 / 11,00	21,30 / 13,30	00,30 / 12,00	21,00 / 14,00	[illegible]

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПРАВИЛА ОБМЕНА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

RULES OF EXCHANGING METEOROLOGICAL INFORMATION

В обмен метеорологической информации включается:

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

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

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

Обмен авиапогодой осуществляется по коду "АЭРО" /РМ 15-А/. В конце авиапогоды обязательно указывается величина атмосферного давления на уровне аэродрома в миллиметрах с десятыми долями. Скорость ветра указывается в метрах в секунду;

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

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

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

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

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

The exchange of meteorological information includes:

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

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

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

Flying weather is exchanged in AERO code /РМ 15-А/. 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 TAFOR codes / РМ 51А and РМ 52А/, wind velocity being given in metres per second.

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

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

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

Наименование пункта Station	Индекс Contents	Примечание Remarks
Москва / Внуково Moscow/Vnukovo	27524	
Москва / Кубинка Moscow/Kubinka	Кубинка Kubinka	
Вильнюс Vilnius	26730	
Великие Луки Velikije Luki	26477	
Львов Lwow	33393	
Минск Minsk	26850	
Рига Riga	26422	
Рязань Rjazan	Рязан Rjazan	

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ
METEO INFORMATION

Станция Station	Позывной Call Sign	Время Time	Частоты кгц Frequencies	Род передачи Emission	Форма Form	Индекс Contents	Примечание Remarks
МОСКВА / Внуково MOSCOW/Vnukovo	У Г А Б U G A B	Н+05-08 Н+35-38	6672 3400	A1	Аэро,Таф	27524	По запросу [illegible] 25650 [illegible] Рубинск и Рязани [illegible] времено работает [illegible] A3 на русском языке [illegible]
	У Г А Б U G A B Дунай Dunaj	Н+05-15 Н+35-45	11198, 7709, 4656 4656, 2770	A1 A3	Аэро,Таф		
Рига Riga	У А О И U A O I Дон Don	Н+24-27 Н+54-57	5548 3072	A1 A3	Аэро,Таф	26422	По запросу [illegible] 26730 [illegible]
Минск Minsk	Балхаш Balkhash	Н+21-24 Н+51-54	3560 5500 2830 3128	A3	Аэро,Таф	23477	По запросу [illegible] 27524 27730 [illegible]
Львов Lwow	Керамика Keramika	Н+15-18 Н+45-48	5550 3116	A3	Аэро,Таф	[illegible]3336	

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

КРАТКАЯ ИНСТРУКЦИЯ ЛЕТЧИКУ

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

SHORT INSTRUCTIONS TO THE PILOT-IN-COMMAND

FOR ACCOMPLISHING APPROACH-TO-LAND WITH THE HELP OF GROUND CONTROLLED

APPROACH SYSTEM /RSP-4/ AT VNUKOVO AIRPORT

Для вывода самолета на посадку по радиолокационной системе командир корабля должен по каналу УКВ связи 118,1 мгц передать диспетчеру посадки: "БСБ обеспечьте заход на посадку по радиолокационной системе".

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

I. Вывод самолета на аэродром.

2. Построение маневра для выхода на линию посадки.

3. Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

Вывод самолета на аэродром

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

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

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

Построение маневра для выхода на линию посадки

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

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

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

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

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

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

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

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

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

In order to accomplish an approach-to-land procedure with the help of RSP-4 the pilot-in-command is to establish communication with the landing controller of the airport and to transmit on 118,1 mc/s: "BSB, provide approach-to-land with the help of RSP-4".

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

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

APPROACH TO THE AERODROME.

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

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

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

The aircraft with improper radio compass after being identified by the Surveillance Radar unit is given instructions by the controller to reach the aerodrome keeping the Obstacle Clearance Limit.

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

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

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°.

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

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

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

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

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

CONFIDENTIAL

25X1

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

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

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

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

Снижение с посадочным курсом до выхода на визуальный полет.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Повторный заход самолета на посадку

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

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

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

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

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

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

When approaching the landing course line the command is given to perform a turn in.

Example: "BSB - Turn in toward the course line 240°".

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

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

1/ Example: "BSB - on the course line 240°"

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

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

Example: "BSB-You are on the course line 240°, hold it. No answer to the following signals is necessary.."
- "BSB - distance to the approach end of the runway in use 7 km, lower the landing gear, descend"
- "BSB - you are 20 m below the glide path, change the rate of descent".
- "BSB - you have reached the glide path, descend, distance to the approach end of the runway in use 6 km."
- "BSB - distance to the runway 5,5 km, you are on the course line".
- "BSB - you have deviated 200 m to the left, take course 245°, distance to the runway 4 km.
- "BSB - you have reached the course line 240°, hold it, distance to the runway 3,5 km."
- "BSB - you are above the glide path, change the rate of descent"
- "BSB- you have reached the glide path descent, distance to the runway 2 km."
- "BSB - you are on the course line and on the glide path, distance to the runway 1 km, the runway is before you, you are cleared to land".

The 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

25X1

[illegible] - BSB - is not [illegible].

The approach-to-land procedure [illegible] planes [illegible] procedure is [illegible] in accordance with the prescribed [illegible]

ПРИЛОЖЕНИЕ

к инструкции по [illegible] самолетам на посадку при посадочного радиолокатора в аэропорту Внуково ФРАЗЕОЛОГИЯ /ГСА/

ATTACHMENT

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

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

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

1	2	3	1	2
	Старт-Один	БСБ - Поняли правильно установите высотомеры на давление 746,5 /семь четыре шесть запятая пять/ миллиметров - Снижайтесь до высоты ..... метров, Повторите - Прием.	Start-One	BSB that is correct - Set up altimetre on pressure of 746,5 /seven fower six dayseemal fife/ millimet Decsend to altitude... m - Readback -Over.
	Самолет	Давление 746,5 /семь четыре шесть запятая пять/ миллиметров установлено: Снижаюсь до высоты.....метров - Прием.	Aircraft	Pressure 746,5 /seven fo six dayseemal fife/ millimetres is set up: I am descending to altitude ... metres -Over.
	Старт-один	БСБ установите гирокомпас по магнитному компасу - Прием.	Start-One	BSB set up giro on magnetic bearing - Over.
	Самолет	Гирокомпас по курсу установлен - Прием.	Aircraft	Giro setting completed - Over.
	Старт-Один	БСБ поняли правильно - Уменьшите скорость для подхода - Проверьте кабину для посадки - Прием.	Start-One	BSB roger - Reduce to approach speed - Perform cockpit check for landing - Over.
	Самолет	Проверка кабины проведена - Прием.	Aircraft	Cockpit check completed - Over.
Заход по схеме пробивания облаков.	Старт-Один	БСБ разворот налево - Курс 332 - снижайтесь до высоты.. .....метров - Повторите - Прием.	Approach-to-land procedure. Start-One	BSB turn left heading 332 /three three too/-Descend to height of ... metres - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево - Курс 332 - Снижаюсь до высоты .....метров - - Прием.	Aircraft	BSB is to turn left heading 332 /three three too/ and descend to the height of ... metres - Over.
	Старт-Один	БСБ над нами между первым и вторым разворотом - Прием.	Start-One	BSB is nicely over us on cross-wind leg - Over.
	Самолет	БСБ понял - Прием.	Aircraft	BSB roger - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот налево курс 242 - Повторите - Прием.	Start-One	BSB turn left heading 242 /too fower too/ - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево, курс 232 - Прием.	Aircraft	BSB is to turn left heading 232 / too three too/ - Over.
	Старт-Один	БСБ - нет - поняли неправильно - БСБ - разворот налево курс 242 - Повторяю курс 242 - Повторите - Прием	Start-One	BSB negative - BSB turn left heading 242 /too fower too/- Readback - Over.
	Самолет	Вас понял - БСБ должен сделать разворот налево курс 242 - Прием.	Aircraft	Roger - BSB is to turn left 242 / too fower too/ - Over.
	Старт-Один	Поняли 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 too/ - Ceiling 100 /wun zero zero/ metres- Visibility 2 /too/ kilometres Wind 12 /wun too/ metres per second - Light haze on runway - Over.
	Самолет	Вас понял - Прием.	Aircraft	Roger - Over.
	Старт-Один	БСБ разворот налево курс 152 займите высоту 300 метров - Повторите - Прием.	Start-One	BSB turn left heading 152 /wun fife too/ height 300 . /three zero zero/ metres - Readback - Over.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 152 занимаю высоту 300 метров - Прием.	Aircraft	BSB is to turn left heading 152 /wun fife too/ height 300 /three zero zero/ metres - Over.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3
	Старт-Один	БСБ разворот налево курс 62 - Прием.
	Самолет	БСБ должен сделать разворот налево курс 62 - Прием.
Окончательный подход к посадке	Старт-Один	БСБ на последней прямой - 12 километров от ВПП - Сообщите высоту - Прием.
	Самолет	Вас понял - Высота 300 метров - Прием.
	Старт-Один	БСБ при потере связи держите курс 62 наберите высоту до .....метров и свяжитесь снова с Байкалом - Прием.
	Самолет	Вас понял - Прием.
	Старт-один	БСБ допустимая высота снижения для этого курса 50 метров по глиссаде - Повторите - Прием.
	Самолет	Допустимая высота снижения для курса 62 50 метров - Прием.
	Старт-Один	БСБ я Старт-Один - Посадочный курс 62 правильный - Как меня слышите - Прием.
	Самолет	Все понял - Слышимость хорошая /удовлетворительная, плохая/ - Прием. /При плохой связи дальнейшее снижение на посадку не разрешается/.
	Старт-Один	Вас понял - На команды не отвечать. БСБ 9 километров от ВПП. БСБ курс хороший проверьте выпуск шасси и заслонки - БСБ на подходе к глиссаде - Сейчас снижайтесь .....метров / секунду - - Я повторяю .....метров/секунду. БСБ на глиссаде 7 километров от ВПП - Поверните вправо 5 градусов новый курс 67 - Я повторяю 67 - 5 километров от ВПП - Ниже глиссады 20 метров - Уменьшите скорость снижения - 4 километра от ВПП на входе в глиссаду - Поверните влево 5 градусов новый курс 62 - БСБ на глиссаде - Разрешаю посадку - Проверьте шасси и закрылки - 1,3 километра от ВПП - Сбавьте скорость снижения - Курс 62 хороший на глиссаде - Высота 50 метров-. - БСБ берите посадку на себя.
	Самолет	/Производит посадку визуально/.

1	2	3
	Start-One	BSB turn left heading 62 /six too/ - Over.
	Aircraft	BSB is to turn left heading 62 /six too/ - Over.
Final approach-to-land	Start-One	BSB on final approach 12 /wun too/ kilometres from runway - Report height - Over.
	Aircraft	Roger - Height 300 /three zero zero/ metres - Over.
	Start-One	BSB if radio contact lost maintain heading 62 /six too/ climb till .... metres and revert to Bajkal - Over.
	Aircraft	Roger - Over.
	Start-One	BSB obstacle clearance limit 50 /fife zero/ metres on glide path of this approach - Readback-Over.
	Aircraft	Obstacle clearance limit for heading 62 / six too/ is 50 /fife zero/ metres. - Over.
	Start-One	BSB this is Start - One - Landing heading 62 /six too/ is good - How do you read -Over.
	Aircraft	Roger - Good /satisfactory, bad/ reading - Over. / if reading is bad further approach-to-land is not allowed/.
	Start-One	Roger - Do not reply to further instructions - BSB 9 /niner / kilometres from runway - BSB heading is good - Check wheels down and locked -BSB approaching glide path - Commence descent now... metres per second - I say again ....metres per second - BSB on Glide Path 7 /seven/ kilometres from runway - Turn right 5 /fife/ degrees new heading 67 /six seven/ - I say again 67 /six seven/ - 5 /fife/ kilometres from runway - Below Glide Path 20 /too zero/ metres - Adjust rate of decsent - 4 /fower/ kilometres from runway returning nicely to Glide Path - Turn left 5 /fife/ degreec new heading 62 /six too/ - BSB on Glide Path - Cleared to land - Check wheels and flaps -1,3 / wun dayseemal three/ kilometres from runway- Adjust rate of descent - Heading 62 /six too/ is good on Glide Path - Height 50 /fife zero/ metres- BSB takeover for landing.
	Aircraft	/Performs landing visually /VFR/.

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

NOTAMS

CONFIDENTIAL

25X1

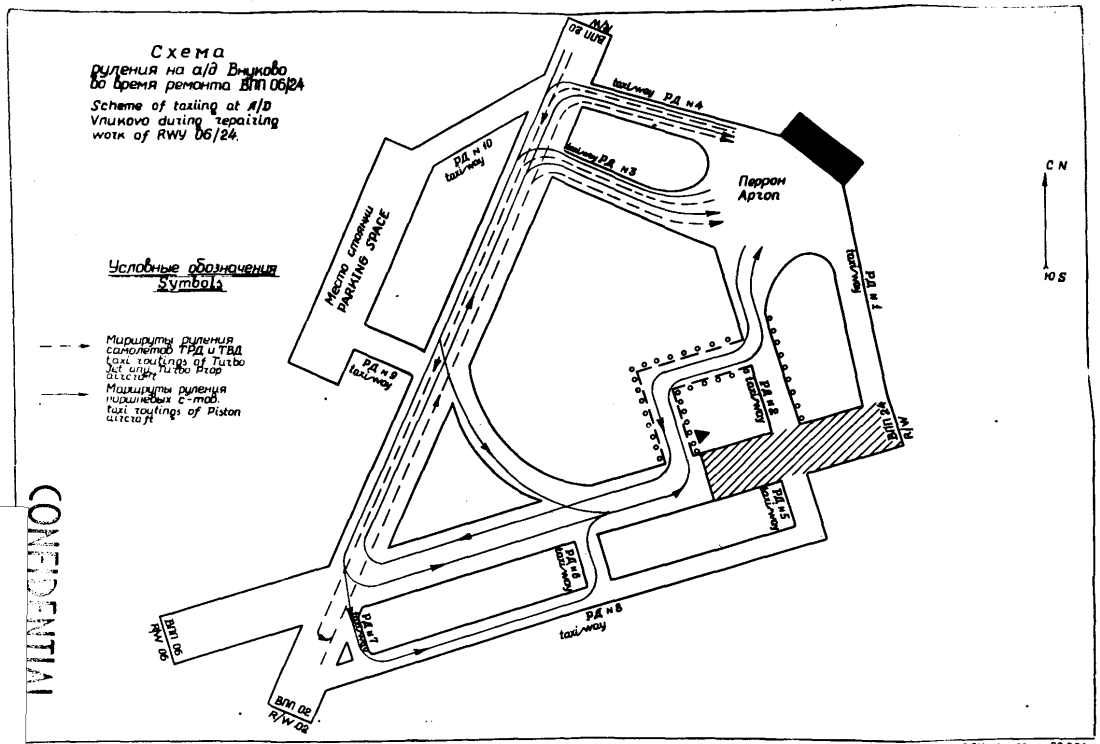
Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Приложение к НОТАМ
Appendix to NOTAM



Аэрофотосъемка САИ 12.11.59г. № 59534
Aerophotos SAI

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

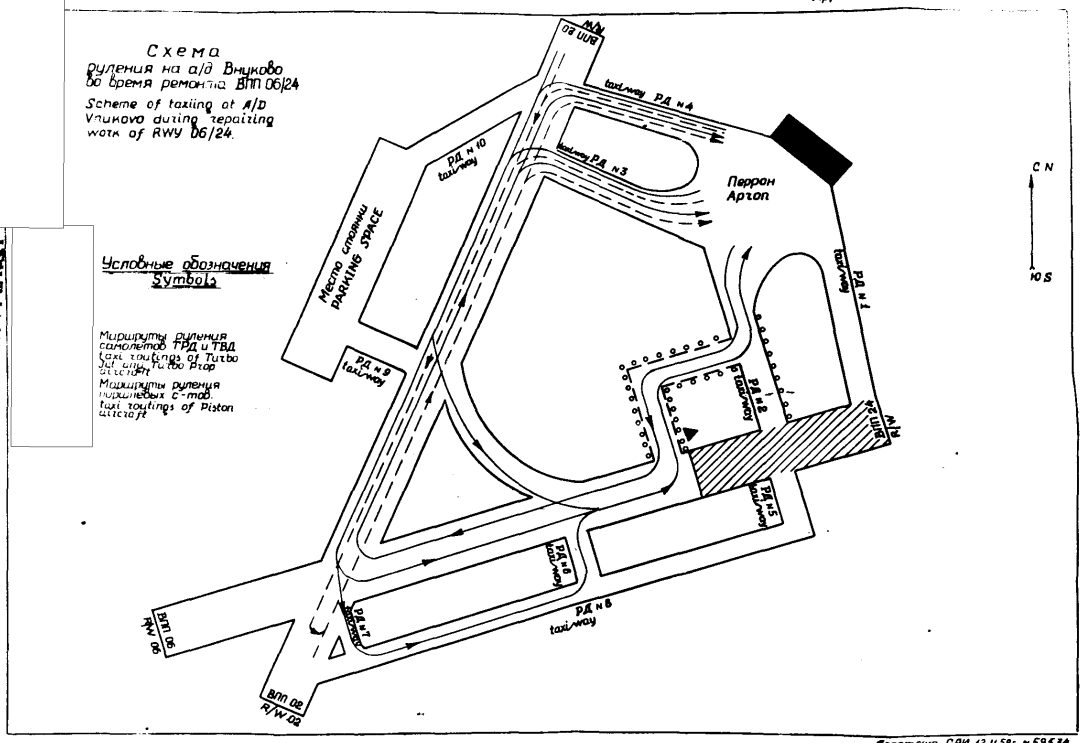
25X1

25X1

Приложение к ...
Appendix to NUTA...

Схема
руления на а/д Внуково
во время ремонта ВПП 06/24

Scheme of taxiing at A/D
Vnukovo during repairing
work of RWY 06/24.



Аэрофлот САИ 12.11.59г. № 59534
Aeroflot SAI

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Next 5 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

APPENDIX

LIST

OF SERVICES UNDER GENERAL DEPARTMENT OF CIVIL AVIATION FLEET, MOSCOW CITY AIR AGENCY, MOSCOW/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 form of des.	Questions they are to be advised on
MOSCOW/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-sheduled flights, change of date or shedule 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-sheduled flights.
	OPB	Shedule 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

25X1

[redacted]

CONFIDENTIAL

[redacted]

25X1

MOSCOW CITY AIR AGENCY	EUUM	
1. BOOKING OFFICE FOR INTERNATIONAL FLIGHTS	RES AFL	Reservation for transportation of passengers and cargo on international air lines and in advance payment of transportation.
2. BOOKING OFFICE FOR DOMESTIC FLIGHTS	AGT AFL	Reservation for transportation of passengers on domestic lines of USSR.
MOSCOW/VNUKOVO AIRPORT	EUM	
1. AIRPORT ADMINISTRATION	CHF	Operation activity of airport.
2. AREA SERVICE OF AIR TRAFFIC	ACC	Flight plan, air traffic control clearances /coordination/ for flights and air traffic.
3. AERODROME SERVICE OF AIR TRAFFIC	TWR	Air traffic.
4. SERVICE OF AIR TRANSPORTATION		
	OPM	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

[redacted]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

OTHER 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 /VNUKOVO about flight plan and air traffic /DEP, ARR, DEL, CHL, etc/, the address ATCC EUUU should be added.
2. When directing messages to airport MOSCO /VNUKOVO 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 /VNUKOVO airport, 4-letter abbreviation EUUR /for the representatives in MOSCO/ and EUU /for the representatives in MOSCO/VNUKOVO airport/ should be used.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

ПРАВИЛА

полётов иностранных гражданских воздушных судов на территории СССР

25X1

CONFIDENTIAL

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

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

— государственную принадлежность воздушного судна,

— тип воздушного судна,

— бортовой опознавательный знак (номер воздушного судна), позывной воздушного судна радиомикрофоном и радиотелеграфом,

— диапазон частот коротковолновых и ультракоротковолновых радиостанций, которые воздушное судно может использовать в полете,

— фамилия и имя командира экипажа,

— состав экипажа по-фамильно: первого летчика, второго летчика, штурмана, бортрадиста и других членов экипажа, а также количество пассажиров на борту,

— минимум погоды, 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, в том числе и над советскими территориальными водами, установленными законодательством Союза ССР.

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

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

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

Ширина воздушной трассы устанавливается в пределах 20 *км*, по 10 *км* от оси воздушной трассы. Однако в отдельных районах (горах) 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 [illegible] перелета».

При невозможности производить радиосвязи [illegible] неблагоприятные метеоусловия, неисправность материальной [illegible] и другим причинам) разрешается обратный перелет государственной границы СССР, через тот же коридор, при этом экипажи [illegible] судов обязаны сообщить на русском языке [illegible] аэропорт, с которым держат связь — «возвращаюсь [illegible], бортовой номер воздушного судна, высота полета».

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

13. Высота полета (эшелон) устанавливается:

— по высотомеру, шкала давлений которого установлена на давление Р-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 Р-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

[illegible] над территорией Советского Союза — категорически запрещается.

18. При неукоснительности и правильности выполнения установленного режима полета экипаж иностранного воздушного судна обязан немедленно установить соответствующую авиадиспетчерскую службу Гражданского воздушного флота СССР и запросить свое местоположение.

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

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

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 (самолету) нарушителю и его ответные сигналы:

№ п/п.	Значение сигнала	Подача сигнала (команд)	
		Эволюциями самолета-перехватчика и миганием аэронавигационными огнями	Ракетами
1	2	3	4
	а) Сигналы, подаваемые дежурными самолетами противовоздушной обороны		
1	«Внимание, Вы — самолет-нарушитель»	**Днем** Три покачивания с крыла на крыло **Ночью** Три мигания аэронавигационными огнями	Одна зеленая ракета Одна зеленая ракета
2	«Следуйте за мной»	**Днем** Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома посадки с креном 20°, обозначая себя покачиванием с крыла на крыло. **Ночью** Выход вперед по курсу самолета-нарушителя и разворот в сторону аэродрома с креном 20°, обозначая себя миганием аэронавигационными огнями	
3	«Произведите посадку на этом аэродроме»	**Днем** а) При визуальной видимости аэродрома — круг над аэродромом посадки; б) при подходе к аэродрому за облаками круг над аэродромом и заход на посадочный курс **Ночью** Заход на посадочный курс с включением посадочных огней (фар)	
4	«Выполняйте мои команды, в противном случае Ваша безопасность не гарантируется»	**Днем** Многократное покачивание с крыла на крыло при полете на параллельных курсах **Ночью** Многократное мигание аэронавигационными огнями при полете на параллельных курсах.	Одна красная ракета Одна красная ракета

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

Значение сигнала	Подача сигнала (команды)	
	[illegible] аэронавигационными огнями	Ракетами
	3	4
[illegible] болезнь	Днем [illegible]ренный разворот на [illegible]ную сторону и уход с [illegible]ым высоты Ночью [illegible]ренный разворот на [illegible]ную сторону и уход с [illegible]ым высоты	
б) Сигнал, подаваемый воздушным судном (самолетом) нарушителем		
[illegible] подполяю	Днем Покачиванием с крыла на крыло Ночью Миганием аэронавигационными огнями.	

Иностранное воздушное судно, совершившее посадку на территории Советского Союза при обстоятельствах, указанных в пункте 21, может продолжать полет только с разрешения Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

При полете иностранных воздушных судов на территории Советского Союза следует руководствоваться следующими положениями:

[illegible] воздушное судно — земля, земля — воздушное [illegible] на русском языке;

[illegible] радиотелеграфной связи употребляется Q код;

[illegible] единицы измерения употребляются: длина — в километрах, температура — в градусах (Цельсия), барометрическое давление — в миллиметрах ртутного столба, окружность — в градусах.

При полете на территории Советского Союза экипажи иностранных воздушных судов обязаны осуществлять связь в соответствующих диапазонах и на частотах (волнах), определяемых Главным управлением Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР.

[illegible] воздушного судна без наличия двусторонней связи с [illegible] службой запрещается. В случае отказа в полете [illegible] экипаж обязан произвести посадку на ближайший [illegible] аэродром.

[illegible] таможенный досмотр прибывающих из-за границы и вылетающих за границу воздушных судов, перевозимых на них грузов, [illegible] багажа и ручной клади пассажиров и членов экипажа [illegible]ется в соответствии с действующими в СССР таможенными [illegible].

Посадка воздушных судов [illegible] СССР и при вылете из СССР в аэропортах и других местах, где существуют таможенные учреждения и пограничные контрольно-пропускные пункты, запрещаются.

30. Если экипаж иностранного воздушного судна вынужден, в связи со стихийным бедствием, произвести посадку вне назначенных основных и запасных аэродромов, командир экипажа обязан немедленно уведомить авиаспецслужбу, управляющую данным воздушным судном, которая примет соответствующие меры по его безопасности и окажет помощь экипажу и пассажирам.

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

Фотографирование с самолета запрещается.

Нахождение на борту аппаратуры, позволяющей производить аэрофотосъемку и другие виды специальной съемки (в том числе и в упакованном виде), запрещается.

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

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

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

В тех случаях, когда нет оснований для привлечения виновных к уголовной ответственности, начальник Главного управления Гражданского воздушного флота при Совете Министров СССР вправе наложить на нарушителя в административном порядке штраф до 3000 рублей.

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

Тип. РИО ГУГВФ Зак 809 1171

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

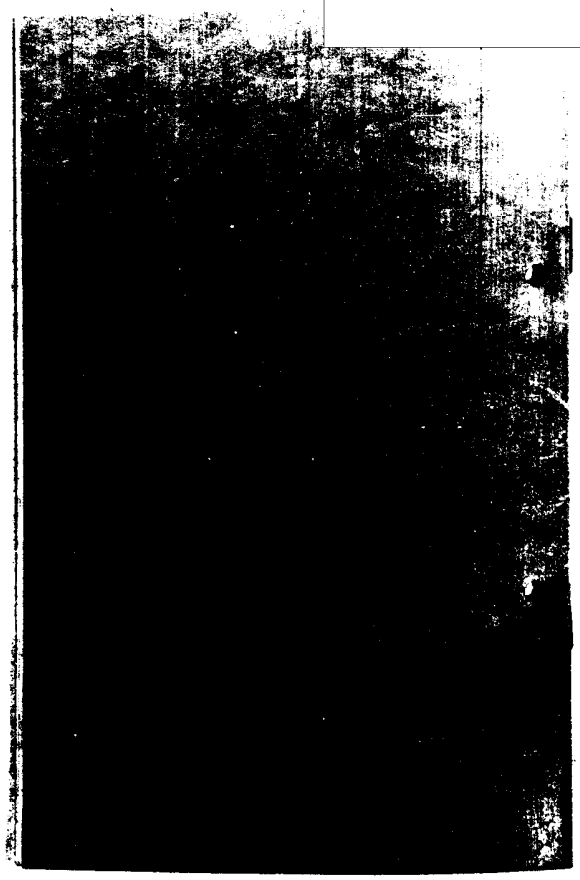
CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

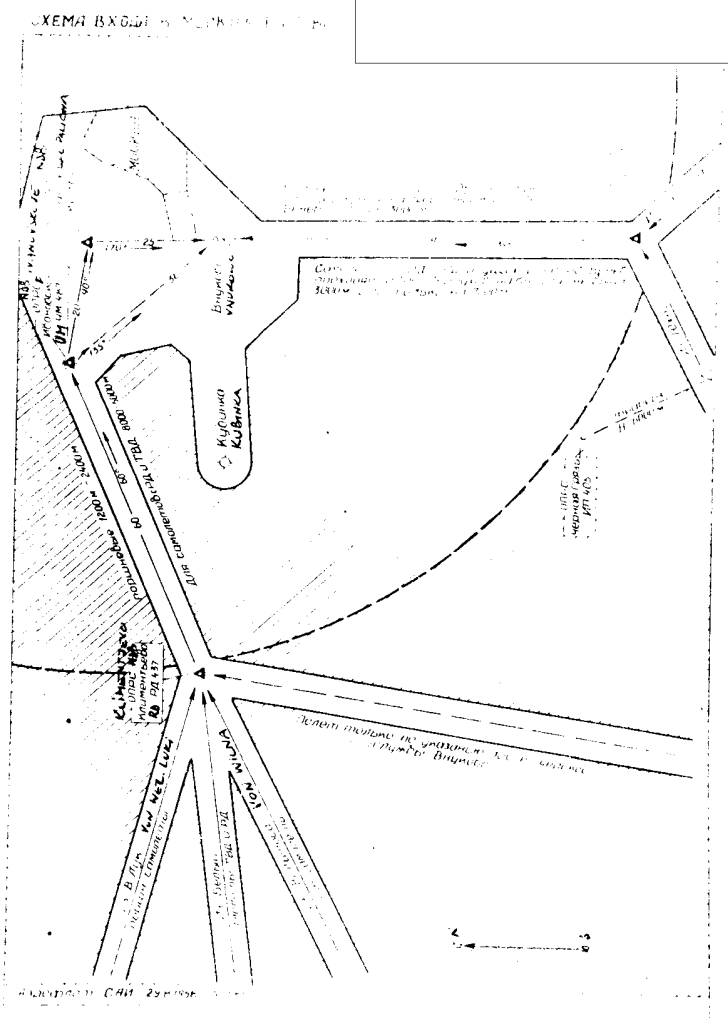
Page Denied

Next 2 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

CONFIDENTIAL

25X1



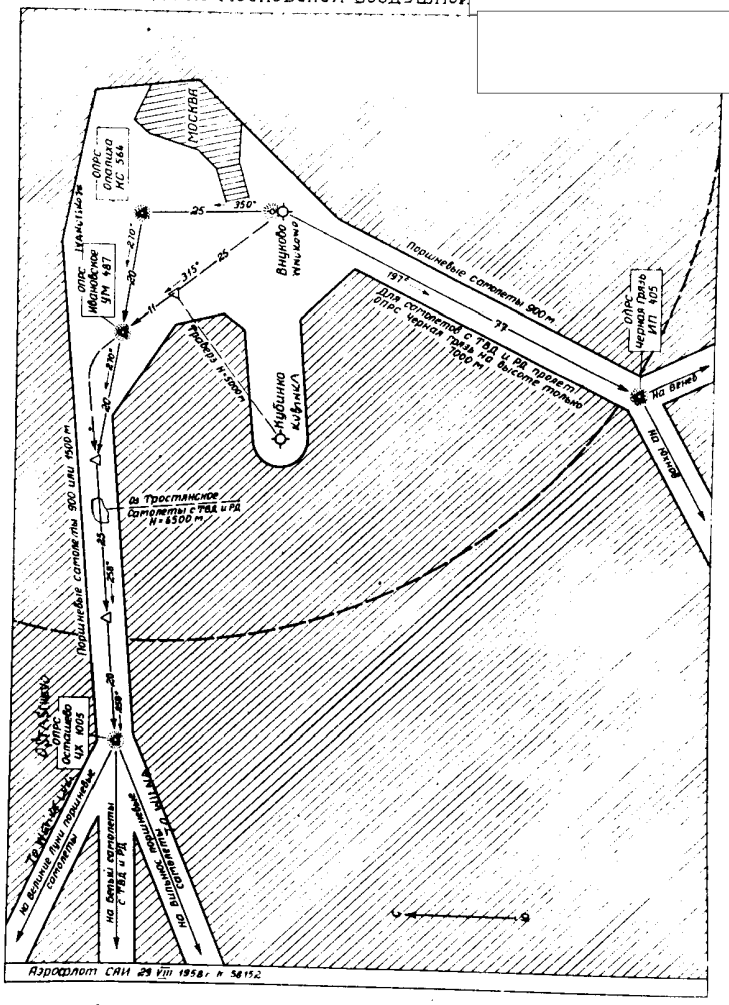
CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

СХЕМА ВЫХОДА ИЗ МОСКОВСКОЙ ВОЗДУШНОЙ



CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

A 4
14/5/1958

CONFIDENTIAL

25X1

Approved for [illegible] Class A 4 /5a.

Закодирование - Encode		Раскодирование - 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 Aktiubinsk	ЕУТА EUTA	ЕУАА EUAA	Алма-Ата Alma-Ata
Алма-Ата Alma-Ata	ЕУАА EUAA	ЕУГЕ EUGE	Ереван Ereven
Великие Луки Velikije Luki	ЕУЛВ EULW	ЕУГГ EUGG	Тбилиси Tbilisi
Вильнюс Vilnius	ЕУПЖ EUPV	ЕУХХ EUHH	Хабаровск Khabbrovsk
Владивосток Vladivostok	ЕУХВ EUHW	ЕУХП EUHP	Петропавловск-на-Камчатке Petropavlovsk-na-Kamchatke
Джусалы Djusaly	ЕУТД EUTD	ЕУХВ EUHW	Владивосток Vladivostok
Ереван Ereven	ЕУГЕ EUGE	ЕУИА EUIA	Чита Chita
Иркутск Irkutsk	ЕУИИ EUII	ЕУИИ EUII	Иркутск Irkutsk
Киев Kiev	ЕУКК EUKK	ЕУИУ EUIU	Улан-Удэ Ulan-Ude
Куйбышев Kuibyshev	ЕУЙЙ EUJJ	ЕУЙЙ EUJJ	Куйбышев Kuibyshev
Ленинград Leningrad	ЕУЛЛ EULL	ЕУЙП EUJP	Пенза Penza
Львов Lwow	ЕУКЛ EUKL	ЕУЙУ EUJU	Уральск Uralsk
Минск Minsk	ЕУПМ EUPM	ЕУКК EUKK	Киев Kiev
МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф/ MOSCOW/G.D.C.A.F/	ЕУУУ EUUU	ЕУКЛ EUKL	Львов Lwow
МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovo	ЕУВВ EUWW	ЕУКО EUKO	Одесса Odessa

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1		3	4
МОСКВА/Кубинка MOSCOW/Kubinka	ЕУВК EUKK	ЕУЛЛ EULL	Ленинград Leningrad
Одесса Odessa	ЕУОО EUOO	ЕУЛВ EULW	Великие Луки Velikije Luki
Пенза Penza	ЕУПП EUPP	ЕУМК EUMK	Минск Minsk
Петропавловск-на-Камчатке Petropavlovsk-na-Kamchatke	ЕУХП EUHP	ЕУПР EUPR	Рига Riga
Рига Riga	ЕУПР EUPR	ЕУВК EUPV	Вильнюс Vilnius
Самарканд Samarkand	ЕУТН EUTN	ЕУТА EUTA	Актюбинск Aktiubinsk
Сталинабад Stalinabad	ЕУТС EUTS	ЕУТД EUTD	Джусалы Djusaly
Ташкент Tashkent	ЕУТТ EUTT	ЕУТН EUTN	Самарканд Samarkand
Тбилиси Thilisi	ЕУТГ EUGG	ЕУТС EUTS	Сталинабад Stalinabad
Улан-Уде Ulan-Ude	ЕУИУ EUIU	ЕУТТ EUTT	Ташкент Tashkent
Уральск Uralsk	ЕУЙУ EUJU	ЕУТЗ EUTZ	Термез Termez
Хабаровск Khabarovsk	ЕУХХ EUHH	ЕУУУ EUUU	МОСКВА/Г.У.Г.В.Ф./ MOSCOW/G.U.G.A.F./
Термез Termez	ЕУТЗ EUTZ	ЕУВК EUKK	МОСКВА/Кубинка MOSCOW/Kubinka
Чита Chita	ЕУЧА EUIA	ЕУВБ EUVV	МОСКВА/Внуково MOSCOW/Vnukovo

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 - EUWW ACC/.

Примечание. Указанные сокращения предназначаются для условного обозначения названий аэродромов. Аэронавигационные службы будут условно обозначаться путем прибавления к сокращениям названий аэродромов сокращенных наименований служб /Пример: МОСКВА РДС - ЕУВК РДС/.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

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	
STATION (All facilities except those operating H24 or O/R)	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning evening	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning evening	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning evening	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning evening	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning evening	Время работы начало конец Hrs of operation beg. end	Время смены частот утро вечер Hrs of freq alternation morning 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	

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

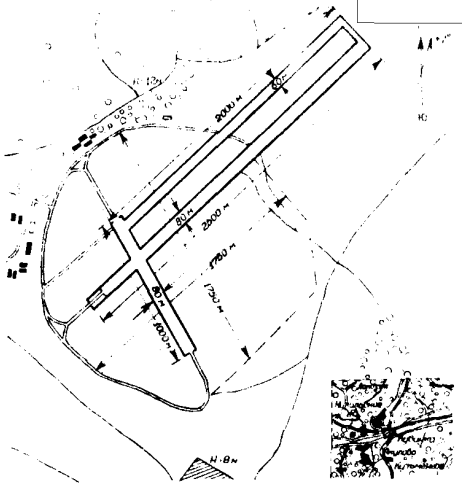
Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

CONFIDENTIAL

Приложение 1 к Н
Appendix 1 to N

25X1



Аэродром Кубинка расположен в 64 км на запад-юго-западнее от Москвы и в 5 км северо-западнее от Кубинка.

Летное поле имеет форму неправильного многоугольника размерами 3000×400 м и 1750×1750 м; имеются три бетонные взлетно-посадочные полосы ВПП №1 - основная размером 2500×80 м, МК посадки равен 46-225°, в нап. движения захода на посадку с МК -225° ВПП оборудована системой огней высокой интенсивности и 8 боковых направляющих курсовых огней, параллельно основной ВПП на расстоянии 300 м от нее бетонированная полоса №2 размером 2000×80 м; ВПП №3 размером 1000×80 м с МК посадки 44-327°. Имеются рулежные дорожки.

С западной и северо-западной стороны находится лес высотой 15-20 м; с юго-западной Изгородь, высота строений 8-10 м. В направлении оси ВПП имеются радиотехнические средства высотой 8-12 м.

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

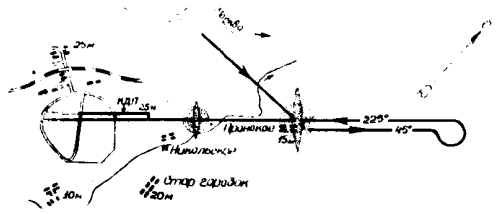
[redacted]

CONFIDENTIAL

[redacted]

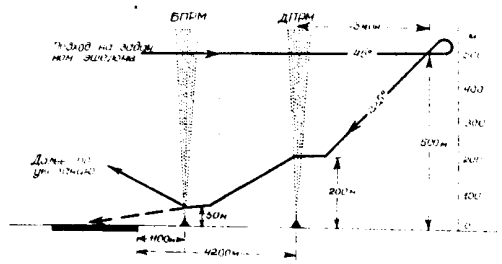
25X1

Appendix 2 to [illegible] 1/58



[illegible] над ДП аэродрома

Профиль захода на посадку



Примечание: Схема пособия с МК=45° отложена данной

[illegible] для посадки	Днем	Ночью
[illegible] облаков	50 м	100 м
[illegible] видимость	500 м	1000 м

[illegible] 211958 N 3802

CONFIDENTIAL

25X1

[redacted]

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/ Кубинка MOSCOW/ Kubinka	АДС ТКР											
	Командная	ВОЛОКНО WOLOKNO	A3		118,1		118,1	п/з б/R				
	РСП-4 ОСА				118,1		118,1			225°		
	КТСП ILS									045°/ 225°		
	КРМ Loc		A2				108,3					
	ГРМ GP		A2				332,6					
	ДПРМ LO	УА UA	A2			670				045°	4,2	[illegible]
	БПРМ LI	У U	A2			326				045°	[illegible]	to [illegible]
	ДПРМ LO	НД ND	A2			670				225°	4,[illegible]	"
	БПРМ LI	N N	A2			326				225°	1,1	"

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

25X

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

Appendix to NOTAM [illegible]

АЭРОНАВИГАЦИОННЫЕ СРЕДСТВА РАДИОСВЯЗИ И РАДИОНАВИГАЦИИ

AERONAUTICAL RADIO COMMUNICATION AND NAVIGATION FACILITIES

Наименование пункта расположения радиосредств Station	Условное обозначение радиосредств Service	Позывной Call sign	Род работы Em	Прием Receives кГц Kc/s	Прием Receives мГц Mc/s	Передача Transmits кГц Kc/s	Передача Transmits мГц Mc/s	Часы работы МСК Hours MSK	Координаты Coordinates	Местоположение Location МК° Mag°	Местоположение Location км Km	Примечания Remarks
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
МОСКВА/ Внуково MOSCOW/ Vnukovo	РДС ACC											
	Командная	ДУНАЙ DUNAJ	A3		~~126~~		~~126~~	п/р				
	Связная A/G	ДУНАЙ	A3		119,7		119,7	HS				З.сектор W.sector
	Связная раб.к/с A/G, operates H24	ДУНАЙ DUNAJ	A3	5642 ~~3496~~ [illegible]		5642 ~~3496~~ [illegible]		Д. HJ Н. HN				З.и Ю.на[illegible] W and S directions
	Связная раб.к/с A/G, operates H24	ДУНАЙ DUNAJ	A3	5454 [illegible]		5454 [illegible]		Д. HJ Н. HN				[illegible] W and S directions
	Связная раб.к/с A/G, operates H24	УГАЛ UGAB	A1	6672 3400		6672 3400		Д. HJ Н. HN				МК 20-20 MK 20-30
	РП DF	УОД UOD	A1	3640 2960		4700 2304		Д. HJ Н. HN	5535 S 3712 E			[illegible]

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ОТА МОСКВА/ Внуково /ОЗСОЧ/ Vnukovo	АДС TWR											
	Командная подхода APP	ДУНАЙ DUNAJ	A3		128		128	п/р HS				
	Командн. посадки TWR	ДУНАЙ DUNAJ	A3		126		126	п/р HS				
	Командн.	ДУНАЙ DUNAJ	A3		118,1		118,1	п/в O/R				
	КГСП ILS											
	КРМ Loc		A2				109,1	п/в		062°/		
	ГРМ GP		A2				333,8	O/R		242		
	ДПРМ LO	ОБ OB	A2			290		"		242°	4,16	от ВПП
	БПРМ LI	О O	A2			595		"		242°	1,035	"
	ДПРМ LO	ГГ GG	A2			290		"		062°	3,5	-"-
	БПРМ LI	Г G	A2			595		"		062°	1,1	-"-
	ДПРМ LO	ТЩ TQ	A2			290		"		196°	3,92	-"-
	БПРМ LI	Т T	A2			595		"		196°	1,0	-"-

CONFIDENTIAL

25X1

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
КИЕВ/ Жуляны KIEV/ Julyany	РДС ACC											
	Командная раб.п/р	КУБАНЬ KUBANY	A3		126		126	HS				
	Связная раб.к/с A/G,operates H24.	КУБАНЬ KUBANY	A3	5470 3102		5470 3102		Д.HJ Н.HN				Обслуж. направл. днем в секторе 109°-45°, ночью все направлен. Available by day in sector: 190°-45° T by night in all directions.
	[illegible]	[illegible]	H3		[illegible]							
	[illegible]	[illegible]	H2		[illegible]							
	Связная раб.п/р A/G,operates HS.	КУБАНЬ KUBANY	A3	5590 2854		5590 2854		Д.HJ Н.HN				Обслуж. направл.в секторе 45°-109°. Available in sector: 45°-190°
	Связная A/G	РФФЩ RFFQ	A1	6748 2938		6748 2938		Д. HJ Н. HN				раб.к/с operates H24.
	РП DP	УБЦ UBC	A1	3924 2988		3948 2874		Д. HJ Н. HN	5024 C 3023 B			
	АДС TWR											
	Командн.	КУБАНЬ KUBANY	A3		128		128	HS				раб.п/р
	Командн.	КУБАНЬ	A3		118,1		118,1	O/R				раб.п/з
	ДПРМ LO	ЗН ZN	A2			360		"		262°	3,8	от ВПП
	БПРМ LI	З	A2			739		"		262°	0,85	to RWY
	ДПРМ LO	НЦ NL	A2			360		"		082°	3,45	от ВПП
	БПРМ LI	Н N	A2			739		"		082°	1,17	to RWY

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
ЛЬВОВ LWOW	РДС ACC											
	Связная раб.п/р A/G operates HS	КЕРАМИКА KERAMIKA	A3	5650 2966		5650 2966		д. HJ н. HN				Щ 15-18 СЧ 45-48
	Связная A/G	РДФД RDFD	A1	6748 2938		6748 2938		д. HJ н. HN				раб.к/с operates H24
	РП DF	УБК UBK	A1	3824 2988		3948 2874		д. HJ н. HN	4949 C 2358 B			раб.к/с operates H24
	АДС TWR											
	Командн.	КЕРАМИКА KERAMIKA	A3		128		128	HS				раб.п/р
	Командн.	КЕРАМИКА KERAMIKA	A3		118,1		118,1	O/R				раб.п/з
	ДПРМ LO	ГД GD	A2			315		"		135°	4,2	от БПП to Bnoy
	БПРМ LI	Г G	A2			650		"		135°	1,1	
	ДПРМ LO	ФС FS	A2			315		"		315°	4,5	от БПП to Bnoy
	БПРМ LI	Ф F	A2			650		"		315°	~~0,75~~ 1,2	
	[illegible] DF	[illegible]	[illegible]		[illegible]							

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13
БРЯНСК BRYANSK	Связная A/G	СТВОЛИК STWOLIK	A3	5484 3024		5484 3024	Д.НЛ H.HN	к/с H24				
БОБРКА BOBRKA	ОПРС NDB	ЦА CA	A1			432			493835C 241620B			
БЫШЕВ BYSHEV	ОПРС NDB	ЮУ IU	A1			480			5016C 2952B			
ИВАНОВСКОЕ IVANOVSKOE	ОПРС NDB	УМ UM	A1			487			555130C 365545B			
КЛИМЕНТЬЕВО KLIMENTYEVO	ОПРС NDB	РД RD	A1			437			553940C 360300B			
КОЗЕЛЕЦ KOZELEC	ОПРС NDB	ЬР XR	A1			490			505520C 310720B			
ЧЕРНАЯ ГРЯЗЬ CHERNAYA GRYAZ'	ОПРС NDB	ИП IP	A1			405			545730C 364725B			
ЧЕРНЯХОВ CHERNYAKHOV	ОПРС NDB	ВН BN	A1			415			502715C 283945B			
ЮХНОВ YUKHNOV	ОПРС NDB	ОЙ OJ	A1			985			5442 C 3516 B			
[illegible]	[illegible]	[illegible]	A1	[illegible]		[illegible]			[illegible]			

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

CONFIDENTIAL

25X1

25X1

Page Denied

Next 1 Page(s) In Document Denied

Sanitized Copy Approved for Release 2010/06/14 : CIA-RDP80T00246A053100240001-5

25X1

25X1

CONFIDENTIAL

Appendix to NOTAM AFL class 4, 1 2/21

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

	Аэропорт Airport		ЛК 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
	MOSCOW/Vnukovo		242	50	500	50	500	100	1000	150	1500
		ILS	242	30	300	30	300	100	1000	150	1500
			62	50	500	50	500	100	1000	150	1500
		ILS	62	30	300	30	300	100	1000	150	1500
			196	50	500	50	500	100	1000	150	1500
3.	MOSCOW/Bykovo MOSCOW/Bykovo		251	50	1000	100	1000	100	1500	150	1500
			101	100	1000	100	1000	100	1500	150	1500
	Киев Kiev		262	50	500	50	1000	100	1600	100	1500
			82	50	~~1000~~ 500	100	1000	100	1500	100	1500
4.	Львов Lvov	I/A 19	—	~~100~~	~~1000~~	~~150~~	~~1500~~	~~150~~	~~1500~~	~~200~~	~~2000~~
			135	50	500	50	1000	100	1000	100	1500
			315	70	700	70	1000	100	1000	100	1500

CONFIDENTIAL

25X1

Page Denied

Next 3 Page(s) In Document Denied