

AD 1.2 АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ И ПЛАН - НА СЛУЧАЙ ВЫПАДЕНИЯ СНЕГА**1. АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ.**

На всех аэродромах, выделенных для международного коммерческого воздушного транспорта, имеются необходимые аварийно-спасательные средства, оборудование и персонал. На аэродромах для каждой ВПП устанавливается категория по уровню требуемой пожарной защиты. Каждая аварийно-спасательная и противопожарная служба находится в распоряжении руководства аэропорта, и обслуживание предоставляется круглосуточно в полном объеме.

2. ПЛАН НА СЛУЧАЙ ВЫПАДЕНИЯ СНЕГА.

2.1 Ответственность. Руководство аэропорта является органом, ответственным за эксплуатационное содержание аэродромных покрытий (удаление атмосферных осадков, оценку пригодности элементов аэродрома к эксплуатации и измерение их характеристик) и представление соответствующей информации.

2.2 Удаление снега. Для удаления снега, слякоти применяются щеточно-пневматические, плужно-щеточные, роторные снегоочистители, автогрейдеры, бульдозеры, ветровые машины. Удаление льда осуществляется применением тепловых машин, химических реагентов, а также комбинированным способом (тепловой и химический). Удаление стоячей воды производится, как правило, ветровыми и щеточными машинами. Для планировочных работ и уплотнения снега используются автогрейдеры, пневматические катки, гладилки и другая техника.

2.3 Измерение глубины снега и сопутствующей стоячей воды. Для измерения глубины снега используется металлическая линейка, а для измерения стоячей воды используется оптическая линейка ОЛ-1 или металлическая линейка.

2.4 Измерение эффективности торможения.

Состояние поверхности покрытия оценивается по величине нормативного коэффициента сцепления (эффективности торможения). Между значениями «нормативного коэффициента сцепления» и «измеренного коэффициента сцепления» для идентичных состояний покрытий существует корреляционная зависимость в соответствии с приведенной таблицей:

Измеренный коэффициент сцепления по SFT Measured friction coefficient by SFT	0.1	0.15	0.2	0.25	0.3	0.35	0.4	0.45	0.5	0.55	0.6
Нормативный коэффициент сцепления Normative friction coefficient	0.26	0.29	0.32	0.34	0.37	0.39	0.42	0.45	0.49	0.54	0.57

Примечание:

Величине измеренного коэффициента сцепления 0.17 соответствует величина нормативного коэффициента сцепления 0.3.

Для измерения коэффициента сцепления на ВПП используется аэродромная тормозная тележка АТТ-2. Значения коэффициента сцепления по АТТ-2 полностью соответствуют значениям коэффициента сцепления SFT для одних и тех же состояний покрытий. Оценка состояния поверхности производится на каждой трети длины ВПП на расстоянии 5-10 м от ее оси справа и слева. Количество измерений на каждом участке не менее 8 (по 4 справа и слева от оси ВПП).

Показания измеренного с помощью АТТ-2 коэффициента сцепления с помощью корреляционной таблицы приводятся к значениям нормативного коэффициента сцепления.

AD 1.2 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN.**1. RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES.**

The adequate emergency and rescue means, equipment and personnel are provided at all aerodromes designated for international commercial air transport operations. The category of the required fire fighting is established for each runway at the aerodromes. Each rescue and fire fighting service is under the airport management supervision and full service on a 24-hour basis is provided.

2. SNOW PLAN.

2.1 Responsibility. The Airport authority is the unit responsible for operational maintenance of airfield pavements (snow and water removal, evaluating the serviceability of airfield elements and measuring their characteristics) and for presenting relevant information.

2.2 Clearance of Snow. Sweepers, rotary ploughs, motor graders, bulldozers and blowers shall be used for clearance of snow and slush. Clearance of ice shall be carried out with the application of thermal equipment and chemical reagents. Ice shall be also removed by combined (thermal-chemical) methods. Standing water shall be, as a rule, removed by blowers and sweepers. Grading and snow compacting shall be done with the assistance of motor graders, pneumatic rollers, planers and other equipment.

2.3 Measurement of Snow and Associated Standing Water. A metallic measuring rod shall be used for measuring the depth of snow. The depth of standing water shall be measured by optics OL-1 or metallic measuring rod.

2.4 Measurement of Braking Action.

Pavement condition shall be estimated by friction coefficient value. A correlation dependence exists between the values of the "normative friction coefficient" and the "measured friction coefficient" for the identical pavement conditions as in accordance with the following table:

Note:

The value of the normative friction coefficient of 0.3 corresponds to the value of the measured friction coefficient of 0.17.

The friction coefficient on runways shall be measured by use of the aerodrome braking cart (ATT-2). The values of friction coefficient measured by ATT-2 (the aerodrome braking cart) completely correspond to the values of friction coefficient by SFT for the same pavement conditions. Braking action will be measured on every third of runway, 5 to 10 metres on either side of the centre line. The amount of measurements on each part is not less than 8 (4 to the right and 4 to the left of centre line).

The readings of the friction coefficient measured by the aerodrome braking cart (ATT-2) are corrected to the values of the normative friction coefficient by means of the correlation table.

При отсутствии в аэропорту АТТ-2 оценка состояния поверхности производится с помощью деселерометра 1155М или дистанции торможения грузового автомобиля. По полученным значениям нормативного коэффициента сцепления подсчитывается среднеарифметическое значение коэффициентов на каждой трети ВПП.

Минимально допустимая величина нормативного коэффициента сцепления – 0.3.

2.5 Представление сведений об эффективности торможения. Информация об условиях торможения для каждой трети ВПП, считая от торца, передается в снежном NOTAM в виде числа кода (колонка 1 нижеприводимой таблицы). Соотношение между значениями чисел кода, значениями измеренных коэффициентов сцепления, значениями нормативных коэффициентов сцепления, расчетной эффективностью торможения и эксплуатационными значениями приводятся в следующей таблице:

If an aerodrome braking cart is not available, pavement condition is monitored by use of 1155M decelerometer or lorry braking distance. On the basis of these values of the normative friction coefficient an average value will be calculated for each third of the runway.

The minimum permissible value of the normative friction coefficient is 0.3.

2.5 Reporting of Braking Action. The information on braking action for each third of the runway starting with the runway end will be transmitted by SNOWTAM as a code number (column 1 of the table cited below). The relation between the values of code numbers, the values of measured friction coefficients, the values of the normative friction coefficients, the calculated braking action and the operational values are given in the following table:

Код Code	Лед и снег Ice and Snow			Эксплуатационные значения Operational meaning
	Измеренный коэффициент сцепления по SFT Measured friction coefficient by SFT	Нормативный коэффициент сцепления Normative friction coefficient	Расчетная эффективность торможения Calculated braking action	
1	2	3	4	5
5	0,40 и выше 0,40 and above	0,42 и выше 0,42 and above	Хорошая Good	Можно предполагать, что воздушное судно произведет посадку без особых трудностей путевого управления Aircraft can be expected to land without undue directional control problems
4	0,39-0,36 0,39-0,36	0,41-0,40 0,41-0,40	Хорошая - средняя Medium to good	Можно предполагать, что воздушное судно произведет посадку без особых трудностей путевого управления Aircraft can be expected to land without undue directional control problems
3	0,35-0,30 0,35-0,30	0,39-0,37 0,39-0,37	Средняя Medium	Возможно ухудшение путевого управления Directional control might be impaired
2	0,29-0,26 0,29-0,26	0,36-0,35 0,36-0,35	Средняя - плохая Medium to poor	Возможно ухудшение путевого управления Directional control might be impaired
1	0,25-0,18 0,25-0,18	0,34-0,31 0,34-0,31	Плохая Poor	Путевое управление будет плохим Directional control will be poor
9	0,17 и ниже 0,17 and below	0,3 и ниже 0,3 and below	ненадежная Unreliable	Путевое управление не контролируется Directional control is not monitored

2.6 Повышение эффективности торможения. Для повышения эффективности торможения принимаются дополнительные меры по очистке покрытий, используя механизмы и химические средства, указанные в подпункте 2.2 «Удаление снега».

2.7 Очередность действий при удалении снега. Для обеспечения регулярности полетов и рационального использования средств механизации все работы в зимний период по очистке от снега и подготовке элементов летного поля разбиваются на очереди:

2.6 Improvement of Braking Action. In order to improve the braking action, additional measures shall be used to clear pavement, using equipment and chemical means indicated in para 2.2 "Clearance of snow".

2.7 Snow clearance priorities. To assure regularity of flights and adequate use of the equipment the following priorities have been established with regard to all operations in winter time for the clearance and preparation of the airfield elements:

1-я очередь - очистка ВПП, спланированной части летной полосы на ширину 10 м от границы ВПП, используемых для руления (рабочих) РД с откидыванием валов, перрона, огней (светильников) по границам ВПП и на СЗ, а также подготовка зон КРМ и ГРМ;

2-я очередь - подготовка запасной грунтовой ВПП, очистка МС, остальных РД, обочин всех РД на ширину 10 м и привокзальной площади;

3-я очередь - очистка СЗ на половину ее длины, спланированной части летной полосы до ширины 25 м, обочин МС и перронов с планировкой откосов, подъездных путей к объектам радиосвязи, ГСМ, внутри аэропортовых дорог и другие работы.

2.8 Координация действий по удалению снега.

По вопросам поддержания площадей аэродрома в рабочем состоянии аэродромная служба взаимодействует со службой движения.

2.9 Рассылка информации о снежных условиях.

Информация о состоянии рабочих площадей доводится до экипажей в виде снежного NOTAM. Служба аэронавигационной информации после получения телеграмм о состоянии ВПП аэродромов, включенных в настоящий AIP, издает снежный NOTAM по этим аэродромам и рассылает его заинтересованным ведомствам, включая и иностранные государства. Полученные снежные NOTAM по аэродромам иностранных государств передаются в службы движения аэродромов России и государств, включенных в AIP. Дежурный штурман в аэропортах вылета доводит до экипажей снежный NOTAM по аэропортам посадки. Информацию о состоянии ВПП вылетающим экипажам сообщает диспетчер СДП, а прилетающим диспетчер ДПК.

2.10 Рассылка информации о мокром состоянии ВПП. По существующему положению рассылка этой информации не производится.

2.11 Рассылка информации о наличии на ВПП стоячей воды, не связанной со снегом или льдом.

Информация о наличии на ВПП стоячей воды, не связанной со снегом или льдом содержится в уведомлении снежный NOTAM (SNOWTAM).

2.12 Случаи закрытия ВПП.

ВПП закрывается для полетов воздушных судов:

- по метеоусловиям;
- в случае значения нормативного коэффициента сцепления меньше 0.3.

1. clearance of runway and shoulder for 10 m from the edge of runway, of taxiways-in-use with banks throuthing away of apron, lights marking runway limits and clearway, as well as treatment of LOC beacon and glide-path beacon areas;

2. preparation of reserve unpaved runway, clearance of aircraft stands, of other taxiways, all taxiway shoulders for a width of 10 m and of terminal apron;

3. clearance of clearway for half of its length, safety shoulders for a width of 25 m, aircraft stands (shoulders) and apron shoulders with slopes planned, approaches to radio communications and fuel-lubricant points, inner airport roads and other work (operations).

2.8 Coordination of snow clearance. On matters of upkeep and maintaining the movement areas the airfield service shall cooperate with the ATC service.

2.9 Dissemination of information on snow conditions. The information on the movement areas condition shall be advised to aircrews in the form of SNOWTAM. The AIS after receiving messages on the runway condition of the aerodromes included in the AIP shall issue SNOWTAM on these aerodromes and send them to aviation organizations concerned including foreign States appropriate units . The SNOWTAM received on aerodromes of foreign States shall be forwarded to aerodromes traffic services of Russia and States, included into the AIP. Duty navigators at departure aerodrome shall advise aircrew of SNOWTAM on landing airport. Information on the runway condition shall be forwarded to departing aircraft crew via tower controller (TWR) and to arriving aircraft crew via circuit controller (TWR).

2.10 Dissemination of information on wet runway condition. Under present procedures, dissemination of such information is not provided.

2.11 Dissemination of information on runways affected by standing water not associated with snow or ice.

The information on the existence of standing water on runway not associated with snow or ice is contained in SNOWTAM.

2.12 Cases of RWY closure.

RWY shall be closed for ACFT operations:

- due to weather conditions;
- when the value of the normative friction coefficient is below 0.3.