

AD 1.2 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN / АВАРИЙНО-СПАСАТЕЛЬНАЯ И ПРОТИВОПОЖАРНАЯ СЛУЖБЫ И ПЛАН НА СЛУЧАЙ ВЫПАДЕНИЯ СНЕГА**AD 1.2.1 Rescue and fire fighting services / Аварийно - спасательная и противопожарная службы.**

1. Adequate rescue and fire fighting vehicles, equipment and personnel have been provided at all aerodromes available for use by international commercial air transport.
2. The scale of protection available is determined according to largest RWY category on required fire fighting level.
3. Each rescue and fire fighting service is under the airport management supervision and full service on a 24 hour basis is normally provided.

AD 1.2.2 Snow plan / План на случай выпадения снега

During the time period since 01 November to 31 March the information about the condition on RWY, TWY, ACFT stands, aprons of the international and national aerodromes included into AIP of Ukraine concerning the presence or removal of hazardous conditions due to snow, slush, ice, slush or standing water associated with snow, slush and ice in the movement areas will be transmitted by means of SNOTAM in ICAO format (Annex 15).

1. Organisation of winter service

The airport administration is 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. Measuring methods and measurements taken**2.1. Snow and Standing Water**

A metallic measuring rod will be used for measuring the depth of snow. The depth of standing water will be measured by use of optics OL-1 or metallic measuring rod.

2.2. Friction coefficient and estimated surface friction.

Pavement conditions depend on measured coefficient μ value and estimated surface friction, which comply with it. The friction coefficient (measured coefficient μ) on RWYs will be measured by use of the aerodrome braking cart (ATT-2), Skiddometer (BV-11).

A characteristic of braking action is measured on every third of RWY, 5 to 10m on either side of the centre line. The amount of measurements of each part is not less than 8 (4 to the right and 4 to the left of centre line).

On the basis of these values the friction coefficient will be calculated as an average value for each third of the RWY.

On the basis of value the friction coefficient for each third of the RWY will be determined estimated surface friction, which comply it.

3. Actions taken to maintain the usability of movement areas

3.1. For clearance of snow and slush sweepers, rotary ploughs, motor graders, bulldozers and blowers are used.

Clearance of ice is effected with the help of thermal equipment and chemical agents. Ice is also removed by combined (thermal-chemical) methods.

Standing water is, as a rule, removed by using blowers and sweepers.

Grading and snow compacting is done with the help of motor graders, pneumatic rollers, planers and other equipment.

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

1) clearance of the RWY and graded part of strip along RWY on width 10m from the edge, TWYs in use, apron, RWY and approach lighting within strip, and preparation of LLZ beacon and glide-path beacon zones;

2) preparation of reserve unpaved RWY, clearance of ACFT stands, other TWYs, all TWYs shoulders for a width of 10m and of terminal apron;

1. На всех аэродромах, предназначенных для международного коммерческого воздушного транспорта, есть необходимые аварийно-спасательные средства, оборудование и персонал.

2. Уровень обеспечиваемой защиты определяется наивысшей категорией RWY по уровню требуемой пожарной защиты.

3. Каждая аварийно-спасательная и противопожарная служба находится в распоряжении руководства аэропорта; обслуживание предоставляется, обычно, круглые сутки и в полном объеме.

На период времени с 01 ноября по 31 марта информация о состоянии RWY, TWY, мест стоянок, перронов, международных и национальных аэродромов, включенных в AIP Украины при существовании или ликвидации опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти или стоячей воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти и льда на рабочей поверхности аэродрома, будет распространяться посредством SNOTAM в формате ICAO (Приложение 15).

1. Организация обслуживания зимой

Руководство аэропорта несет ответственность за эксплуатационное содержание аэродромного покрытия (удаление атмосферных осадков, оценку пригодности элементов аэродрома к эксплуатации и измерение их характеристик) и предоставление соответствующей информации.

2. Методы измерения и проведения измерений**2.1. Глубина снега и стоячей воды**

Для измерения глубины снега используется металлическая линейка. Для измерения глубины стоячей воды используется оптическая или металлическая линейка.

2.2. Коэффициент сцепления и оцененное сцепление на поверхности. Тормозные свойства поверхности покрытия оцениваются по величине измеренного коэффициента μ и соответствующего ему оцененного сцепления на поверхности. Для измерения коэффициента сцепления (измеренного коэффициента μ) на RWY используется аэродромная тормозная тележка (ATT-2), Skiddometer (BV-11).

Оценка характеристик сцепления поверхности производится на каждой трети RWY на расстоянии 5-10м от ее оси справа и слева. Количество измерений на каждом участке не менее 8 (по 4 - справа и слева от оси RWY).

По полученным значениям подсчитывается среднеарифметическое значение замеренного коэффициента на каждой трети RWY.

По значению замеренного коэффициента на каждой трети RWY определяется соответствующее ему оцененное сцепление на поверхности.

3. Действия, предпринимаемые для поддержания пригодности рабочей площади

3.1. Для удаления снега и слякоти используются щеточно-пневматические, плужно-щеточные, роторные снегоочистители, автогрейдеры, бульдозеры, ветровые машины.

Удаление льда осуществляется с помощью тепловых машин, химических реагентов, а также комбинированным способом (тепловой и химический).

Удаление стоячей воды производится, как правило, ветровыми и щеточными машинами.

Для уплотнения снега и планировочных работ используются автогрейдеры, пневматические катки, гладилки и другая техника.

4. Для обеспечения регулярности полетов и рационального использования оборудования в зимний период все работы по удалению снега и подготовки элементов аэродрома выполняются в такой последовательности:

1) очистка RWY и спланированной части летной полосы вдоль RWY на ширину 10м от ее границы, используемых TWY, перрона, огней RWY и приближения в пределах летной полосы, а также подготовка зон курсового и глиссадного радиомаяков;

2) подготовка запасной грунтовой RWY, очистка мест стоянки, других TWY, обочин всех TWY на ширину 10м и привокзальной площади;

3) clearance of graded part of strip: RWY from THR for half of its length along RWY on width 25m; ACFT stands shoulders and aprons with planned slopes, approaches to radio communications and fuel-lubricant points, inner airport roads and other work (operations).

5. System and means of reporting

The information on the state of the movement areas and the measured coefficient μ on every third of RWY are advised to aircrews in the form of SNOWTAM.

The description on the state of the RWY surface, uncoded in the form of SNOWTAM, will be placed in the text field "T" in clear text.

3) очистка спланированной части летной полосы: за торцом RWY на половину ее длины, вдоль RWY - на ширину 25м от края; обочин мест стоянки и перронов с планированием откосов, подъездных дорог к объектам радиосвязи и пунктов заправки ACFT, внутренних аэропортовых дорог и другие работы.

5. Система и средства передачи сообщений

Информация о состоянии рабочих площадей и измеренного коэффициента μ для каждой трети от торца RWY сообщается экипажам в виде SNOWTAM.

Описание состояния поверхности RWY терминами, кодирование которых отсутствует в формате SNOWTAM размещается в поле «Т» открытым текстом.

Code <i>Код</i>	Measured Coefficient μ <i>Измеренный коэффициент μ</i>	Estimated surface friction <i>Оцененное сцепление на поверхности</i>
5	0.40 and above <i>0.40 и выше</i>	Good <i>Хорошее</i>
4	0.39 - 0.36	Medium to Good <i>Между средним и хорошим</i>
3	0.35 - 0.30	Medium <i>Среднее</i>
2	0.29 - 0.26	Medium to Poor <i>Между средним и плохим</i>
1	0.25 and below <i>0.25 и ниже</i>	Poor <i>Плохое</i>

The information about value of friction coefficient μ is advised in the METAR/SPECI.

The information on measured coefficient μ for each third of the RWY starting with the RWY end and value of estimated surface friction on RWY is advised by ATIS.

Информация о величине измеренного коэффициента μ на RWY сообщается в METAR/SPECI.

Информация о измеренном коэффициенте μ для каждой трети от торца RWY и соответствующее ему оцененное сцепление на поверхности на RWY сообщается по ATIS.