

Утверждено
Приказом директора
Государственного агентства
Гражданской авиации при
Кабинете Министров
Кыргызской Республики
от « 30 » ноября 2022 года № 811/н



ИНСТРУКЦИЯ

по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

1. Настоящая инструкция по оценке состояния искусственного покрытия взлётно-посадочной полосы, рулежных дорожек, перрона является основным документом по регулированию и внедрению нового глобального формата передачи информации о состоянии искусственных покрытий.

2. Целью настоящей инструкции является соблюдение требований стандартов и рекомендуемой практики Международной организации гражданской авиации ИКАО и регулирования взаимодействий эксплуатантов гражданской авиаций Кыргызской Республики.

ОСНОВНЫЕ ТЕРМИНЫ И ИХ ОПРЕДЕЛЕНИЯ

Аэродром. Определенный участок земной или водной поверхности (включая здания, сооружения и оборудование), предназначенный для взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания воздушных судов.

Безопасность полетов. Состояние, при котором риски, связанные с авиационной деятельностью, относящейся к эксплуатации воздушных судов или непосредственно обеспечивающей такую эксплуатацию, снижены до приемлемого уровня и контролируются.

Взлетно-посадочная полоса аэродрома (ВПП). Часть летной полосы аэродрома, специально подготовленная и оборудованная для взлета и посадки воздушных судов.

Донесение о состоянии ВПП (RCR). Подробное стандартизированное донесение о состоянии поверхности ВПП и его влиянии на взлетно-посадочные характеристики самолета.

Донесение с борта (воздушного судна). Донесение с борта воздушного судна, находящегося в полете, которое составлено в

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлении данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

соответствии с требованиями в отношении сообщения данных о местоположении, ходе выполнения полета и/или метеорологических условиях.

Загрязнитель. Наслоение (например, снег, слякоть, лед, стоячая вода, грязь, пыль, песок, нефтепродукты и резина) на искусственном покрытии аэродрома, которое отрицательно влияет на характеристики сцепления поверхности искусственного покрытия.

Код состояния ВПП (RWYCC). Число, отражающее состояние поверхности ВПП, которое используется в донесении о состоянии ВПП.

Примечание. Цель кода состояния ВПП заключается в том, чтобы дать возможность летному экипажу рассчитать эксплуатационные характеристики воздушного судна.

Контролируемая зона. Рабочая площадь аэропорта, прилегающая к ней территория и расположенные вблизи здания или часть их, доступ в которые контролируется.

Коэффициент сцепления. Безразмерная величина, выражающая отношение силы сцепления между двумя телами к силе нормального давления, прижимающей эти два тела друг к другу.

Летная полоса (ЛП). Часть летного поля аэродрома, включающая взлетно-посадочную полосу и концевые полосы торможения, если они предусмотрены, предназначенная для обеспечения взлета и посадки воздушных судов, уменьшения риска повреждения воздушных судов, выкатившихся за пределы ВПП, и обеспечения безопасности воздушных судов, пролетающих над ней во время взлета и посадки.

Матрица оценки состояния ВПП (RCAM). Матрица, позволяющая по соответствующим правилам оценить код состояния ВПП на основе набора контролируемых параметров состояния поверхности ВПП и заключения пилота об эффективности торможения.

Место ожидания на рулежной дорожке. Определенное место на рулежной дорожке аэродрома, предназначенное для остановки воздушных судов и транспортных средств, в целях обеспечения их безопасного удаления от взлетно-посадочной полосы.

Место стоянки(МС). Часть перрона или площадки специального назначения на аэродроме, предназначенная для стоянки воздушного судна в целях его обслуживания.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлении данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Обочина. Участок летного поля аэродрома, прилегающий к искусственному покрытию ВПП, РД, перрона или площадки специального назначения, подготовленный и предназначенный для повышения безопасности эксплуатации воздушных судов.

Обочина укрепленная. Обочина с искусственным покрытием, предназначенная для предотвращения попадания посторонних предметов в двигатели воздушных судов и струйной эрозии грунтовой поверхности.

Перрон. Часть летного поля аэродрома, подготовленная и предназначенная для размещения воздушных судов в целях посадки и высадки пассажиров, погрузки и выгрузки багажа, почты и грузов, а также для выполнения других видов обслуживания.

Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС.

Порог ВПП. Начало участка ВПП аэродрома, который допускается использовать для посадки воздушных судов.

Препятствие. Все неподвижные временные или постоянные и подвижные объекты или части их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения воздушных судов по поверхности, или которые возвышаются над условной поверхностью, предназначенной для обеспечения безопасности воздушных судов в полете.

Препятствие аэродромное. Неподвижные временные или постоянные и подвижные объекты или части их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения воздушных судов, или которые возвышаются над поверхностью ограничения препятствий.

Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления ВС, состоящая из площади маневрирования и перрона.

Рулежная дорожка аэродрома (РД). Часть летного поля аэродрома, специально подготовленная для руления воздушных судов.

Противоюзовой (противоскользящий). Поверхность ВПП, спроектированная, построенная и обслуживаемая таким образом, чтобы обеспечивался хороший дренаж воды, который минимизирует риск глиссирования на мокрой ВПП и обеспечивает лучшие характеристики торможения воздушного судна по сравнению с теми, которые применяются в стандартах летной годности для мокрой ВПП с гладкой поверхностью.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Располагаемая посадочная дистанция (РПД). Длина ВПП, которая объявлена располагаемой и пригодной для пробега самолета после посадки.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома (ATIS). Автоматическое предоставление круглосуточно или в определенное время суток текущей установленной информации для прибывающих и вылетающих воздушных судов.

Служба автоматической передачи информации в районе аэродрома, основанная на использовании речевой связи (речевая ATIS). Предоставление ATIS в виде непрерывных и повторяющихся речевых радиопередач.

Служба аэронавигационной информации (САИ). Служба, созданная в конкретно установленной зоне действия, которая несет ответственность за предоставление аэронавигационных данных и аэронавигационной информации, необходимых для обеспечения безопасности, регулярности и эффективности воздушной навигации.

Состояние поверхности ВПП. Описание состояния поверхности ВПП, используемое в донесении о состоянии ВПП, которое представляет собой основу для определения кода состояния ВПП в целях расчета летно-технических характеристик самолета.

Примечание 1. Перечисленные ниже состояния поверхности ВПП, используемые в донесении о состоянии ВПП, определяют требуемые летно-технические характеристики, обеспечиваемые эксплуатантом аэродрома, изготовителем и эксплуатантом самолета.

Примечание 2. Указываются также авиационные противообледенительные химические вещества и другие загрязняющие вещества, однако они не включаются в перечень дескрипторов состояния поверхности ВПП, поскольку их влияние на характеристики сцепления поверхности ВПП и код состояния ВПП невозможно оценить нифицированным образом.

Состояние поверхности ВПП их описания:

Сухая ВПП. ВПП считается сухой, если на ее поверхности отсутствует видимая влага и она не загрязнена в пределах зоны, предназначенной для использования.

Мокрая ВПП. Поверхность ВПП, покрытая любым видимым слоем влаги или воды глубиной вплоть до 3 мм включительно в пределах зоны, предназначенной для использования.

Скользкая мокрая ВПП. ВПП является мокрой, когда установлено, что характеристики сцепления с поверхностью на значительной части ВПП ухудшились.

Загрязненная ВПП. ВПП является загрязненной, когда значительная часть площади поверхности ВПП (состоящая из изолированных или неизолированных участков) в пределах используемой длины и ширины покрыта одним или несколькими веществами, упомянутыми в перечне дескрипторов состояния поверхности ВПП.

Уплотненный снег. Снег, спрессованный в такую твердую массу, что пневматики самолета при эксплуатационных значениях давления и нагрузки будут катиться по поверхности без значительного дальнейшего уплотнения снега или колеобразования на поверхности.

Сухой снег. Снег, из которого нельзя легко сделать снежный ком.

Иней. Иней состоит из ледяных кристаллов, образующихся на поверхности из имеющейся в воздухе влаги, при температуре поверхности ниже точки замерзания. Иней отличается от льда тем, что кристаллы инея растут независимо и в этой связи имеют более зернистую текстуру.

Примечание 1. Ниже точки замерзания означает температуру воздуха, равную точке замерзания воды (0 °C) или менее.

Примечание 2. При определенных условиях иней может сделать поверхность очень скользкой, и тогда соответственно это сообщается как пониженная эффективность торможения.

Лед. Замерзшая вода или уплотненный снег, который превратился в лед в холодных и сухих условиях.

Слякоть. Снег, который настолько пропитан водой, что вода будет вытекать из взятой горсти такого снега или полетят брызги, если по нему резко топнуть.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Стоячая вода. Вода, глубина слоя которой превышает 3 мм.

Примечание. Текущая вода, глубина слоя которой превышает 3 мм, сообщается как стоячая вода по определению.

Мокрый лед. Лед, на поверхности которого имеется вода, или лед, который тает.

Примечание. Замерзающий дождь может привести к состоянию ВПП, ассоциируемому с мокрым льдом с точки зрения летно-технических характеристик самолета. Мокрый лед может сделать поверхность очень скользкой. Тогда соответственно это сообщается как пониженная эффективность торможения.

Мокрый снег. Снег, который содержит достаточное количество воды, чтобы сделать плотно спрессованный твердый снежный ком, вода из которого выдавливаясь не будет.

Сцепление. Сила противодействия, направленная вдоль линии относительного движения между двумя соприкасающимися поверхностями.

Управление аэронавигационной информацией (АИМ). Динамичное, комплексное управление аэронавигационной информацией путем предоставления цифровых аэронавигационных данных гарантированного качества и обмена ими в сотрудничестве со всеми сторонами.

Эксплуатант аэродрома – юридическое лицо, занимающееся эксплуатацией аэродрома и поддержанием его состояния в соответствии со стандартами и рекомендуемой практикой ИКАО, применяемой к аэродромам и действующим Авиационным правилам Кыргызской Республики.

Эксплуатационный персонал. Персонал, связанный с обеспечением авиационной деятельности и имеющий возможность представлять информацию о безопасности полетов.

Примечание. Этот персонал включает летные экипажи, диспетчеров управления воздушным движением, операторов авиационных станций, специалистов по техническому обслуживанию, персонал организаций по проектированию и изготовлению воздушных судов, кабинные экипажи, полетных диспетчеров, перронный персонал и персонал наземного обслуживания, однако этими категориями он не ограничивается.

Эффективность торможения. Термин, используемый пилотами для описания снижения скорости, связанного с силой торможения колес, и путевой управляемости воздушного судна.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

NOTAM. Извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов.

SNOWTAM. Специальной серии NOTAM, передаваемое в стандартном формате, который включает донесение о состоянии поверхности ВПП, уведомляющее о существовании или прекращении опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти, инея, стоячей воды или воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти, льда или инея в рабочей площади аэродрома.

ПРИНЯТЫЕ СОКРАЩЕНИЯ

- АПКР** – Авиационные правила Кыргызской Республики.
- АС** – аэродромная служба.
- АП** – авиационное происшествие.
- БЦ ОВД** – Бишкекский центр организации воздушного движения.
- ВС** – воздушное судно.
- ВПП** – взлетно-посадочная полоса.
- ГАГА при КМ КР** – Государственное агентство гражданской авиации при Кабинете Министров Кыргызской Республики.
- ГП «КАН»** - Государственное предприятие «Кыргызаэронавигация».
- МС** – место стоянки.
- РД** – рулежная дорожка.
- РП** – руководитель полетов.
- САИ** – служба аэронавигационной информации.
- СДП** – стартовый - диспетчерский пункт.
- УВД** – управление воздушным движением.
- AIP** – сборник аэронавигационной информации.
- AIREP** – донесение с борта ВС.
- ICAO** – международная организация гражданской авиации.
- GRF** – глобальный формат представления данных о состоянии поверхности ВПП
- RCAM** – матрица оценки состояния ВПП
- RCR** – донесение о состоянии ВПП
- RWYCC** – код состояния ВПП
- UTC** – всемирное координированное время

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

3. Данная инструкция разработана для эксплуатантов в области гражданской авиации Кыргызской Республики, в связи с переходом 4 ноября 2022 года Кыргызской Республики на новый формат оценки состояния поверхности ВПП – «Глобального формата представления данных о состоянии поверхности ВПП- GRF».

В данной инструкции содержатся все необходимые сведения, касающиеся процесса подготовки и проведения оценки состояния ВПП, процедур по передаче донесения заинтересованным сторонам.

4. **Роль эксплуатанта аэродрома:** Эксплуатанты аэродромов оценивают состояние поверхности ВПП, учитывая виды загрязнения, для каждой трети длины ВПП и докладывает об этом с помощью донесения о состоянии ВПП (RCR)

5. **Роль САИ:** Служба аэронавигационной информации (САИ) обеспечивает конечных пользователей информацией, полученной в RCR.

6. **Роль органа ОВД:** Органы обслуживания воздушного движения (ОВД) предоставляют конечным пользователям информацию, полученную из донесения о состоянии ВПП (RCR), по радиосвязи э, в сообщениях ATIS, специальных сообщений, полученных с борта.

7. **Роль эксплуатантов ВС:** Эксплуатанты ВС используют информацию в сочетании с эксплуатационными данными, предоставленными изготовителем воздушного судна, для определения возможности безопасного выполнения операций по посадке или взлету воздушного судна и предоставляют специальное донесение об эффективности торможения на ВПП (AIREP).

8. Концепция RCR заключается в том, что эксплуатант аэродрома, оценивает состояние поверхности ВПП в тех случаях, когда на эксплуатируемой ВПП присутствует вода, снег, слякоть, лед или иней. По результатам такой оценки сообщается код состояния ВПП (RWYCC) и информация с описанием поверхности ВПП, которые могут использоваться летным экипажем для расчета летно-технических характеристик самолета.

9. RWYCC связан с характеристиками эффективности торможения на ВПП как функция, зависящая от состояния поверхности. Располагая этой информацией, летный экипаж, имея информацию о летно-технических характеристиках самолета, предоставленных изготовителем, может определить, необходимую дистанцию торможения воздушного судна при заходе на посадку в преобладающих условиях.

10. RWYCC сообщается для каждой трети, оцениваемой ВПП.

Процесс оценки состояния ВПП включает:

- 1) оценку и сообщение данных о состоянии рабочей площади;
- 2) предоставление информации о результатах оценки в правильном формате;

3) сообщение без задержки о значительных изменениях.

11. Сообщаемая информация передается в форме RCR, которое включает два основных раздела:

1. Раздел расчетов летно-технических характеристик самолета;

- а) указатель местоположения аэродрома;
- б) дата и время оценки;
- в) меньший номер обозначения ВПП;
- г) RWYCC для каждой трети ВПП;
- д) зона загрязнения в % для каждой трети ВПП;
- е) глубина рыхлых загрязняющих веществ для каждой трети ВПП;
- ж) описание состояния для каждой трети ВПП;
- з) ширина ВПП, в отношении которой применяется RWYCC, если она меньше, чем опубликованная ширина.

2. Раздел ситуационной осведомленности:

- а) уменьшенная длина ВПП;
- б) снежная поземка на ВПП;
- в) рыхлый песок на ВПП;
- г) вещества химической обработки на ВПП;
- д) сугробы на ВПП;
- е) сугробы на РД;
- ж) сугробы вблизи ВПП;
- з) состояние РД;
- и) состояние перрона;
- к) утвержденный и опубликованный государством порядок использования замеренного коэффициента сцепления;
- л) замечания открытым текстом.

12. Применение документа:

Сообщение данных в форме донесения о состоянии ВПП (RCR) начинается тогда, когда состояние поверхности ВПП значительно изменяется вследствие дождя, снега, слякоти, льда или инея.

Сообщение данных о состоянии поверхности ВПП в форме RCR продолжается как сообщение о значительных изменениях до тех пор, пока ВПП больше не является загрязненной. Если возникает такая ситуация, то специалист аэродромной службы выпускает донесение о состоянии ВПП, в котором, по мере необходимости, указывается, что ВПП мокрая или сухая.

Изменение состояния поверхности ВПП, которое включается в донесение о состоянии ВПП, считается значительным, если имеют место:

- 1) изменения кода состояния ВПП (RWYCC);
- 2) изменения вида загрязнения;

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

- 3) изменения площади загрязнения, данные о которых сообщаются в соответствии с таблицей 1;
- 4) изменения глубины загрязнения в соответствии с таблицей 2;
- 5) другая информация, например, донесение пилота об эффективности торможения, которая в соответствии с используемой методикой проведения оценки, считается значительной.

13. Определение площади покрытия

Площадь покрытия загрязнителем определяется визуально специалистом аэродромной службы.

*Таблица 1. Площадь покрытия
загрязнителями в процентах*

Оцененная площадь в %	Данные, о которых сообщается в %
10– 25	25
26 – 50	50
51 – 75	75
76 – 100	100

Примечание:

1. Зона загрязнения в процентах для каждой трети ВПП. Эта информация сообщается при определенных условиях. Она не сообщается для одной трети ВПП, если эта треть сухая или загрязненная меньше чем на 10%.
2. Если подлежащая предоставлению информация отсутствует, в соответствующий знак в сообщении следует включить «NR», чтобы указать пользователю на отсутствие информации (/NR/).

Пример определения площади покрытия:

Если процент покрытия загрязнителем составляем 60%, в донесении сообщается о 75% площади покрытия загрязнителем.

14. Определение глубины осадков

Глубина определяется только для рыхлых загрязнителей (сухой снег, мокрый снег, слякоть, стоячая вода).

В таблице 2 представлены минимальные допустимые значения, о которых сообщается в донесении и значительные изменения глубины загрязнителей, при которых требуется составление нового донесения RCR.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Таблица 2. Оцененная глубина загрязнителей

Загрязнитель	Допустимые значения, о которых сообщается	Значительные изменения
СТОЯЧАЯ ВОДА	04	оцененное значение 3 мм
СЛЯКОТЬ	03	оцененное значение 3 мм
МОКРЫЙ СНЕГ	03	оцененное значение 5 мм
СУХОЙ СНЕГ	03	оцененное значение 20 мм

Примечание 1. Для СТОЯЧЕЙ ВОДЫ 04 (4 мм) является минимальным значением глубины, при котором и выше которого сообщается значение глубины (от 3 мм и ниже треть ВПП считается МОКРОЙ).

Примечание 2. Для СЛЯКОТИ, МОКРОГО СНЕГА и СУХОГО СНЕГА 03 (3 мм) является минимальным значением глубины, при котором и выше которого сообщается значение глубины.

Примечание 3. Выше значения 4 мм для СТОЯЧЕЙ ВОДЫ и 3 мм для СЛЯКОТИ, МОКРОГО СНЕГА и СУХОГО СНЕГА сообщается оцененное значение, а значительное изменение соотносится с наблюдаемым изменением по этому оцененному значению.

При ограничениях во времени для проведения оценки состояния ВПП глубина рыхлых осадков может оцениваться визуально.

Однако, если оценка глубины вызывает сложности, или глубина существенно различается на разных участках трети ВПП, то необходимо провести измерения.

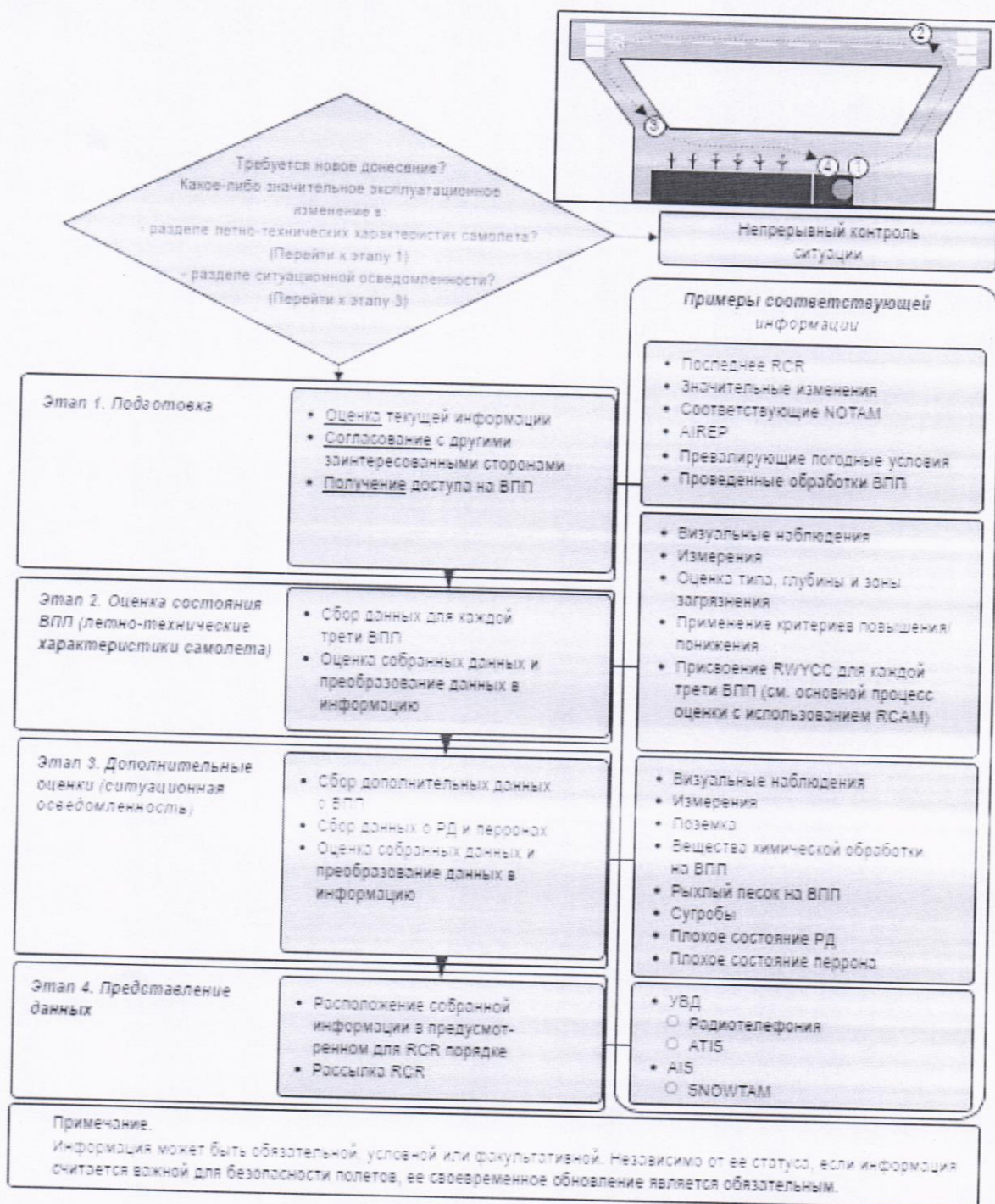
Замеры глубины указанных осадков производятся на каждой трети длины взлетно-посадочной полосы на расстоянии 5-10 м от ее оси справа и слева, путем троекратных измерений в оцениваемых точках и вычисления среднеарифметических значений измеренных глубин на каждой трети взлетно-посадочной полосы.

Глубина осадков определяется с помощью металлической миллиметровой линейкой. Далее значения глубины осадков измеряются и передаются в миллиметрах.

В тех случаях, когда отсутствует необходимость проведения измерений, информация о глубине осадков не сообщается.

Если глубина осадков существенно отличается на разных участках трети ВПП, то об этом сообщается в донесении о состоянии ВПП в разделе ситуационной осведомленности.

15. Блок-схема общего процесса оценки состояния ВПП



16. Блок-схемы иллюстрации процесса оценки состояния ВПП с использованием RCAM и уведомления о результатах.

В процессе оценки состояния ВПП описывается следующими блок-схемами:

- а) общий процесс оценки состояния ВПП;
- б) основной процесс оценки с использованием RCAM, связанный с блок-схемами А и В.

На рисунке 1 показан общий процесс оценки для составления RCR.

Рисунок 2 и 3 иллюстрируют оценку состояния поверхности ВПП с использованием RCAM и уведомление о результатах.

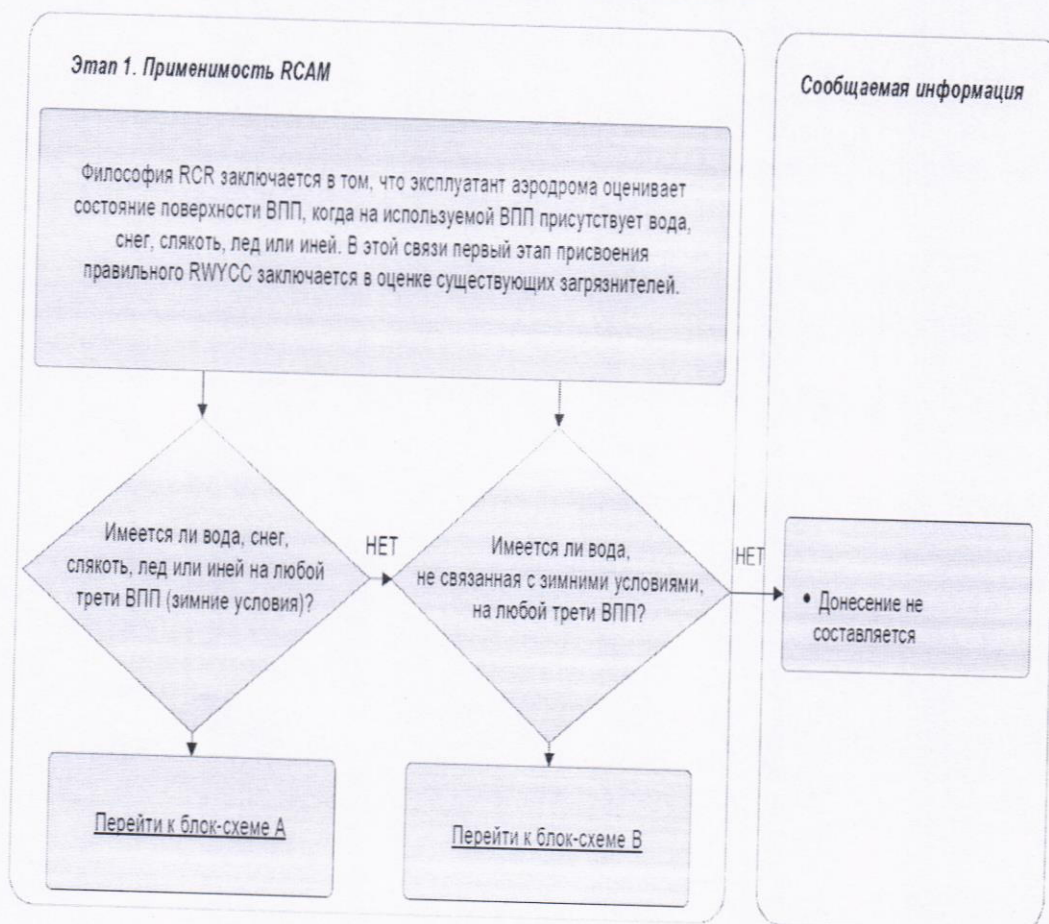


Рис.1 Общий процесс оценки состояния ВПП

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

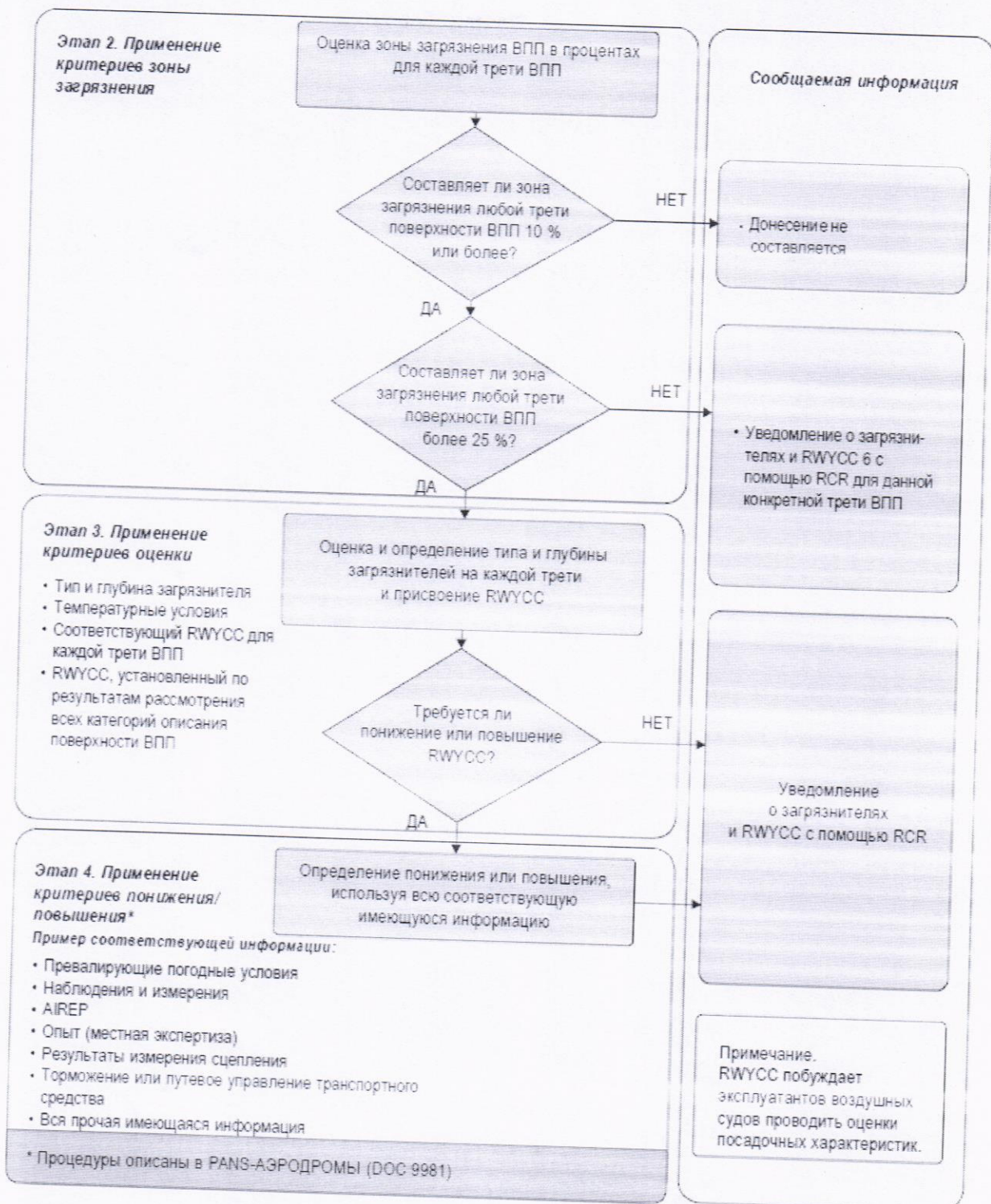


Рис.2 Блок-схема А, основной процесс оценки с использованием RCAM

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

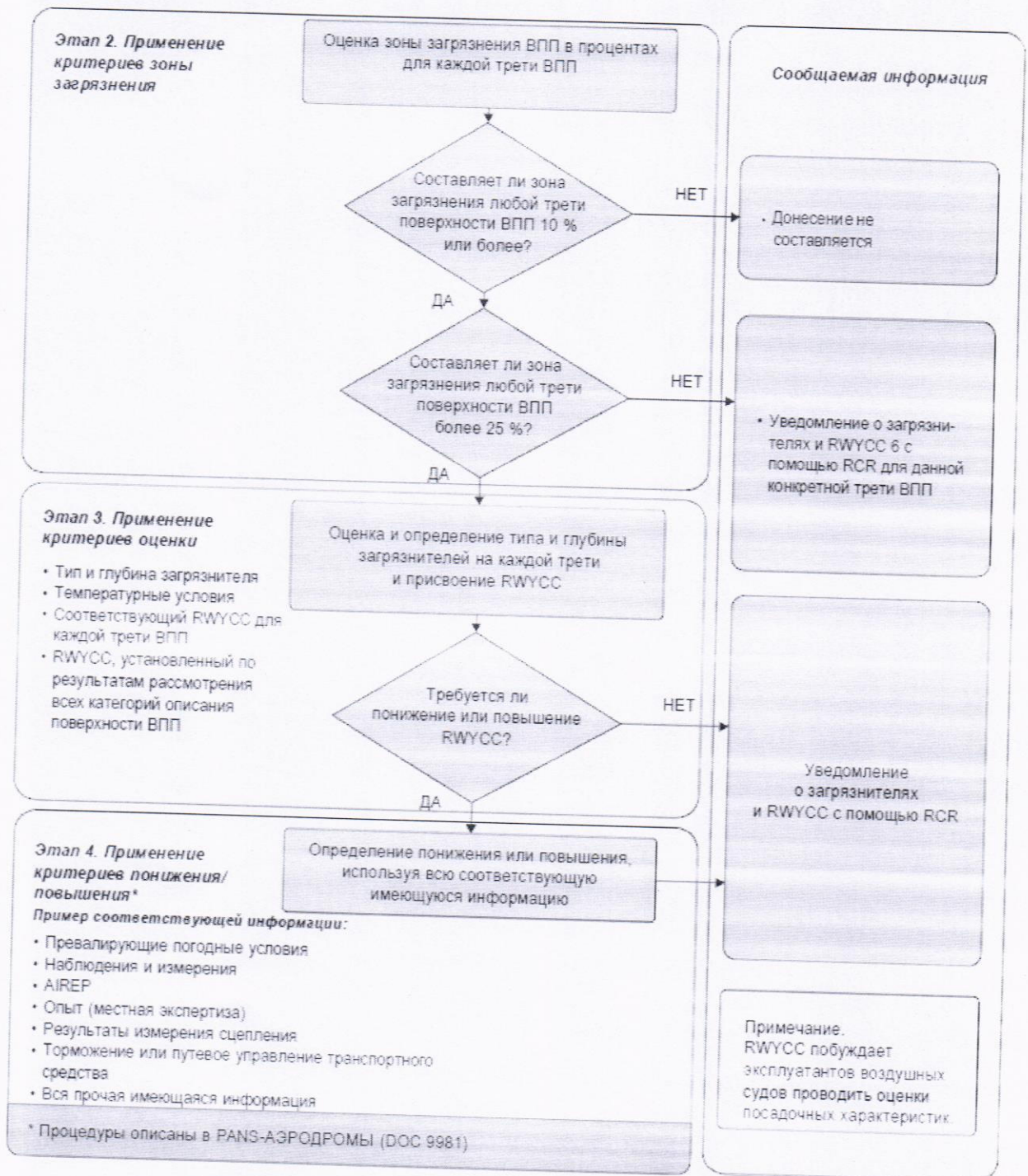


Рис.3 Блок-схема В, основной процесс оценки с использованием RCAM

17. Подготовка к проведению оценки состояния поверхности ВПП

Перед проведением оценки состояния ВПП специалист аэродромной службы должен:

- подготовить лист оценки ВПП (рис 5.);
- проверить наличие справочных материалов по GRF (таблица 1,2);
- ознакомиться с последним донесением о состоянии ВПП RCR;
- знать температуру окружающей среды;
- запросить от ОВД наличие донесении пилотов об эффективности торможения на ВПП (AIREP);
- подготовить устройство измерения сцепления к проведению замеров;
- владеть информацией о последней обработке ВПП химическими реагентами.

18. Оценка состояния поверхности взлетно-посадочной полосы

Оценка состояния поверхности ВПП всегда начинается с наименьшего курса обозначения ВПП.

Специалист аэродромной службы проезжает по взлетно-посадочной полосе вдоль осевой линии и визуально оценивает тип, площадь покрытия и глубину загрязнения для каждой трети взлетно-посадочной полосы.

Однако, в случае необходимости проведения измерения коэффициента сцепления, движение автотранспорта отклоняется от осевой линии на расстояние 5-10 метров в соответствии с внутренней инструкцией по проведению замера коэффициента сцепления.

Специалисты аэродромной службы должны использовать наблюдения в качестве индикатора состояния скользкости, но наблюдение не должно быть единственным источником информации для формирования выводов.

Первый участок МК _{пос}	Второй участок ВПП	Третий участок МК _{пос}
-------------------------------------	-----------------------	-------------------------------------

Рис. 4 Трети (участки) ВПП

Для идентификации каждой трети (участка) ВПП, необходимо установить не большие металлические конструкции на ломкой основе со светоотражающим эффектом красно-белого цвета, чтобы определить, на какой трети ВПП вы находитесь, и оценить процент покрытия

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

загрязняющим веществом.

Специалист аэродромной службы может отклониться от центральной линии для наблюдения за определенными участками взлетно-посадочной полосы, которые, как известно, имеют проблемы (стоячая вода, лед и т.д.), а также для замера глубины рыхлых осадков.

Специалист аэродромной службы должен использовать свои конкретные знания о взлетно-посадочной полосе и свой опыт, чтобы определить, где следует проводить локализованные проверки, и определить приоритетные области проверки. Он может остановиться в определенных местах, чтобы провести изолированную оценку глубины или ручную оценку типа загрязняющего вещества и получить лучшее общее представление об условиях каждой трети взлетно-посадочной полосы.

Знание особенностей взлетно-посадочной полосы имеет решающее значение!

Погодные условия могут быстро меняться, и доступ к взлетно-посадочной полосе может быть ограничен из-за высокой интенсивности полетов. Кроме того, непрерывное движение обычно оставляет очень мало времени для детального изучения состояния искусственного покрытия. В целом, время, доступное для выполнения оценок взлетно-посадочной полосы, часто ограничено.

Выполнение оценки взлетно-посадочной полосы в таких условиях может быть сложной задачей. Чтобы быть эффективным, специалисту АС следует расставить приоритеты в областях, известных как критические или подверженные определенным условиям.

Известные проблемные зоны следует осмотреть в первую очередь или с дополнительной тщательностью.

Они включают:

- **Расположение отложений резины:** Участки с резиной, скорее всего, будут скользкими при загрязнении.
- **Районы с проблемами дренажа:** В проблемных районах дренажа чаще наблюдается образование стоячей воды. В зимних условиях важно обработать эти участки до того, как вода превратится в лед.
- **Расположение выбоин или трещин:** Участки, где искусственное покрытие неровное или разрушено, с большей вероятностью вызовут стоячую воду. Загрязняющие вещества могут быть глубже в этих областях, чем на ровной искусственной поверхности.
- **Характеристики сцепления:** Прошлые результаты испытаний

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

характеристик сцепления взлетно-посадочной полосы являются хорошими показателями областей, которые потенциально могут повлиять на взлетно-посадочные характеристики воздушного судна. После проведения испытаний может потребоваться сосредоточиться на областях с заведомо более низким уровнем сцепления.

- **Любая другая информация**, которая поможет оператору аэродрома в выявлении конкретных проблемных областей, которые могут негативно повлиять на характеристики воздушного судна при посадке или взлете.

Заполнение ежедневных чек-листов проверок рабочей площади также являются важным источником информации о характеристиках взлетно-посадочной полосы.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

19. Оценка состояния и составление донесения о состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы RCR с применением листа оценки.

Оценка состояния поверхности взлетно-посадочной полосы осуществляется с применением нижеуказанного листа оценки.

Заголовок сообщения	Индекс очередности	Адреса															
	Дата и время заполнения	Индекс составителя															
Сокращенный заголовок	Серийный номер SWAA					Указатель местоположения					Дата/время оценки					Необязательная группа	
	S	W															

SNOWTAM		Серийный номер														
Расчет летно-технических характеристик самолета																
A	Указатель местоположения аэродрома															
B	Дата/время оценки (время завершения изменения по UTC)															
C	Более низкое обозначение ВПП															
D	Код состояния ВПП (RWYCS) по каждой трети ВПП (из таблицы 3. Оценки состояния ВПП (RCAM) 0,1,2,3,4,5 или 6)															
E	Покрытие загрязнителем в процентах по каждой трети ВПП (см.таблица 1)															
F	Глубина (в мм) рыхлого загрязнителя по каждой трети длины ВПП (см.таблица 2)															
G	ОПИСАНИЕ СОСТОЯНИЯ ВПП ПО ВСЕЙ ЕЕ ДЛИНЕ (Наблюдается на каждой трети ВПП, начиная с порога с меньшим номером обозначения) УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ СУХО СУХОЙ СНЕГ СУХОЙ СНЕГ ПОВЕРХ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА СУХОЙ СНЕГ ПОВЕРХ ЛЬДА ИНЕЙ ЛЕД СЛЯКОТЬ СТОЯЧАЯ ВОДА ВОДА ПОВЕРХ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА МОКРО МОКРЫЙ ЛЕД МОКРЫЙ СНЕГ МОКРЫЙ СНЕГ ПОВЕРХ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА МОКРЫЙ СНЕГ ПОВЕРХ ЛЬДА															
H	Ширина ВПП, к которой относятся коды состояния ВПП, если значение ширины меньше объявленного															
Осведомленность пилота об обстановке																
I	УКОРОЧЕННАЯ ДЛИНА ВПП, ЕСЛИ ЗНАЧЕНИЕ НИЖЕ ОБЪЯВЛЕННОГО (м)															
J	МЕТЕЛЬ НА ВПП															
K	РЫХЛЫЙ ПЕСОК НА ВПП															
L	ВПП ОБРАБОТАНА ХИМИЧЕСКИМИ РЕАГЕНТАМИ															
M	Сугробы на ВПП (Если имеются, расстояние от осевой линии ВПП (м), а затем «L» (слева), «R» (справа) или «LR» (справа и слева))															
N	СУГРОБЫ НА РД															
O	СУГРОБЫ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ВПП															
P	СОСТОЯНИЕ РД															
R	СОСТОЯНИЕ ПЕРРОНА															
S	ЗАМЕРЕННЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ															

Т	ЗАМЕЧАНИЯ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ	
---	----------------------------	--

20. РАСЧЕТ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТА

Позиция А

Указатель местоположения аэродрома (четырёхбуквенный индикатор), для которого выдан SNOWTAM. Указатели местоположения аэродрома приводятся в документе ИКАО 7910.

Позиция В

Дата и время оценки состояния поверхности ВПП (восемь цифр, указывающих дату и время наблюдения, которые обозначают месяц, день и время в часах и минутах по UTC)

Пример: 12040638

12 = Декабрь; 04 = Четвертый день недели; 0638 = 06 часов 38 минут

Позиция С

Более низкое значение кода ВПП.

Позиция D

Код состояния ВПП по каждой трети ВПП. По каждой трети ВПП указывается только одна цифра (0, 1, 2, 3, 4, 5 или 6), и цифры отделяются друг от друга косой чертой (n/n/n).

Код состояния ВПП определяется при оценке состояния поверхности ВПП, в соответствии с положениями Правил аэронавигационного обслуживания аэродромов и согласно Таблице оценки состояния ВПП (RCAM).

Пример: 3/3/5: для первой трети ВПП 08 код состояния поверхности 3, для второй трети 3, а для третьей 5.

Позиция Е

По каждой трети ВПП процент покрытия загрязнителем обозначается сокращением NR, (т.е. ИНФОРМАЦИЯ ОТСУТСТВУЕТ) или словом DRY т.е. СУХАЯ ВПП, если площадь покрытия меньше 10 %); 25 (10-25 %); 50 (26-50 %), 75 (51-75 %) или 100 (76-100 %) применительно к каждой трети ВПП, и цифры отделяются друг от друга косой чертой (25/50/25).

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлении данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Примечание 1. Данная информация приводится только в тех случаях, когда указано, что состояние каждой трети ВПП (позиция D) не равно 6 и по каждой трети ВПП (позиция G) указывается, что она не сухая (DRY).

Примечание 2. Если информация о состоянии ВПП не сообщается, применительно к каждой соответствующей трети ВПП ставится сокращение «NR» (ИНФОРМАЦИЯ ОТСУТСТВУЕТ).

Примечание 3. Если ВПП сухая (DRY) или покрытие загрязнителем менее 10 %, применительно к позиции E ставится сокращение «NR».

Пример: 50/25/NR: это значит, что покрытие загрязнителем первой трети ВПП 08 не превышает 50 % (от 26 до 50 %), покрытие загрязнителем второй трети ВПП не превышает 25 % (от 10 до 25 %), на третьей трети ВПП менее 10 %.

Позиция F

Глубина слоя рыхлого загрязнителя по каждой трети ВПП. При наличии такой информации ее следует указать в миллиметрах по каждой трети ВПП, и цифры отделяются друг от друга косой чертой (nn/nn/nn или ppp/ppp/ppp). Значение глубины указывается в виде двузначного или трехзначного числа (например, 05 означает 5 мм, 115 — 115 мм и т. д.), а единицы измерения (мм) не указываются/не приводятся.

Примечание 1. Данная информация приводится только для нижеперечисленных типов загрязнителей:

- стоячая вода, сообщаются значения 04, а затем оценочное значение;
- слякоть, сообщаются значения 03, а затем оценочное значение;
- мокрый снег, сообщаются значения 03, а затем оценочное значение;
- сухой снег, сообщаются значения 03, а затем оценочное значение.

Примечание 2. Если информация о метеоусловиях на соответствующей трети ВПП

отсутствует или не сообщается, ставятся две буквы «NR».

Примечание 3. Буквы NR ставятся также в тех случаях, когда глубина слоя загрязнителя меньше тех минимальных значений, по достижении которых следует сообщать информацию (как указано выше), или когда на данном участке ВПП сухая и т.п.

Примечание 4. Если речь не идет о СТОЯЧЕЙ ВОДЕ, СЛЯКОТИ, МОКРОМ СНЕГЕ или СУХОМ СНЕГЕ (STANDING WATER, SLUSH, WET SNOW, DRY SNOW), информация о глубине не сообщается. В этих случаях ставятся буквы /NR/.

Пример: 06/05/04: Глубина слоя загрязнителя на первом участке ВПП составляет 6 мм, на втором участке 5 мм, а на третьем 4 мм.

Позиция G

Состояние ВПП сообщается применительно к каждой ее трети. Для этого по каждой соответствующей трети ВПП указывается любое из нижеприведенных слов или

словосочетаний, которые отделяются друг от друга косой чертой:

- COMPACTED SNOW (УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ)
- DRY SNOW (СУХОЙ СНЕГ)
- DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА)
- DRY SNOW ON TOP OF ICE (СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА)
- FROST (ИНЕЙ)
- ICE (ЛЕД)
- SLUSH (СЛЯКОТЬ)
- STANDING WATER (СТОЯЧАЯ ВОДА)
- WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW (ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА)
- WET (МОКРО)
- WET ICE (МОКРЫЙ ЛЕД)
- WET SNOW (МОКРЫЙ СНЕГ)
- WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW (МОКРЫЙ СНЕГ ПОВЕРХ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА)
- WET SNOW ON TOP OF ICE (МОКРЫЙ СНЕГ ПОВЕРХ ЛЬДА)
- DRY (СУХО) (указывается только при отсутствии загрязнителя)

Примечание 1. Если информация о состоянии ВПП не сообщается, применительно к каждой соответствующей трети ВПП ставится сокращение «NR» (ИНФОРМАЦИЯ ОТСУТСТВУЕТ).

Пример: WET SNOW/SLUSH/DRY (МОКРЫЙ СНЕГ/СЛЯКОТЬ/СУХО): в отчете указывается, что на первой трети ВПП «Мокрый снег», на второй – «Слякоть», а третья треть ВПП – «Сухая» (поскольку третья треть покрыта слякотью менее, чем на 10%, в отчете указывается «Dry» («Сухо»).

Позиция H

Ширина ВПП, к которой относится код состояния ВПП. Указывается ширина в метрах (не указывая единицу измерения), если она меньше

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлении данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

объявленной ширины ВПП).

Пример: 45: объявленная ширина ВПП 08/26 составляет 55м, и значение в сообщении относится к 45м от всей длины ВПП.

21. ОСВЕДОМЛЕННОСТЬ ОБ ОБСТАНОВКЕ

Позиция I

Укороченная ВПП. Указывается применимое значение кода для ВПП и доступная длина в метрах.

Примечание 1. — Эта информация является условной, когда отправляется сообщение для экипажей ВС с новыми объявленными расстояниями, т.е. когда длина ВПП сокращается, эта позиция должна включаться в предупреждение SNOWTAM, и, кроме того, необходимо отправить новое сообщение для экипажей ВС NOTAM, где указаны новые объявленные расстояния (TORA, TODA, ASDA и LDA).

Пример: RWY 08REDUCEDTO 2800. (ВПП 08 СОКРАЩЕНА ДО 2800).

Позиция J

Метель на ВПП. Для сообщения о метели указывается «DRIFTING SNOW».

Пример: DRIFTING SNOW. (МЕТЕЛЬ.)

Позиция K

Рыхлый песок на ВПП. Для сообщения о рыхлом песке на ВПП указывается более низкое значение кода ВПП и через пробел «LOOSE SAND».

Пример: RWY 08 LOOSE SAND (ВПП 08 РЫХЛЫЙ ПЕСОК).

Позиция L

ВПП обработана химическими реагентами. При сообщении об обработке ВПП химическими реагентами указывается более низкое значение кода ВПП и через пробел «CHEMICALLY TREATED».

Пример: RWY 08 CHEMICALLY TREATED. (ВПП 08 ОБРАБОТАНА ХИМИЧЕСКИМИ РЕАГЕНТАМИ.)

Позиция M

Сугробы на ВПП. При наличии сугробов на ВПП указывается более

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

низкое значение кода ВПП, затем через пробел — «SNOW BANK» и через пробел — «L» (слева) или «R» (справа), либо «LR» (с обеих сторон), после чего указывается расстояние в метрах от осевой линии, а кодовые обозначения разделяются пробелом «FM CL» (от осевой линии) SNOW BANK.

Пример: RWY 08 SNOW BANK L12 FM CL. (ВПП 08 СУГРОБЫ L12 FM CL)

Позиция N

Сугробы на рулежной дорожке. При наличии сугробов на РД указывается кодовое обозначение рулежной дорожки и через пробел «SNOW BANK».

Пример: TWY B SNOW BANK. (СУГРОБЫ НА РД В).

Примечание 1. При наличии сугробов на всех РД, допустимо использование обозначения «ALL TWYS SNOW BANKS».

Позиция O

Сугробы, прилегающие к ВПП. При наличии сугробов, высота которых превышает допустимую отметку, указывается более низкое значение кода ВПП и «ADJ SNOW BANKS» (Сугробы, прилегающие к ВПП).

Пример: RWY 08 ADJ SNOW BANKS. (ВПП 08 СУГРОБЫ, ПРИЛЕГАЮЩИЕ К ВПП).

Позиция P

Состояние рулежной дорожки. При наличии информации о плохих условиях на рулежной дорожке, указывается обозначение рулежной дорожки и через пробел «POOR»

(ПЛОХОЕ) (TWY POOR или ALL TWYS POOR (Плохие условия на всех рулежных дорожках)).

Пример: TWY C POOR. (РД С ПЛОХОЕ)

Позиция R

Состояние перрона. При наличии информации о плохих условиях на перроне, указывается обозначение перрона и через пробел «POOR» (Плохое) (APRON POOR или

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

ALL APRONS POOR (Плохое состояние всех перронов).

Примечание 1. Кодовое обозначение/название перрона в предупреждении SNOWTAM должно соответствовать тому, которое обозначено в Схеме аэропорта и/или Сборнике аэронавигационной информации (AIP).

Пример: APRON L POOR. (ПЕРРОН L ПЛОХОЕ (Lima)).

Позиция S

Измеренный коэффициент сцепления. Если эта информация сообщается, указывается измеренный коэффициент сцепления и устройство, посредством которого

производилось измерение сцепления.

Пример: MEASURED FRICTION COEFFICIENTS 55/55/55 ATT2
(ИЗМЕРЕННЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ 55/55/55 АТТ-2).

Если не сообщается замеренный коэффициент сцепления, то к позиции S указывается сокращение «NR» («Информация отсутствует»).

Позиция T

Замечания открытым текстом.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Таблица 3. Присвоение кода (оценки) состояния ВПП (RWYCC)

Описание состояния ВПП	Код состояния ВПП (RWYCC)
<ul style="list-style-type: none"> • СУХАЯ 	6
<ul style="list-style-type: none"> • ИНЕЙ • МОКРАЯ (поверхность ВПП, покрытая любой видимой мокротой или водой глубиной до 3 мм включительно) • СЛЯКОТЬ (глубина до 3 мм включительно) • СУХОЙ СНЕГ (глубина до 3 мм включительно) • МОКРЫЙ СНЕГ (глубина до 3 мм включительно) 	5
<ul style="list-style-type: none"> • УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ (температура окружающего воздуха -15°C и ниже) 	4
<ul style="list-style-type: none"> • МОКРАЯ ("скользящая мокрая" ВПП) • СУХОЙ СНЕГ (глубина более 3 мм) • МОКРЫЙ СНЕГ (глубина более 3 мм) • СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА (любая глубина) • МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА (любая глубина) • УПЛОТНЕННОГО СНЕГ (температура окружающего воздуха выше -15°C) 	3
<ul style="list-style-type: none"> • СТОЯЧАЯ ВОДА (глубина более 3 мм) • СЛЯКОТЬ (глубина более 3 мм) 	2
<ul style="list-style-type: none"> • ЛЕД 	1
<ul style="list-style-type: none"> • МОКРЫЙ ЛЕД • ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА • СУХОЙ СНЕГ ИЛИ МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА 	0

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Таблица 4. Матрица (RCAM)

Матрица оценки состояния ВПП (RCAM)					
Критерии оценки		Критерии понижения оценки		Аэродромная тормозная тележка типа АТТ-2	Скидометр ВУ-11
Код состояния ВПП	Описание поверхности ВПП	Наблюдение за замедлением самолета ИЛИ продольной управляемостью	Донесение пилота об эффективности торможения		
6	<ul style="list-style-type: none"> • СУХАЯ 	—	—	выше 0,60	выше 0,59
5	<ul style="list-style-type: none"> • ИНЕЙ • МОКРАЯ (поверхность ВПП покрыта любой видимой влагой или водой глубиной до 3 мм включительно) Глубина до 3 мм включительно: • СЛЯКОТЬ • СУХОЙ СНЕГ МОКРЫЙ СНЕГ 	Замедление при торможении является нормальным для прилагаемого усилия на тормозные колеса и продольная управляемость нормальная	Хорошая	0,40 и выше	0,59-0,43
4	Температура наружного воздуха -15°C и ниже: <ul style="list-style-type: none"> • Уплотненный снег 	Замедление при торможении ИЛИ продольная управляемость в пределах от хорошей до средней	От хорошей до средней	0,36-0,39	0,37-0,42
3	<ul style="list-style-type: none"> • МОКРАЯ ("скользящая мокрая" ВПП) • СУХОЙ СНЕГ или МОКРЫЙ СНЕГ (любая глубина) НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА Глубина более 3 мм: • СУХОЙ СНЕГ • МОКРЫЙ СНЕГ Температура 	Замедление при торможении заметно снизилось для прилагаемого усилия на тормозные колеса или продольная управляемость заметно снизилась	Средняя	0,30-0,35	0,32-0,36

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

	окружающего воздуха выше -15°C 1: УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ				
2	Глубина воды или слякоти более 3 мм: • СТОЯЧАЯ ВОДА • СЛЯКОТЬ	Замедление при торможении ИЛИ продольная управляемость в пределах от средней до плохой	От средней до плохой	0,26-0,29	0,27-0,31
1	• ЛЕД	Замедление при торможении значительно снизилось для прилагаемого усилия на тормозные колеса ИЛИ продольная управляемость значительно снизилась	Плохая	0,19-0,25	0,19-0,26
0	• МОКРЫЙ ЛЕД • ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА • СУХОЙ СНЕГ или МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА	Замедление при торможении от минимального до отсутствующего для прилагаемого усилия на тормозные колеса или продольная управляемость являются неопределенными	Хуже чем плохая	0,18 и ниже	0,18 и ниже

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Приложение 1.

Лист оценки
донесения о состоянии поверхности ВПП (RCR)

Пример заполнения

Составитель данных

Фамилия, Имя, Отчество: _____
Должность: _____
Организация: _____
Дата заполнения: _____

Телефон: _____
e-mail: _____
Подпись: _____

- A) Аэродром UCFM
- B) Дата/время оценки 11231035
- C) ВПП (более низкое обозначение) 08
- D) Код состояния ВПП 3/3/3
- E) Покрытие загрязнителем по каждой трети ВПП 50/50/50
- F) Глубина рыхлого загрязнителя по каждой трети ВПП (мм) 04/04/04
- G) Описание состояния ВПП по всей ее длине
(Наблюдается на каждой трети ВПП, начиная с порога с меньшим номером обозначения) Сухой снег/сухой снег/сухой снег
- H) Ширина ВПП 45
- I) Укороченная длина ВПП (м) 1) _____ 2) _____
- J) Метель на ВПП _____
- K) Рыхлый песок на ВПП _____
- L) ВПП обработана химическими реагентами ВПП 08 обработана химическими реагентами.
- M) Сугробы на ВПП, расстояние от осевой линии (м), слева 22,5, справа 22,5
- N) Сугробы на РД (указать РД) _____
- O) Сугробы, прилегающие к ВПП _____
- P) Состояние РД (указать РД) РД А-1, Н, G ПЛОХОЕ
- R) Состояние перрона (указать перрон) ПЕРРОН F, P, J, K ПЛОХОЕ
- S) Замеренный коэффициент сцепления 35/35/35
- T) Замечания открытым текстом _____

(Жирным шрифтом указаны пункты обязательного заполнения)

Заполненный лист оценки регистрируется в журнале состояния летной полосы и храниться в аэродромной службе не менее 1 года.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Приложение 2.
Форма «Журнала состояния летной полосы аэродрома»

Примеры заполнения:

Дата и время осмотра UTC	Время предоставленное для подготовки UTC	Характеристики состояния летной полосы	Заключение о готовности летной полосы к полетам	ФИО ответственного лица и его подпись
23.11.2 2г 10:35	09:00 – 10:35	ВПП: Код состояния: 3/3/3 Процент покрытия: 50/50/50 Глубина: 4/4/4 мм Тип загрязнения: сухой снег/сухой снег/сухой снег Очищено на 45м Обработано ПГР Ксц. 35/35/35 (прописать если был замер) РД: А-1, G, Н – плохое Перрон: F, P, J, K – плохое Очистка ЛП от снега продолжается.	ЛП пригодна к полетам	
23.11.2 2г 15:20	14:30 – 15:20	ВПП: Код состояния: 0/0/0 Процент покрытия: 100/100/100 Глубина: NR/NR/NR Метель Тип загрязнения: мокрый снег на поверхности льда/ мокрый снег на поверхности льда/ мокрый снег на поверхности льда Ксц. 16/16/16 (прописать если был замер) РД: А-1, С, D, G, Н – плохое Перрон: F, P, J, K, L – плохое ВПП с 15:20 до 17:20 закрыта для очистки от снега.	ЛП не пригодна к полетам	

Присвоение первоначального кода состояния ВПП (RWYCC) осуществляется в соответствии с таблицей 3, когда отсутствуют условия применения критерии понижения или повышения RWYCC.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Специалист АС может определить RWYCC с помощью листа оценки состояния ВПП, которая включает концепцию матрицы RCAM (таблица 4). Определив, код состояния поверхности ВПП для каждой трети, этот код указывается в Позиции D (RWYCC).

RCAM позволяет аэродромному персоналу сделать первоначальную оценку на основе визуальной оценки загрязнителей на поверхности ВПП, включая тип, глубину и зону загрязнения, а также температуру окружающей среды. Понижение и повышение является неотъемлемой частью процесса оценки и имеет важное значение для подготовки соответствующих донесений о превалирующих состояниях поверхности ВПП. Когда все другие наблюдения, опытные данные и местная экспертиза указывают аэродромному персоналу на то, что первично присвоенное значение RWYCC не точно отражает превалирующие условия, может осуществляться понижение или повышение этого значения.

22. Повышение RWYCC

Присвоенные коды 5, 4, 3 или 2 RWYCC **не повышаются**.

Присвоенные коды 1 или 0 RWYCC могут быть повышены, только если имеются **минимум два дополнительных источника информации, подтверждающие, что условия лучше оцененных по RCAM**.

К дополнительным источникам информации относятся: сообщения экипажей об эффективности торможения, проведение измерений коэффициента сцепления, поведение (управляемость) автомобиля, используемого специалистом. При принятии решения обязательно учитываются погодные явления (текущие и прогнозируемые): усиление, вид осадков, наличие и сила ветра.

Повышение кодов 0 и 1 выполняется при соблюдении следующих условий:

а) применяться может только поверенное, откалиброванное устройство измерения сцепления в соответствии с таблицей 4.

б) решение о повышении кода 1 или 0 RWYCC не может основываться только на одном методе оценки. Все имеющиеся средства оценки скользкости ВПП должны быть использованы для обоснования принимаемого решения;

в) когда код 1 или 0 RWYCC повышается, то поверхность ВПП оценивается часто в тот период, когда действует более высокий RWYCC с целью убедиться, что состояние поверхности ВПП не ухудшилось ниже присвоенного кода;

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

d) переменные факторы, которые могут учитываться при оценке и влиять на состояние поверхности ВПП, включают, но не ограничиваются только, следующие:

- I) любые условия выпадения осадков;
- II) изменения температуры;
- III) воздействие ветра;
- IV) частоту использования конкретных ВПП;
- V) типы самолетов, использующих ВПП.

23. Понижение RWYCC

Аспекты, учитываемые при оценке скользкости ВПП при понижении кода (RWYCC), включают:

- a) превалирующие погодные условия:
 - 1) устойчивая температура ниже точки замерзания,
 - 2) переменные условия,
 - 3) фактические осадки;
- b) наблюдения (информация и источник);
- c) измерения:
 - 1) измерение сцепления,
 - 2) поведение транспортного средства,
 - 3) башмачный шабер;
- d) опыт (местная экспертиза);
- e) донесение пилота об эффективности торможения AIREP.

24. AIREP – донесение с борта

По мере наличия принимаются во внимание донесения пилотов об эффективности торможения на ВПП, как часть процесса контроля, исходя из следующих принципов:

- a) донесение пилотов о торможении на ВПП принимается во внимание в целях снижения кода;
- b) донесение пилотов о торможении на ВПП может применяться в целях повышения кода, только если оно используется в сочетании с другой информацией, служащей основанием для повышения кода.

Для применения AIREP в целях снижения или повышения кода состояния ВПП необходимо обратиться к матрице RCAM (таблица 4) и путем сравнения, присвоенного RWYCC и донесения пилота об эффективности торможения принять следующие решения:

- a) в случае если AIREP выше кода, присвоенного специалистом, АС, то

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

такая информация может применяться как критерии в сочетании с другой информацией, служащей основанием для повышения кода состояния ВПП;

б) если AIREP ниже кода присвоенного специалистом АС, то такая информация может применяться как критерии в сочетании с другой информацией, служащей основанием для понижения кода состояния ВПП.

Внимание!

- Два последовательно представленных донесения пилотов о ПЛОХОЙ эффективности торможения на ВПП служат основанием для проведения оценки, если сообщается RWYCS 2 или выше.

- Если поступает донесение от одного пилота о ХУЖЕ ЧЕМ ПЛОХОЙ эффективности торможения на ВПП, такая информация распространяется, проводится новая оценка и рассматривается прекращение выполнения полетов на ВПП.

25. Применение устройств измерения коэффициента сцепления

Устройства измерения коэффициента сцепления прежде всего применяются в качестве одного из инструментов понижения/повышения кода состояния ВПП (таблица 4).

Наиболее надежными считаются значения коэффициента сцепления, измеренного на поверхностях, покрытых уплотненным снегом или льдом. Данные значения могут включаться в донесения о состоянии ВПП в раздел ситуационной осведомленности. Передаются только измеренные значения коэффициента сцепления, поэтому при устной передаче специалист аэродромной службы должен произнести фразу «ИЗМЕРЕННЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ» сообщить его величину и указать название средства измерения.

Пример:

Измеренный коэффициент сцепления 45 АТТ2.

В донесениях о состоянии ВПП не следует сообщать о результатах измерения сцепления на поверхностях ВПП, покрытых другими загрязнителями, помимо уплотненного снега и льда. Такие значения передаются только по запросу экипажей.

Измерения сцепления на рыхлом загрязнении, в частности таком, как снег и слякоть, являются ненадежными из-за действия эффекта торможения на измерительное колесо.

Измеренный коэффициент сцепления должен быть представлен для каждой трети ВПП и результаты измерения по мере наличия фиксируются в

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Листе оценки донесения о состоянии поверхности ВПП (RCR).

Для ситуационной осведомленности экипажа ВС на ВПП, РД и перронах в донесении может быть представлена следующая информация:

- уменьшенная длина ВПП;
- снежная поземка на ВПП;
- рыхлый песок на ВПП;
- химические реагенты на ВПП;
- сугробы на ВПП;
- сугробы на РД;
- сугробы вблизи ВПП;
- состояние РД;
- состояние перрона.

Необходимо помнить, что в ситуационном разделе обязательной информацией к донесению являются уменьшенная длина ВПП и обработка химическими реагентами.

26. Замечания открытым текстом.

В случае, если имеется любая дополнительная важная эксплуатационная информация, подлежащая сообщению, специалист АС может включить в донесение открытым текстом.

Обязательной информацией, подлежащей донесению открытым текстом являются условия, если покрытие загрязнителем неравномерное. В этом случае, сведения о той части площади, которая мокрая или покрыта загрязнителем, указываются открытым текстом в части "замечания" раздела ситуационной осведомленности в донесении о состоянии ВПП.

27. Доклад состояния поверхности ВПП органам ОВД

После освобождению ВПП специалист АС с использованием радиосвязи докладывает диспетчеру СДП ГП «КАН» только обязательную часть донесения о состоянии поверхности ВПП (RCR) **летно-технических характеристик**, а также значения уменьшенной длины ВПП (если ВПП расчищена не на всю длину и пригодна к эксплуатации только часть длины ВПП – в этом случае публикуется еще и НОТАМ с располагаемой посадочной дистанцией), применение химических реагентов (если применялись), измеренный коэффициент сцепления (если уплотненный снег или лед на полосе) с применением следующей фразеологии:

Пример 1. Фразеологии доклада состояния ВПП при освобождении:

ВПП освободил в 10:35 (UTC)

Код состояния 3/3/3

Процент покрытия 50/50/50

Глубина 4/4/4 миллиметров

Тип загрязнения сухой снег/сухой снег/сухой снег

Пример 2.

ВПП освободил 15:20 (UTC)

Код состояния: 0/0/0

Процент покрытия: 100/100/100

Метель

Тип загрязнения: мокрый снег на поверхности льда/ мокрый снег на поверхности льда/ мокрый снег на поверхности льда

Ксч. 16/16/16 (если был замер)

ВПП с 15:20 до 17:20 закрыта для очистки от снега.

Специалист АС может передавать информацию органу ОВД на специализированных электронных программах или приложениях одобренных органом гражданской авиации. Любое программное обеспечение одобряется органом гражданской авиации после успешного использования данной программы эксплуатантами в течении одного сезона ОЗП. Ситуационная осведомленность на ВПП, РД и перронах будет сообщаться по запросу ОВД ГП «КАН». Полное донесение RCR будет передаваться экипажам ВС посредством публикации SNOWTAM.

28. Публикация SNOWTAM и уведомление СДП ГП «КАН»

Оценка состояния ВПП сообщается путем публикации SNOWTAM, если ВПП полностью или частично покрыта стоячей водой, снегом, слякотью, льдом или инеем, или она мокрая в связи с очисткой или уборкой снега, слякоти, льда или инея, то донесение о состоянии ВПП доводится специалистом АС до САИ ГП «КАН» для опубликования SNOWTAM.

Если ВПП мокрая, но это не связано с присутствием стоячей воды, снега, слякоти, льда или инея, то информация о результатах оценки должна доводиться по каналу радиосвязи только диспетчеру СДП ГП «КАН» в форме донесения о состоянии ВПП и службе ATIS.

Период действия опубликованного SNOWTAM не более 8 часов.

Если по истечении 8 часов с момента предыдущего SNOWTAM никаких новых SNOWTAM не поступает в САИ, срок действия предыдущего предупреждения истекает, и считается, что ВПП сухая.

ИНСТРУКЦИЯ
по оценке и представлению данных о состоянии поверхности ВПП (GRF)

Заявка на издание SNOWTAM в САИ ГП «КАН» предоставляется в виде «Лист оценки донесения о состоянии поверхности ВПП (RCR)» (Приложении 1) на заполненном бланке за подписью назначенных ответственных лиц или отсканированный вариант по электронной почте на адрес: ais_kyrgyzstan@bk.ru. Контактные номера для получения подтверждения получения информации об изменениях: 393024; 393174.