



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА  
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО  
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА  
(РОСАВИАЦИЯ)

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский проспект, д. 37, Москва,  
А-167, ГСП-3, 125993, Телетайп 111495  
Тел. (499) 231-52-37 Факс (499) 231-55-35  
e-mail: rusavia@scaa.ru

12.03.2015 № 4.05-202

На № \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Начальникам межрегиональных  
территориальных управлений  
Федерального агентства  
воздушного транспорта  
(по списку)

В соответствии с пунктом 4 приказа Минтранса России от 03.03.2014 № 60 «Об утверждении ФАП «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов» (далее – ФАП № 60) данный документ вступает в силу через 180 дней со дня официального опубликования, за исключением отдельных положений, вступающих в силу в иные сроки. Официальное опубликование состоялось 29.10.2014 в «Российской газете».

Пунктом 19 ФАП № 60 предусматривается включение в сводки METAR/SPECI сведений о состоянии взлетно-посадочной полосы в виде закодированной десятизначной группы в кодовом формате ИКАО в соответствии с требованиями Doc 7754, том 2, FASID часть III AOP.

Сведения о состоянии ВПП в формате ИКАО (прилагается) в целях включения в сводки METAR/SPECI предоставляются в метеорологическое подразделение уполномоченной аэродромной службой через органы ОВД.

В связи с вышеизложенными изменениями в правилах составления и распространения информации о состоянии взлетно-посадочной полосы по аэродромам Российской Федерации прошу провести организационную работу и в срок до 15.04.2015 доложить о готовности к исполнению пункта 19 ФАП № 60 на аэродромах, расположенных на подконтрольных Вашим Управлениям территориях.

Приложение: на 7 л.

О.Г. Сторчевой





## Пример кодирования состояния двух параллельных ВПП.

$RD_R D_R / E_R C_R e_R e_R B_R B_R$ , где

$R$  - указатель группы;

$D_R D_R$  - номер взлетно-посадочной полосы  $D_R D_R$  с включением буквы L, C, R, обозначающие соответственно левую, центральную, правую параллельные ВПП

$E_R$  - отложения на ВПП;

$C_R$  - степень загрязнения ВПП;

$e_R e_R$  - толщина отложений;

$B_R B_R$  - коэффициент сцепления/эффективность торможения.

### ПРИМЕР:

**R32L/010095      R32R/010095**

**R32L/010095**, где

**R**- указатель группы ( отличительная буква группы информации о состоянии взлётно-посадочной полосы);

**32L** – номер ВПП – 32 левая;

**0**– отложения на ВПП – чистая и сухая;

**1**– степень загрязнения- менее 10% покрыто;

**00** -высота отложения – менее 1мм;

**95** – эффективность торможения – хорошая.

**R32R/010095**, где

**R**- указатель группы ( отличительная буква группы информации о состоянии взлётно-посадочной полосы);

**32R** – номер ВПП – 32 правая;

**0**– отложения на ВПП – чистая и сухая;

**1**– степень загрязнения- менее 10% покрыто;

**00** -высота отложения – менее 1мм;

**95** – эффективность торможения – хорошая.

## Дополнение А

# РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ИЗМЕРЕНИЮ СОСТОЯНИЯ ВПП И ПЕРЕДАЧЕ ИНФОРМАЦИИ

(См. п. 17 части III "АОР")

### ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

#### Выпуск и срок действия SNOWTAM

1. Срок действия SNOWTAM, как правило, ограничивается 6 ч и в любом случае не должен превышать 24 ч.

**Уведомление о закрытии аэродрома из-за снега и/или обледенения и о его последующем открытии**

2. В дополнение к выпуску соответствующего SNOWTAM о временном закрытии аэродрома на период уборки снега и/или льда и о его последующем открытии следует сообщать в отдельном сообщении NOTAM класса I, выпускаемом с индексом срочности DD.

#### Распространение информации о состоянии ВПП для аэродромов, закрываемых в ночное время

3. Информацию о состоянии ВПП на аэродромах, обычно используемых для осуществления регулярных воздушных сообщений и закрываемых в ночное время или не обеспечивающих ночных полетов, необходимо распространять в следующем порядке:

- а) если прогноз или наблюдение показывают снегопад или мороз, аэродромной метеорологической службе следует своевременно оповестить об этом эксплуатанта аэропорта, чтобы дать возможность распространить соответствующую информацию о состоянии ВПП по крайней мере за 2 ч до открытия аэродрома;
- б) при наличии таких условий соответствующую информацию о состоянии ВПП необходимо распространить за 2 ч до того, как аэродром будет вновь открыт для полетов; и

с) информацию, распространяемую в соответствии с подпунктом б), следует немедленно обновлять, если этого требуют быстроменяющиеся условия.

### ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ НА ВПП

#### Измерение эффективности торможения

4. Измерение эффективности торможения на ВПП, покрытых сухим снегом или льдом, следует проводить с помощью устройств непрерывного измерения (например, скиддометром или мюметром). В случае их отсутствия можно применять деселерометры (например, Таплизметр). Для получения сравнимых результатов в отношении этих двух типов оборудования, следует прибегнуть к практике проверок, изложенной в разделе 6 дополнения А тома I Приложения 14.

5. Когда измерительные устройства используются для оценки эффективности торможения на ВПП, полученные результаты сообщаются в соответствии со следующей таблицей:

| Лед и сухой снег                                  |                                    |     |
|---|------------------------------------|-----|
| Измеренный или рассчитанный коэффициент сцепления | Оценочная эффективность торможения | Код |
| 0,40 и выше                                       | ХОРОШАЯ                            | 5   |
| 0,39 – 0,36                                       | СРЕДНЯЯ/ХОРОШАЯ                    | 4   |
| 0,35 – 0,30                                       | СРЕДНЯЯ                            | 3   |
| 0,29 – 0,26                                       | СРЕДНЯЯ/ПЛОХАЯ                     | 2   |
| 0,25 и ниже                                       | ПЛОХАЯ                             | 1   |
| ненадежный  | НЕНАДЕЖНАЯ                         | 9   |

## ИНФОРМАЦИЯ О СОСТОЯНИИ ВПП

6. Информацию о состоянии ВПП на всех аэродромах следует распространять по системе MOTPE в виде закодированной группы из восьми цифр после стандартного метеорологического сообщения (METAR).

*Составление сообщения о состоянии ВПП*

- 3 – покрытая инеем или наморозью (толщиной, как правило, менее 1 мм),
- 4 – сухой снег,
- 5 – мокрый снег,
- 6 – талый снег,
- 7 – лед,
- 8 – спрессованный или накатанный снег,
- 9 – замерзшая ребристая поверхность,
- / – тип отложения не сообщается (из-за проведения работ по уборке ВПП).

с) *Площадь отложений на ВПП (CR)*. Выражается одной цифрой в соответствии со следующей шкалой:

- 1 – площадь отложений (покрывающих ВПП) менее 10%,
- 2 – площадь отложений (покрывающих ВПП) от 11 до 25%,
- 5 – площадь отложений (покрывающих ВПП) от 26 до 50%,
- 9 – площадь отложений (покрывающих ВПП) от 51 до 100%,
- / – не сообщается (например, из-за проведения работ по уборке ВПП).

d) *Толщина отложений (eReR)*. Выражается двумя цифрами по следующей шкале:

- 00 – менее 1 мм,
- 01 – 1 мм,
- 02 – 2 мм
- и т. д.
- 10 – 10 мм
- и т. д.
- 15 – 15 мм
- и т. д.
- 20 – 20 мм
- и т. д. до
- 90 – 90 мм

далее используется следующей код:

- 92 – 10 см,
- 93 – 15 см,
- 94 – 20 см,
- 95 – 25 см,
- 96 – 30 см,
- 97 – 35 см,
- 98 – 40 см или более,
- 99 – ВПП, закрытые из-за снега, слякоти, обледенения, больших сугробов или очистки ВПП, без указания толщины отложений;

b) *Отложения на ВПП (ER)*. Выражается одним цифровым знаком и обозначает следующее:

- 0 – чистая и сухая,
- 1 – влажная,
- 2 – мокрая или с лужами,

// – толщина отложений не имеет эксплуатационного значения или не поддается измерению.

*Примечание 1.* Не всегда требуется измерение толщины с точностью до мм. Большие интервалы, до 90, могут быть выражены непосредственно через вышеуказанную шкалу.

*Примечание 2.* Когда толщина отложений измеряется в нескольких точках вдоль ВПП, следует передавать среднее значение или, если это важно с эксплуатационной точки зрения, наивысшее значение.

*Примечание 3.* Кодовая цифра 91 не используется. Кодовые цифры с 92 по 98 позволяют получить толщину отложения (в см) путем умножения последней цифры на 5 (например, 94 = 4 × 5 = 20).

*Примечание 4.* Для отложений, соответствующих кодовым цифрам 3, 7, 8 и 9 кода ER, толщина, как правило, не имеет большого значения и достаточно передать две наклонные линии (//). Аналогично этому, глубина стоячей воды сообщается только тогда, когда можно гарантировать точное и показательное измерение.

е) Коэффициент сцепления или эффективность торможения (BRBR). Выражается двумя цифрами, соответствующими коэффициенту сцепления или, при отсутствии данных, расчетной эффективности торможения в соответствии с приведенным ниже:

1) Коэффициент сцепления,  
, например:

28 – коэффициент сцепления 0,28,  
35 – коэффициент сцепления 0,35 и т. д.

2) Эффективность торможения. Используется следующая шкала:

95 – хорошее,  
94 – среднее/хорошее,  
93 – среднее,  
92 – среднее/плохое,  
91 – плохое,  
99 – ненадежное,

// – эффективность торможения не измерялась ввиду закрытия ВПП.

*Примечание 1.* Когда эффективность торможения измеряется в нескольких точках вдоль ВПП, следует передавать среднее значение или, если это важно с

эксплуатационной точки зрения, самое низкое значение.

*Примечание 2.* Когда замеряющее оборудование не позволяет произвести замер коэффициента сцепления с достаточной степенью надежности (например, если ВПП покрыта мокрым, талым или рыхлым снегом), передается цифровая группа 99.

*Примечание 3.* Если условия торможения не могут быть переданы (например, из-за проведения уборки ВПП, закрытия ВПП, прекращения наблюдения за состоянием ВПП в связи с закрытием аэропорта и т. д.) в сообщении вносятся две наклонные линии (//).

### Выпуск сообщений о состоянии ВПП

9. Возможно, что новое сообщение или действующее сообщение не поступит вовремя для передачи по системе MOTNE вместе с соответствующим бюллетенем METAR. В этом случае передается предыдущее сообщение о состоянии ВПП, на что указывает цифровая группа 99, вносимая вместо азимута оси ВПП (DRDR). К этой процедуре, однако, следует прибегать в исключительных случаях. Последовательное использование группы 99 должно, по возможности, исключаться.

Пример: 99421594 означает: от 11 до 25% ВПП покрыто сухим снегом, торможение от среднего к хорошему; данное сообщение повторяет предыдущее, поскольку новое или действующее сообщение не поступило вовремя для передачи его по MOTNE.

10. Если происходит очистка ВПП от льда, снега, слякоти и т. д., об этом следует сообщать следующим образом: DRDR//99//.

Пример: 14//99// = ВПП 14 закрыта в связи с ее уборкой.

11. Если ВПП загрязнены, а сообщения об их состоянии не поступили или не обновлены из-за уборки ВПП, закрытия аэропорта или по какой-либо иной причине, сообщение об этом передается следующим образом: DRDR/////.

Примеры: 14/////; 88/////.

12. Если единственная ВПП или все полосы аэропорта очищены от загрязнений, сообщение об этом передается следующим образом: DRDRCLRD//.

Примеры: 14CLRD//; 88CLRD//.

Когда об окончании уборки всех полос аэродрома сообщается кодом 88CLRD//, это означает, что никакая другая информация о состоянии ВПП не будет передаваться по MOTNE, пока загрязнение не повторится.

#### Сообщения SNOCLO

13. Администрации аэродромов, направляющие сообщения о состоянии ВПП, должны также предоставлять сведения об аэродромах, закрытых из-за наличия снега на ВПП, для передачи их радиовещательными станциями VOLMET. В таких случаях кодовая группа состояния ВПП заменяется на кодовое слово SNOCLO.