



International
Civil Aviation
Organization

Organisation
de l'aviation civile
internationale

Organización
de Aviación Civil
Internacional

Международная
организация
гражданской
авиации

منظمة الطيران
المدني الدولي

国际民用
航空组织

Тел.: +1-514-954-8219, доб. 6717

Ref.: AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32, AN 3/5.13,
AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и
AN 2/33-20/73

30 июля 2020 года

Содержание: изменение дат начала применения SARPS и PANS, касающихся усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных (GRF) для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП в связи с пандемией COVID-19.

Принятие поправки 80 к Приложению 3, поправки 45 к части I Приложения 6, поправки 38 к части II Приложения 6, поправки 107 к Приложению 8, поправки 16 к тому I Приложения 14 и поправки 42 к Приложению 15 и утверждение поправки 10 к PANS-ATM, поправки 4 к PANS-Аэродромы и поправки 2 к PANS-AIM.

Требуемые действия:

Приложения: а) уведомить о любом несогласии до 30 сентября 2020 года;

б) уведомить о любых различиях и соблюдении до 4 октября 2021 года;

с) рассмотреть возможность использования электронной системы представления информации о различиях (EFOD) для уведомления о различиях и соблюдении

PANS: а) начать применять соответствующие поправки 4 ноября 2021 года;

б) опубликовать информацию о любых различиях по состоянию на 4 ноября 2021 года

1. В декларации, принятой на 4-м заседании его 219-й сессии 9 марта 2020 года в связи со вспышкой новой коронавирусной болезни (COVID-19), Совет вновь подтвердил свое стремление пристально следить за ситуацией и оказывать надлежащую поддержку государствам-членам в реализации их мер реагирования и свою готовность принять дополнительные меры в зависимости от обстоятельств.

2. Имею честь сообщить Вам о том, что на 8-м заседании своей 220-й сессии, состоявшемся 19 июня 2020 года, Совет рассмотрел ряд принятых ранее поправок к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS), содержащимся в некоторых Приложениях к Конвенции о международной гражданской авиации, согласно которым государствам-членам требуется предпринять необходимые действия по внедрению этих поправок (в области регулирования, подготовки персонала и т. д.) до даты начала их применения – 5 ноября 2020 года. Государствам-

членам и другим заинтересованным сторонам авиационной отрасли придется предпринимать эти действия в ходе работы по преодолению кризиса, связанного с COVID-19, реализации соответствующих экстренных мер или ликвидации последствий кризиса и обеспечения постепенного возвращения к нормальной жизни.

3. В целях уменьшения нагрузки на государства-члены во время и после пандемии COVID-19 Совет на том же заседании (220-8) принял поправки о переносе с 5 ноября 2020 года на 4 ноября 2021 года начала применения положений, касающихся усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных (GRF) для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП, содержащихся в указанных ниже Приложениях:

- a) Приложение 3 "*Метеорологическое обеспечение международной авиации*";
- b) часть I "*Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*" и часть II "*Международная авиация общего назначения. Самолеты*" Приложения 6 "*Эксплуатация воздушных судов*";
- c) Приложение 8 "*Летная годность воздушных судов*";
- d) том I "*Проектирование и эксплуатация аэродромов*" Приложения 14 "*Аэродромы*";
- e) Приложение 15 "*Службы авиационной информации*".

4. Совет также утвердил перенос на более поздний срок начала применения соответствующих положений, касающихся GRF, которые содержатся в Правилах авиационного обслуживания (PANS), включая поправки к документам:

- a) "*Правила авиационного обслуживания. Организация воздушного движения*" (PANS-ATM, Дос 4444);
- b) "*Правила авиационного обслуживания. Аэродромы*" (PANS-Аэродромы, Дос 9981);
- c) "*Правила авиационного обслуживания. Управление авиационной информацией*" (PANS-AIM, Дос 10066).

Было принято к сведению, что такой перенос также поможет обеспечить единообразное внедрение положений, касающихся GRF, на глобальном уровне.

5. Несмотря на свое решение не переносить на более поздний срок начало применения других поправок, Совет признал, что некоторые государства-члены могут испытывать трудности с внедрением этих поправок, и вновь подтвердил, что в случае возникновения таких трудностей государствам следует представить уведомления о различиях в соответствии со стандартной процедурой.

6. Тексты поправок, указанных в п. 3, а также резолюции о принятии размещены в виде дополнений к электронной версии настоящего письма государствам на веб-сайте ICAO-NET (<http://portal.icao.int>), где можно ознакомиться со всеми остальными документами по данному вопросу.

7. Принимая упомянутые поправки, Совет установил 30 сентября 2020 года в качестве даты их вступления в силу, за исключением любой части поправки, в отношении которой большинство Договаривающихся государств заявит о своем несогласии до этой даты. Кроме того, Совет постановил, что эти поправки, в том объеме, в каком они вступят в силу, начнут применяться с 4 ноября 2021 года.

8. Затрагиваемые данными поправками вопросы указаны в поправках к Предисловиям Приложений и PANS, копии которых приводятся в дополнении А.

9. В соответствии с резолюцией о принятии прошу Вас:

- a) до 30 сентября 2020 года сообщить мне, намерено ли Ваше правительство заявить о несогласии с какой-либо частью принятых изменений к Стандартам и Рекомендуемой практике (SARPS) в рамках поправок 80, 45, 38, 107, 16 и 42, используя для этой цели форму, приведенную в дополнении В. Просьба принять к сведению, что представлять следует только заявления о несогласии и что непредставление Вами ответа будет рассматриваться как согласие с поправкой;
- b) до 4 октября 2021 года сообщить мне, используя для этой цели электронную систему предоставления информации о различиях (EFOD) или форму, приведенную в дополнении С:
 - 1) о любых различиях, которые будут иметь место на 4 ноября 2021 года между национальными правилами или практикой Вашего правительства и положениями Приложения 3, частей I и II Приложения 6, Приложения 8, тома I Приложения 14 и Приложения 15 в целом с учетом всех поправок, включая соответственно поправки 80, 45, 38, 107, 16 и 42, а впоследствии – о любых других различиях, которые могут возникнуть;
 - 2) дату или даты, к которым Ваше правительство обеспечит выполнение положений Приложения 3, частей I и II Приложения 6, Приложения 8, тома I Приложения 14 и Приложения 15 в целом с учетом всех поправок, включая соответственно поправки 80, 45, 38, 107, 16 и 42.

10. Относительно упомянутой в п. 9 а) выше просьбы следует иметь в виду, что заявление о несогласии с поправками 80, 45, 38, 107, 16 и 42 или любой их частью в соответствии со статьей 90 Конвенции не является уведомлением о различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции. Для выполнения последнего положения требуется представить отдельное заявление, если какие-либо различия будут иметь место, в соответствии с п. 9 b) 1). В этой связи следует отметить, что Международные стандарты, содержащиеся в Приложениях, имеют условную обязательную силу в той их части, в отношении которой заинтересованное государство или государства не уведомили о каких-либо различиях в соответствии со статьей 38 Конвенции.

11. Относительно упомянутой в п. 9 b) выше просьбы следует также иметь в виду, что Ассамблея ИКАО на своей 39-й сессии (27 сентября – 6 октября 2016 года) рекомендовала государствам-членам использовать для уведомления ИКАО о своих различиях систему EFOD (см. резолюцию А39-22). В настоящее время система EFOD размещена на предназначенном для служебного пользования веб-сайте Универсальной программы проверок организации контроля за обеспечением безопасности полетов (УППКБП) (<http://www.icao.int/usoap>), доступ к которому имеют все государства-члены. Вам предлагается рассмотреть возможность ее использования для уведомления о соблюдении и различиях.

12. Инструктивные указания относительно выявления различий и представления о них сведений приведены в памятке об уведомлении о различиях в дополнении D. Просьба иметь в виду, что подробного повторения ранее представленных различий, если они продолжают иметь место, можно избежать, заявив о том, что эти различия в настоящее время сохраняются.

13. Буду признательна, если один экземпляр Ваших уведомлений, упомянутых в п. 9 б) выше, Вы также направите в аккредитованное при Вашем правительстве региональное бюро ИКАО.

14. Заменяющие страницы, включающие поправки 80, 45, 38, 107, 16 и 42 соответственно к Приложению 3, частям I и II Приложения 6, Приложению 8, тому I Приложения 14 и Приложению 15, будут направлены Вам в кратчайшие возможные сроки после вступления поправок в силу 30 сентября 2020 года.

15. Совет также просит Ваше правительство выполнять положения документов PANS-АТМ, PANS-Аэродромы и PANS-АИМ. В этой связи обращаю Ваше внимание на решение Совета от 1 октября 1973 года прекратить публикацию различий в дополнениях к документам PANS и вместо этого просить государства публиковать обновленные перечни существенных различий с положениями документов PANS в своих сборниках аэронавигационной информации (AIP).

16. В этой связи прошу Ваше правительство опубликовать в Вашем AIP перечень любых существенных различий между положениями документов PANS-АТМ, PANS-Аэродромы и PANS-АИМ и Вашими национальными правилами и практикой, которые будут иметь место на 4 ноября 2021 года.

Примите заверения в моем самом высоком уважении.

Фан Лю
Генеральный секретарь

Приложения:

- A. Поправки к предисловиям Приложения 3, частей I и II Приложения 6, Приложения 8, тома I Приложения 14 и Приложения 15.
- B. Форма уведомления о несогласии с поправками 80, 45, 38, 107, 16 и 42 соответственно к Приложению 3, частям I и II Приложения 6, Приложению 8, тому I Приложения 14 и Приложению 15 в целом или с их частью.
- C. Форма уведомления о соблюдении положений Приложения 3, частей I и II Приложения 6, Приложения 8, тома I Приложения 14 и Приложения 15 или о различиях с ними.
- D. Памятка об уведомлении о различиях.
- E. Резолюция о принятии.
- F. Примечания относительно формы представления поправок к Приложению 3, частям I и II Приложения 6, Приложению 8, тому I Приложения 14 и Приложению 15, соответственно.
- G. Поправки к предисловиям PANS-АТМ, PANS-Аэродромы и PANS-АИМ.
- H. Примечания относительно формы представления поправок к PANS-АТМ, PANS-Аэродромы и PANS-АИМ.

ДОПОЛНЕНИЕ А к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 3

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
80	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 77-В: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ЧАСТИ I ПРИЛОЖЕНИЯ 6

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
45	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 40-С: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ЧАСТИ II ПРИЛОЖЕНИЯ 6

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
38	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 34-С: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 8

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
107	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 105-В: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ТОМА I ПРИЛОЖЕНИЯ 14

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
16	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 13-В: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ ПРИЛОЖЕНИЯ 15

Добавить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты принятия/ утверждения, вступления в силу, начала применения</i>
42	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 40, касающейся определения термина SNOWTAM.	19 июня 2020 г. 30 сентября 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ДОПОЛНЕНИЕ В к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**УВЕДОМЛЕНИЕ О НЕСОГЛАСИИ С ПОПРАВКАМИ 80, 45, 38, 107, 16
И 42 СООТВЕТСТВЕННО К ПРИЛОЖЕНИЮ 3, ЧАСТЯМ I И II
ПРИЛОЖЕНИЯ 6, ПРИЛОЖЕНИЮ 8, ТОМУ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14 И
ПРИЛОЖЕНИЮ 15 В ЦЕЛОМ ИЛИ С ИХ ЧАСТЬЮ**

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

(Государство) _____ настоящим выражает несогласие со следующими частями поправки _____ к Приложению _____:

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если Вы намереваетесь уведомить о несогласии с поправкой _____ к Приложению _____ в целом или с ее частью, просьба направить такое уведомление в Штаб-квартиру ИКАО до 30 сентября 2020 года. Если оно не будет получено к указанному сроку, это будет означать, что у Вас нет возражений по данной поправке. **Если Вы согласны со всеми частями поправки _____, возвращать данное уведомление о несогласии нет необходимости.**
- 2) Данное уведомление не следует рассматривать в качестве уведомления о соблюдении положений Приложения _____ или о различиях с ними. Уведомления о соблюдении или о различиях следует направлять отдельно (см. дополнение С).
- 3) Просьба при необходимости использовать дополнительные листы.

ДОПОЛНЕНИЕ С к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**УВЕДОМЛЕНИЕ О СОБЛЮДЕНИИ ПОЛОЖЕНИЙ ПРИЛОЖЕНИЯ 3, ЧАСТЕЙ I И II
ПРИЛОЖЕНИЯ 6, ПРИЛОЖЕНИЯ 8, ТОМА I ПРИЛОЖЕНИЯ 14 И ПРИЛОЖЕНИЯ 15
ИЛИ О РАЗЛИЧИЯХ С НИМИ**

(включая все поправки, в том числе поправки 80, 45, 38, 107, 16 и 42)

Кому: The Secretary General
International Civil Aviation Organization
999 Robert-Bourassa Boulevard
Montreal, Quebec
Canada H3C 5H7

1. Никаких различий на (дата) _____ между национальными правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения ____, включая все поправки, в том числе поправку ____, не имеется.

2. На (дата) _____ существуют следующие различия между правилами и/или практикой (**государство**) _____ и положениями Приложения ____, включая поправку ____ (см. примечание 2 ниже):

а) Положение Приложении (просьба сделать точную ссылку на пункт)	в) Подробная информация о различиях (просьба дать ясное и краткое описание различий)	с) Замечания (просьба указать причины существования различий)
---	---	--

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

3. К срокам, которые указаны ниже, **(государство)** _____ будет выполнять положения Приложения _____, включая все поправки, в том числе поправку _____, уведомление о различиях с которыми содержится в п. 2 выше.

- | | | |
|--|----------------|---------------------|
| а) Положение Приложения
(просьба сделать точную ссылку на пункт) | б) Дата | с) Замечания |
|--|----------------|---------------------|

(Просьба при необходимости использовать дополнительные листы)

Подпись _____

Дата _____

ПРИМЕЧАНИЯ:

- 1) Если п. 1 выше имеет отношение к Вашему государству, просьба заполнить п. 1 и вернуть эту форму в Штаб-квартиру ИКАО. Если п. 2 имеет к Вам отношение, просьба заполнить пп. 2 и 3 и вернуть форму в Штаб-квартиру ИКАО.
- 2) Подробного повторения ранее представленных различий, которые продолжают существовать, можно избежать, заявив о том, что в настоящее время эти различия сохраняются.
- 3) Инструктивные указания относительно уведомления о различиях приведены в памятке об уведомлении о различиях и в *Руководстве по уведомлению о различиях и их публикации* (Дос 10055).
- 4) Просьба направить экземпляр данного уведомления в региональное бюро ИКАО, аккредитованное при Вашем правительстве.

ДОПОЛНЕНИЕ D к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32, AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

ПАМЯТКА ОБ УВЕДОМЛЕНИИ О РАЗЛИЧИЯХ

(Подготовлена и выпущена в соответствии с указаниями Совета)

1. *Введение*

1.1 Согласно статье 38 *Конвенции о международной гражданской авиации* ("Конвенция"), любое Договаривающееся государство незамедлительно уведомляет Международную организацию гражданской авиации, если оно не придерживается во всех отношениях каких-либо международных стандартов, не приводит свои собственные правила или практику в полное соответствие с какими-либо международными стандартами или принимает правила или практику, имеющие какое-либо особое отличие от правил, которые установлены международным стандартом.

1.2 Рассматривая вопрос об уведомлении о различиях Договаривающимися государствами в соответствии со статьей 38 Конвенции, Ассамблея и Совет неоднократно отмечали, что своевременность и актуальность таких уведомлений не вполне удовлетворительны. Поэтому одна из целей настоящей памятки – вновь напомнить об основном назначении статьи 38 Конвенции и упростить выявление различий и уведомление о них.

1.3 Основная цель уведомлений о различиях состоит в том, чтобы повысить безопасность, регулярность и эффективность аэронавигации, в связи с чем необходимо, чтобы государственные и другие ведомства, а также эксплуатанты и поставщики обслуживания, занимающиеся вопросами международной гражданской авиации, знали о всех национальных правилах и практике, которые расходятся с положениями, записанными в Стандартах, содержащихся в Приложениях к Конвенции.

1.4 В связи с этим Договаривающимся государствам предлагается обратить особое внимание на необходимость уведомления о различиях со Стандартами любых Приложений, как указано в п. 4 b) 1) резолюции о принятии.

1.5 Хотя статья 38 Конвенции не предписывает уведомлять о различиях с Рекомендуемой практикой, Ассамблея призывает Договаривающиеся государства придерживаться вышеуказанных принципов и в случае различий с Рекомендуемой практикой, содержащейся в Приложениях к Конвенции.

2. *Уведомление о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS)*

2.1 Указания Договаривающимся государствам в отношении уведомлений о различиях со Стандартами и Рекомендуемой практикой (SARPS) могут быть даны лишь в самых общих чертах. Договаривающимся государствам также следует помнить о том, что для обеспечения соответствия положениям SARPS требуется не только принимать национальные нормативные акты, но и создавать механизмы для их внедрения на практике (будь то предоставление средств, персонала и оборудования) и действенные механизмы обеспечения их соответствия. Договаривающимся государствам следует принимать во внимание эти аспекты при определении соответствия и различий. Представленные ниже категории различий призваны помочь определить наличие подлежащих уведомлению различий:

- a) **Требование Договаривающегося государства жестче или превышает требования любых SARPS (категория А).** Эта категория используется в тех случаях, когда национальное правило и практика являются более жесткими, чем соответствующие SARPS, или вводят в рамках какого-либо Приложения обязательство, которое не оговорено этими SARPS. Это имеет особое значение в тех случаях, когда Договаривающееся государство требует соблюдения более жесткого стандарта, что влияет на эксплуатацию воздушных судов других Договаривающихся государств на его территории и над ней.
- b) **Требование Договаривающегося государства отличается по своему характеру или Договаривающееся государство устанавливает другие средства соблюдения (категория В)*.** Эта категория применяется, в частности, в тех случаях, когда национальное правило и практика отличаются по своему характеру от соответствующих SARPS или когда национальное правило и практика, хотя и не налагают дополнительного обязательства, но отличаются в принципе по типу и структуре от соответствующих SARPS.
- c) **Требование Договаривающегося государства обеспечивает меньшую защиту, частично выполняется или не выполняется (категория С).** Эта категория применяется в тех случаях, когда национальное правило и практика обеспечивают меньшую защиту, чем соответствующие SARPS, или когда национальное правило, учитывающее соответствующие SARPS, в целом или частично не введено в действие, или если Договаривающееся государство не обеспечило полное соответствие практики соответствующим требованиям SARPS.

Данные категории не относятся к неприменимым SARPS. См. пункт ниже.

2.2 **Неприменимые SARPS.** Если Договаривающееся государство считает, что SARPS, касающиеся воздушных судов, производства полетов, оборудования, персонала или аэронавигационных средств и служб, не применим к нынешней авиационной деятельности государства, уведомлять о различии не требуется. Например, Договаривающемуся государству не нужно уведомлять о различиях с положениями Приложения 8, касающимися проектирования и конструкции какого-либо воздушного судна, если оно не является государством-разработчиком или государством-изготовителем и не имеет соответствующих национальных правил.

2.3 **Различия с добавлениями, таблицами и рисунками.** В состав любых SARPS входят не только сами SARPS, но и соответствующие добавления, таблицы и рисунки. Следовательно, согласно статье 38 Конвенции необходимо также уведомлять о различиях с добавлениями, таблицами и рисунками. Чтобы сообщать о различии с добавлениями, таблицами и рисунками, государствам следует сообщать о различии с SARPS со ссылкой на добавление, таблицу или рисунок.

2.4 **Различия с определениями.** Договаривающимся государствам следует уведомлять о различиях с определениями. Определение приведенного в SARPS термина существует не в отрыве от последнего, а является неотъемлемой частью тех SARPS, в рамках которых этот термин используется. Поэтому различие с определением может привести к различиям с SARPS, в рамках которых используется тот или иной термин. Чтобы избежать подобных ситуаций при определении

* Выражение "отличается по своему характеру или другие средства соблюдения" в подпункте b) относится к национальным правилам и практике, которые другими средствами добиваются той же цели, что и соответствующие SARPS, или по другим существенным причинам не могут классифицироваться в соответствии с подпунктами a) или c).

соответствия SARPS или различий с ними, Договаривающимся государствам следует принимать во внимание различия с определениями используемых в них терминов.

2.5 Уведомлять следует не только о различиях с последней поправкой, но и с Приложением в целом, включая эту поправку. Другими словами, требуется, чтобы Договаривающиеся государства, уже представившие уведомления о различиях, регулярно сообщали обновленную информацию о различиях, указанных в ранее представленных уведомлениях, до тех пор, пока сохраняются эти различия.

2.6 Дополнительные указания по определению различий и уведомлению о них, примеры правильно описанных различий и типовых процессов и процедур контроля за представлением уведомлений о различиях представлены в *Руководстве по уведомлению о различиях и их публикации* (Doc 10055).

3. *Форма уведомления о различиях*

3.1 Уведомить о различиях можно следующим образом:

- a) направив в Штаб-квартиру ИКАО форму уведомления о соответствии или различиях или
- b) воспользовавшись электронной системой представления информации о различиях (EFOD) на веб-сайте www.icao.int/usoap.

3.2 В уведомление о различиях следует включать следующую информацию:

- a) номер пункта или подпункта, содержащего SARPS, к которому относится различие*;
- b) причины, по которым Ваше государство не соблюдает SARPS или считает необходимым принимать другие правила или практику;
- c) ясное и краткое описание различия;
- d) дальнейшие намерения по обеспечению соответствия и любую планируемую дату, к которой Ваше правительство планирует обеспечить соответствие с теми SARPS, к которым относится указанное в уведомлении различие, и устранить свое различие.

3.3 Представленная информация о различиях будет доступна другим Договаривающимся государствам, как правило, в той формулировке, которую Договаривающееся государство использовало при уведомлении. Для того чтобы сделать эту информацию как можно более полезной Договаривающимся государствам предлагается обеспечить следующее:

- a) сведения должны быть представлены в как можно более ясной и краткой форме и касаться только принципиальных вопросов;

* Это применимо только тогда, когда уведомление соответствует п. 3.1 а).

- b) предоставление выдержек из национальных правил не может рассматриваться в качестве достаточной меры по выполнению обязательства по уведомлению о различиях;
- c) следует избегать замечаний общего характера, непонятных сокращений и ссылок.

ДОПОЛНЕНИЕ Е к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**ПОПРАВКИ К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ**

ПОПРАВКА 80
К ПРИЛОЖЕНИЮ 3 "МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ"

ПОПРАВКА 45
К ЧАСТИ I "МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ
ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"
ПРИЛОЖЕНИЯ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ПОПРАВКА 38
К ЧАСТИ II "МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО
НАЗНАЧЕНИЯ. САМОЛЕТЫ"
ПРИЛОЖЕНИЯ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ПОПРАВКА 107
К ПРИЛОЖЕНИЮ 8 "ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

ПОПРАВКА 16
К ТОМУ I "ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ"
ПРИЛОЖЕНИЯ 14 "АЭРОДРОМЫ"

ПОПРАВКА 42
К ПРИЛОЖЕНИЮ 15 "СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ
ИНФОРМАЦИИ"

РЕЗОЛЮЦИЯ О ПРИНЯТИИ

Совет,

действуя в соответствии с Конвенцией о международной гражданской авиации и, в частности, с положениями статей 37, 54 и 90 Конвенции,

1. *настоящим принимает* 19 июня 2020 года поправку 80 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Метеорологическое обеспечение международной авионавигации", который для удобства назван Приложением 3 к Конвенции; поправку 45 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном "Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Эксплуатация

воздушных судов. *Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты*", который для удобства назван частью I Приложения 6 к Конвенции; поправку 38 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном *"Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Эксплуатация воздушных судов. Международная авиация общего назначения. Самолеты"*, который для удобства назван частью II Приложения 6 к Конвенции; поправку 107 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном *"Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Летная годность воздушных судов"*, который для удобства назван Приложением 8 к Конвенции; поправку 16 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном *"Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Аэродромы. Проектирование и эксплуатация аэродромов"*, который для удобства назван томом I Приложения 14 к Конвенции; и поправку 42 к Международным стандартам и Рекомендуемой практике, содержащимся в документе, озаглавленном *"Международные стандарты и Рекомендуемая практика. Службы аэронавигационной информации"*, который для удобства назван Приложением 15 к Конвенции;

2. *устанавливает* 30 сентября 2020 года как дату вступления в силу вышеуказанных поправок, за исключением каких-либо их частей, в отношении которых до этой даты большинство Договаривающихся государств официально заявит Совету о своем несогласии;

3. *постановляет*, что вышеуказанные поправки или их части, которые вступили в силу, начинают применяться с 4 ноября 2021 года;

4. *порукает* Генеральному секретарю:

- a) незамедлительно уведомить каждое Договаривающееся государство о вышеуказанном решении и сразу же после 30 сентября 2020 года уведомить о тех частях поправок, которые вступили в силу;
- b) просить каждое Договаривающееся государство:
 - 1) уведомить Организацию (в соответствии с обязательством, налагаемым статьей 38 Конвенции) о различиях, которые будут иметь место на 4 ноября 2021 года между их национальными правилами или практикой и положениями Стандартов в измененных в соответствии с настоящей резолюцией Приложениях; такое уведомление следует направить до 4 октября 2021 года и затем уведомлять Организацию о каждом новом возникающем различии;
 - 2) уведомить Организацию до 4 октября 2021 года о дате или датах, начиная с которых оно будет выполнять положения Стандартов в измененных в соответствии с настоящей резолюцией Приложениях;
- c) предложить каждому Договаривающемуся государству дополнительно уведомлять о любых различиях между его собственной практикой и положениями, установленными Рекомендуемой практикой, руководствуясь процедурой, указанной выше в подпункте b) в отношении уведомления о различиях со Стандартами.

ДОПОЛНЕНИЕ F к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**ПОПРАВКИ К ПРИЛОЖЕНИЮ 3, ЧАСТЯМ I И II ПРИЛОЖЕНИЯ 6,
ПРИЛОЖЕНИЮ 8, ТОМУ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14 И ПРИЛОЖЕНИЮ 15**

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВОК

1. В тексте поправки исключаемый текст зачеркивается, а новый текст затеняется, как это показано ниже:

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.~~

Текст, подлежащий исключению

Новый текст, подлежащий включению, затеняется.

Новый текст, подлежащий включению

~~Текст, подлежащий исключению, зачеркивается,
а следующий за ним новый текст затеняется.~~

Новый текст, заменяющий существующий текст

ТЕКСТ ПОПРАВК

**К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ,
ПРИЛАГАЕМЫМ К КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3; ЧАСТИ I И II ПРИЛОЖЕНИЯ 6;
ПРИЛОЖЕНИЕ 8; ТОМ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14; И ПРИЛОЖЕНИЕ 15**

**ПРИЛОЖЕНИЕ 3 "МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ
МЕЖДУНАРОДНОЙ АЭРОНАВИГАЦИИ"**

...

5.5 Специальные наблюдения с борта воздушных судов

Специальные наблюдения проводятся с борта всех воздушных судов в тех случаях, когда имеют место или наблюдаются следующие условия:

...

i) на 54 ноября 20202021 года фактическая эффективность торможения на ВПП хуже сообщенной ранее.

...

**ДОБАВЛЕНИЕ 3. ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ
К МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМ НАБЛЮДЕНИЯМ И СВОДКАМ**

...

**4. НАБЛЮДЕНИЕ ЗА МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКИМИ ЭЛЕМЕНТАМИ
И СООБЩЕНИЕ ДАННЫХ О НИХ В СВОДКАХ**

...

4.8 Дополнительная информация

...

4.8.1.5 Рекомендация. До 43 ноября 20202021 года в сводки METAR и SPECI в качестве дополнительной следует включать следующую информацию в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением:

- a) информацию о температуре поверхности моря и состоянии моря или значительной высоте волн с авиационных метеорологических станций, установленных на сооружениях в открытом море в целях обеспечения полетов вертолетов;
- b) сведения о состоянии ВПП, предоставляемые соответствующим полномочным органом аэропорта.

Примечание 1. Состояние моря определяется в "Наставлении по кодам" (ВМО-№ 306), том I.1, часть A "Буквенно-цифровые коды", кодовая таблица 3700.

Примечание 2. Состояние ВПП определяется в "Наставлении по кодам" (ВМО-№ 306), том I.1, часть A "Буквенно-цифровые коды", кодовые таблицы 0366, 0519, 0919 и 1079.

4.8.1.6 Рекомендация. *На 54 ноября 20202021 года в сводки METAR и SPECI информацию о температуре поверхности моря и состоянии моря или значительной высоте волн с авиационных метеорологических станций, установленных на сооружениях в открытом море в целях обеспечения полетов вертолетов, следует включать в качестве дополнительной в соответствии с региональным аэронавигационным соглашением.*

Примечание. Состояние моря определяется в Наставлении по кодам (сборник № 306 ВМО), том I.1, часть A "Буквенно-цифровые коды", кодовая таблица 3700.

...

**Таблица А3-2. Образец сводок кодовых форм METAR и SPECI
(применяется до 43 ноября 20202021 года)**

Условные обозначения: М – включение обязательное, часть каждого сообщения;
С – включение условное, зависит от метеорологических условий или метода наблюдения;
О – включение необязательное.

Примечание 1. Диапазоны и дискретность передачи цифровых элементов, включаемых в сводки METAR и SPECI, указаны в таблице А3-5 настоящего добавления.

Примечание 2. Пояснения используемых сокращений содержатся в документе " PANS-ABC (Doc 8400).

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)	Примеры
Идентификация типа сводки (М)	Тип сводки (М)	METAR, METAR COR, SPECI или SPECI COR	METAR METAR COR SPECI
Указатель местоположения (М)	Указатель местоположения ИКАО (М)	nnnn	YUDO ¹
Время наблюдения (М)	День и фактическое время наблюдения в UTC (М)	nnnnnZ	221630Z
Идентификация автоматизированной или потерянной сводки (С) ²	Идентификатор автоматизированной или потерянной сводки (С)	AUTO или NIL	AUTO NIL
КОНЕЦ СВОДКИ METAR, ЕСЛИ СВОДКА ПОТЕРЯНА.			

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)			Примеры
Приземный ветер (М)	Направление ветра (М)	nnn	VRB	24004MPS (24008KT) 19006MPS (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)	VRB01MPS (VRB02KT)
	Скорость ветра (М)	[P]nn[n]			
	Значительные изменения скорости (С) ³	G[P]nn[n]			12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Единицы измерения (М)	MPS (или КТ) (м/с или уз)			
	Значительные изменения направления (С) ⁴	nnnVnnn	—		02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)
Видимость (М)	Преобладающая или минимальная видимость (М) ⁵	nnnn		C A V O K	0350 CAVOK 7000 9999 0800
	Минимальная видимость и направление минимальной видимости (С) ⁶	nnnn[N] или nnnn[NE], или nnnn[E], или nnnn[SE], или nnnn[S], или nnnn[SW], или nnnn[W], или nnnn[NW]			2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Дальность видимости на ВПП (С) ⁷	Название элемента (М)	R			R32/0400 R12R/1700 R10/M0050 R14L/P2000
	ВПП (М)	nn[L]/ или nn[C]/, или nn[R]/			
	Дальность видимости на ВПП (М)	[P или M]nnnn			R16L/0650 R16C/0500 R16R/0450 R17L/0450
	Предыдущая тенденция дальности видимости на ВПП (С) ⁸	U, D или N			R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Текущая погода (С) ^{2,9}	Интенсивность или близость явлений текущей погоды (С) ¹⁰	– или +	—	VC	
	Характеристики и тип явлений текущей погоды (М) ¹¹	DZ или RA, или SN, или SG, или PL, или DS, или SS, или FZDZ, или FZRA, или FZUP ¹² , или FC ¹³ , или SHGR, или SHGS, или SHRA, или SHSN, или SHUP ¹² , или TSGR, или TSGS, или TSRA, или TSSN, или TSUP ¹² , или UP ¹²	FG или BR, или SA, или DU, или HZ, или FU, или VA, или SQ, или PO, или TS, или BCFG, или BLDU, или BLSA, или BLSN, или DRDU, или DRSA, или DRSN, или FZFG, или MIFG, или PRFG, или // ¹²	FG или PO, или FC, или DS, или SS, или TS, или SH, или BLSN, или BLSA, или BLDU, или VA	RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS –SN MIFG VCBLSA +TSRASN –SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //
Облачность (М) ¹⁴	Количество и высота нижней границы облаков или вертикальная видимость (М)	FEWnnn или SCTnnn, или BKNnnn, или OVCnnn, или FEW/// ¹² или SCT/// ¹² или BKN/// ¹² или OVC/// ¹² или //nnn ¹² или //// ¹²	VVnnn или VV/// ¹²	NSC или NCD ¹²	FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// //015

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)			Примеры	
	Тип облаков (C) ²	CB или TCU, или /// ¹²	—		BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025/// ///CB	
Температура воздуха и точки росы (M)	Температура воздуха и точки росы (M)	[M]nn/[M]nn			17/10 02/M08 M01/M10	
Значения давления (M)	Название элемента (M)	Q			Q0995 Q1009	
	QNH (M)	nnnn			Q1022 Q0987	
Дополнительная информация (C)	Недавние явления погоды (C) ^{2,9}	RERASH или REFZDZ, или REFZRA, или REDZ, или RE[SH]RA, или RE[SH]SN, или RESG, или RESHGR, или RESHGS, или REBLN, или REBSN, или REDS, или RETSRA, или RETSSN, или RETSGR, или RETSGS, или RETS, или REFC, или REVA, или REPL, или REUP ¹² , или REFZUP ¹² , или RETSUP ¹² , или RESHUP ¹²			REFZRA RETSRA	
	Сдвиг ветра (C) ²	WS Rnn[L], или WS Rnn[C], или WS Rnn[R], или WS ALL RWY			WS R03 WS ALL RWY WS R18C	
	Температура воды на поверхности моря и состояние моря или значительная высота волны (C) ¹⁵	W[M]nn/Sn или W[M]nn/Hn[n][n]			W15/S2 W12/H75	
Прогноз "тренд"(O) ¹⁷	Состояние ВПП (C) ¹⁶	Обозначение ВПП (M)	R nn[L], или Rnn[C], или Rnn[R]		R/SNOLCO R99/421594 R/SNOLCO R14L/CLRD//	
		Отложения на ВПП (M)	n или /	CLRD//		
		Степень загрязнения ВПП (M)	n или /			
		Толщина отложений (M)	nn или //			
		Коэффициент сцепления или эффективность торможения (M)	nn или //			
Указатель изменения (M) ¹⁸	Период изменения (C) ²	NOSIG	BECMG или TEMPO		NOSIG BECMG FEW020	
	Ветер (C) ²		FMnnnn, u/ulu TLnnnn, или ATnnnn		TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT)	
	Преобладающая видимость (C) ²		nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (или nnn[P]nn[G[P]nn]KT)		BECMG FM 1030 TL 1130 CAVOK BECMG TL 1700 0800 FG	
	Явление погоды: интенсивность (C) ¹⁰		nnnn		BECMG AT 1800 9000 NSW BECMG FM 1900 0500 + SNRA BECMG FM 1100 SN TEMPO FM 1130 BLSN	
			— или +	—	C A V O K N S W TEMPO FM 0330 TL 0430 FZRA TEMPO TL 1200 0600 BECMG AT 1200 8000 NSW NSC BECMG AT 1130 OVC010 TEMPO TL 1530 + SHRA BKN012CB	

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)				Примеры
	Явление погоды: характеристики и тип (C) ^{2,9,11}		DZ, или RA, или SN, или SG, или PL, или DS, или SS, или FZDZ, или FZRA, или SHGR, или SHGS, или SHRA, или SHSN, или TSGR, или TSGS, или TSRA, или TSSN	FG, или BR, или SA, или DU, или HZ, или FU, или VA, или SQ, или PO, или FC, или TS, или BCFG, или BLDU, или BLSA, или BLSN, или DRDU, или DRSA, или DRSN, или FZFG, или MIFG, или PRFG	N S C	
	Количество и высота нижней границы облаков или верти- кальная видимость (C) ^{2,14}		FEWnnn, или SCTnnn, или BKNnnn, или OVCnnn	VVnnn или VV///		
	Тип облаков (C) ^{2,14}		CB или TCU	—		

Примечания:

1. Условное местоположение.
2. Подлежит включению при необходимости.
3. Подлежит включению в соответствии с п. 4.1.5.2 c).
4. Подлежит включению в соответствии с п. 4.1.5.2 b) 1).
5. Подлежит включению в соответствии с п. 4.2.4.4 b).
6. Подлежит включению в соответствии с п. 4.2.4.4 a).
7. Подлежит включению, если видимость или дальность видимости на ВПП < 1500 м; для максимум четырех ВПП – в соответствии с п. 4.3.6.5 b).
8. Подлежит включению в соответствии с п. 4.3.6.6.
9. Одна группа или более (максимум до трех групп) в соответствии с пп. 4.4.2.8 a), 4.8.1.1 и п. 2.2.4.1 добавления 5.
10. Подлежит включению при необходимости; классификатор умеренной интенсивности отсутствует в соответствии с п. 4.4.2.8.
11. Виды осадков, перечисленные в п. 4.4.2.3 a), могут объединяться в соответствии с п. 4.4.2.9 c) и п. 2.2.4.1 добавления 5. В прогнозах "тренд" указываются только умеренные или сильные осадки в соответствии с п. 2.2.4.1 добавления 5.
12. Только применительно к автоматизированным сводкам.
13. "Сильный" используется для обозначения торнадо или водяного смерча; "умеренный" (без указателя) используется для обозначения воронкообразного облака, не достигающего поверхности земли.
14. До четырех слоев облаков в соответствии с п. 4.5.4.3 e).
15. Подлежит включению в соответствии с п. 4.8.1.5 a).
16. Подлежит включению в соответствии с п. 4.8.1.5 b) до 43 ноября 20202021 года.
17. Подлежит включению в соответствии с п. 6.3.2 главы 6.
18. Количество указателей изменения следует сводить к минимуму в соответствии с п. 2.2.1 добавления 5, обычно не более трех групп.

**Таблица АЗ-2. Образец сводок кодовых форм METAR и SPECI
(применяется с 54 ноября 20202021 года)**

Условные обозначения: М – включение обязательное, часть каждого сообщения;
С – включение условное, зависит от метеорологических условий или метода наблюдения;
О – включение необязательное.

Примечание 1. Диапазоны и дискретность передачи цифровых элементов, включаемых в сводки METAR и SPECI, указаны в таблице АЗ-5 настоящего добавления.

Примечание 2. Пояснения используемых сокращений содержатся в документе " PANS-ABC (Doc 8400).

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)	Примеры	
Идентификация типа сводки (M)	Тип сводки (M)	METAR, METAR COR, SPECI или SPECI COR	METAR METAR COR SPECI	
Указатель местоположения (M)	Указатель местоположения ИКАО (M)	nnnn	YUDO ¹	
Время наблюдения (M)	День и фактическое время наблюдения в UTC (M)	nnnnnZ	221630Z	
Идентификация автоматизированной или потерянной сводки (C) ²	Идентификатор автоматизированной или потерянной сводки (C)	AUTO или NIL	AUTO NIL	
КОНЕЦ СВОДКИ METAR, ЕСЛИ СВОДКА ПОТЕРЯНА.				
Приземный ветер (M)	Направление ветра (M)	nnn или /// ¹²	VRB	24004MPS VRB01MPS ///10MPS (24008KT) (VRB02KT) 240//KT
	Скорость ветра (M)	[P]nn[n] или // ¹²		19006MPS ///KT (19012KT) 00000MPS (00000KT) 140P49MPS (140P99KT)
	Значительные изменения скорости (C) ³	G[P]nn[n]		12003G09MPS (12006G18KT) 24008G14MPS (24016G28KT)
	Единицы измерения (M)	MPS (или KT) (м/с или уз)		
	Значительные изменения направления (C) ⁴	nnnVnnn	—	02005MPS 350V070 (02010KT 350V070)
Видимость (M)	Преобладающая или минимальная видимость (M) ⁵	nnnn или /// ¹²	C A V O K	0350 /// CAVOK 7000 9999 0800
	Минимальная видимость и направление минимальной видимости (C) ⁶	nnnn[N] или nnnn[NE], или nnnn[E], или nnnn[SE], или nnnn[S], или nnnn[SW], или nnnn[W], или nnnn[NW]	K	2000 1200NW 6000 2800E 6000 2800
Дальность видимости на ВПП (C) ⁷	Название элемента (M)	R		R32/0400

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)			Примеры
	ВПП (М)	nn[L]/ или nn[C]/, или nn[R]/			R12R/1700 R10/M0050 R14L/P2000
	Дальность видимости на ВПП (М)	[P или M]nnnn или /// ¹²			R16L/0650 R16C/0500 R16L///// R10/////
	Предыдущая тенденция дальности видимости на ВПП (С) ⁸	U, D или N			R12/1100U R26/0550N R20/0800D R12/0700
Текущая погода (С) ^{2,9}	Интенсивность или близость явлений текущей погоды (С) ¹⁰	– или +	—	VC	RA HZ VCFG +TSRA FG VCSH +DZ VA VCTS –SN MIFG VCBSA +TSRASN –SNRA DZ FG +SHSN BLSN UP FZUP TSUP FZUP //
	Характеристики и тип явлений текущей погоды (М) ¹¹	DZ или RA, или SN, или SG, или PL, или DS, или SS, или FZDZ, или FZRA, или FZUP ¹² , или FC ¹³ , или SHGR, или SHGS, или SHRA, или SHSN, или SHUP ¹² , или TSGR, или TSGS, или TSRA, или TSSN, или TSUP ¹² , или UP ¹²	FG или BR, или SA, или DU, или HZ, или FU, или VA, или SQ, или PO, или TS, или BCFG, или BLDU, или BLSA, или BLSN, или DRDU, или DRSA, или DRSN, или FZFG, или MIFG, или PRFG или ¹²	FG или PO, или FC, или DS, или SS, или TS, или SH, или BLSN, или BLSA, или BLDU, или VA	
Облачность (М) ¹⁴	Количество и высота нижней границы облаков или вертикальная видимость (М)	FEWnnn или SCTnnn, или BKNnnn, или OVCnnn, или FEW/// ¹² или SCT/// ¹² или BKN/// ¹² или OVC/// ¹² или ///nnn ¹² или ////// ¹²	VVnnn или VV/// ¹²	NSC или NCD ¹²	FEW015 VV005 OVC030 VV/// NSC SCT010 OVC020 BKN/// ///015
	Тип облаков (С) ²	CB или TCU, или /// ¹²	—		BKN009TCU NCD SCT008 BKN025CB BKN025/// /////CB ///// BKN///TCU
Температура воздуха и точки росы (М)	Температура воздуха и точки росы (М)	[M]nn/[M]nn или ///[M]nn ¹² или [M]nn/// ¹² или //// ¹²			17/10 ///10 17/// //// 02/M08 M01/M10
Значения давления (М)	Название элемента (М)	Q			Q0995 Q1009
	QNH (М)	nnnn или /// ¹²			Q1022 Q/// Q0987

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)		Примеры
Дополнительная информация (C)	Недавние явления погоды (C) ^{2,9}	RERASH или REFZDZ, или REFZRA, или REDZ, или RE[SH]RA, или RE[SH]SN, или RESG, или RESHGR, или RESHGS, или REBLSN, или RESS, или REDS, или RETSRA, или RETSSN, или RETSGR, или RETSGS, или RETS, или REFC, или REVA, или REPL, или REUP ¹² , или REFZUP ¹² , или RETSUP ¹² , или RESHUP ¹² или RE/ ¹²		REFZRA RETSRA
	Сдвиг ветра (C) ²	WS Rnn[L], или WS Rnn[C], или WS Rnn[R], или WS ALL RWY		WS R03 WS ALL RWY WS R18C
	Температура воды на поверхности моря и состояние моря или значительная высота волны (C) ¹⁵	W[M]nn/Sn или W///Sn или W[M]nn/S/ или W[M]nn/Hn[n][n] или W///Hn[n][n] или W[M]nn/H///		W15/S2 W12/H75 W///S3 WM01/S/ W///H104 W17/H/// W///H/// W///S/
Прогноз "тренд"(C) ¹⁶	Указатель изменения (M) ¹⁷	NOSIG		NOSIG
	Период изменения (C) ²	BECMG или TEMPO FMnnnn, и/или TLnnnn, или ATnnnn		BECMG FEW020 TEMPO 25018G25MPS (TEMPO 25036G50KT)
	Ветер (C) ²	nnn[P]nn[n][G[P]nn[n]]MPS (или nnn[P]nn[G[P]nn]KT)		BECMG FM 1030 TL1130 CAVOK
	Преобладающая видимость (C) ²	nnnn	C A V O K	BECMG TL1700 0800 FG BECMG AT 1800 9000 NSW BECMG FM 1900 0500 + SNRA BECMG FM1100 SN TEMPO FM1130 BLSN TEMPO FM0330 TL 0430 FZRA TEMPO TL1200 0600 BECMG AT1200 8000 NSW NSC BECMG AT1130 OVC010 TEMPO TL1530 + SHRA BKN012CB
	Явление погоды: интенсивность (C) ¹⁰	- или +	—	N S W
Явление погоды: характеристики и тип (C) ^{2,9,11}	DZ, или RA, или SN, или SG, или PL, или DS, или SS, или FZDZ, или FZRA, или SHGR, или SHGS, или SHRA, или SHSN, или TSGR, или TSGS, или TSRA, или TSSN		FG, или BR, или SA, или DU, или HZ, или FU, или VA, или SQ, или PO, или FC, или TS, или BCFG, или BLDU, или BLSA, или BLSN, или DRDU, или DRSA, или DRSN, или FZFG, или MIFG, или PRFG	

Элемент, указанный в главе 4	Подробное содержание	Формат(ы)				Примеры
		FEWnnn, SCTnnn, BKNnnn, OVCnnn	или или или	VVnnn VV///	или или или	
Количество и высота нижней границы облаков или вертикальная видимость (С) ^{2, 14}					N S C	
Тип облаков (С) ^{2, 14}		CB или TCU	—			

Примечания:

1. Условное местоположение.
2. Подлежит включению при необходимости.
3. Подлежит включению в соответствии с п. 4.1.5.2 с).
4. Подлежит включению в соответствии с п. 4.1.5.2 б) 1).
5. Подлежит включению в соответствии с п. 4.2.4.4 б).
6. Подлежит включению в соответствии с п. 4.2.4.4 а).
7. Подлежит включению, если видимость или дальность видимости на ВПП < 1500 м; для максимум четырех ВПП – в соответствии с п. 4.3.6.5 б).
8. Подлежит включению в соответствии с п. 4.3.6.6.
9. Одна группа или более (максимум до трех групп) в соответствии с пп. 4.4.2.8 а), 4.8.1.1 и п. 2.2.4.1 добавления 5.
10. Подлежит включению при необходимости; классификатор умеренной интенсивности отсутствует в соответствии с п. 4.4.2.8.
11. Виды осадков, перечисленные в п. 4.4.2.3 а), могут объединяться в соответствии с п. 4.4.2.9 с) и п. 2.2.4.1 добавления 5. В прогнозах "тренд" указываются только умеренные или сильные осадки в соответствии с п. 2.2.4.1 добавления 5.
12. Если метеорологический элемент временно потерян или его значение временно рассматривается в качестве некорректного, он заменяется символом "I" для каждой цифры сокращения текстового сообщения и для варианта IWXXM обозначается в качестве потерянного.
14. До четырех слоев облаков в соответствии с п. 4.5.4.3 е).
15. Подлежит включению в соответствии с п. 4.8.1.5 а).
16. Подлежит включению в соответствии с п. 6.3.2 главы 6.
17. Количество указателей изменения следует сводить к минимуму в соответствии с п. 2.2.1 добавления 5, обычно не более трех групп.

...

Таблица А3-5. Диапазоны и дискретность передачи цифровых элементов, включаемых в сводки METAR и SPECI

Элемент, указанный в главе 4		Диапазон	Дискретность передачи
ВПП:	(безразмерная величина)	01–36	1
Направление ветра:	истинные °	000–360	10
Скорость ветра:	M/C	00–99*	1
	уз	00–199*	1
Видимость:	M	0000–0750	50
	M	0800–4 900	100
	M	5 000–9 000	1 000
	M	10 000 –	0 (фиксированное значение: 9 999)
Дальность видимости на ВПП:	M	0000–0375	25
	M	0400–0750	50
	M	0800–2 000	100
Вертикальная видимость:	в значениях, кратных 30 м (100 фут)	000–020	1
Облака: высота нижней границы облаков:	в значениях, кратных 30 м (100 фут)	000–100	1
Температура воздуха;			
температура точки росы:	°C	от –80 до +60	1
QNH:	гПа	0850–1 100	1
Температура воды на поверхности моря:	°C	от –10 до +40	1
Состояние моря:	(безразмерная величина)	0–9	1

F-11

Элемент, указанный в главе 4		Диапазон	Дискретность передачи	
Значительная высота волны		М	0–999	0,1
Состояние ВПП [До 43 ноября 20202021 года]	Обозначение ВПП: (безразмерная величина)	01–36; 88; 99	1	
	Отложения на ВПП: (безразмерная величина)	0–9	1	
	Степень загрязнения ВПП: (безразмерная величина)	1; 2; 5; 9	–	
	Толщина отложений: (безразмерная величина)	00–90; 92–99	1	
	Коэффициент сцепления: (безразмерная величина)	00–95; 99	1	
* С точки зрения аэронавигации сообщать о скоростях приземного ветра 50 м/с (100 уз) или более не требуется; однако предусмотрено положение о сообщении, при необходимости, в неаэронавигационных целях о скоростях ветра до 99 м/с (199 уз).				

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
ЧАСТЬ I "МЕЖДУНАРОДНЫЙ КОММЕРЧЕСКИЙ ВОЗДУШНЫЙ
ТРАНСПОРТ. САМОЛЕТЫ"**

...

ГЛАВА 1. ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

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

Примечание. Дополнительная информация о дескрипторах состояния поверхности ВПП содержится в томе I Приложения 14 – "Определения".

...

Сухая ВПП.^{††} ВПП считается сухой, если ее поверхность является не мокрой или загрязненной и на ней отсутствует видимая влага в пределах зоны, предназначенной для использования.

...

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

...

ГЛАВА 4. ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

...

4.4.2.1 С 54 ноября 20202021 года командир воздушного судна передает специальное донесение с борта воздушного судна (AIREP), если фактическая эффективность торможения на ВПП не такая хорошая, как об этом сообщалось.

Примечание. Правила передачи специальных донесений с борта об эффективности торможения на ВПП приведены в главе 4 и добавлении 1 документа PANS-ATM (Doc 4444).

...

^{††} Начало применения 54 ноября 20202021 года.

4.4.11 Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик (Начало применения 54 ноября 20202021 года)

Заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, если командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

Примечание 1. Правила, которые используются на аэродромах для оценки и сообщения информации о состоянии поверхности ВПП, приведены в PANS-Аэродромы (Doc 9981), а правила, касающиеся использования информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна, приведены в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (Doc 10064).

Примечание 2. Инструктивный материал о подготовке информации о летно-технических характеристиках самолета приводится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (Doc 10064).

...

ГЛАВА 5. ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ

...

5.2.6 До 43 ноября 20202021 года при применении Стандартов, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (включая такие факторы, как масса самолета, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура окружающего воздуха, ветер, уклон ВПП и состояние поверхности ВПП, т. е. наличие снега, слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов, но не ограничиваясь ими). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

5.2.6 С 54 ноября 20202021 года при применении Стандартов, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (включая такие факторы, как масса самолета, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, уклон ВПП, температура окружающего воздуха, ветер и состояние поверхности ВПП в планируемое время использования, т. е. наличие снега, слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов, но не ограничиваясь ими). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

Примечание. Инструктивный материал об использовании информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна в соответствии с п. 4.4.11 содержится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (Doc 10064).

...

5.2.11 *Посадка.* Самолет способен приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

Примечание. С 54 ноября 20202021 года инструктивный материал о соответствующих значениях запаса высоты для оценки дистанции "в момент посадки" содержится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолетов (Doc 10064).

**ПРИЛОЖЕНИЕ 6 "ЭКСПЛУАТАЦИЯ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"
ЧАСТЬ II "МЕЖДУНАРОДНАЯ АВИАЦИЯ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ. САМОЛЕТЫ"**

...

РАЗДЕЛ 2

ПОЛЕТЫ АВИАЦИИ ОБЩЕГО НАЗНАЧЕНИЯ

...

ГЛАВА 2.2 ПРОИЗВОДСТВО ПОЛЕТОВ

2.2.4 Правила, выполняемые в полете

2.2.4.2 Представление метеорологических донесений пилотами
(Применяется до 43 ноября 20202021 года)

Рекомендация. *В том случае, когда встречаются метеорологические условия, которые могут повлиять на безопасность полетов других воздушных судов, о них следует сообщать как можно быстрее.*

Примечание. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в Приложении 3, PANS-ATM (Doc 4444) и соответствующих Дополнительных региональных правилах (Doc 7030).

2.2.4.2 Метеорологические и оперативные наблюдения за обстановкой, проводимые пилотами
(Начало применения 54 ноября 20202021 года)

2.2.4.2.1 **Рекомендация.** *В том случае, когда встречаются метеорологические условия, которые могут повлиять на безопасность полетов других воздушных судов, о них следует сообщать как можно быстрее.*

Примечание. Правила ведения метеорологических наблюдений в полете с борта воздушного судна, а также правила их регистрации и передачи в донесениях приводятся в Приложении 3, PANS-ATM (Doc 4444) и соответствующих Дополнительных региональных правилах (Doc 7030).

2.2.4.2.2 **Рекомендация.** *Командиру воздушного судна следует передавать донесение об эффективности торможения на ВПП, если фактическая эффективность торможения не такая хорошая, как об этом сообщалось.*

Примечание. Правила передачи специальных донесений с борта об эффективности торможения на ВПП приведены в главе 4 и добавлении 1 PANS-ATM (Doc 4444).

...

2.2.4.4 Члены летного экипажа на своих рабочих местах*

2.2.4.4.1 *Взлет и посадка.* Все члены летного экипажа, которые должны исполнять свои обязанности в кабине экипажа, находятся на своих рабочих местах.

2.2.4.4.2 *Полет по маршруту.* Все члены летного экипажа, которые должны исполнять свои обязанности в кабине экипажа, остаются на своих рабочих местах, за исключением тех периодов, когда им необходимо отлучаться для исполнения обязанностей, связанных с эксплуатацией самолета, или для удовлетворения своих естественных потребностей.

2.2.4.4.3 *Поясные привязные ремни.* Все члены летного экипажа, находясь на своих рабочих местах, пристегивают поясные привязные ремни.

2.2.4.4.4 *Система привязных ремней.* В том случае, если предусматривается система привязных ремней, любой член летного экипажа, занимающий место пилота, пользуется системой привязных ремней на этапах взлета и посадки; все остальные члены летного экипажа пользуются системами привязных ремней на этапах взлета и посадки, если плечевые ремни не мешают им исполнять свои обязанности, а если мешают, то плечевые ремни могут быть отстегнуты, но поясной ремень должен оставаться пристегнутым.

Примечание. Система привязных ремней включает плечевой ремень (ремни) и поясной ремень, которыми можно пользоваться отдельно.

2.2.4.4 Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик (Начало применения 54 ноября 20202021 года)

Рекомендация. *Заход на посадку не следует продолжать ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, если командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.*

Примечание 1. Правила, которые используются на аэродромах для оценки и сообщения данных о состоянии поверхности ВПП, приведены в PANS-Аэродромы (Doc 9981) и в разделе о летно-технических характеристиках руководства по летной эксплуатации самолета, а для самолетов, сертифицированных в соответствии с частью ШВ Приложения 8, приводятся в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

Примечание 2. Инструктивный материал о подготовке информации о летно-технических характеристиках самолетов, сертифицированных в соответствии с частью ШВ Приложения 8, приводятся в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

...

2.2.4.5 Пользование кислородом*

...

РАЗДЕЛ 3

* В 20202021 году п 2.2.4.4 будет перенумерован в п. 2.2.4.5.

* В 20202021 году пп. 2.2.4.5–2.2.4.8 будут перенумерованы в пп. 2.2.4.6–2.2.4.9.

КРУПНОГАБАРИТНЫЕ И ТУРБОРЕАКТИВНЫЕ САМОЛЕТЫ

...

3.4.4.5 Правила эксплуатации самолета с учетом посадочных характеристик (Начало применения 54 ноября 20202021 года)

Заход на посадку не продолжается ниже 300 м (1000 фут) над превышением аэродрома, если командир воздушного судна не удостоверится, что в соответствии с имеющейся информацией о состоянии поверхности ВПП летно-технические характеристики самолета подтверждают, что может быть выполнена безопасная посадка.

Примечание 1. Правила использования на борту воздушного судна информации о состоянии поверхности ВПП содержатся в PANS-Аэродромы (Doc 9981) и в разделе о летно-технических характеристиках руководства по летной эксплуатации самолета, а для самолетов, сертифицированных в соответствии с частью ШВ Приложения 8, приводятся в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

Примечание 2. Инструктивный материал по подготовке информации о летно-технических характеристиках самолетов, сертифицированных в соответствии с частью ШВ Приложения 8, приводится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

...

ГЛАВА 3.5 ЭКСПЛУАТАЦИОННЫЕ ОГРАНИЧЕНИЯ ЛЕТНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ХАРАКТЕРИСТИК САМОЛЕТОВ

...

3.5.2 Ограничения, применяемые к самолетам, сертифицированным в соответствии с требованиями частей ША и ШВ Приложения 8

...

3.5.2.5 До 43 ноября 20202021 года при применении Стандартов, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (например, масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, температура; градиент уклона ВПП и состояние ВПП, т. е. наличие слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

3.5.2.5 С 54 ноября 20202021 года при применении Стандартов, содержащихся в настоящей главе, следует учитывать все факторы, которые в значительной степени влияют на летно-технические характеристики самолета (например, масса, эксплуатационные процедуры, барометрическая высота, соответствующая превышению аэродрома, уклон ВПП, температура окружающего воздуха, ветер и состояние поверхности ВПП в ожидаемое время использования, т. е. наличие слякоти, воды и/или льда для сухопутных самолетов и состояние водной поверхности для гидросамолетов). Такие факторы учитываются непосредственно как эксплуатационные параметры

или косвенно с помощью допусков или запасов, которые могут предусматриваться при установлении летно-технических характеристик или включаться во всеобъемлющие и подробные нормы летно-технических характеристик, в соответствии с которыми эксплуатируется данный самолет.

Примечание. С 54 ноября 20202021 года инструктивный материал об использовании информации о состоянии поверхности ВПП на борту воздушного судна в соответствии с п. 2.2.4.4 приводится в PANS-Аэродромы (Doc 9981) и в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

...

3.5.2.7 Взлет. Самолет способен в случае отказа критического двигателя в любой точке взлета либо прекратить взлет и остановиться в пределах располагаемой дистанции прерванного взлета или располагаемой ВПП, либо продолжать взлет и пролететь все препятствия вдоль траектории полета с достаточным запасом до тех пор, пока самолет не будет в состоянии выполнить требования, содержащиеся в п. 3.5.2.8.

Примечание. До 43 ноября 20202021 года "достаточный запас", упоминаемый выше, иллюстрируется соответствующими примерами, включенными в дополнение В к части I Приложения 6.

Примечание. С 54 ноября 20202021 года "достаточный запас", упоминаемый выше, иллюстрируется соответствующими примерами, включенными в Руководство по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

...

3.5.2.9 Посадка. Самолет способен приземлиться на аэродроме намеченной посадки или любом запасном аэродроме после пролета всех препятствий вдоль траектории захода на посадку с минимальным для обеспечения безопасности запасом высоты и с гарантией того, что он может остановиться или, если речь идет о гидросамолете, достигнуть достаточно низкой скорости в пределах располагаемой посадочной дистанции. При этом учитываются предполагаемые различия в технике пилотирования при выполнении захода на посадку и посадки, если это не было учтено при установлении летно-технических характеристик.

Примечание. С 54 ноября 20202021 года инструктивный материал о соответствующих запасах "во время оценки посадки" приводится в Руководстве по летно-техническим характеристикам самолета (Doc 10064).

ПРИЛОЖЕНИЕ 8 "ЛЕТНАЯ ГОДНОСТЬ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"

...

ЧАСТЬ ШВ. САМОЛЕТЫ С МАССОЙ БОЛЕЕ 5700 КГ, ЗАЯВКА НА СЕРТИФИКАЦИЮ КОТОРЫХ БЫЛА ПРЕДСТАВЛЕНА 2 МАРТА 2004 ГОДА ИЛИ ПОСЛЕ ЭТОЙ ДАТЫ

...

ГЛАВА 2. ПОЛЕТ

2.2 Летно-технические характеристики

2.2.1 До 43 ноября 20202021 года данные о летно-технических характеристиках самолета определяются в достаточном объеме и приводятся в руководстве по летной эксплуатации самолета в целях представления эксплуатантам необходимой информации для определения полной массы самолета на основе специфических для предполагаемого полета значений соответствующих эксплуатационных параметров с тем, чтобы полет мог быть выполнен с достаточной степенью гарантии в отношении обеспечения минимального безопасного уровня летно-технических характеристик.

2.2.1 Начиная с 54 ноября 20202021 года данные о летно-технических характеристиках самолета определяются в достаточном объеме и предоставляются в руководстве по летной эксплуатации в целях представления эксплуатантам необходимой информации для определения максимальной полной массы самолета во время взлета, что позволяет обеспечить выполнение полета с достаточной степенью гарантии минимального безопасного уровня летно-технических характеристик, учитывая значения эксплуатационного параметра, характерного для предлагаемого полета.

2.2.2 До 43 ноября 20202021 года реализация предписанных летно-технических характеристик самолета учитывает возможности человека и, в частности, не требует исключительно высокой квалификации или повышенного внимания летного экипажа.

2.2.2 Начиная с 54 ноября 20202021 года реализация летно-технических характеристик, предоставленных в руководстве по летной эксплуатации самолета, учитывает возможности человека и, в частности, не требует исключительно высокой квалификации или повышенного внимания летного экипажа.

Примечание. Инструктивный материал, касающийся возможностей человека, содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc 9683).

2.2.3 До 43 ноября 20202021 года летно-технические характеристики, предписанные для самолета, совместимы с условиями, оговоренными в п. 1.3.1, и условиями эксплуатации логически оправданных сочетаний тех систем и оборудования самолета, использование которых может повлиять на его летно-технические характеристики.

2.2.3 Начиная с 54 ноября 20202021 года данные о летно-технических характеристиках в руководстве по летной эксплуатации самолета совместимы с условиями, оговоренными в п. 1.3.1, и условиями эксплуатации логически оправданных сочетаний тех систем и оборудования самолета, использование которых может повлиять на его летно-технические характеристики.

2.2.4 Минимальные летно-технические характеристики

2.2.4.1 До 43 ноября 20202021 года при максимальных массах, установленных (см. п. 2.2.7) для взлета и посадки в зависимости от превышения аэродрома над уровнем моря или барометрической высоты в условиях стандартной атмосферы или в указанных атмосферных условиях при отсутствии ветра, а для гидросамолетов – в указанных условиях при спокойном состоянии воды, самолет способен обеспечивать достижение минимальных характеристик, указанных соответственно в пп. 2.2.5 и 2.2.6, без учета препятствий или длины разбега (пробега) по ВПП или водной поверхности.

2.2.4.1 Начиная с 54 ноября 20202021 года для самолетов, заявка о сертификации которых была представлена до 2 марта 2019 года, при установленной максимальной массе для взлета и посадки, допускаемой летно-техническими характеристиками, содержащимися в руководстве по летной эксплуатации (см. п. 2.2.7.2), в зависимости от превышения аэродрома над уровнем моря или барометрической высоты в условиях стандартной атмосферы или в указанных атмосферных условиях при отсутствии ветра, а для гидросамолетов – в указанных условиях при спокойном состоянии воды, самолет способен обеспечивать достижение минимальных характеристик, указанных соответственно в пп. 2.2.5 и 2.2.6, без учета препятствий или длины разбега (пробега) по ВПП или водной поверхности.

Примечание. Настоящий Стандарт позволяет предписывать в руководстве по летной эксплуатации самолета максимальные взлетную и посадочную массы самолета в зависимости, например, от:

- превышения аэродрома, или
- барометрической высоты на уровне аэродрома, или
- барометрической высоты и температуры окружающего воздуха на уровне аэродрома,

так, чтобы он легко мог использоваться при применении национальных норм к летно-эксплуатационным ограничениям, устанавливаемым для самолета.

2.2.4.2 Начиная с 54 ноября 20202021 года для самолетов, заявка о сертификации которых была представлена 2 марта 2019 года или позже, при максимальной массе для взлета и посадки, допускаемой летно-техническими характеристиками, содержащимися в руководстве по летной эксплуатации (см. п. 2.2.7.3), в зависимости от превышения аэродрома над уровнем моря или барометрической высоты в условиях стандартной атмосферы или в указанных атмосферных условиях при отсутствии ветра, а для гидросамолетов – в указанных условиях при спокойном состоянии воды, самолет способен обеспечивать достижение минимальных характеристик, указанных соответственно в пп. 2.2.5 и 2.2.6, без учета препятствий или длины разбега (пробега) по ВПП или водной поверхности.

2.2.5 Взлет

- a) Самолет обладает способностью выполнять взлет, допуская отказ критического двигателя (см. п. 2.2.7), при работе оставшегося(ихся) двигателя(ей) в пределах ограничений их взлетной мощности или тяги.
- b) По окончании периода, в течение которого может быть использован режим взлетной мощности или тяги, самолет обладает способностью продолжать набор высоты при неработающем критическом двигателе и при работе оставшегося(ихся) двигателя(ей) в пределах их номинальной мощности или тяги до высоты, которую он может выдерживать и на которой он может продолжать безопасный полет и выполнить посадку.
- c) До 43 ноября 20202021 года минимальные летно-технические характеристики на всех этапах взлета и набора высоты являются достаточными для того, чтобы в условиях, слегка отличающихся от идеализированных условий, для которых предоставлены данные о летно-технических характеристиках (см. п. 2.2.7), были обеспечены пропорциональные отклонения от предоставленных значений.
- c) Начиная с 54 ноября 20202021 года минимальные летно-технические характеристики на всех этапах взлета и набора высоты являются достаточными для того, чтобы в условиях, слегка отличающихся от идеализированных условий, для которых предписаны данные о летно-технических характеристиках (см. п. 2.2.7), были обеспечены пропорциональные отклонения от предписанных значений.

...

2.2.7 Регламентирование летно-технических характеристик

До 43 ноября 20202021 года данные о летно-технических характеристиках определяются и регламентируются в руководстве по летной эксплуатации таким образом, чтобы их применение на основе правил производства полетов, в соответствии с которыми самолет должен эксплуатироваться (согласно п. 5.2 части I Приложения 6), обеспечивало безопасную связь летно-технических характеристик самолета с условиями на аэродромах и маршрутах, на которых он может использоваться. Данные о летно-технических характеристиках определяются и предписываются для нижеследующих этапов полета, при этом учитываются диапазоны масс, высот (абсолютных или барометрических), скоростей ветра, уклонов взлетных и посадочных поверхностей для сухопутных самолетов, состояние водной поверхности, плотность воды и скорость течения для гидросамолетов, а также любые другие эксплуатационные параметры, применительно к которым самолет должен быть сертифицирован.

...

2.2.7 Данные о летно-технических характеристиках

2.2.7.1 Начиная с 54 ноября 20202021 года в соответствующих случаях рассматриваются следующие этапы:

- a) *Взлет.* Данные о взлетных характеристиках включают дистанцию прерванного взлета и траекторию взлета.

- б) *Дистанция прерванного взлета.* Дистанция прерванного взлета представляет собой расстояние, необходимое для разбега и остановки, а для гидросамолета – для разбега и уменьшения скорости до достаточно малого значения, допуская внезапный отказ критического двигателя в точке, расположенной от линии старта не ближе, чем точка отказа, предполагаемая при определении траектории взлета (см. п. 2.2.7.1 с)). Кроме того, для сухопутных самолетов эта дистанция основывается на использовании всех комплектов колесных тормозов при предельно допустимом их износе.

...

2.2.7.2 Начиная с 54 ноября 20202021 года для самолетов, заявка о сертификации которых была представлена до 2 марта 2019 года, данные о летно-технических характеристиках определяются и предоставляются в руководстве по летной эксплуатации таким образом, чтобы их применение на основе правил производства полетов, в соответствии с которыми самолет должен эксплуатироваться (согласно п. 5.2 части I Приложения 6), обеспечивало безопасную связь летно-технических характеристик самолета с условиями на аэродромах и маршрутах, на которых он может использоваться. Данные о летно-технических характеристиках определяются и предоставляются для этапов полета в п. 2.2.7.1 а)–е), при этом учитываются диапазоны масс, высот (абсолютных или барометрических), скоростей ветра, уклонов взлетных и посадочных поверхностей для сухопутных самолетов, состояние водной поверхности, плотность воды и скорость течения для гидросамолетов, а также любые другие эксплуатационные параметры, применительно к которым самолет должен быть сертифицирован.

2.2.7.3 Начиная с 54 ноября 20202021 года для самолетов, заявка о сертификации которых была представлена 2 марта 2019 года или позже, данные о летно-технических характеристиках определяются и предоставляются в руководстве по летной эксплуатации таким образом, чтобы их применение на основе правил производства полетов, в соответствии с которыми самолет должен эксплуатироваться (согласно п. 5.2 части I Приложения 6), обеспечивало безопасную связь летно-технических характеристик самолета с условиями на аэродромах и маршрутах, на которых он может использоваться. Данные о летно-технических характеристиках определяются и предоставляются для этапов полета в п. 2.2.7.1 а)–f), при этом учитываются диапазоны масс, барометрическая высота, температура окружающего воздуха, скорость ветра, а также любые другие эксплуатационные параметры, применительно к которым самолет должен быть сертифицирован. Дополнительно, данные о взлетно-посадочных характеристиках включают влияние градиента и состояния поверхности (сухая, мокрая или загрязненная) взлета или посадки для сухопутных самолетов и состояния водной поверхности, плотности и силы течения воды для гидросамолетов. Взлетно-посадочные характеристики должны определяться с учетом стандартной дневной температуры и степени сухости поверхности посадки для сухопутных самолетов, а для гидросамолетов это включает состояние водной поверхности, плотность и силу течения воды.

**ПРИЛОЖЕНИЕ 14 "АЭРОДРОМЫ"
ТОМ I "ПРОЕКТИРОВАНИЕ И ЭКСПЛУАТАЦИЯ АЭРОДРОМОВ"**

...

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1.1 Определения

...

Дальность видимости на ВПП (RVR). Расстояние, в пределах которого пилот воздушного судна, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировочные знаки на поверхности ВПП или огни, ограничивающие ВПП или обозначающие ее осевую линию.

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

...

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. Правила определения кода состояния ВПП изложены в PANS-Аэродромы (Doc 9981).

...

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.

...

Слякоть.[†] Пропитанный водой снег, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес – от 0,5 до 0,8.

Примечание. Сочетание льда, снега и/или стоячей воды, особенно когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания воды/льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный, вид и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

...

[‡] Начало применения 54 ноября 20202021 года.

[†] Применяется до 43 ноября 20202021 года.

Снег (на земле)[†]

- а) *Сухой снег.* Снег, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться; удельный вес – до 0,35, но не включая 0,35.
- б) *Мокрый снег.* Снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком; удельный вес от 0,35 до 0,5, но не включая 0,5.
- в) *Уплотненный снег.* Снег, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы; удельный вес – от 0,5 и выше.

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 унифицированным образом.

Примечание 3. Процедуры определения состояния поверхности ВПП изложены в PANS-Аэродромы (Дос 9981).

...

Точность данных. Степень соответствия расчетного или измеренного значения истинному значению.

ГЛАВА 2. ДАННЫЕ АЭРОДРОМА

...

2.9 Состояние рабочей площади и связанных с ней сооружений и средств

...

2.9.2 Обеспечивается слежение за состоянием рабочей площади и эксплуатационным состоянием связанных с ней сооружений и средств, а также передаются сообщения по вопросам эксплуатационного значения, касающимся воздушных судов, и эксплуатации аэродрома с целью принятия соответствующих мер, в частности в отношении следующего:

- а) строительных работ или работ по техническому обслуживанию;
- б) наличия неровной или разрушенной поверхности ВПП, РД или перрона;
- в) наличия снега, слякоти, льда или инея на ВПП, РД или перроне; [применяется до 43 ноября 20202021 года]

[†] Применяется до 43 ноября 20202021 года.

[‡] Начало применения 54 ноября 20202021 года.

- c) наличия воды, снега, слякоти, льда или инея на ВПП, РД или перроне; [начало применения 54 ноября 20202021 года]
- d) наличия воды на ВПП, РД или перроне; [применяется до 43 ноября 20202021 года]
- e) наличия на ВПП, РД или перроне жидких химикатов для предотвращения или удаления обледенения и других загрязнителей;
- f) наличия сугробов или снежных наносов в непосредственной близости от ВПП, РД или перрона;
- g) наличия других временных препятствий, включая стоящие воздушные суда;
- h) отказа или перебоев в работе части или всех визуальных средств аэродрома;
- i) отказа основного или резервного источника энергоснабжения.

Примечание 1. До 43 ноября 20202021 года к числу других загрязнителей могут относиться грязь, пыль, песок, вулканический пепел, масло и резина. В дополнении С части 1 "Международный коммерческий воздушный транспорт. Самолеты" Приложения 6 даются рекомендации относительно описания состояния поверхности ВПП. Дополнительные инструкции включены в часть 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

Примечание 2. До 43 ноября 20202021 года особое внимание необходимо уделять одновременному наличию снега, слякоти, льда, мокрого льда, снега на льду вместе с жидкими химикатами для предотвращения или удаления обледенения.

Примечание 3. До 43 ноября 20202021 года перечень загрязнителей, встречающихся в зимних условиях, о которых необходимо представлять информацию, содержится в п. 2.9.11.

Примечание 1. С 54 ноября 20202021 года к числу других загрязнителей могут относиться грязь, пыль, песок, вулканический пепел, масло и резина. Процедуры контроля и представления данных о состоянии рабочей площади включены в PANS-Аэродромы (Doc 9981).

Примечание 2. С 54 ноября 20202021 года Руководство по летно-техническим характеристикам самолетов (Doc 10064) содержит инструктивный материал, касающийся требований к расчету летно-технических характеристик воздушного судна, в части, касающейся описания состояний поверхности ВПП, упомянутых в п. 2.9.2 c), e) и f).

Примечание 3. С 54 ноября 20202021 года источник и эволюция данных, процесс и процедуры оценки описаны в PANS-Аэродромы (Doc 9981). Эти процедуры предназначены обеспечить выполнение требований, касающихся достижения желаемого уровня безопасности полетов самолетов, предусмотренного Приложением 6 и Приложением 8, а также требований к предоставлению информации, отвечающей синтаксическим правилам ее рассылки согласно положениям Приложения 15, PANS-ATM (Doc 4444) и PANS-AIM (Doc 10066).

2.9.3 До 43 ноября 20202021 года для облегчения выполнения положений пп. 2.9.1 и 2.9.2 осмотр рабочей площади производится по крайней мере один раз в день, когда указаны кодовые цифры 1 или 2, и по крайней мере два раза в день, когда указаны кодовые цифры 3 или 4.

Примечание. Инструктивный материал по проведению ежедневных осмотров рабочей площади содержится в части 8 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137) и в Руководстве по системам управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS) (Doc 9476).

2.9.3 С 54 ноября 20202021 года для облегчения выполнения положений пп. 2.9.1 и 2.9.2 ежедневно проводятся следующие осмотры:

- а) осмотр рабочей площади по крайней мере один раз в день на аэродромах с кодовым номером 1 или 2 и по крайней мере два раза в день на аэродромах с кодовым номером 3 или 4;
- б) осмотры ВПП в дополнение к упомянутым в подпункте а), когда состояние поверхности ВПП может значительно изменяться из-за метеорологических условий.

Примечание 1. Процедуры проведения ежедневных осмотров рабочей площади содержатся в PANS-Аэродромы (Дос 9981). Дополнительный инструктивный материал приведен в части 8 Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137), Руководстве по системам управления наземным движением и контроля за ним (SMGCS) (Дос 9476) и Руководстве по усовершенствованным системам управления наземным движением и контроля за ним (A-SMGCS) (Дос 9830).

Примечание 2. В PANS-Аэродромы (Дос 9981) приводятся разъяснения в отношении значений параметров существенного изменения состояния поверхности ВПП

2.9.4 **Рекомендация.** До 43 ноября 20202021 года персонал, оценивающий состояние поверхности ВПП и сообщающий о результатах оценки в соответствии с требованиями пп. 2.9.2 и 2.9.8, должен быть обучен и компетентен для выполнения критериев, установленных государством.

Примечание. Инструктивный материал по критериям содержится в главе 7 части 8 Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137).

2.9.4 С 54 ноября 20202021 года персонал, оценивающий состояние поверхности ВПП и сообщающий о результатах оценки в соответствии с требованиями пп. 2.9.2 и 2.9.5, подготовлен и компетентен для выполнения своих обязанностей.

Примечание 1. Инструктивный материал по подготовке персонала приведен в разделе 6 дополнения А [начало применения 54 ноября 20202021 года].

Примечание 2. Информация о подготовке персонала, занимающегося оценкой и представлением данных о состоянии поверхности ВПП, содержится в PANS-Аэродромы (Дос 9981).

Вода на ВПП [применяется до 43 ноября 20202021 года]

2.9.5 **Рекомендация.** В том случае, когда на ВПП находится вода, следует давать описание состояния поверхности ВПП с использованием следующих терминов:

ВЛАЖНАЯ – поверхность изменяет цвет вследствие наличия влаги.

МОКРАЯ – поверхность пропитана водой, но стоячая вода отсутствует.

СТОЯЧАЯ ВОДА – для учета летно-технических характеристик самолета ВПП, где более 25 % площади поверхности ВПП (не зависимо от того, является эта площадь изолированной или нет) в пределах используемой длины и ширины покрыто водой глубиной более 3 мм.

2.9.6 Предоставляется информация о том, что ВПП или часть этой ВПП может быть скользкой в мокром состоянии.

Примечание. Определение того, что мокрая ВПП или ее часть может быть скользкой, основывается не только на результатах замера характеристик сцепления, полученных при

использовании устройства для непрерывного измерения сцепления. Описание дополнительных средств для проведения такой оценки приводится в части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

2.9.7 Уведомление пользователям аэродрома направляется в тех случаях, когда уровень сцепления на ВПП с искусственным покрытием или ее части оказывается ниже уровня, установленного государством в соответствии с п. 10.2.3.

Примечание. Инструктивный материал по проведению программы оценки характеристик сцепления поверхности ВПП, которая включает в себя определение и оценку минимального уровня сцепления, приводится в разделе 7 дополнения А.

Снег, слякоть, лед или иней на ВПП [применяется до 43 ноября 2020/2021 года]

Примечание 1. Цель этих технических требований – удовлетворение требований относительно распространения SNOWTAM и NOTAM, содержащихся в Приложении 15 и PANS-АІМ (Doc 10066).

Примечание 2. Для обнаружения и постоянной индикации последней или прогнозируемой информации о состоянии поверхности, таком, как наличие влаги или опасность образования льда на покрытиях аэропорта, могут использоваться датчики состояния поверхности ВПП.

2.9.8 В тех случаях, когда рабочая ВПП покрыта снегом, слякотью, льдом или инеем, оценивается состояние поверхности ВПП и передается соответствующее донесение.

Примечание. Инструктивный материал по оценке состояния покрытых снегом и льдом ВПП с искусственным покрытием содержится в разделе 6 дополнения А.

2.9.9 **Рекомендация.** Не следует передавать донесение о результатах измерения сцепления поверхности ВПП, покрытой слякотью, мокрым снегом или мокрым льдом, если нельзя гарантировать надежность замеров, имеющих отношение к эксплуатации ВПП.

Примечание. Попадание загрязняющих веществ на мерный ролик измерительного оборудования, помимо прочих факторов, может привести к получению в таких условиях ненадежных результатов измерения.

2.9.10 **Рекомендация.** Когда проводятся измерения сцепления как часть процедуры оценки состояния ВПП, то характеристики устройства для измерения сцепления на покрытых утрамбованным снегом или льдом поверхностях должны соответствовать стандарту и соотноситься с критериями, установленными или согласованными государством.

Примечание. Инструктивный материал относительно критериев и соотносительности между собой устройств для измерения сцепления содержится в части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

2.9.11 **Рекомендация.** При наличии снега, слякоти, льда или инея и передаче об этом донесения для описания состояния поверхности ВПП следует использовать следующие термины:

СУХОЙ СНЕГ,
 МОКРЫЙ СНЕГ,
 УТРАМБОВАННЫЙ СНЕГ,
 МОКРЫЙ УТРАМБОВАННЫЙ СНЕГ,
 СЛЯКОТЬ,
 ЛЕД,
 МОКРЫЙ ЛЕД,

ИНЕЙ,
СУХОЙ СНЕГ НА ЛЬДУ,
МОКРЫЙ СНЕГ НА ЛЬДУ,
ХИМИЧЕСКИ ОБРАБОТАНО,
ПОКРЫТО ПЕСКОМ

и включать, когда это применимо, информацию об оценке толщины слоя загрязнения.

2.9.12 **Рекомендация.** Когда на ВПП имеются сухой снег, мокрый снег или слякоть, следует произвести оценку средней глубины слоя на каждой трети ВПП с точностью приблизительно до 2 см для сухого снега, 1 см для мокрого снега и 0,3 см для слякоти.

**Состояние поверхности ВПП для указания в донесении о состоянии ВПП
[начало применения 54 ноября 20202021 года]**

Вводное примечание. Идея донесения о состоянии ВПП заключается в том, что эксплуатант аэродрома оценивает состояние поверхности ВПП, когда на рабочей ВПП появляется вода, снег, слякоть, лед или иней. По результатам этой оценки сообщается код состояния ВПП (RWYCC) и дается описание поверхности ВПП, которые могут использоваться летным экипажем для расчета летно-технических характеристик самолета. Эта сообщаемая информация, основанная на типе, глубине и площади загрязнения, представляет собой наилучшую оценку состояния поверхности ВПП эксплуатантом аэродрома; однако при этом может учитываться любая другая соответствующая информация. См. дополнительный материал в разделе 6 дополнения А. PANS-Аэродромы (Doc 9981) содержит правила использования донесения о состоянии ВПП и присвоения RWYCC в соответствии с матрицей оценки состояния ВПП (RCAM).

2.9.5 Состояние поверхности ВПП оценивается, и результаты оценки сообщаются в виде кода состояния ВПП (RWYCC) и описания, используя следующие термины:

ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
ИНЕЙ
ЛЕД
МОКРАЯ
МОКРЫЙ ЛЕД
МОКРЫЙ СНЕГ
МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
ОБРАБОТКА ХИМИКАТАМИ
РЫХЛЫЙ ПЕСОК
СЛЯКОТЬ
СТОЯЧАЯ ВОДА
СУХОЙ
СУХОЙ СНЕГ
СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ

Примечание 1. Состояние поверхности ВПП характеризует такие условия, для которых, используя описанные в PANS-Аэродромы (Doc 9981) методы, летный экипаж может определить соответствующие летно-технические характеристики самолета.

Примечание 2. Состояние, взятое отдельно или в сочетании с другими данными наблюдений, представляет собой критерий, применительно к которому влияние условий на летно-технические

характеристики самолета является достаточно определенным, чтобы присвоить таким условиям конкретный код состояния ВПП.

Примечание 3. Термины "ОБРАБОТКА ХИМИКАТАМИ" и "РЫХЛЫЙ ПЕСОК" не указываются в разделе "летно-технические характеристики", но используются в разделе ситуационной осведомленности донесения о состоянии ВПП.

2.9.6 Во всех случаях, когда используемая ВПП является загрязненной, проводится оценка и сообщаются данные о глубине и площади загрязнения каждой трети ВПП.

Примечание. Порядок представления информации о глубине и площади загрязнения приводится в PANS-Аэродромы (Doc 9981).

2.9.7 Когда в рамках общей оценки состояния поверхности ВПП проводятся измерения сцепления на поверхностях, покрытых уплотненным снегом или льдом, устройство измерения сцепления соответствует стандартам, установленным или принятым государством.

2.9.8 **Рекомендация.** *Не следует сообщать о результатах измерения сцепления на поверхностях ВПП, покрытых другими загрязнителями, помимо уплотненного снега и льда.*

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

2.9.9 Предоставляется информация о том, что ВПП или ее часть является скользкой и мокрой.

Примечание 1. Характеристики сцепления на поверхности ВПП или ее части могут ухудшиться из-за отложений резины, полировки поверхности, плохого дренажа и других факторов. Определение того, что ВПП или ее часть является скользкой и мокрой, проводится на основе различных методов, используемых отдельно или в сочетании. Эти методы могут предусматривать замеры функциональных параметров сцепления с использованием устройства непрерывного измерения сцепления, параметры которого не соответствуют минимальному стандарту, определенному государством, проведение осмотров персоналом по техническому обслуживанию аэродромов, передачу пилотами и эксплуатантами воздушных судов повторяющихся донесений, основанных на опыте летных экипажей, а также проведение анализа характеристик торможения самолета, свидетельствующего о том, что поверхность не отвечает требованиям стандарта. Описание дополнительных средств для проведения такой оценки приводится в PANS-Аэродромы (Doc 9981).

Примечание 2. См. пп. 2.9.1 и 2.13 в отношении предоставления информации и координации между соответствующими полномочными органами.

2.9.10 Уведомление соответствующим пользователям аэродрома направляется в тех случаях, когда уровень сцепления на ВПП с искусственным покрытием или ее части оказывается ниже минимального уровня сцепления, установленного государством в соответствии с п. 10.2.3.

Примечание 1. Инструктивный материал, касающийся определения и представления данных о минимальном уровне сцепления, приведен в циркуляре "Состояние поверхности ВПП: оценка, измерение и представление данных" (Cir 329).

Примечание 2. Процедуры осуществления программы оценки характеристик сцепления на поверхности ВПП приведены в PANS-Аэродромы (Doc 9981).

Примечание 3. Подлежащая публикации в NOTAM информация включает в себя указание на то, какая часть ВПП обладает уровнем сцепления ниже минимального и где она расположена на ВПП.

...

ГЛАВА 10. ТЕХНИЧЕСКОЕ ОБСЛУЖИВАНИЕ АЭРОДРОМОВ

...

10.2 Искусственные покрытия

...

10.2.2 Поверхность ВПП содержится в таком состоянии, чтобы исключить образование опасных неровностей.

Примечание. См. раздел 5 дополнения А.

10.2.3 Искусственное покрытие ВПП содержится в таком состоянии, чтобы обеспечить соответствие или превышение характеристик сцепления с поверхностью минимальным требованиям, установленным государством.

Примечание. До 43 ноября 20202021 года в части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137) содержится дополнительная информация по данному вопросу.

Примечание. С 54 ноября 20202021 года в документе "Состояние поверхности ВПП: оценка, измерение и представление данных" (Cir 329) содержится дополнительная информация по данному вопросу.

10.2.4 При техническом обслуживании измеряются характеристики сцепления на поверхности ВПП с помощью устройства для непрерывного измерения сцепления, имеющего смачивающее приспособление. Такие измерения производятся с частотой, достаточной для определения тенденций изменения характеристик сцепления на поверхности ВПП.

Примечание 1. До 43 ноября 20202021 года инструктивный материал по оценке характеристик сцепления ВПП приведен в разделе 7 дополнения А. Дополнительный инструктивный материал содержится в части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

Примечание 1. С 54 ноября 20202021 года инструктивный материал по оценке характеристик сцепления поверхности ВПП приведен в документе "Состояние поверхности ВПП: оценка, измерение и представление данных" (Cir 329).

Примечание 2. До 43 ноября 20202021 года цель пп. 10.2.3, 10.2.4, 10.2.7 и 10.2.8 заключается в обеспечении того, чтобы характеристики сцепления на всей поверхности ВПП продолжали соответствовать установленному государством минимальному уровню сцепления или превышали его.

Примечание 2. С 54 ноября 20202021 года цель пп. 10.2.3, 10.2.7 и 10.2.9 заключается в обеспечении того, чтобы характеристики сцепления на всей поверхности ВПП продолжали соответствовать установленному государством минимальному уровню сцепления или превышали его.

Примечание 3. До 43 ноября 20202021 года инструктивный материал по определению требуемой частоты измерения содержится в разделе 7 дополнения А и в добавлении 5 к части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137).

10.2.5 С 54 ноября 20202021 года в том случае, когда для целей технического обслуживания измерение сцепления на поверхности ВПП осуществляется с помощью устройства непрерывного измерения сцепления, имеющего самосмазывающее приспособление, характеристики устройства отвечают стандартам, установленным или принятым государством.

10.2.6 С 54 ноября 20202021 года персонал, осуществляющий измерение сцепления на поверхности ВПП, как это предусмотрено в п. 10.2.5, проходит подготовку для выполнения своих обязанностей.

10.2.7 Проводится профилактическое техническое обслуживание с целью предотвратить ухудшение характеристик сцепления либо всей ВПП, либо ее части по сравнению с установленным государством минимальным уровнем сцепления.

Примечание. Часть ВПП длиной около 100 м можно считать значительной для начала работ по техническому обслуживанию или для представления информации о характеристиках сцепления.

10.2.8 **Рекомендация.** До 43 ноября 20202021 года, когда есть основание считать, что дренажные характеристики ВПП или ее частей являются плохими из-за уклонов или впадин, характеристики сцепления на поверхности ВПП следует оценивать в естественных или искусственных условиях, соответствующих местному дождю, и при необходимости проводить профилактическое техническое обслуживание.

10.2.8 **Рекомендация.** С 54 ноября 20202021 года поверхность ВПП должна надлежащим образом визуально оцениваться в условиях естественного или искусственно создаваемого дождя на предмет выявления затопления или плохого дренажа и в необходимых случаях должно проводиться профилактическое техническое обслуживание.

...

10.3 Удаление загрязнения

10.3.1 По возможности скорее и тщательнее с поверхности используемой ВПП удаляются снег, слякоть, лед, стоячая вода, грязь, пыль, песок, нефтепродукты, наслоения резины и другие виды загрязнения в целях минимального их накопления.

Примечание. До 43 ноября 20202021 года вышеуказанное требование не означает, что зимой полеты с посадкой на утрамбованный снег и лед запрещены. Инструктивный материал относительно уборки снега и контроля обледенения содержится в частях 2 и 9 Руководства по аэродромным службам (Дос 9137).

Примечание. С 54 ноября 20202021 года вышеуказанное требование не означает, что зимой полеты с посадкой на уплотненный снег и лед запрещены. Информация, касающаяся уборки снега и контроля обледенения, содержится в PANS-Аэродромы (Дос 9981).

...

10.3.4 **Рекомендация.** В том случае, когда очистку различных частей рабочей площади от снега, слякоти, льда и т. д. невозможно произвести одновременно, следует установить следующий порядок очередности очистки покрытий после использования рабочей(их) ВПП, проконсультировавшись с соответствующими службами, такими как поисково-спасательная и противопожарная служба, и документально зафиксировать этот порядок в плане на случай выпадения снега.

Примечание 1. Подлежащая публикации в AIP информация, касающаяся плана на случай выпадения снега, содержится в разделе AD 1.2.2 части 3 добавления 2 PANS-AIM (Дос 10066). В Руководстве по службам аэронавигационной информации (Дос 8126) содержится краткое описание общих положений плана на случай выпадения снега, включая общую политику в отношении установления оперативной очередности удаления осадков с рабочих площадей.

Примечание 2. До 43 ноября 20202021 года в главе 6 части 8 Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137) говорится о том, что в плане аэропорта на случай выпадения снега должна быть четко определена очередность очистки поверхностей.

10.3.5 Рекомендация. Химикаты для устранения или предотвращения образования льда или инея на искусственных аэродромных покрытиях следует использовать в тех условиях, когда их применение могло бы быть эффективным. Химикаты следует применять осторожно, чтобы не создавать более опасных условий скольжения.

Примечание. До 43 ноября 20202021 года инструктивный материал по использованию химикатов для аэродромных покрытий содержится в части 2 Руководства по аэропортовым службам (Дос 9137).

Примечание. С 54 ноября 20202021 года информация, касающаяся использования химикатов для аэродромных покрытий, содержится в PANS-Аэродромы (Дос 9981).

10.3.6 Не применяются химикаты, которые могут иметь вредные последствия для воздушных судов или искусственных покрытий, или химикаты, которые могут оказать токсическое воздействие на окружающую среду аэродрома.

...

ДОПОЛНЕНИЕ А. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ К ТОМУ I ПРИЛОЖЕНИЯ 14

...

6. Оценка характеристик сцепления поверхностей с искусственным покрытием, покрытых снегом, слякотью, льдом и инеем

Применяется до 43 ноября 20202021 года.

6.1 Условия эксплуатации требуют надежной унифицированной информации, касающейся состояния поверхности загрязненных ВПП. Для каждой трети длины ВПП оцениваются тип, распределение загрязнения и толщина слоя рыхлого загрязнения. Данные о характеристиках сцепления поверхности играют полезную роль при проведении оценки состояния ВПП. Они могут быть получены с помощью устройств измерения сцепления; однако на международном уровне отсутствует единое мнение в отношении возможности увязать полученные с помощью такого оборудования результаты непосредственно с летно-техническими характеристиками воздушных судов. Однако, наряду с другими факторами, торможение мерного ролика оборудования, обусловленное такими загрязнителями, как слякоть, мокрый снег и мокрый лед, может привести к искажению показаний в этих условиях.

6.2 Должно быть показано, что любое устройство измерения сцепления, используемое для расчета летно-технических характеристик воздушных судов в соответствии с принятой на местном или национальном уровне методикой, обеспечивает такую взаимосвязь замеренных данных с летно-техническими характеристиками, которая является приемлемой для государства. Информацию о принятой в одном государстве методике увязки замеренных данных непосредственно с

характеристиками торможения воздушных судов можно найти в добавлении А циркуляра 329 "Состояние поверхности ВПП: оценка, измерение и представление данных" (Cir 329 ИКАО).

...

6. Глобальный формат сообщаемых данных о состоянии поверхности ВПП

Применимо с 54 ноября 20202021 года.

6.1 На глобальном уровне имеет место большое разнообразие климатических условий, которые воздействуют на рабочую площадь аэродрома, вследствие чего ее состояние, о котором следует уведомлять, значительно меняется. Для донесения о состоянии ВПП (RCR) используется базовая методика, которая применима ко всем переменным климатическим условиям, а его структура позволяет государствам учитывать климатические условия, характерные для конкретного государства или региона.

6.2 Концепция RCR основывается на:

- a) согласованном перечне критериев, используемых на последовательной основе для оценки состояния поверхности ВПП, сертификации (летно-технических характеристик) воздушных судов и расчета эксплуатационных характеристик;
- b) конкретном коде состояния ВПП (RWYCC), увязывающем согласованный перечень критериев с таблицей взлетно-посадочных характеристик воздушного судна и связанным с эффективностью торможения, которое на практике ощущают и о котором впоследствии докладывают летные экипажи;
- c) сообщении о типе и глубине загрязнения, которые относятся к взлетным характеристикам;
- d) стандартизированных общих терминологии и фразеологии для описания состояния поверхности ВПП, которые используются инспекционным персоналом эксплуатанта аэродрома, диспетчерами воздушного движения, эксплуатантами воздушных судов и особенно летными экипажами;
- e) глобально унифицированных правилах установления RWYCC, предусматривающих гибкую возможность увязки существующих на местах различий с конкретными климатическими, инфраструктурными и другими условиями.

...

7. Определение характеристик сцепления поверхности для целей проведения строительных работ и технического обслуживания

Применяется до 43 ноября 20202021 года.

Примечание. Приведенный в данном разделе инструктивный материал касается технических измерений параметров сцепления, относящихся к проведению строительных работ и к техническому обслуживанию. Из данного раздела исключены эксплуатационные, в отличие от технических, измерения сцепления на загрязненных ВПП. Однако устройства, используемые для технических измерений, могут применяться также для эксплуатационных измерений, но для последнего случая цифры, указанные в таблице 3-1 части 2 Руководства по аэропортовым службам (Doc 9137), не имеют отношения.

7.1 Характеристики сцепления поверхности ВПП с искусственным покрытием следует:

- a) оценивать с целью проверки характеристик сцепления поверхности новой ВПП или ВПП с новым искусственным покрытием (п. 3.1.25 главы 3);
- b) периодически оценивать с целью определения скольжения на ВПП с искусственным покрытием (п. 10.2.4 главы 10);

7.2 Состояние покрытия ВПП обычно оценивается в сухих условиях, используя устройство непрерывного измерения сцепления с автономным смачиванием. Оценочные испытания характеристик сцепления поверхности ВПП проводятся на поверхности новой ВПП или ВПП с новым покрытием.

...

ПРИЛОЖЕНИЕ 15 "СЛУЖБЫ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИИ"

...

ГЛАВА 1. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

...

1.1 Определения

...

SNOWTAM.[†] NOTAM специальной серии, содержащее представленную в особом формате информацию о существовании или прекращении опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти или стоячей воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти и льда на рабочей площади аэродрома.

SNOWTAM.^{††} NOTAM специальной серии, 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 на рабочей площади аэродрома.

† Применяется до 43 ноября 20202021 года.

†† Применимо с 54 ноября 20202021 года.

ДОПОЛНЕНИЕ G к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ
ШЕСТНАДЦАТОГО ИЗДАНИЯ PANS-ATM (DOC 4444)**

Добавить в конце таблицы A приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты утверждения, начала применения</i>
10	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 7-В: поправка, касающаяся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП	19 июня 2020 г. 4 ноября 2021 г.

**ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ
ТРЕТЬЕГО ИЗДАНИЯ PANS-AERODROMES (DOC 9981)**

Добавить в конце таблицы A приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты утверждения, начала применения</i>
4	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки 1, касающейся использования усовершенствованного глобального формата сообщаемых данных для оценки и представления информации о состоянии поверхности ВПП, за исключением редакционных поправок, касающихся структуры документа. Изменение даты начала применения последующей поправки 2, касающейся внесения изменений в формат SNOWTAM, как предусмотрено в PANS-AIM (Doc 10066)	19 июня 2020 г. 4 ноября 2021 г.

**ПОПРАВКА К ПРЕДИСЛОВИЮ
ПЕРВОГО ИЗДАНИЯ PANS-AIM (DOC 10066)**

Включить в конце таблицы А приводимый ниже текст:

<i>Поправка</i>	<i>Источник(и)</i>	<i>Вопрос</i>	<i>Даты утверждения, начала применения</i>
2	Восьмое заседание 220-й сессии Совета ИКАО	Изменение даты начала применения поправки к первому изданию, касающейся формата SNOWTAM	19 июня 2020 г. 4 ноября 2021 г.

ДОПОЛНЕНИЕ Н к письму государствам AN 10/1.1, AN 11/1.3.33, AN 11/6.3.32,
AN 3/5.13, AN 4/1.2.29, AN 2/2.7, AN 13/2.1, AN 4/27 и AN 2/33-20/73

**ПОПРАВКИ К ДОКУМЕНТАМ
PANS-ATM (DOC 4444), PANS-АЭРОДРОМЫ (DOC 9981)
И PANS-AIM (DOC 10066)**

ПРИМЕЧАНИЯ ОТНОСИТЕЛЬНО ФОРМЫ ПРЕДСТАВЛЕНИЯ ПОПРАВОК

1. В тексте поправки исключаемый текст зачеркивается, а новый текст затеняется, как это показано ниже:

Текст, подлежащий исключению, зачеркивается.	Текст, подлежащий исключению
Новый текст, подлежащий включению, затеняется.	Новый текст, подлежащий включению
Текст, подлежащий исключению, зачеркивается, а следующий за ним новый текст затеняется.	Новый текст, заменяющий существующий текст

ТЕКСТ ПОПРАВК

К МЕЖДУНАРОДНЫМ СТАНДАРТАМ
И РЕКОМЕНДУЕМОЙ ПРАКТИКЕ
ПО КОНВЕНЦИИ О МЕЖДУНАРОДНОЙ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

PANS-ATM (DOC 4444), PANS-АЭРОДРОМЫ (DOC 9981)
И PANS-AIM (DOC 10066)

**"ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.
ОРГАНИЗАЦИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ"** (PANS-ATM, DOC 4444)

...

Глава 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

Служба наблюдения ОВД. Термин, используемый в отношении одного из видов обслуживания, обеспечиваемого непосредственно с помощью системы наблюдения ОВД.

Слякоть.[†] Пропитанный водой снег, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес – от 0,5 до 0,8.

Примечание. Сочетание льда, снега и/или стоячей воды, особенно, когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания воды/ льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный вид, и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

Снег (на земле).[†]

- a) *Сухой снег.* Снег, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться; удельный вес – до 0,35, но не включая 0,35.
- b) *Мокрый снег.* Снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком; удельный вес – от 0,35 до 0,5, но не включая 0,5.
- c) *Уплотненный снег.* Снег, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы; удельный вес – 0,5 и выше.

Соглашение ADS-C. План передачи донесений, который определяет условия передачи донесения ADS-C (т. е. данных, необходимых органу обслуживания воздушного движения, и частоту передачи донесений ADS-C, что должно быть согласовано до использования ADS-C при представлении обслуживания воздушного движения).

...

[†] Применяется до 43 ноября 20202021 года.

4.12 ПЕРЕДАЧА ОПЕРАТИВНОЙ И МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

...

4.12.3 Содержание специальных донесений с борта

4.12.3.1 Специальные донесения с борта составляются всеми воздушными судами, когда имеют место или наблюдаются следующие условия:

- a) умеренная или сильная турбулентность, или
- b) умеренное или сильное обледенение, или
- c) сильная горная волна, или
- d) грозы без града, скрытые в облачности, обложные или со шквалами, или
- e) грозы с градом, скрытые в облачности, обложные или со шквалами, или
- a) сильная пыльная буря или сильная песчаная буря, или
- g) облако вулканического пепла, или
- h) вулканическая деятельность, предшествующая извержению, или вулканическое извержение, или
- i) с 54 ноября 20202021 года: фактическая эффективность торможения на ВПП не такая хорошая, как об этом сообщалось.

Примечание. В данном контексте вулканическая деятельность, предшествующая извержению, означает необычную и/или усиливающуюся вулканическую деятельность, которая может предвещать вулканическое извержение.

...

4.12.7 Дальнейшая передача информации об эффективности торможения

(Применяется с 54 ноября 20202021 года)

При получении специальных донесений с борта по каналам речевой связи о фактической эффективности торможения, которая оказалась не такой хорошей, как об этом сообщалось, органы обслуживания воздушного движения незамедлительно направляют их соответствующему эксплуатанту аэродрома.

...

Глава 7

ПРАВИЛА АЭРОДРОМНОГО ДИСПЕТЧЕРСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

...

7.5 ВАЖНАЯ ИНФОРМАЦИЯ ОБ УСЛОВИЯХ НА АЭРОДРОМЕ

...

7.5.2 Важная информация об условиях на аэродроме включает информацию, касающуюся следующего:

- a) строительных или ремонтных работ на рабочей площади либо в непосредственной близости от нее;
- b) неровных или разбитых участков на поверхности ВПП, РД или перрона, независимо от того, маркируются они или нет;
- c) снега, слякоти или льда на ВПП, РД или перроне [применяется до 43 ноября 20202021 года];
- c) воды, снега, слякоти, льда или инея на ВПП, РД или перроне [применяется с 54 ноября 20202021 года];
- d) воды на ВПП, РД или перроне [применяется до 43 ноября 20202021 года];
- d) антиобледенительных или противогололедных жидких химикатов или других загрязнителей на ВПП, РД или перроне [применяется с 54 ноября 20202021 года];
- e) снежных сугробов или заносов вблизи ВПП, РД или перрона;
- f) других временных опасностей, включая воздушные суда на стоянке или птиц на земле или в воздухе;
- g) отказа или неустойчивого функционирования части или всей светосигнальной системы аэродрома;
- h) любой другой соответствующей информации.

Примечание. Аэродромный диспетчерский пункт не всегда располагает обновленной информацией об условиях на перронах. Ответственность аэродромного диспетчерского пункта в отношении перронов с учетом положений пп. 7.5.1 и 7.5.2 ограничивается передачей воздушным судам информации, которая предоставляется ему полномочным органом, ответственным за перроны.

...

Глава 11

СООБЩЕНИЯ, КАСАЮЩИЕСЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ

...

11.4.3.4 СООБЩЕНИЯ, СОДЕРЖАЩИЕ ИНФОРМАЦИЮ ОБ УСЛОВИЯХ НА АЭРОДРОМЕ

Примечание. Положения, касающиеся предоставления информации об условиях на аэродроме, содержатся в разделе 7.5 главы 7.

11.4.3.4.1 Во всех случаях, когда предоставляется информация об условиях на аэродроме, она обеспечивается в ясной и краткой форме, с тем чтобы пилоту можно было проще понять описываемую ситуацию. Она предоставляется во всех случаях, когда дежурный диспетчер считает это необходимым в интересах безопасности, либо по запросу воздушного судна. Если информация предоставляется по инициативе диспетчера, она передается всем соответствующим воздушным судам достаточно заблаговременно, с тем чтобы пилоты могли надлежащим образом использовать эту информацию.

11.4.3.4.2 До 43 ноября 20202021 года информация о наличии воды на ВПП передается каждому соответствующему воздушному судну по инициативе диспетчера с использованием следующих терминов:

ВЛАЖНАЯ – поверхность изменяет цвет вследствие наличия влаги.

МОКРАЯ – поверхность пропитана водой, но стоячая вода отсутствует.

СТОЯЧАЯ ВОДА – для летно-технических характеристик самолета: ВПП, более 25 % поверхности которой в пределах требуемой рабочей длины и ширины покрыто (будь то на отдельных участках, или нет) слоем воды глубиной более 3 мм.

11.4.3.4.2 С 54 ноября 20202021 года в тех случаях, когда передается информация о состоянии поверхности ВПП, которое может отрицательно повлиять на эффективность торможения воздушного судна, используются по необходимости следующие термины:

ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА;

ИНЕЙ

ЛЕД

МОКРАЯ

МОКРЫЙ ЛЕД

МОКРЫЙ СНЕГ

МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА.

МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА.

СЛЯКОТЬ

СТОЯЧАЯ ВОДА

СУХАЯ

СУХОЙ СНЕГ

СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА.

СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА.

УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ

11.4.3.4.3 С 54 ноября 20202021 года соответствующие органы ОВД располагают информацией из донесения о состоянии ВПП для передачи по запросу на борт воздушных судов. Она передается воздушным судам в порядке направления посадки или взлета.

...

Глава 12

ФРАЗЕОЛОГИЯ

...

12.3 ФРАЗЕОЛОГИЯ УВД

12.3.1 Общая фразеология

СИТУАЦИЯ

Фразеология

...

12.3.1.11 ИНФОРМАЦИЯ ОБ
АЭРОДРОМЕ
(ПРИМЕНЯЕТСЯ ДО 43
НОЯБРЯ 20202021 ГОДА)

- a) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (номер) (состояние);
- b) [(место)] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП (номер) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ;
- c) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (состояние);
- d) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ (место);
- e) ОСТОРОЖНО (указать причины) СПРАВА (или СЛЕВА), (или С ОБЕИХ СТОРОН) ОТ ВПП [номер];
- f) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (или ПРЕПЯТСТВИЕ) (место и любые необходимые рекомендации);

12.3.1.11 ИНФОРМАЦИЯ ОБ АЭРОДРОМЕ
(ПРИМЕНЯЕТСЯ С 54 НОЯБРЯ
~~2020~~2021 ГОДА)

*Примечание 1. Требования
о передаче RCR пилотам
приведены в п. 11.4.3.4.4.*

*Примечание 2. Эта
информация, по мере
необходимости,
предоставляется для третьей
ВПП или всей ВПП.*

g) СВОДКА О СОСТОЯНИИ НА ВПП (*время наблюдения*) ВПП (*номер*) (*тип осадков*) ДО (*толщина слоя*) МИЛЛИМЕТРОВ. РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ХОРОШЕЕ (*или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ХОРОШЕЙ, или СРЕДНЯЯ, или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ПЛОХОЙ, или ПЛОХАЯ*);

h) ПО ДОНЕСЕНИЮ (*тип воздушного судна*) ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (*время*) ХОРОШАЯ (*или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ХОРОШЕЙ, или СРЕДНЯЯ, или МЕЖДУ СРЕДНЕЙ И ПЛОХОЙ, или ПЛОХАЯ*);

i) ВПП (*или РД*) (*номер*) МОКРАЯ [СТОЯЧАЯ ВОДА, *или СНЕГ УДАЛЕН (соответственно длина или ширина), или ОБРАБОТАНА, или УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (или ВЛАЖНОГО СНЕГА, или УТРАМБОВАННОГО СНЕГА, или СЛЯКОТИ, или ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, или ЛЬДА, или МОКРОГО ЛЬДА, или СКРЫТОГО ЛЬДА, или ЛЬДА СО СНЕГОМ, или СУГРОБЫ, или ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ)*];

j) НАБЛЮДЕНИЕ С АЭРОДРОМНОГО ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПУНКТА (*метеорологическая информация*);

k) ДОНЕСЕНИЯ ПИЛОТОВ (*метеорологическая информация*).

a) [(*место*)] ВПП (*номер*) КОД СОСТОЯНИЯ ПОВЕРХНОСТИ [КОД (*номер из трех цифр*)];

после этого, по мере необходимости, следует:

- 1) ВЫПУЩЕНО (*дата и время по UTC*);
- 2) СУХАЯ *или* МОКРЫЙ ЛЕД, *или* ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, *или* СУХОЙ СНЕГ, *или* СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА, *или* МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА, *или* ЛЕД, *или* СЛЯКОТЬ, *или* СТОЯЧАЯ ВОДА, *или* УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ, *или* МОКРЫЙ СНЕГ, *или* СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, *или* МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, *или* МОКРАЯ, *или* ИНЕЙ;

- 3) ГЛУБИНА (*глубина отложений*)
МИЛЛИМЕТРОВ *или* НЕ СООБЩЕНО);
 - 4) ПОКРЫТИЕ (*число*) % *или* НЕ СООБЩЕНО);
 - 5) РАСЧЕТНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ
ВПП (ХОРОШЕЕ *или* ОТ ХОРОШЕГО ДО
СРЕДНЕГО, *или* СРЕДНЕЕ, *или* ОТ СРЕДНЕГО
ДО ПЛОХОГО, *или* ПЛОХОЕ, *или* ХУЖЕ ЧЕМ
ПЛОХОЕ);
 - 6) ИМЕЮЩАЯСЯ ШИРИНА (*число*) МЕТРОВ;
 - 7) ДЛИНА УМЕНЬШЕНА ДО (*число*) МЕТРОВ;
 - 8) ПОЗЕМКА;
 - 9) РЫХЛЫЙ ПЕСОК;
 - 10) ОБРАБОТАНО ХИМИКАТАМИ;
 - 11) СУГРОБЫ (*число*) МЕТРОВ [СЛЕВА *или*
СПРАВА, *или* СЛЕВА И СПРАВА]
[ОТНОСИТЕЛЬНО *или* ОТ] ОСЕВОЙ ЛИНИИ;
 - 12) РД (*обозначение РД*) СУГРОБЫ (*число*) МЕТРОВ
[СЛЕВА *или* СПРАВА, *или* СЛЕВА И СПРАВА]
[ОТНОСИТЕЛЬНО *или* ОТ] ОСЕВОЙ ЛИНИИ;
 - 13) СУГРОБЫ ВБЛИЗИ;
 - 14) РД (*обозначение РД*) ПЛОХОЕ;
 - 15) ПЕРРОН (*обозначение перрона*) ПЛОХОЕ;
 - 16) Замечание открытым текстом;
- b) [*место*] СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП
(*номер*) УСТАРЕВШИЕ ДАННЫЕ;
- c) ПОСАДОЧНАЯ ПОВЕРХНОСТЬ (*состояние*);
- d) ОСТОРОЖНО, СТРОИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ
(*место*);

- e) ОСТОРОЖНО (*указать причины*) СПРАВА (*или* СЛЕВА),
(*или С ОБЕИХ СТОРОН*) ОТ ВПП [(номер)];
- f) ОСТОРОЖНО, ВЕДУТСЯ РАБОТЫ (*или* ПРЕПЯТСТВИЕ)
(*место и любые необходимые рекомендации*);
- g) ПО ДОНЕСЕНИЮ (*тип воздушного судна*)
ЭФФЕКТИВНОСТЬ ТОРМОЖЕНИЯ В (*время*)
ХОРОШАЯ (*или* ОТ ХОРОШЕЙ ДО СРЕДНЕЙ, *или* СРЕДНЯЯ, *или* ОТ СРЕДНЕЙ ДО ПЛОХОЙ, *или* ПЛОХАЯ);
- h) РД (*обозначение РД*) МОКРАЯ [*или* СТОЯЧАЯ ВОДА, *или* СНЕГ УДАЛЕН (*соответственно длина или ширина*), *или* ОБРАБОТАНА ХИМИКАТАМИ, *или* УЧАСТКИ СУХОГО СНЕГА (*или* ВЛАЖНОГО СНЕГА, *или* УПЛОТНЕННОГО СНЕГА, *или* СЛЯКОТИ, *или* ЗАМЕРЗШЕЙ СЛЯКОТИ, *или* ЛЬДА, *или* МОКРОГО ЛЬДА, *или* СКРЫТОГО ЛЬДА, *или* ЛЬДА СО СНЕГОМ, *или* СУГРОБЫ, *или* ЗАМЕРЗШИЕ КОЛЕИ И БОРОЗДЫ, *или* РЫХЛЫЙ ПЕСОК)];
- i) НАБЛЮДЕНИЕ С АЭРОДРОМНОГО
ДИСПЕТЧЕРСКОГО ПУНКТА (*метеорологическая информация*);
- j) ДОНЕСЕНИЯ ПИЛОТОВ (*метеорологическая информация*).

...

Добавление 1

ИНСТРУКЦИИ ПО ПЕРЕДАЧЕ ДОНЕСЕНИЙ С БОРТА ПО КАНАЛАМ РЕЧЕВОЙ СВЯЗИ

1. Инструкции по передаче

...

ОБРАЗЕЦ AIRER SPECIAL

ГРАФА	ПАРАМЕТР	ПЕРЕДАВАТЬ ПО РАДИОТЕЛЕФОНУ, если целесообразно
-------	----------	---

...

Раздел 3	9	<p>Имеющее место или наблюдаемое явление, требующее передачи специальных донесений с борта:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Умеренная турбулентность • Сильная турбулентность • Умеренное обледенение • Сильное обледенение • Сильная горная волна • Грозы без града • Грозы с градом • Сильная пыльная/песчаная буря • Облако вулканического пепла • Вулканическая деятельность, предшествующая извержению, или вулканическое извержение <p>Эффективность торможения на ВПП (<i>применяется до 43 ноября 20202021 года</i>)</p> <ul style="list-style-type: none"> • Хорошая • От хорошей до средней • Средняя • От средней до плохой • Плохая • Хуже чем плохая 	<p>ТУРБУЛЕНТНОСТЬ УМЕРЕННАЯ ТУРБУЛЕНТНОСТЬ СИЛЬНАЯ ОБЛЕДЕНЕНИЕ УМЕРЕННОЕ ОБЛЕДЕНЕНИЕ СИЛЬНОЕ ГОРНАЯ ВОЛНА СИЛЬНАЯ ГРОЗЫ ГРОЗЫ С ГРАДОМ ПЫЛЬНАЯ БУРЯ <i>или</i> ПЕСЧАНАЯ БУРЯ СИЛЬНАЯ ОБЛАКО ВУЛКАНИЧЕСКОГО ПЕПЛА ВУЛКАНИЧЕСКАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ, ПРЕДШЕСТВУЮЩАЯ ИЗВЕРЖЕНИЮ, <i>или</i> ВУЛКАНИЧЕСКОЕ ИЗВЕРЖЕНИЕ</p> <p><i>Применяется с 54 ноября 20202021 года</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • ХОРОШАЯ • ОТ ХОРОШЕЙ ДО СРЕДНЕЙ • СРЕДНЯЯ • ОТ СРЕДНЕЙ ДО ПЛОХОЙ • ПЛОХАЯ • ХУЖЕ ЧЕМ ПЛОХАЯ
----------	---	--	--

...

Раздел 3

Графа 9. ЯВЛЕНИЕ, ТРЕБУЮЩЕЕ ПЕРЕДАЧИ СПЕЦИАЛЬНОГО ДОНЕСЕНИЯ С БОРТА. Сообщается одно из следующих имеющих место или наблюдаемых явлений:

...

- Хорошая эффективность торможения сообщается как "BRAKING ACTION GOOD" [*применяется с 54 ноября 20202021 года*]
- Эффективность торможения от хорошей до средней сообщается как "BRAKING ACTION GOOD TO MEDIUM" [*применяется с 54 ноября 20202021 года*]

Н-11

- Эффективность торможения средняя сообщается как "BRAKING ACTION MEDIUM" [применяется с 54 ноября 20202021 года]
- Эффективность торможения от средней до плохой сообщается как "BRAKING ACTION MEDIUM TO POOR" [применяется с 54 ноября 20202021 года]
- Эффективность торможения плохая сообщается как "BRAKING ACTION POOR" [применяется с 54 ноября 20202021 года]
- Эффективность торможения хуже чем плохая сообщается как "BRAKING ACTION LESS THAN POOR" [применяется с 54 ноября 20202021 года]

Применяются следующие определения характеристик: [применяется с 54 ноября 20202021 года]

Хорошая. Замедление при торможении является нормальным для прилагаемого усилия на тормозные колеса и продольная управляемость нормальная.

От хорошей до средней. Замедление при торможении или продольная управляемость в пределах между хорошей и средней.

Средняя. Замедление при торможении заметно снижается для прилагаемого усилия на колесные тормоза или продольная управляемость заметно ухудшается.

От средней до плохой. Замедление при торможении или продольная управляемость в пределах от средней до плохой.

Плохая. Замедление при торможении заметно ухудшается для прилагаемого усилия на колесные тормоза или продольная управляемость значительно ухудшается.

Хуже чем плохая. Замедление при торможении от минимального до отсутствующего для прилагаемого усилия на тормозные колеса или продольная управляемость является неопределенной.

...

**"ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.
АЭРОДРОМЫ" (PANS-АЭРОДРОМЫ, ДОС 9981)**

...

ОГЛАВЛЕНИЕ

...

ЧАСТЬ II. УПРАВЛЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ АЭРОДРОМА

Глава 2. Формат сообщаемых данных с использованием стандартного донесения о состоянии ВПП (RCR)

(Применяется с 54 ноября 20202021 года) П-2-1

2.1 Состояние поверхности ВПП. Оценка и сообщение данных П-2-1

2.2 Обслуживание рабочей площади аэродрома..... П-2-12

Дополнение к главе 2. Методы оценки состояния поверхности ВПП

(Применяется с 54 ноября 20202021 года) П-2-Доп-13

...

...

ЧАСТЬ II. УПРАВЛЕНИЕ ЭКСПЛУАТАЦИОННОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬЮ АЭРОДРОМА

Глава 2

(Применяется с 54 ноября 20202021 года)

**ФОРМАТ СООБЩАЕМЫХ ДАННЫХ С ИСПОЛЬЗОВАНИЕМ
СТАНДАРТНОГО ДОНЕСЕНИЯ О СОСТОЯНИИ ВПП (RCR)**

**2.1 СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВПП.
ОЦЕНКА И СООБЩЕНИЕ ДАННЫХ**

2.1.1 Общие положения

...

2.1.1.1 Оценку состояния рабочей площади и связанных с ней сооружений и средств следует проводить для сообщения летному экипажу информации, которая необходима ему для безопасной эксплуатации самолета. В донесение о состоянии ВПП (RCR) включается информация о результатах проведенной оценки.

2.1.1.2 В глобальном масштабе существуют многочисленные климатические условия, воздействующие на рабочую площадь, что соответственно определяет значительные различия ее состояния, о котором сообщаются данные. RCR служит базовой структурой, применимой ко всем климатическим различиям. Оценка состояния поверхности ВПП проводится с применением самых различных методик и невозможно найти единого решения для всех ситуаций.

...

Дополнение к главе 2
(Применяется с 54 ноября 20202021 года)

МЕТОДЫ ОЦЕНКИ СОСТОЯНИЯ ПОВЕРХНОСТИ ВПП

...

**"ПРАВИЛА АЭРОНАВИГАЦИОННОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ.
УПРАВЛЕНИЕ АЭРОНАВИГАЦИОННОЙ ИНФОРМАЦИЕЙ" (PANS-AIM, DOC 10066)**

...

Глава 1

ОПРЕДЕЛЕНИЯ

...

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.[†] NOTAM специальной серии, содержащее представленную в особом формате информацию о существовании или прекращении опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти или стоячей воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти и льда на рабочей площади аэродрома.

SNOWTAM.^{††} NOTAM специальной серии, 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 на рабочей площади аэродрома.

...

5.2.2.2 План на случай выпадения снега, выпускаемый в соответствии с положениями п. AD 1.2.2 AIP, дополняется информацией сезонного характера, подлежащей распространению заблаговременно до начала зимы (не менее чем за месяц до обычного наступления зимних условий), и содержит указанную ниже информацию:

- а) до 43 ноября 20202021 года: перечень аэродромов/вертодромов, на которых, как ожидается, предстоящей зимой будут производиться работы по удалению снега:
- а) с 54 ноября 20202021 года: перечень аэродромов/вертодромов, на которых, как ожидается, предстоящей зимой будут производиться работы по удалению снега, слякоти, льда или инея:

...

5.2.5.1.3 Все NOTAM выпускаются на английском языке.

Примечание. Если это требуется для местных пользователей, NOTAM могут дополнительно выпускаться на национальном языке.

[†] Применяется до 43 ноября 20202021 года.

^{††} Применимо с 54 ноября 20202021 года.

5.2.5.1.4 До 43 ноября 20202021 года информация о снеге, слякоти, льде и стоячей воде на рабочей площади аэродрома/вертодрома, распространяемая посредством SNOWTAM, излагается в порядке, указанном в формате SNOWTAM, который приводится в добавлении 4.

5.2.5.1.4 С 54 ноября 20202021 года информация о снеге, слякоти, льде, инее, стоячей воде или воде, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти, льда или инея на аэродромном/вертодромном покрытии, рассылается посредством SNOWTAM и излагается в порядке, указанном в формате SNOWTAM, который приводится в добавлении 4.

Примечание. Источник и порядок изложения информации определяются в результате процессов и процедур оценки, предписанных в документе PANS-Аэродромы (Doc 9981).

...

Добавление 4

ФОРМАТ SNOWTAM

(См. п. 5.2.5.1.4 главы 5)

(Применяется до 43 ноября 20202021 года.)

(Заголовок сообщения)	(ИНДЕКС ОЧЕРЕДНОСТИ)	(АДРЕСА)				<≡
	(ДАТА И ВРЕМЯ ЗАПОЛНЕНИЯ)	(ИНДЕКС СОСТАВИТЕЛЯ)				<≡
(Сокращенный заголовок)	(СЕРИЙНЫЙ НОМЕР SWAA*)		(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ)	ДАТА/ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЯ	(НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ГРУППА)	
	S	W	*	*		

SNOWTAM	(Серийный номер)	<≡
(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ АЭРОДРОМА)		A) <≡
(ДАТА/ВРЕМЯ НАБЛЮДЕНИЙ (Время завершения измерения по UTC))		B) →
(ОБОЗНАЧЕНИЕ ВПП)		C) →
(ДЛИНА РАСЧИЩЕННОЙ ЧАСТИ ВПП, ЕСЛИ МЕНЬШЕ ОБЪЯВЛЕННОЙ ДЛИНЫ ВПП (м))		D) →
((ШИРИНА РАСЧИЩЕННОЙ ЧАСТИ ВПП, ЕСЛИ МЕНЬШЕ ОБЪЯВЛЕННОЙ ШИРИНЫ ВПП (м), при смещении от осевой линии ВПП добавлять L (влево) или R (вправо))		E) →
(ОСАДКИ НА ВСЕЙ ДЛИНЕ ВПП (На каждой трети ВПП, начиная от порога, имеющего наименьший номер обозначения ВПП))		F) .../
NIL	ЧИСТО И СУХО	
1	ВЛАЖНО	
2	МОКРО	
3	ИНЕЙ ИЛИ ИЗМОРОЗЬ (толщина слоя обычно менее 1 мм)	
4	СУХОЙ СНЕГ	
5	МОКРЫЙ СНЕГ	
6	СЛЯКОТЬ	
7	ЛЕД	
8	УПЛОТНЕННЫЙ ИЛИ УКАТАННЫЙ СНЕГ	
9	СМЕРЗШИЕСЯ КОЛЕИ ИЛИ ГРЕБНИ)	→
(СРЕДНЯЯ ГЛУБИНА НА КАЖДОЙ ТРЕТИ ОБЩЕЙ ДЛИНЫ ВПП (мм))		G) .../ →

(ОЦЕНОЧНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ НА КАЖДОЙ ТРЕТИ ДЛИНЫ ВПП) ОЦЕНОЧНОЕ СЦЕПЛЕНИЕ НА ПОВЕРХНОСТИ ХОРОШЕЕ — 5 СРЕДНЕЕ/ХОРОШЕЕ — 4 СРЕДНЕЕ — 3 СРЕДНЕЕ/ПЛОХОЕ — 2 ПЛОХОЕ — 1 <i>(Промежуточные критерии "СРЕДНЕЕ/ХОРОШЕЕ" и "СРЕДНЕЕ/ПЛОХОЕ" обеспечивают более точную информацию для расчетов, когда условия характеризуются как между средними и хорошими или плохими.)</i>	H)// →
(НАЛИЧИЕ КРИТИЧЕСКИХ СУГРОБОВ (Если имеются, то указать высоту (см)/расстояние от края ВПП (м) и, по мере необходимости, далее следует L (СЛЕВА), R (СПРАВА) или LR (СЛЕВА–СПРАВА))	J) →
(ОГНИ ВПП (Если они затемнены, то указать YES (ДА) и соответственно, по мере необходимости L (СЛЕВА), R (СПРАВА) или LR (СЛЕВА–СПРАВА))	K) →
(ДАЛЬНЕЙШАЯ РАСЧИСТКА (Если планируется, указать длину (м)/ширину (м) подлежащей расчистке части ВПП или, если будет расчищаться вся ВПП, указать TOTAL (ВСЯ ВПП))	L) →
(ДАЛЬНЕЙШУЮ РАСЧИСТКУ ПРЕДПОЛАГАЕТСЯ ЗАКОНЧИТЬ К ... (UTC))	M) →
(РД (При отсутствии соответствующей РД указать NO (НЕТ))	N) →
(СУГРОБЫ НА РД (Если их высота более 60 см, указать YES (ДА), далее указать расстояние (м) между ними по горизонтали))	P) <≡
(ПЕРРОН (Если не пригоден, указать NO (НЕТ))	R) →
(СЛЕДУЮЩИЕ ПЛАНИРУЕМЫЕ НАБЛЮДЕНИЯ/ИЗМЕРЕНИЯ ПРОВОДЯТСЯ...) (Указать месяц/число/время по UTC))	S) →
(ЗАМЕЧАНИЯ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ (Включая степень покрытия загрязнителем и другую важную для эксплуатации информацию, например посыпание песком, удаление льда, использование химикатов))	T)) <≡
ПРИМЕЧАНИЯ: 1. Внести принятые в ИКАО буквы государственной принадлежности в соответствии с частью 2 Дос 7910 ИКАО 2. Для информации по другим ВПП повторить от п. В по п. Р. 3. Слова в скобках () не передаются.	

ПОДПИСЬ СОСТАВИТЕЛЯ (не для передачи)

ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМАТА SNOWTAM

1. Общие положения

- a) При передаче сведений, касающихся более одной ВПП, повторяется информация, указанная в пунктах от В до Р включительно.
- b) Если информация не подлежит включению, пункты и их обозначения полностью исключаются.
- c) Используются метрические единицы; единицы измерения не сообщаются.
- d) Максимальный срок действия SNOWTAM составляет 8 ч. Если получено новое сообщение о состоянии ВПП, то издается новый SNOWTAM. Значительными изменениями состояния ВПП считаются следующие изменения:
 - 1) изменение коэффициента сцепления примерно на 0,05;
 - 2) изменение количества осадков, превышающее следующие пределы: 20 мм – для сухого снега; 10 мм – для мокрого снега; 3 мм – для слякоти;

- 3) изменение используемой длины или ширины ВПП, составляющее 10 % или более;
 - 4) любое изменение, касающееся вида или области распространения осадков, что требует пересмотра пп. F или T сообщения SNOWTAM;
 - 5) если на одной или обеих сторонах ВПП имеются критические сугробы – любое изменение высоты сугробов или расстояния от них до осевой линии ВПП;
 - 6) любое изменение видимости огней ВПП в связи с их затемнением;
 - 7) любые другие условия, которые считаются значимыми, исходя из опыта и местных условий.
- е) Включается сокращенный заголовок "TTAAiiii CCCC MMYYGgg (BBB)" для облегчения автоматической обработки сообщений SNOWTAM в компьютерных банках данных. Указанные условные знаки обозначают следующее:

TT – условное обозначение данных SNOWTAM – SW;
 AA – географическое условное обозначение государств (например, LF – ФРАНЦИЯ, EG – СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО) (см. часть 2 "Буквенные обозначения национальной принадлежности" документа "Указатели (индексы) местоположения" (Doc 7910));
 iiiii – серийный номер SNOWTAM, обозначаемый группой из четырех цифр;
 CCCC – четырехбуквенный указатель местоположения аэродрома, к которому относится SNOWTAM (см. "Указатели (индексы) местоположения" (Doc 7910));
 MMYYGgg – дата/время наблюдения/измерения, где:
 MM – месяц, например январь – 01, декабрь – 12;
 YY – число месяца;
 GGgg – время в часах (GG) и минутах (gg) по UTC;
 (BBB) – необязательная группа для:
 исправления сообщения SNOWTAM, распространенного ранее с одинаковым серийным номером – COR.

Примечание 1. В обозначении (BBB) используются скобки для указания того, что данная группа является необязательной.

Примечание 2. Если представляются данные, касающиеся более одной ВПП, а дата/время индивидуальных наблюдений/измерений указываются в повторяющемся пункте B, самые поздние дата/время наблюдения/измерения указываются в сокращенном заголовке (MMYYGGgg).

Пример. Сокращенный заголовок SNOWTAM № 149 из Цюриха, измерение/наблюдение от 7 ноября в 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

Примечание. Информационные группы разделены пробелом, как показано выше.

- f) Слово "SNOWTAM" в форме SNOWTAM и серийный номер SNOWTAM в виде четырехзначной группы разделяются пробелом. Например: SNOWTAM 0124

- g) Для облегчения чтения сообщения SNOWTAM следует сделать протяжку одной строки после серийного номера SNOWTAM, после пункта А, после последнего пункта, относящегося к ВПП (например, пункта Р), и после пункта S.
2. *Пункт А.* Указатель местоположения аэродрома (четырёхбуквенный индекс местоположения).
 3. *Пункт В.* Группа "дата – время" из восьми цифр, обозначающая время наблюдения с указанием месяца, числа, часа и минут UTC; данный пункт заполняется всегда.
 4. *Пункт С.* Наименьший номер обозначения ВПП.
 5. *Пункт D.* Длина расчищенной части ВПП (м), если меньше объявленной длины ВПП (для передачи сообщения, касающегося нерасчищенной части ВПП, см. пункт Т).
 6. *Пункт E.* Ширина расчищенной части ВПП (м), если меньше объявленной ширины ВПП; при смещении от осевой линии ВПП влево или вправо добавить (без пробела) L или R, если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.
 7. *Пункт F.* Осадки по всей длине ВПП, как указано в формате SNOWTAM. Для обозначения различных условий на отдельных участках ВПП могут использоваться соответствующие комбинации указанных номеров. Если на одном и том же участке ВПП выпадает более одного вида осадков, указанные номера должны передаваться в последовательности от высшего (ближайшего к небу) к низшему (ближайшему к ВПП). Если наносы и количество осадков существенно превышают среднюю величину или если имеются другие важные характерные особенности, касающиеся осадков, то о них сообщается в пункте Т открытым текстом. Значения по каждой трети ВПП разделяются наклонной чертой (/) без пробела между значениями осадков и наклонной чертой. Например: 47/47/47.

Примечание. Определения различных видов снега приведены в конце данного добавления.

8. *Пункт G.* Среднее количество осадков (мм) для каждой трети всей длины ВПП или указывается XX, если их определить невозможно или если они не имеют значения в эксплуатационном отношении. Оценка производится с точностью до 20 мм для сухого снега, 10 мм – для мокрого снега и 3 мм – для слякоти. Значения по каждой трети ВПП разделяются наклонной чертой (/) без пробела между значениями осадков и наклонной чертой. Например: 20/20/20.
9. *Пункт H.* Оценочное сцепление на поверхности на каждой трети длины ВПП (одна цифра) в последовательности, начиная от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.

Устройства для измерения сцепления могут быть использованы в рамках общей процедуры оценки поверхности ВПП. Некоторые государства, возможно, разработали процедуры оценки поверхности ВПП, которые могут предусматривать использование информации, получаемой с помощью устройств для измерения сцепления, и представление соответствующих количественных данных. В таких случаях эти процедуры должны быть опубликованы в Сборнике аэронавигационной информации (AIP), а представляемые данные указываться в пункте (Т) формата SNOWTAM.

Значения по каждой трети длины ВПП разделяются наклонной чертой (/) без пробела между значениями и наклонной чертой. Например: 5/5/5.

10. *Пункт J.* Наличие критических сугробов. Если имеются, то указать высоту (см) и расстояние от края ВПП (м), далее следует (без пробела) L (слева) или R (справа), или LR (по обеим сторонам), если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.
11. *Пункт K.* Если огни ВПП затемнены, то указать YES (ДА) и соответственно (без пробела) L (слева), R (справа) или и то и другое – LR (слева и справа), если смотреть от порога ВПП, имеющей наименьший номер обозначения.
12. *Пункт L.* Если предполагается произвести дальнейшую расчистку, указать длину и ширину ВПП или, если будет расчищаться вся ВПП, указать TOTAL (ВСЯ ВПП).
13. *Пункт M.* Указать по UTC предполагаемое время окончания работ.
14. *Пункт N.* Для характеристики условий на РД можно использовать код (и комбинацию кодов), указанные в п. F; при отсутствии соответствующей РД, соединенной с ВПП, указать NO (НЕТ).
15. *Пункт P.* Если высота сугробов более 60 см, указать YES (ДА) и боковое расстояние (расстояние между сугробами по горизонтали) в метрах.
16. *Пункт R.* Для характеристики условий на перроне можно использовать код (и комбинацию кодов), указанные в п. F; если перрон не пригоден, указать NO (НЕТ).
17. *Пункт S.* Указать предполагаемое время проведения последующих наблюдений/измерений по UTC.
18. *Пункт T.* Изложить открытым текстом любую информацию, имеющую важное для эксплуатации значение, но всегда указывать длину нерасчищенной ВПП (п. D) и степень загрязнения ВПП (п. F) для каждой трети длины ВПП (в соответствующих случаях) в соответствии со следующей таблицей:

ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВПП 10 процентов, если оно составляет 10 % или менее;
 ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВПП 25 процентов, если оно составляет 11–25 %;
 ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВПП 50 процентов, если оно составляет 26–50 %;
 ЗАГРЯЗНЕНИЕ ВПП 100 процентов, если оно составляет 51–100 %.

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕННОГО ФОРМАТА SNOWTAM

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX
 070645 LSZHNYX
 SWLS0149 LSZH 11070700
 (SNOWTAM 0149
 A) LSZH
 B) 11070620 C) 02 D)...P)
 B) 11070600 C) 09 D)...P)
 B) 11070700 C) 12 D)...P)
 R) NO S) 11070920
 T) DEICING

Примечание. Дополнительные примеры заполнения SNOWTAM применительно к другим условиям на ВПП приводятся в Руководстве по службам аэронавигационной информации (Doc 8126).

Определения различных видов снега

Слякоть. Пропитанный водой снег, который при ударе ступней о землю разбрызгивается в разные стороны; удельный вес: от 0,5 до 0,8.

Примечание. Сочетания льда, снега и/или стоячей воды, особенно когда идет дождь, дождь со снегом или снег, может образовывать субстанции с удельным весом более 0,8. Эти субстанции из-за высокого содержания воды/льда могут иметь скорее прозрачный, чем мутный, вид и при более высоком удельном весе будут легко отличимы от слякоти.

Снег (на земле).

- a) *Сухой снег.* Снег, который, будучи в рыхлом состоянии, может сдуваться ветром или после сжатия рукой рассыпаться; удельный вес: до 0,35, но не включая 0,35.
- b) *Мокрый снег.* Снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует или имеет тенденцию образовывать снежный ком; удельный вес: от 0,35 до 0,5, но не включая 0,5.
- c) *Уплотненный снег.* Снег, спрессованный в твердую массу, не поддающуюся дальнейшему уплотнению, который при отрыве от земли не рассыпается, а ломается на большие глыбы; удельный вес: 0,5 и выше.

Добавление 4. ФОРМАТ SNOWTAM

(См. п. 5.2.5.1.4 главы 5)

(Применяется с 54 ноября ~~2020~~2021 года)

(Заголовок сообщения)	(ИНДЕКС ОЧЕРЕДНОСТИ)	(АДРЕСА)			<≡
	(ДАТА И ВРЕМЯ ЗАПОЛНЕНИЯ)	(ИНДЕКС СОСТАВИТЕЛЯ)			<≡
(Сокращенный заголовок)	(SWAA* СЕРИЙНЫЙ НОМЕР)	(УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ)	ДАТА/ВРЕМЯ ОЦЕНКИ	(НЕОБЯЗАТЕЛЬНАЯ ГРУППА)	
SNOWTAM →	(Серийный номер) →	<≡			<≡
Раздел расчета летно-технических характеристик самолета					
(УКАЗАТЕЛЬ ПОЛОЖЕНИЯ АЭРОДРОМА)			M	A)	<≡
(ДАТА/ВРЕМЯ ОЦЕНКИ (Время завершения оценки по UTC))			M	B)	→
(МЕНЬШИЙ НОМЕР ОБОЗНАЧЕНИЯ ВПП)			M	C)	→
(КОД СОСТОЯНИЯ ПОВЕРХНОСТИ (RWYSS) КАЖДОЙ ТРЕТИ ВПП) (из матрицы оценки состояния ВПП (RCAM) 0, 1, 2, 3, 4, 5 или 6)			M	D)	// →
(ЗОНА ЗАГРЯЗНЕНИЯ В % КАЖДОЙ ТРЕТИ ВПП)			C	E)	// →
(ГЛУБИНА (мм) РЫХЛЫХ ЗАГРЯЗНИТЕЛЕЙ ДЛЯ КАЖДОЙ ТРЕТИ ВПП)			C	F)	// →
(ОПИСАНИЕ СОСТОЯНИЯ ВПП ПО ВСЕЙ ЕЕ ДЛИНЕ) (наблюдаемое на каждой трети ВПП, начиная от порога ВПП, имеющего более низкий номер обозначения ВПП) УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ СУХО СУХОЙ СНЕГ СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА ИНЕЙ ЛЕД СЛЯКОТЬ СТОЯЧАЯ ВОДА ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА ВЛАЖНО МОКРЫЙ ЛЕД МОКРЫЙ СНЕГ МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА			M	G)	// →
(ШИРИНА ВПП, В ОТНОШЕНИИ КОТОРОЙ ПРИМЕНИМЫ КОДЫ СОСТОЯНИЯ ВПП, ЕСЛИ ШИРИНА МЕНЬШЕ ОПУБЛИКОВАННОЙ)			O	H)	<≡
Раздел ситуационной осведомленности					
(УМЕНЬШЕННАЯ ДЛИНА ВПП, ЕСЛИ ДЛИНА МЕНЬШЕ ОПУБЛИКОВАННОЙ (м))			O	I)	→
(ПОЗЕМКА НА ВПП)			O	J)	→
(РЫХЛЫЙ ПЕСОК НА ВПП)			O	K)	→
(ОСТАТКИ ВЕЩЕСТВ ХИМИЧЕСКОЙ ОБРАБОТКИ НА ВПП)			O	L)	→
(СУГРОБЫ НА ВПП (Если имеются, то расстояние от осевой линии ВПП (м) и, по мере необходимости, далее следует L (слева), R (справа) или LR (слева-справа))			O	M)	→
(СУГРОБЫ НА РД)			O	N)	→
(СУГРОБЫ ВБЛИЗИ ВПП)			O	O)	→
(СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ РД)			O	P)	→
(СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ПЕРРОНА)			O	R)	→
(ИЗМЕРЕННЫЙ КОЭФФИЦИЕНТ СЦЕПЛЕНИЯ)			O	S)	→

(ЗАМЕЧАНИЯ ОТКРЫТЫМ ТЕКСТОМ)	О	Т))
Примечания: 1. *Внести принятые в ИКАО буквы государственной принадлежности в соответствии с частью 2 документа Doc 7910 или иной применимый опознавательный индекс аэродрома. 2. Для информации по другим ВПП повторить от В до Н. 3. Информация в разделе ситуационной осведомленности повторяется для каждой ВПП, РД и перрона в зависимости от обстоятельств на момент сообщения. 4. Слова в скобках () не передаются. 5. Буквы от А) до Т) см. <i>Инструкции по заполнению формата SNOWTAM, пункт 1, подпункт b).</i>			

ПОДПИСЬ СОСТАВИТЕЛЯ (не для передачи)

ИНСТРУКЦИИ ПО ЗАПОЛНЕНИЮ ФОРМАТА SNOWTAM

Примечание. Источник данных, порядок оценки и процедуры, связанные с системой сообщения данных о состоянии поверхности, указаны в документе "Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы" (PANS-Аэродромы, Doc 9981).

1. Общие положения

- a) При передаче сведений, касающихся более одной ВПП, повторяется информация, указанная в пунктах от В до Н (раздел, касающийся расчета летно-технических характеристик самолета).
- b) Буквы, обозначающие пункты, используются только для справки и не должны включаться в сообщения. Буквы М (обязательная) С (обусловленная) и О (необязательная) обозначают информацию и включаются, как это описано ниже.
- c) Используются метрические единицы; единицы измерения не сообщаются.
- d) Максимальный срок действия SNOWTAM составляет 8 ч. Если получено новое сообщение о состоянии ВПП, то издается новый SNOWTAM.
- e) SNOWTAM аннулирует предыдущий SNOWTAM
- f) Включается сокращенный заголовок "TTAAiiii CCCC MMYGGg (BBB)" для облегчения автоматической обработки сообщений SNOWTAM в компьютерных банках данных. Указанные условные знаки обозначают следующее:

TT – условное обозначение данных SNOWTAM – SW;
 AA – географическое условное обозначение государств (например, LF – ФРАНЦИЯ, EG – СОЕДИНЕННОЕ КОРОЛЕВСТВО) (см. часть 2 "Буквенные обозначения национальной принадлежности" документа "Указатели (индексы) местоположения" (Doc 7910));
 iiiii – серийный номер SNOWTAM, обозначаемый группой из четырех цифр;
 CCCC – четырехбуквенный указатель местоположения аэродрома, к которому относится SNOWTAM (см. "Указатели (индексы) местоположения" (Doc 7910));
 MMYGGg – дата/время наблюдения/измерения, где:
 MM – месяц, например январь – 01, декабрь – 12;
 YY – число месяца;
 GGg – время в часах (GG) и минутах (gg) по UTC;
 (BBB) – необязательная группа для:
 исправления, в случае ошибки, сообщения SNOWTAM, распространенного ранее с одинаковым серийным номером – COR.

Примечание 1. В обозначении (BBB) используются скобки для указания того, что данная группа является необязательной.

Примечание 2. Если представляются данные, касающиеся более одной ВПП, а дата/время индивидуальных наблюдений/оценки указываются в повторяющемся пункте В, самые поздние дата/время наблюдения/оценки указываются в сокращенном заголовке (ММYYGGgg).

Пример. Сокращенный заголовок SNOWTAM № 149 из Цюриха, измерение/наблюдение от 7 ноября в 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

Примечание. Информационные группы разделены пробелом, как показано выше.

- g) Текст “SNOWTAM” в формате SNOWTAM и серийный номер SNOWTAM из четырех знаков разделяются пробелом, например: SNOWTAM 0124.
- h) Для облегчения чтения сообщения SNOWTAM следует сделать протяжку одной строки после серийного номера SNOWTAM, после пункта А и после раздела о расчете летно-технических характеристик самолета.
- i) При представлении сообщений о более чем одной ВПП, повторить информацию из раздела, касающегося расчета летно-технических характеристик самолета, с учетом даты и времени оценки для каждой ВПП перед информацией в разделе ситуационной осведомленности.
- j) Обязательная информация:
 - 1) УКАЗАТЕЛЬ МЕСТОПОЛОЖЕНИЯ АЭРОДРОМА,
 - 2) ДАТА И ВРЕМЯ ОЦЕНКИ,
 - 3) НАИМЕНЬШИЙ НОМЕР ОБОЗНАЧЕНИЯ ВПП,
 - 4) КОД СОСТОЯНИЯ ВПП ДЛЯ КАЖДОЙ ТРЕТИ ВПП,
 - 5) ОПИСАНИЕ СОСТОЯНИЯ ДЛЯ КАЖДОЙ ТРЕТИ ВПП (когда сообщенный код состояния ВПП (RWYCC) 1–5).

2. Раздел расчета летно-технических характеристик самолета

Пункт А. Указатель местоположения аэродрома (четырёхбуквенный указатель местоположения).

Пункт В. Дата и время оценки (группа из восьми цифр, обозначающая дату/время наблюдения с указанием месяца, числа, часа и минут по UTC).

Пункт С. Наименьший номер обозначения ВПП (nn[L] или nn[C], или nn[R]).

Примечание. Для каждой ВПП указывается только один номер обозначения ВПП, и всегда это меньший номер.

Пункт D. Код состояния ВПП для каждой трети ВПП. Для каждой трети ВПП включается только одна цифра (0, 1, 2, 3, 4, 5 или 6), разделенные наклонной чертой (n/n/n).

Пункт Е. Загрязненные зоны в % для каждой трети ВПП. В случае сообщения информации включить 25, 50, 75 или 100 для каждой трети ВПП, разделенные наклонной чертой ([n]nn/[n]nn/[n]nn).

Примечание 1. Данная информация представляется только в тех случаях, когда состояние поверхности для каждой трети ВПП (пункт D) указывается иначе, чем 6, и состояние поверхности для каждой трети ВПП (пункт G) описывается иначе, чем СУХАЯ (DRY).

Примечание 2. Отсутствие информации о состоянии поверхности будет отмечено указанием NR (НЕ СООБЩАЕТСЯ) для соответствующей(их) трети(третей) ВПП.

Пункт F. Глубина рыхлого загрязнения для каждой трети ВПП. В случае представления информации включить значения в мм, разделенные для каждой трети ВПП наклонной чертой (nn/nn/nn или nnn/nnn/nnn).

Примечание 1. Эта информация представляется только для следующих видов загрязнения:

- Стоячая вода, величины, которые должны сообщаться 04, затем оцененная величина. Значительные изменения от 3 до 15 мм включительно.*
- Слякоть, величины, которые должны сообщаться 03, затем оцененная величина. Значительные изменения от 3 до 15 мм включительно.*
- Мокрый снег, величины, которые должны сообщаться 03, затем оцененная величина. Значительные изменения 5 мм.*
- Сухой снег, величины, которые должны сообщаться 03, затем оцененная величина. Значительные изменения 20 мм.*

Примечание 2. Отсутствие информации о состоянии поверхности будет отмечено указанием NR (НЕ СООБЩАЕТСЯ) для соответствующей(их) трети(третей) ВПП.

Пункт G. Описание состояния каждой трети ВПП. Включить следующие описания состояния каждой трети ВПП, разделенные наклонной чертой.

УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ
 СУХОЙ СНЕГ
 СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
 СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
 ИНЕЙ
 ЛЕД
 СЛЯКОТЬ
 СТОЯЧАЯ ВОДА
 ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
 ВЛАГА
 МОКРЫЙ ЛЕД
 МОКРЫЙ СНЕГ
 МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
 МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
 ВПП СУХАЯ (сообщается, только если на ней нет загрязнения)

Примечание. Отсутствие информации о состоянии поверхности будет отмечено указанием NR (НЕ СООБЩАЕТСЯ) для соответствующей(их) трети(третей) ВПП.

Пункт Н. Ширина ВПП, к которой применяются соответствующие коды состояния поверхности ВПП. Указать ширину в метрах, если она меньше, чем опубликованная ширина ВПП.

3. Раздел ситуационной осведомленности

Примечание 1. Элементы в разделе ситуационной осведомленности заканчиваются точкой.

Примечание 2. Элементы в разделе ситуационной осведомленности, в отношении которых нет информации или не выполнены определенные условия для публикации, остаются полностью незаполненными.

Пункт I. Уменьшенная длина ВПП. Указать действительное обозначение ВПП и имеющуюся длину в метрах (RWY (ВПП)nn [L] или nn [C], или nn [R] REDUCEDTO (УМЕНЬШЕНА ДО) [n]nnn).

Примечание. Эта информация обуславливается публикацией NOTAM с новым набором объявленных дистанций.

Пункт J. Поземка на ВПП. В случае сообщения информации вставить "DRIFTING SNOW" (ПОЗЕМКА).

Пункт K. Рыхлый песок на ВПП. Если сообщается о наличии рыхлого песка на ВПП, то указать меньший номер обозначения ВПП и через пробел "LOOSE SAND" (РЫХЛЫЙ ПЕСОК) (RWY (ВПП)nn или RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] LOOSESAND (РЫХЛЫЙ ПЕСОК)).

Пункт L. Обработка ВПП химикатами. Если сообщается об обработке химикатами, то указать меньший номер обозначения ВПП и через пробел "CHEMICALLY TREATED" (ОБРАБОТАНА ХИМИКАТАМИ (RWY (ВПП)nn или RWY (ВПП)nn[L], или nn[C], или nn[R] CHEMICALLYTREATED (ОБРАБОТАНА ХИМИКАТАМИ)).

Пункт M. Сугробы на ВПП. Если сообщается о присутствии на ВПП сугробов, то указать меньший номер обозначения ВПП и через пробел "SNOWBANK" (СУГРОБЫ) и через пробел слева "L" или справа "R", или по обе стороны "LR", после чего указывается расстояние в метрах от осевой линии и после пробела указывается FM CL (RWY (ВПП) nn или RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] SNOWBANK (СУГРОБЫ) Lnn, или Rnn, или LRnn FM CL).

Пункт N. Сугробы на РД. Если на РД присутствуют сугробы, то указать номер обозначения РД и через пробел "SNOWBANK" (СУГРОБЫ) (TWY(РД) [nn]n SNOWBANK (СУГРОБЫ)).

Пункт O. Сугробы вблизи ВПП. Если сообщается о сугробах, нарушающих профиль высоты, указанный в плане аэродрома на случай выпадения снега, то указать меньший номер обозначения ВПП и "ADJSNOWBANKS" (СУГРОБЫ ВБЛИЗИ ВПП) (RWY (ВПП) nn или RWY(ВПП) nn[L] или nn[C], или nn[R] ADJSNOWBANKS (СУГРОБЫ ВБЛИЗИ ВПП)).

Пункт P. Состояние РД. Если сообщается, что состояние поверхности РД плохое, то указать номер обозначения РД, а после пробела "POOR" (ПЛОХОЕ). (TWY(РД) [n или nn] POOR (ПЛОХОЕ) или ALLTWYPOOR (СОСТОЯНИЕ ВСЕХ РД ПЛОХОЕ))

Пункт R. Состояние перрона. Если сообщается, что состояние поверхности перрона плохое, то указать номер обозначения перрона, а после пробела "POOR" (ПЛОХОЕ) (APRON (ПЕРРОН) [nnnn] POOR (ПЛОХОЕ) или ALL APRONS POOR (СОСТОЯНИЕ ПОВЕРХНОСТИ ВСЕХ ПЕРРОНОВ ПЛОХОЕ))

Пункт S. Измеренный коэффициент сцепления. В случае сообщения информации указать измеренный коэффициент сцепления и устройство для измерения сцепления.

Примечание. Эта информация будет сообщаться только для тех государств, которые имеют установленную программу замера сцепления на ВПП с использованием устройства для измерения сцепления, одобренного государством.

Пункт T. Замечания открытым текстом.

ПРИМЕР ЗАПОЛНЕННОГО ФОРМАТА SNOWTAM

Пример SNOWTAM 1

```
GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170100 EADDYNYX
SWEA0149 EADD 02170055
(SNOWTAM 0149
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
)
```

Пример SNOWTAM 2

```
GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170140 EADDYNYX
SWEA0150 EADD 02170135
(SNOWTAM 0150
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH
)
```

Пример SNOWTAM 3

```
GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170229 EADDYNYX
SWEA0151 EADD 02170225
(SNOWTAM 0151
EADD
02170055 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/WET SNOW
02170135 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH
02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW
RWY 09L SNOWBANK R20 FM CL. RWY 09R ADJ SNOWBANKS. TWY B POOR. APRON NORTH
POOR)
```

Пример SNOWTAM 4

H-27

GG EADBZQZX EADNZQZX EADSZQZX
170350 EADDYNYX
SWEA0152 EADD 02170345

(SNOWTAM 0152

EADD

02170345 09L 5/5/5 100/100/100 NR/NR/03 WET/WET/SLUSH

02170134 09R 5/2/2 100/50/75 NR/06/06 WET/SLUSH/SLUSH

02170225 09C 2/3/3 75/100/100 06/12/12 SLUSH/WET SNOW/WET SNOW 35

DRIFTING SNOW. RWY 09L LOOSE SAND. RWY 09R CHEMICALLY TREATED. RWY 09C
CHEMICALLY TREATED.)

— KOHEЦ —