

Утверждено
Директором Агентства «Узавиация»
Т.А. Назаров



РУКОВОДСТВО


ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ

БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ

Документ №: GM-AGA-016

Редакция / Ревизия: 01/00

Дата вступления в силу: 25 Апреля 2023 года

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/1

0 АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА

0.1 Содержание

0 АДМИНИСТРИРОВАНИЕ И КОНТРОЛЬ ДОКУМЕНТА.....	1
0.1 Содержание.....	1
0.2 Список Действующих и Действующих Страниц	3
0.3 Список Рассылки.....	4
0.4 Запись Поправок и Изменений.....	4
0.5 Термины и определения.....	6
0.6 Аббревиатура и сокращения	7
0.7 Термины «должен», «следует», «может».....	8
0.8 Администрирование и контроль.....	8
1 МЕТОД ПЛАНА РАБОТ (МПР).....	1
1.1 Определение.....	1
1.2 Обязанности.....	1
1.3 Процесс консультации.....	1
2 АЭРОДРОМНЫЕ РАБОТЫ.....	1
2.2 ВПП.....	1
2.3 РД.....	1
2.4 Перрон.....	2
3 КОНТРОЛЬ ЗА РАБОТАМИ И МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	1
3.1 Контроль Работ	1
3.2 Текущее Обслуживание.....	1
3.3 Мелкие Строительные или Технические Работы.....	1
3.4 Основные Работы	1
3.5 Управление и Контроль Аэродромных Работ.....	1
3.6 Связь	2
3.7 Изоляция Рабочей Зоны.....	2
3.8 Общие Правила Работы	2
3.9 Безопасность.....	3
3.10 Чистота Покрытой Площади.....	3
3.11 Маркировка и Освещение.....	3
3.12 Влияние на Эксплуатационные Пределы.....	3
3.13 Рабочая Деятельность на Аэродромных Рабочих Зонах или Приближающихся к ним Районах.....	3

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	0/2
Администрирование и Контроль Документа			

3.14	Сокращение Расстояния ВПП	3
3.15	Уведомление о Работе	3
3.16	Меры Безопасности	4
3.17	Примеры Опасных и Предельных Условий	5
3.18	Осмотр	6
Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы		1
2.15.	Закрытие ВПП 01-19	11
Приложение 2 – Функции Сотрудника по Охране Труда		1
Приложение 3 - Процедура Устранения Временных Опасностей в Зонах Движения на Аэродроме или Рядом с Ними		1

**РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ**

Код №

GM-AGA-016

Администрирование и Контроль Документа

Глава/Стр.

0/3

0.2 Список Действующих и Хлебных Страниц

Глава 0		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
3	25.АПР.2023	00
4	25.АПР.2023	00
5	25.АПР.2023	00
6	25.АПР.2023	00
7	25.АПР.2023	00
8	25.АПР.2023	00
Глава 1		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
Глава 2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
Глава 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
3	25.АПР.2023	00
4	25.АПР.2023	00
5	25.АПР.2023	00
6	25.АПР.2023	00
Приложение - 1		
Страница	Дата вступления	Ревизия №

в силу		
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
3	25.АПР.2023	00
4	25.АПР.2023	00
5	25.АПР.2023	00
6	25.АПР.2023	00
7	25.АПР.2023	00
8	25.АПР.2023	00
9	25.АПР.2023	00
10	25.АПР.2023	00
11	25.АПР.2023	00
12	25.АПР.2023	00
13	25.АПР.2023	00
14	25.АПР.2023	00
15	25.АПР.2023	00
16	25.АПР.2023	00
17	25.АПР.2023	00
18	25.АПР.2023	00
Приложение - 2		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
Приложение - 3		
Страница	Дата вступления в силу	Ревизия №
1	25.АПР.2023	00
2	25.АПР.2023	00
3	25.АПР.2023	00
4	25.АПР.2023	00
5	25.АПР.2023	00
6	25.АПР.2023	00
7	25.АПР.2023	00
8	25.АПР.2023	00

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	0/4
Администрирование и Контроль Документа			

0.3 Список Рассылки

Копия №	Тип Копии	Отдел	Месторасположение
Оригинал	(S)		
1	(S)		

(S) SoftCopy - (Электронная версия)

(H) HardCopy – (Печатная версия)

Примечание: Электронные и печатные копии считаются «неконтролируемыми», если они напечатаны или не включены в этот список рассылки.

0.4 Запись Поправок и Изменений

Издание/ Ревизия №:	Дата Издания/Ревизии:	Введено в силу:	Причина:
Издание №01	25.АПР.2023		

Издание: - Публикация документа, объединяющая все поправки, предшествующие текущей версии. Новая редакция документа не отображает текст поправок синим цветом. Текущая версия документа отображается на каждой странице в нижнем колонтитуле.

Ревизия: - Изменение, внесенное в часть документа, где оно отображается синим текстом или сопровождается вертикальной линией на правой стороне документа. Основная информация об изменениях (номер и дата) приведена в Перечне страниц

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	0/5
Администрирование и Контроль Документа			

Руководства с актуальной информацией и указана в заголовке соответствующей страницы и в самом контексте.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Администрирование и Контроль Документа	Глава/Стр.	0/6

0.5 Термины и Определения

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	0/8
Администрирование и Контроль Документа			

0.7 Термины «Должен», «Следует», «Может»

Следующие термины имеют смысл, изложенный ниже:

“Должен” - Глагол действия в императивном смысле означает, что применение правила или процедуры или положения является обязательным.

“Следует” - Означает, что рекомендуется применение процедуры или положения.

“Может” - Означает, что применение процедуры или положения является необязательным.

0.8 Администрирование и Контроль

Данный документ опубликован как книга на листах формата А4. Файлы PDF будут заблокированы и подписаны, чтобы предотвратить изменения.

Данный документ регулярно пересматривается и изменяется. Весь соответствующий персонал должен быть ознакомлен со всеми сделанными ревизиями.

Данный документ будет изменен и пересмотрен в соответствии с требованиями процедуры Агентство «Узавиация» «Документация и Контроль».

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	1/1
Метод Плана Работ (МПР)			

1 МЕТОД ПЛАНА РАБОТ (МПР)

1.1 Определение

1.1.1 МПР — это документ, описывающий меры по смягчению последствий, которые будут приняты или применены во время строительства контролируемой зоны или проекта капитального ремонта. Эти меры смягчения могут быть определены, но не исключительно, как: указатели, маркировка, маркеры, смещенный порог, NOTAM, голосовое оповещение, сопровождение персонала в контролируемой зоне, средства и линии связи между сторонами, участвующими в реализации проекта.

1.2 Обязанности

1.2.1 Методический план работы (МПР) — это документ, который должен быть подготовлен эксплуатантом аэродрома и одобрен Агентством «Узавиация». В обязанности директора аэропорта или лица, ответственного за эксплуатацию аэродрома, входит назначение координатора проекта, который не только подготовит МПР, но и будет координировать свои действия с заинтересованными сторонами (авиакомпаниями, поставщиками услуг и менеджером по контракту/проекту) до и во время выполнения проекта.


1.3 Процесс консультации

1.3.1 Весьма вероятно, что реализация проекта в контролируемой зоне повлияет на пользователей аэропорта в различной степени, которая может варьироваться от незначительной до очень значительной. В зависимости от масштаба проекта меры по смягчению последствий могут варьироваться от голосового оповещения до закрытия взлетно-посадочной полосы. Например, может случиться так, что при перекрытии аэропорта с одной взлетно-посадочной полосой ширина взлетно-посадочной полосы будет уменьшена на 50 %, т. е. вместо посадки на полосу шириной 60 метров самолет будет приземляться на полосу шириной 30 метров. В некоторых других случаях длина взлетно-посадочной полосы может быть уменьшена. Навигационные средства, а также визуальные средства могут быть неработоспособными в течение определенного периода времени. Это может означать, что авиакомпаниям придется изменить свое регулярное расписание, временно изменить типы самолетов, нанять более опытных пилотов и т. д. Это требует, чтобы процесс консультаций начался задолго до реализации проекта. В некоторых случаях консультации с авиакомпаниями и поставщиками услуг должны начинаться более чем за год (1) до назначенного срока. Консультации/коммуникации проводятся вовремя:


- 1) стадия планирования проекта;
- 2) предстроительный период и ;
- 3) период строительства.

1.3.2 Консультационный процесс важен не только для авиакомпаний и поставщиков услуг, но и для «будущего» выбранного Подрядчика. Условия работы Подрядчика должны быть известны до начала тендера. Условия эксплуатации аэропорта могут оказать очень существенное влияние на затраты Подрядчика. Подрядчик может установить ночные часы работы, нерабочие часы, время ожидания при расчистке взлетно-посадочной полосы для обеспечения движения воздушных судов и т. д.

1.3.3 Крайне важно, чтобы Оператор аэропорта определил с авиакомпаниями и поставщиками услуг условия работы во время реализации проекта, когда еще не выбран Подрядчик. Условия работы аэропорта будут указаны в тендерной документации проекта, и Подрядчик будет участвовать в торгах, зная, каковы будут его условия работы. Очевидно, что процесс также координируется с лицом, ответственным за управление проектом, поскольку это лицо несет прямую ответственность за стоимость и планирование проекта. Однако следует иметь в виду, что в конечном итоге эксплуатант аэропорта берет на себя ответственность за сертификацию аэродрома.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	1/2
Метод Плана Работ (МПР)			

1.3.4 Чем раньше будут проведены консультации с авиакомпаниями и другими заинтересованными сторонами, тем лучше. Заблаговременные консультации, дающие достаточно времени для реагирования, обычно позволяют решить операционные проблемы к удовлетворению всех сторон.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	2/1
Аэродромные Работы			

2 АЭРОДРОМНЫЕ РАБОТЫ

2.1.1 В обычных условиях эксплуатант аэродрома несет ответственность за эксплуатацию аэродрома в соответствии с условиями, указанными в Руководстве по аэродрому (РА).


2.1.2 Настоящее Руководство по аэродрому будет утверждено Агентством «Узавиация», и ожидается, что в нем будут учтены все установленные условия эксплуатации аэродрома. Условия эксплуатации могут означать, но не исключительно:

2.2 ВПП

- 1) Длина взлетно-посадочной полосы
- 2) Ширина взлетно-посадочной полосы
- 3) Уклон взлетно-посадочной полосы
- 4) Тип поверхности взлетно-посадочной полосы
- 5) Высота зоны приземления
- 6) Высота порогов
- 7) Координаты порогов
- 8) Ширина полосы взлетно-посадочной полосы
- 9) Ширина градуированной области
- 10) Поверхности ограничения препятствий: внутренней горизонтальные, конические, переходные и внешние поверхности
- 11) Система освещения взлетно-посадочной полосы
- 12) Подходное освещение
- 13) Система визуальной индикации уклона захода на посадку или индикатор точного захода на посадку
- 14) Оповестительные огни взлетно-посадочной полосы
- 15) Концевые огни взлетно-посадочной полосы
- 16) Осевые огни взлетно-посадочной полосы
- 17) Огонь зоны приземления на ВПП
- 18) Огни выхода на взлетно-посадочную полосу
- 19) Маркировка порога
- 20) Маркировка центральной линии
- 21) Маркировка зоны приземления
- 22) Маркировка выхода из взлетно-посадочной полосы
- 23) Заявленные расстояния: TORA, TODA, ASDA и LDA
- 24) И т. д.

2.3 РД

- 1) Тип поверхности рулежной дорожки
- 2) Ширина дорожного покрытия
- 3) Перекрестные огни
- 4) Осевая линия


	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Глава/Стр.	2/2
Аэродромные Работы			

- 5) Маркеры края РД
- 6) Маркировка осевой линии
- 7) Место ожидания
- 8) И т. д.

2.4 Перрон

- 1) Размеры
- 2) Боковые огни
- 3) Прожекторы
- 4) стоянка самолетов на полосе руления
- 5) Стоянки для самолетов
- 6) Линии пассажирских путей
- 7) И т. д.

2.4.1 Очевидно, что, когда в контролируемой зоне будет осуществляться крупный ремонтный или строительный проект, условия эксплуатации аэродрома будут так или иначе изменены. В зависимости от масштаба проекта некоторые или многие из перечисленных выше характеристик будут изменены. Авиационная отрасль должна быть проинформирована об этих изменениях, и эти изменения должны быть одобрены Агентством «Узавиация». Поэтому для каждого проекта нерегулярного технического обслуживания и для любого строительного проекта должен быть подготовлен Метод Плана Работы (МПР). Маркировка взлетно-посадочной полосы, заделка трещин на взлетно-посадочной полосе, выравнивание планировочной площади, замена ламп в системе освещения взлетно-посадочной полосы обычно не требуют подготовки МПР. Однако в некоторых случаях желателен выпуск NOTAM или голосового оповещения. Ответственность и компетентность в этом вопросе несет эксплуатант аэродрома по согласованию со службой воздушного движения.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/1

3 КОНТРОЛЬ ЗА РАБОТАМИ И МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ ПРИ ПРОВЕДЕНИИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ

3.1 Контроль Работ

3.1.1 Эксплуатант аэродрома несет ответственность за контроль любых работ, проводимых на аэродроме, и за установление требований и процедур безопасности. Это руководство для соблюдения этих обязанностей.

3.2 Текущее Обслуживание

3.2.1 Лица, уполномоченные эксплуатантом аэродрома, могут входить в активные части рабочей зоны при условии получения разрешения от соответствующего органа аэродромной диспетчерской службы, если таковой имеется. Они должны соблюдать правила, разработанные для управления транспортными средствами на этом аэродроме, при выполнении рутинных работ, таких как стрижка травы и т. д.

3.3 Мелкие Строительные или Технические Работы

3.3.1 Для мелких строительных или ремонтных работ должна быть разработана система контроля, обеспечивающая:

- 1) Никакие работы на рабочей площади не проводятся без ведома эксплуатанта аэродрома или любого соответствующего органа обслуживания воздушного движения; и
- 2) строго соблюдается разрешенное время работы; и
- 3) Все лица, участвующие в работе, подробно инструктируются о следующем:
 - I. Точные области, в которых может быть выполнена работа;
 - II. Маршруты, по которым необходимо следовать к месту работы и обратно;
 - III. Используемые радиотелефонные или другие процедуры управления, ведение вахты по радиослушанию и использование наблюдателей;
 - IV. Меры предосторожности, которые необходимо соблюдать; и
 - V. Порядок отчетности по завершении работы.
- 4) По завершении работ эксплуатант аэродрома осматривает рабочую зону, чтобы убедиться, что она оставлена в безопасном состоянии.

3.4 Основные Работы

3.4.1 Эксплуатант аэродрома должен установить метод планирования работ (МПР) до начала любых крупных строительных работ на аэродроме, за исключением случаев закрытия взлетно-посадочной полосы.


3.4.2 При подготовке МПР эксплуатант аэродрома должен проконсультироваться с основными пользователями аэродрома, аэродромным органом обслуживания воздушного движения (ОВД), если таковой имеется, и, если применимо, с подрядчиком работ.

3.4.3 План работы должен охватывать пункты, подробно описанные в Приложении 1.

3.5 Управление и Контроль Аэродромных Работ

Эксплуатант аэродрома должен:

- 1) Назначить руководителя проекта для координации проведения работ на аэродроме. Руководитель проекта должен принять меры и установить процедуры для обеспечения

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/2

безопасности полетов воздушных судов во время выполнения работ. Эти мероприятия и процедуры должны быть опубликованы в МПР;

- 2) Обеспечить выполнение аэродромных работ в соответствии с МПР для основных работ;
- 3) Обеспечить выпуск NOTAM для уведомления о работах; и
- 4) Назначить ответственным за охрану труда лицо, выполняющее функции, указанные в Приложении 2.

3.6 Связь

Перед началом любых существенных работ на аэродроме:

- 1) Должен быть установлен процесс связи между представителями эксплуатанта аэродрома, соответствующего органа обслуживания воздушного движения, основных пользователей аэродрома и, если применимо, подрядчика, который должен выполнить работу.
- 2) Было бы полезно создать комитет, состоящий из представителей тех, кто связан с работами, включая подрядчиков. Основной задачей этого комитета должно быть выявление проблем взаимодействия между различными участвующими организациями.

3.7 Изоляция Рабочей Зоны


3.7.1 Насколько это возможно, рабочие зоны должны быть отделены от зон активного движения физическими барьерами. Эти барьеры служат для предупреждения пилотов и предотвращения случайного попадания рабочих машин в зоны активного движения друг друга. Барьеры должны быть помечены для дневного использования и должным образом освещены для ночного использования.

3.7.2 Огни рулежных дорожек, ведущих в рабочие зоны, в период проведения работ должны быть постоянно выключены. Спецификация по маркировке необслуживаемых участков содержится в ASM – раздел 5.1.4.2.

3.8 Общие Правила Работы

Перед началом работ необходимо согласовать:

- 1) количество часов, разрешенных для работы;
- 2) Разрешенные маршруты транспортных средств;
- 3) контроль транспортных средств;
- 4) Используемое оборудование связи и связанные с ним процедуры;
- 5) допустимая высота транспортных средств и оборудования, а также ограничения на рабочую высоту крановых стрел; и
- 6) Любые ограничения на использование электрического оборудования для предотвращения помех навигационным средствам или бортовой связи.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/3

3.9 Безопасность

3.9.1 Строительный персонал должен быть предупрежден в письменной форме о возможных опасностях для персонала, работающего на аэродромах, в частности о проблемах с реактивной струей и шуме. Там, где это необходимо, должны быть предусмотрены наблюдатели, одетые в легко узнаваемые светоотражающие жилеты.

3.10 Чистота Покрытой Площади

3.10.1 В тех случаях, когда работы проводятся на участках с твердым покрытием или включают их пересечение, дорожное покрытие должно быть тщательно осмотрено, прежде чем открывать его для использования самолетом. Обратите особое внимание на наличие мусора и общую чистоту поверхности. Там, где воздушные суда постоянно используют участки, открытые для строительных работ, следует регулярно проводить проверки, чтобы гарантировать, что необходимая очистка была проведена.

3.11 Маркировка и Освещение

3.11.1 Высокое оборудование, такое как крановые стрелы, должно быть помечено и освещено в ночное время/неблагоприятные погодные условия. При длительной работе необходимо постоянно следить за исправностью маркировки и освещения препятствий и необслуживаемых участков. Это особенно важно для маркировки и освещения, указывающих на смещенный порог.

3.12 Влияние на Эксплуатационные Пределы

3.12.1 Необходимо учитывать влияние высокого оборудования, такого как стрелы крана, на ILS и радар совместно с теми, кто отвечает за электронные средства посадки, и предпринимать шаги для сведения помех к минимуму. Строительное оборудование может оказывать неблагоприятное воздействие на пределы высоты над препятствиями, и его следует учитывать при разработке рабочих планов.

3.13 Рабочая Деятельность на Аэродромовых Рабочих Зонах или Приближающих к ним Районах


3.13.1 Инструкции, содержащиеся в добавлении 3, предназначены для использования при подготовке планов и спецификаций, когда рабочие операции должны проводиться в районах, которые могут мешать полетам воздушных судов.

3.14 Сокращение Расстояния ВПП

3.14.1 Выполнение работ перед концом любой взлетно-посадочной полосы или любой стоп-полосы, свободной полосы или зоны безопасности, вероятно, сократит расстояние до взлетно-посадочной полосы, доступное для полетов воздушных судов, поскольку используемое оборудование вторгается в поверхность, свободную от препятствий. В этих случаях важно предоставить эксплуатантам воздушных судов точные пересмотренные заявленные расстояния до ВПП, а также высоту и расположение временных препятствий, связанных с работами.

3.15 Уведомление о Работе

3.15.1 Если в результате работ ограничивается доступность взлетно-посадочной полосы или сокращается доступная длина взлетно-посадочной полосы, об этом следует заблаговременно уведомить регулярных эксплуатантов аэродрома. Эти эксплуатанты воздушных судов планируют свое расписание заблаговременно, и им требуется достаточно времени для изучения влияния сокращения расстояния до взлетно-посадочной полосы или

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/4

ограничений на использование взлетно-посадочной полосы на их загрузку и график полетов.

3.15.2 Если выполнение работ может привести к ограничению полетов воздушных судов несмотря на то, что ограничение было согласовано с регулярными эксплуатантами аэродрома, изменившиеся обстоятельства должны быть извещены в NOTAM не менее чем за 24 часа до начала работ и желательно за неделю до.


3.15.3 В САИ следует предоставить подробную информацию о работе, включая любые ограничения и запреты, применимые к полетам воздушных судов, для скорейшего опубликования дополнения к AIP с уведомлением эксплуатантов воздушных судов не менее чем за 3 месяца.

3.16 Меры Безопасности

3.16.1 Ниже приведен неполный перечень соображений безопасности, на которые потребуются обратить внимание при проведении аэродромных работ.

3.16.2 В вашей конкретной ситуации могут быть и другие ситуации, которые потребуют внимания:

- 1) Минимальное нарушение стандартных операционных процедур для полетов воздушных судов.
- 2) Расчистить маршруты от аварийно-спасательных и противопожарных станций к активным аэродромным зонам.
- 3) Процедура уведомления и полномочия на изменение ориентированных на безопасность аспектов плана строительства.
- 4) Инициирование, актуальность и аннулирование NOTAM.
- 5) Приостановка или ограничение полетов воздушных судов на аэродромных рабочих площадках.
- 6) Смещение конца или порога ВПП, или того и другого, а также соответствующее временное освещение и маркировка.
- 7) Установка и техническое обслуживание временного освещения и разметки закрытых или измененных маршрутов воздушных судов в рабочих зонах аэродрома.
- 8) Пересмотренные процедуры контроля транспортных средств или дополнительное оборудование и персонал.
- 9) Маркировка и освещение строительной техники.
- 10) Стоянка строительной техники и хранение материалов, когда они не используются.
- 11) Назначение ответственных представителей всех вовлеченных сторон и их доступность.
- 12) Место для парковки транспортных средств строительного персонала и их подвоз к месту проведения работ и обратно.
- 13) Обозначение и освещение строительных площадок и заграждений.
- 14) Расположение строительных офисов.
- 15) Расположение завода-подрядчика.
- 16) Назначение площадок для отходов и удаление отходов.
- 17) Обязанности и график уборки мусора.
- 18) Заметная идентификация строительного персонала и оборудования.
- 19) Расположение подъездных дорог.
- 20) Контроль безопасности временных ворот и перенесенных заборов.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/5


- 21) Шумовое загрязнение.
- 22) Регулирование и контроль взрывчатых веществ.
- 23) Контроль пыли, дыма, пара и паров.
- 24) Расположение коммуникаций.
- 25) Предоставление временных коммунальных услуг или немедленный ремонт, или то и другое, в случае нарушения установленных коммунальных услуг.
- 26) Расположение силовых линий и линий управления для электронных средств визуальной навигации.
- 27) Необходимы дополнительные меры безопасности, если это аэродром, назначенный для обеспечения безопасности.
- 28) Обозначение и освещение закрытых аэродромных рабочих зон.
- 29) Поэтапность работы.
- 30) Отключение или защита, или то и другое, аэродромных электронных визуальных навигационных средств.
- 31) Необходимость оповещения аварийно-спасательных и противопожарных формирований при работах на водопроводах.
- 32) Предоставление диспетчеров управления движением, маршалов воздушных судов, шагоходов и т. д., если это необходимо для обеспечения безопасности на строительных площадках.

3.17 Примеры Опасных и Предельных Условий

3.17.1 Анализ прошлых авиационных происшествий и инцидентов выявил множество сопутствующих опасностей и условий.

3.17.2 Условия, за которыми следует внимательно следить, перечислены ниже:

- 1) Земляные работы вблизи взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и перронов.
- 2) Запасы земли, строительных материалов, временных конструкций и других препятствий вблизи аэродромных рабочих зон и поверхностей захода на посадку и взлета.
- 3) Проекты взлетно-посадочных полос, приводящие к чрезмерному выступу более 25 мм для взлетно-посадочных полос и 76 мм для краев между старой и новой поверхностями на краях и концах взлетно-посадочных полос.
- 4) Тяжелая техника, работающая или простаивающая вблизи аэродромных зон движения.
- 5) Близость оборудования или материалов, которые могут ухудшить излучаемые сигналы или ухудшить контроль навигационных средств.
- 6) Высокие, но относительно незаметные объекты, такие как подъемные краны, буровые установки и т. д., в критических зонах, таких как зоны безопасности и поверхности захода на посадку и взлета.
- 7) Неправильные или неисправные огни или неосвещенные аэродромные опасности.
- 8) Ямы, препятствия, рыхлое дорожное покрытие, мусор или другой мусор на аэродромных рабочих площадках или вблизи них.
- 9) Отсутствие ограждений, таких как заборы, во время строительства для предотвращения несанкционированного доступа.
- 10) Неправильная маркировка или освещение взлетно-посадочных полос, рулежных дорожек и смещенных порогов.


	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Контроль за Работами и Меры Предосторожности	Глава/Стр.	3/6

- 11) Привлекательность для птиц, такая как открытые земляные валы, мусор, посеvy травы или водоемы на аэродромах или вблизи них.
- 12) Неадекватные или неправильные методы маркировки временно закрытых зон движения, включая неподходящие и незащищенные баррикады.
- 13) Стертая маркировка на активных участках движения.

[Нарушения безопасности, неправильная эксплуатация наземных транспортных средств, а также немаркированные или открытые ямы и траншеи вблизи поверхностей движения воздушных судов являются наиболее часто встречающимися угрозами безопасности во время строительства].

3.18 Осмотр

3.18.1 Эксплуатант аэродрома или его представитель должны проводить частые проверки на критических этапах работ, чтобы убедиться, что подрядчик соблюдает предписанные процедуры безопасности и что существует эффективная программа борьбы с мусором.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/1

Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы

A1-1 Метод плана работы (МПР) должен содержать как минимум следующую информацию:

Описание строительного проекта:

Предоставьте полное описание планируемого строительного проекта.

Этапы/фазы строительства и графики:

Перечислите различные этапы строительных работ с предполагаемыми датами начала и окончания.

Типы и частота воздушного движения:

Перечислите типы воздушных судов и количество ежедневных рейсов, ожидаемых в период строительства.

Нарушения воздушного движения:

Каково будет влияние и нарушение воздушного движения, как указано выше.

Положение и высота оборудования (относительно взлетно-посадочных полос и рулежных дорожек):

Укажите местоположение и максимальную рабочую высоту строительного оборудования или транспортных средств, а также места, где это оборудование будет работать по отношению к краям/концам РД или ВПП. Эта информация необходима для оценки воздействия на поверхности ограничения препятствий.

Работы рядом с взлетно-посадочной полосой/рулежной дорожкой:

Временные опасности на взлетно-посадочных полосах. В какой зоне вы будете работать, какие ограничения и условия работы будут применяться к вашему проекту?

Разметка, барьеры и освещение предусмотрены:

Опишите всю маркировку, ограждения и освещение, которые будут использоваться для обозначения необслуживаемых участков аэродрома.

Смещенные и/или перемещенные пороги:

Если проект потребует смещения или перемещения порога, объясните, почему это необходимо, на каком процентном уклоне основаны расчеты, как будет отмечен и освещен новый порог, какой буфер предусмотрен для струйной или пропеллерной струи. рассмотрение?

Заявленная дистанция на всех этапах:

Основываясь на приведенном выше расчете, каковы будут пересмотренные заявленные расстояния?


Контроль доступа, управление транспортными средствами и сопровождение:

Как транспортные средства и оборудование будут подъезжать к строительной площадке, будет ли выдано разрешение на управление транспортным средством в аэропорту, требуются ли лицензии на радиосвязь, будут ли сопровождаться транспортные средства, кто будет обеспечивать сопровождение?

План коммуникаций (до строительства и во время строительства):

Для каждого строительного проекта требуется коммуникационный план. План будет охватывать связь с клиентами/пользователями аэродрома, ОВД и АГА на всех этапах проекта; № 1: этап планирования, № 2: этап подготовки к строительству № 3: этап строительства.

Управление аэропортом ↔ ATS;

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/2

АТС ↔ Строительная площадка; Служба аэропорта ↔ Строительная площадка;

Эксплуатация аэропорта ↔ Пользователи (заинтересованные стороны); Операции в аэропорту ↔ АГА.

НОТАМ в соответствии с инструкцией по использованию НОТАМ:

Представить проект всех ожидаемых НОТАМ. НОТАМ, в которых пересматриваются объявленные расстояния, должны быть предварительно одобрены АГА.

Чертеж или чертежи:

Предоставьте любые чертежи, необходимые для поддержки вашего плана строительных работ. Эксплуатант аэродрома несет ответственность за обеспечение того, чтобы чертежи и конечный продукт соответствовали требованиям сертификации аэродромов.

A1-2 МПР (ПРИМЕР)

Ниже приведены примеры МПР, которые были подготовлены для различных проектов аэропортов.

Ни один шаблон не может охватить все возможности, которые могут возникнуть в результате проекта строительства в контролируемой зоне. Ни один проект не похож на другой. Заявитель решение должно быть осуществлено.

Пример выглядит следующим образом:

Проект заключается в расширении гравийной взлетно-посадочной полосы с 1,52 км до 1,98 км в длину и с 30,5 м до 45,7 м в ширину. Проект также включает в себя установку новой системы бокового освещения взлетно-посадочной полосы, РАРІ, ветровой опоры и т. д. Площадь стоянки самолетов будет увеличена примерно с 5 900 квадратных метров до 22 000 квадратных метров. Этот аэропорт является аэропортом с одной взлетно-посадочной полосой. Цель проекта - обеспечить посадку B737-200. До расширения аэропорт использовался для Dash-8 и Challenger 600 (реактивный автомобиль скорой помощи).

МЕТОД РАБОТЫ ПЛАН (название)

ИСПОЛЬЗУЕМЫЙ АЭРОДРОМ ВПП

(номер обозначения)

(Название) АЭРОДРОМ

ПЕРРОН, РАСШИРЕНИЕ ВПП

Номер проекта: (nnn)

МЕТОД ПЛАНА РАБОТ (МПР)

АЭРОПОРТ: (название аэродрома)

ПРОЕКТ: РАСШИРЕНИЕ ПЕРРОНА/ВПП

РАСПИСАНИЕ: (дд/мм/гг)


Автор проекта:

(Имя)

(Заголовок)

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/3

Контактное лицо проекта:	(Организация и адрес) Тел:
	Факс:
	Электронная почта:
	(Имя) (Должность)
	(Организация и адрес) Тел.:
	Факс:
	Электронная почта:
Оглавление	Ссылка на перрон.
Определение	Ссылка в запретную зону.
Зона стоянки самолетов:	Означает часть аэропорта, за исключением зоны маневрирования, предназначенную для посадки и высадки пассажиров и грузов, дозаправки, обслуживания, технического обслуживания и стоянки воздушных судов, а также движения воздушных судов, транспортных средств и пешеходов для выполнения эти функции.
Воздушная зона:	службы воздушного движения.
Перрон:	Представитель владельца проекта. Слово инженер также используется.
ОВД:	Представитель владельца проекта. Слово Консультант также используется.
Консультант (the):	расчетное время прибытия (относительно самолета).
Инженер (the):	В данном документе означает лицо, сопровождающее транспортные средства Подрядчика на проезжей части.
ETA:	повреждение посторонним предметом. Используется для обозначения любого постороннего предмета, который может повредить самолет.
«СОПРОВОЖДЕНИЕ»:	Означает ту часть аэродрома, которая обычно используется для взлета и посадки воздушных судов и для движения воздушных судов, связанного с взлетом и посадкой, за исключением перрона.
FOD:	взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка и перрон.
Зона маневрирования:	
Зона движения:	


	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/4

МПР

Метод Плана Работы. Настоящий документ.

Зона ограниченного доступа:

Означает зону на аэродроме, обозначенную знаком как зону, доступ к которой ограничен для лиц, за исключением случаев, когда это разрешено начальником аэропорта

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/5

1. ОПИСАНИЕ РАБОТ

1.1 Расширение перрона/ВПП

(имя владельца) владеет (имя) аэродромом. Аэродром эксплуатируется в соответствии с эксплуатационным соглашением (название эксплуатанта аэродрома) через свое Министерство. (Владелец проекта) заключил контракт с (Название подрядчика) на расширение перрона, взлетно-посадочной полосы и обновление поверхностей контролируемой зоны. Для подготовки планов и спецификаций, а также для реализации проекта была нанята консалтинговая фирма.

Для строительства будет использоваться следующее оборудование, которое потребуется для работы в аэропорту и рядом с ним: бульдозер, грейдер, вибрационный каток, погрузчик, тандемные грузовики, пикапы, водовозы, экскаваторы-погрузчики и т. д.

Предстоящая работа описана ниже.

1.2 Объём проекта

- a) В объем проекта входит расширение перрона с площади 5900 кв.м до примерно 22000 кв.м.
- b) Взлетно-посадочная полоса будет расширена на север с 1,52 км до 1,98 км.
- c) Взлетно-посадочная полоса будет увеличена с 30,5 м до 45,7 м.
- d) Система бокового освещения взлетно-посадочной полосы будет перемещена, а PAPI будет установлен в конце взлетно-посадочной полосы 01.
- e) Площадки для маневров будут обновлены.

Наконец, будет построено новое здание терминала аэропорта. Он не включен в настоящий Метод Плана Работы (МПР). Проект не должен быть реализован ранее 2010 года. В свое время будет подготовлен еще один МПР.


1.3. Общее расписание проекта

Расширение перрона начнется в сентябре 2008 г. и будет завершено к июлю 2009 г. Расширение взлетно-посадочной полосы, а также перенос системы освещения должны начаться в 2009 г. и завершиться в 2010 г.

1.4. Расширение перрона

Перрон будет значительно расширен; его общая площадь увеличится с 5 960 квадратных метров до 22 000 квадратных метров. Он будет расширен на север, юг и запад. На этом перроне будет сооружена бетонная площадка размером 45 на 45 метров. Весь перрон будет перелицован.

Работы будут проводиться в соответствии с обычным расписанием рейсов отдельных перевозчиков и рейсов для медицинской эвакуации и не потребуют закрытия аэропортов. Внешними (название авиакомпании) регулярными рейсами по расписанию необходимо предварительное уведомление за 2 часа до приземления и взлета на (название) аэродрома и обратно. Будет выпущен NOTAM с пометкой «Предварительное уведомление» (см. раздел 3.15 для NOTAM). Постановка проекта следующая.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/6

Этапы строительства

Этап I

Предварительные работы, т.е. дробление и взрыв материала. Участки взрывных работ/дробления/складирования расположены на юго-западной стороне взлетно-посадочной полосы для карьера, обозначенного как СА1, и на северо-восточном конце взлетно-посадочной полосы для карьера, обозначенного как ТТ.

Общие примечания к постановке


- 1 Строительство ограничивается зонами, показанными на чертеже
- 2 Доступ к строительным работам ограничен восточной обочиной взлетно-посадочной полосы.
- 3 Расписание воздушного движения включено в этот документ.
- 4 Все люди и оборудование должны находиться на расстоянии не менее 45 м от осевой линии открытой взлетно-посадочной полосы во время посадки и взлета. Были определены два (2) места отвода, т. е. рулежная дорожка и место разрушения.
- 5 Ответственность за маркерные доски, изменение/перемещение временных боковых/пороговых огней и опоры маркеров несет Подрядчик.
- 6 В конце каждого дня все строительное оборудование должно быть припарковано на специально отведенной строительной площадке, расположенной на площадке дробления. Высота оборудования не должна превышать требований зонирования, т. е. 1:7, измеренных на расстоянии 45 метров от центра взлетно-посадочной полосы.
- 7 Рейсы медицинской эвакуации должны быть уведомлены за два (2) часа до приземления.
8. Эксплуатант аэродрома информирует САА о текущем этапе строительства и любых эксплуатационных воздействиях или рекомендациях.
- 9 Все отступы для строительных зон соответствуют соответствующим стандартам.
- 10 Вся строительная деятельность должна быть ограничена зонами ограниченного доступа, а квалифицированное сопровождение Сертификат оператора ограниченной радиосвязи будет предоставлять услуги радио сопровождения и мониторинга.

Выпускаются NOTAM. Предлагаемые тексты можно найти на 3.15. Будет применяться «Предварительное уведомление». Потребуется тесная координация между оператором аэропорта и пользователями, главным образом (названиями авиакомпаний). (ОВД) разрешает посадку и взлет регулярных рейсов и медицинских эвакуаций, а также других рейсов при условии предварительного уведомления за 2 часа.

1.5. Предварительные работы

Гравийный щебень, который будет использоваться для этого проекта, будет производиться на первом этапе проекта в сентябре/октябре 2008 года. В течение этого периода взлетно-посадочная полоса не будет затронута деятельностью Подрядчика. Однако в этот период произойдет взрыв. См. Раздел 3.15 для NOTAM.

¹ 45 м - ширина полосы взлетно-посадочной полосы для неточной взлетно-посадочной полосы с кодом 3.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/7

2. ПРОЦЕДУРЫ СТРОИТЕЛЬСТВА

Планы расширения перрона и взлетно-посадочной полосы подготовлены (название ответственной организации). Они пронумерованы XXXX, копии прилагаются.

Этапы с I по IV в 2008, 2009 и 2010 годах следующие:

Этап	Расположение	Описание работ	Задержки выполнения ²
Этап I (Чертеж XXXX)	Перрон и карьер CA1, исх. план Приложение ааа.	Взрывные, гравийно-дробильные работы транспортировка гравия из карьера CA1 на перрон (расширение перрона, северной, южной и западной сторон и устройство бетонной плиты).	XXXX рабочих дней на взрывные работы. Продолжается дробление ³ , которое состоится в октябре/ноябре 2008 г. и июле 2009.
Этап II (Чертеж XXXX)	Внешняя граница спланированных участков, продолжение взлетно-посадочной полосы на север (457 м). Карьер ТТ- и ST ref. план(Приложение ддд).	Расширение взлетно-посадочной полосы на север, 1500 футов.	XXXX Рабочие дни.
Этап III (Чертеж XXXX)	ВПП 01-19	Установка новой системы освещения взлетно-посадочной полосы, демонтаж старой системы и расширение взлетно-посадочной полосы с 30,5 до 45,7 м.	XXXX Рабочие дни
Этап IV	Взлетно-посадочная полоса, рулежная дорожка и перрон	Замена покрытия взлетно-посадочной полосы, рулежной дорожки и перрона.	XXXX Рабочие дни

² Задержки исполнения выражены в календарных рабочих днях. День 1 означает начало работы. Точная дата уточняется.

³ Работы должны начаться в сентябре 2008 года.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/8

2.1. Общее замечание по постановке проекта

Цель состоит в том, чтобы сохранить доступной взлетно-посадочную полосу длиной 1,06 км и возможность вновь открыть взлетно-посадочную полосу на полную длину (1,52 км) для реактивной машины скорой помощи с предварительным уведомлением за 2 часа. На некоторых этапах проекта взлетно-посадочная полоса длиной 1,06 км будет доступна только в определенное время суток. Эти временные ограничения должны применяться в течение примерно 4–5 недель летом 2019 года.

Этап I:

На этом этапе перрон будет расширен на юг и на север. Его площадь будет увеличена с 5900 кв.м. примерно до 22 000 кв.м. Работа будет проходить в следующие этапы:

- I. Расширение на юг
- II. Расширение на север
- III. Строительство плиты, 45 метров на 45 метров.

Каждый этап должен быть завершен до того, как можно будет приступить к следующему этапу. Новое расширение должно быть пригодно для использования самолетами, прежде чем будет предпринят следующий этап. Это даст больше свободного места для парковки самолетов.

Этап II:

Расширение ВПП 01-19 на север на 457 м. На этом этапе Подрядчик будет работать без каких-либо ограничений воздушного движения. Порог ВПП 19 будет смещен на 457 м. Доступная длина взлетно-посадочной полосы составит 1,06 км. Эта взлетно-посадочная полоса протяженностью 1,06 км будет открыта 24 часа в сутки на этом этапе проекта. Взлетно-посадочная полоса может быть открыта на полную длину в любое время с предварительным уведомлением за 2 часа, в основном для реактивной машины скорой помощи.

Этап III:

Демонтаж старой системы освещения и установка новой системы освещения (бортовые огни взлетно-посадочной полосы). Это также включает установку системы PAPI на взлетно-посадочной полосе 01, перемещение ветроуказателя, RIL и PAPI на взлетно-посадочную полосу 19.

Новая система освещения (боковые огни взлетно-посадочной полосы) будет введена в действие после расширения взлетно-посадочной полосы в северном направлении (см. этап II выше). Новая система боковых огней взлетно-посадочной полосы должна быть введена в эксплуатацию до того, как будет демонтирована старая. С момента деактивации старой системы и до момента ее физического удаления каждый свет будет отмечен автоотражающим конусом высотой 30 см, состоящим из оранжевых и белых полос попеременно и закрепленным на земле. Любая траншея или трюм, связанные с демонтажем старой системы освещения, должны быть засыпаны и утрамбованы перед посадкой или взлетом воздушного судна. На этом этапе проекта Подрядчик должен расчистить взлетно-посадочную полосу для любой посадки и взлета, а оборудование должно быть припарковано в 30 метрах от края взлетно-посадочной полосы.

Этап IV:

Этот этап проекта будет реализован в несколько этапов:

Фаза I Этапа IV: Замена покрытия расширения взлетно-посадочной полосы, 457 м к северу. На этом этапе взлетно-посадочная полоса протяженностью 1,06 км будет доступна 24 часа в сутки, если не будет производиться установка новой системы освещения или демонтаж старой. Взлетно-посадочная полоса протяженностью 1,06 км будет доступна, но может быть ограничена определенными часами, если будет установлена или удалена система освещения взлетно-посадочной полосы.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/9

Фаза II Этапа IV: Замена покрытия на дистанции 457 м. На этом этапе будет доступна взлетно-посадочная полоса протяженностью 1,06 км, но она будет ограничена определенными часами, которые необходимо обсудить и согласовать с (названия авиакомпаний). Это обсуждалось на встрече, состоявшейся в офисе (название компании) 3 сентября

2018 г. с (названия авиакомпаний), (имя владельца проекта) и (название оператора аэродрома). Стороны рассматривают два временных интервала для посадки и взлета, один утром и один днем.

Фаза III Этапа IV: Обновление покрытия дистанции 152,4 м. Эта часть проекта может быть завершена за короткий период времени, например, за выходные. Режим работы будет своевременно обговорен с основными эксплуатантами (названия авиакомпаний), соответственно будет выпущен NOTAM.

Общее примечание: После завершения Этапа III Этапа IV площадь участка с новым покрытием к северу от взлетно-посадочной полосы составит 1,06 км. Это станет взлетно-посадочной полосой длиной 1,06 км, доступной для взлета и посадки. Смещенные пороговые огни будут перемещены со смещенного порога «А» на смещенный порог «В».

Фаза IV Этапа IV: Взлетно-посадочная полоса будет расширена примерно на десять (10) метров к югу, чтобы сделать возможным увеличение стыка между РД и взлетно-посадочной полосой с 30,5 до 45,7 м. Первые 457 м к югу от взлетно-посадочной полосы будут заменены. На этом этапе Подрядчик будет работать без каких-либо ограничений воздушного движения с точки зрения посадки и взлета, но самолеты будут рулить от взлетно-посадочной полосы 1,06 км на север до перрона на юг. Порог ВПП 01 будет смещен на 914 м. Доступная длина взлетно-посадочной полосы составит 1,06 км. Эта взлетно-посадочная полоса протяженностью 1,06 км будет открыта 24 часа в сутки на этом этапе проекта. Взлетно-посадочная полоса может быть открыта на полную длину в любое время с предварительным уведомлением за 2 часа, в основном для реактивной машины скорой помощи.

Фаза V Этапа IV: будут заменены вторые 457 м к югу от взлетно-посадочной полосы. После завершения этого этапа взлетно-посадочная полоса будет обновлена и расширена до 1,98 км на 45,7 м с новой системой освещения.

Общее примечание: В настоящее время невозможно определить, на каком этапе проекта будет установлена и завершена новая система освещения с учетом расширения и расширения взлетно-посадочной полосы. Тесная координация между Эксплуатантом аэропорта и (Управлением гражданской авиации) должна осуществляться для выпуска NOTAM, голосовых предупреждений и т. д. Также потребуется тесная координация между (имя владельца проекта), Подрядчиком и (наименование эксплуатанта аэродрома).

2.2. Движение строительных машин

Во время строительства транспортные средства и оборудование Подрядчика будут подъезжать к контролируемой территории по существующей подъездной дороге к аэродрому из (указать место).

2.3. Идентификация строительных машин

Все транспортные средства Подрядчика, которые будут эксплуатироваться на зонах движения воздушных судов (ВПП, РД и перрон) аэродрома (название аэродрома), будут оборудованы вращающейся сигнальной лампой, которая должна быть включена, когда транспортное средство находится на этих площадках. Если оборудованы фары, они также должны быть постоянно включены в контролируемой зоне.

Вращающиеся сигнальные огни должны быть установлены на транспортном средстве в таком месте, чтобы луч был виден воздушным судам или наземным транспортным средствам с любого места в пределах 360°. Световой пучок устанавливается под углом 60° над горизонталью и вращается с постоянной скоростью 35 об/мин.

Окружающий шар предупредительного огня должен быть «авиационного желтого цвета» для всех транспортных средств.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/10

2.4. Сопровождение

Каждое транспортное средство или лицо, въезжающее на рулежную дорожку и взлетно-посадочную полосу, должно сопровождаться.

Сопровождение находится в ведении (эксплуатанта аэродрома). Все лица, осуществляющие сопровождение, имеют «Ограниченный сертификат радиста». Задачи следующие:

- 1) В рабочее время ОВД⁴. В эти часы «сопровождение» будет постоянно находиться в контролируемой зоне. Этот человек (сопровождающий) будет единственным, кто будет общаться с ОВД. «Эскорт» будет нести ответственность за консультирование сотрудников Подрядчика по расчистке взлетно-посадочной полосы и возобновлению операций на взлетно-посадочной полосе.

Подрядчик должен назначить представителя для связи и для связи с лицом, осуществляющим сопровождение.

График работы, опубликованный ОВД, следующий:

- Опубликованные часы ОВД будут такими же, как часы работы Подрядчика.

- 2) В нерабочее время ОВД, а в данном случае и в рабочее время Подрядчика, взлетно-посадочная полоса будет закрыта.

Исполнитель и его сотрудники должны мгновенно выполнять приказы, отдаваемые «сопровождающим».

В период, когда гравий будет вывозиться из одного из двух карьеров, один «сопровождающий» будет выставлен на стыке перрона и рулежной дорожки, а другой «сопровождающий» будет размещен в точке доступа к взлетно-посадочной полосе из одного из двух карьеров. «Сопровождающие» будут поддерживать радиосвязь с ОВД, а также связываться друг с другом с помощью портативной рации. Получив от ОВД уведомление о том, что воздушное судно собирается приземлиться или взлететь, они прекратят все движение, направляющееся к рулежной дорожке или взлетно-посадочной полосе, до тех пор, пока ОВД не уведомит о возможности возобновления нормальной работы. Та же процедура будет применяться при продлении взлетно-посадочной полосы 01-19 в северной части (19).

2.5. Расчистка взлетно-посадочной полосы (экстренная процедура)

Если все другие существующие процедуры не сработают, будет применяться следующая процедура? При любых обстоятельствах включение и выключение огней взлетно-посадочной полосы является предупреждающим сигналом для всех транспортных средств о необходимости немедленно покинуть взлетно-посадочную полосу.

2.6. Инспекционная проверка перед открытием взлетно-посадочной полосы

Если по какой-либо причине взлетно-посадочная полоса должна быть закрыта или по взлетно-посадочной полосе курсируют грузовики, персонал (название эксплуатанта аэропорта) (технический персонал аэропорта) проверит зоны маневрирования (взлетно-посадочную полосу и рулежную дорожку) и подтвердит органу ОВД, что эти зоны ясны и чисты и могут быть вновь открыты для воздушного движения. Эта процедура должна быть завершена не менее чем за десять (10) минут до расчетного времени прибытия воздушного судна (ETA).


2.7. Пропуск в аэропорт (безопасность)

В аэропорту (название) отсутствует пропускная система.

2.8. Маркеры

Ответственность за использование маркеров несет Подрядчик.

⁴ Рабочее время будет таким же, как рабочее время Подрядчика.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/11

2.9. Безопасное расстояние для транспортных средств и оборудования

При выполнении работ вблизи площадок, открытых для полетов воздушных судов, Подрядчик должен перемещать свое оборудование и рабочих не менее чем на 45 метров от осевой линии взлетно-посадочной полосы во время всех посадок и взлетов. Наблюдатель/коммуникатор свяжется с «Сопровождением» для передачи информации о воздушном движении. «Сопровождающий» будет консультировать Подрядчика. Подрядчик должен немедленно подчиняться приказам, данным наблюдателем/коммуникатором.

2.10. Зоны отвода

Взлетно-посадочная полоса будет расчищена, как указано на чертежах. Есть 2 зоны отхода: площадка взрывных работ/дробления/складирования и рулежная дорожка.

2.11. Высота оборудования (относительно ВПП и РД)

Высота парка оборудования в зонах отвода, указанных в пункте 2.9 выше, не должна превышать 4 метра.

2.12. Уплотнение поверхности (максимумы и минимумы)

В конце каждого рабочего дня и после уведомления о прибывающем (приземляющемся или взлетающем) воздушном судне Подрядчик выравнивает и уплотняет взлетно-посадочную полосу, РД и перрон таким образом, чтобы воздушное судно могло двигаться по этим поверхностям, как указано инженером. В это время на взлетно-посадочной полосе, РД и перроне не должно быть значительных подъемов или понижений, или зернистых ветров, а граница между проезжей частью взлетно-посадочной полосы и участком, на котором работает Подрядчик, должна иметь продольный уклон менее 1:30 для обеспечения безопасного движения воздушных судов.

2.13. Заявленные расстояния

Заявленные расстояния будут изменены в ходе II этапа работ. На III этапе работ ширина взлетно-посадочной полосы будет уменьшена до 22,9 м. Заявленные расстояния будут следующими:

ТОДА: 1,06 км.

ТОРА: 1,06 км.

АСДА: 1,06 км.

LDA: 1,06 км.

2.14. Парковка транспортных средств Подрядчика


В конце каждого дня все строительное оборудование должно быть припарковано на строительной площадке, расположенной на одной из двух площадок взрывных работ/дробления/складирования, как показано на рисунке. Требование зонирования, как описано в 1.3 тогда будет выполнено.

2.15. Закрытие ВПП 01-19

Взлетно-посадочная полоса будет закрыта в течение определенного периода дня, пока взлетно-посадочная полоса будет расширена/обновлена, будет установлена новая система освещения взлетно-посадочной полосы, а старая система будет удалена. Взлетно-посадочная полоса будет открыта в определенные периоды дня, чтобы обеспечить посадку и взлет регулярных рейсов. Во все остальное время будет применяться «Требуется предварительное разрешение» (см. раздел 3.15 NOTAM).

2.16. Нехватка мест для стоянки воздушных судов

Нынешняя поверхность стоянки самолетов будет доступна в любое время. По мере выполнения работ будет освобождаться больше места.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/12

2.17. Смещенный порог

Порог взлетно-посадочной полосы 19 будет перенесен примерно на 45,7 м южнее нынешней взлетно-посадочной полосы на 1,52 км. На другом этапе проекта смещенный порог будет перемещен на расстояние примерно 914 м от порога 01.

2.18. Пассажирский контроль

Авиакомпании будут нести ответственность за доставку пассажиров к самолету и обратно, а также к зданию аэровокзала и обратно. Исполнитель позаботится о том, чтобы его оборудование не мешало обслуживанию пассажиров.

2.19. Борьба с пылью

При удлинении перрона

2.20. Открытое пламя

На перроне запрещается работать с открытым огнем, разводить огонь и курить.

2.21. Взрывные работы

Взрывные работы будут производиться примерно каждые вторые сутки в течение двухнедельного периода. NOTAM см. в п. 3.15. Район взрывов расположен вдоль северо-западного участка взлетно-посадочной полосы, к северу от района здания аэровокзала. Взрывы будут направлены на север, не затрагивая перрон и территорию аэровокзала.

2.22. Поиск существующих сервисов


Подрядчик должен проявлять осторожность при работе с существующими коммуникациями, такими как система освещения взлетно-посадочной полосы и т. д.

2.23. Защита системы освещения аэродрома

Поскольку работы будут проводиться вблизи системы освещения аэродрома, система может быть повреждена. Наблюдатель/коммуникатор будет включать систему в начале и в конце каждой рабочей смены. Он также будет включать систему каждые четыре (4) часа в течение каждой рабочей смены. Это позволит идентифицировать любой разрыв, если он произойдет.

2.24. Бортовая система управления аэродромными огнями (ARCAL)

Система ARCAL не будет препровождаться NOTAM в период строительства и будет оставаться в рабочем состоянии.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/13

3. КОММУНИКАЦИОННЫЙ ПЛАН

Этот план коммуникаций включает в себя коммуникации, которые будут иметь место до и во время реализации строительного проекта.

3.1. Коммуникации до строительства

Анализ трафика (тип и частота) по сравнению с работой во время строительства

Расписание и количество запланированных рейсов самолетов указаны в следующей таблице:

Дни	Период суток	Количество перемещений
Понедельник		
Вторник		
Среда		
Четверг		
Пятница		
Суббота		
Воскресенье		

Типы самолетов в основном Dash-8, Beechcraft KingAir 100, Twin Otter и HS-748.

Отчет о встречах с операторами и пользователями

Официальные заседания проводятся следующим образом:

1. Ноябрь 2017 г.: презентация проекта Совету (название сообщества).
2. сентября 2018 г., консультационная встреча с (авиакомпаниями, владельцем проекта и оператором аэропорта)
3. Другие презентации или консультационные встречи???????????

С основными пользователями аэропорта свяжутся в индивидуальном порядке, чтобы проинформировать их о работе, которая будет проводиться в аэропорту (название) в октябре/ноябре 2018 года и летом 2019 года. Этими пользователями являются (название авиакомпании).

Список лиц, ответственных за строительство

Для (имя оператора аэропорта) ответственным за проект является:

Г-н (имя), директор транспортного отдела (номер телефона и адрес электронной почты) или (имя, номер телефона и адрес электронной почты)


- Для (владельца проекта) ответственным за проект лицом является:

(Имя, номер телефона и адрес электронной почты).

- Для Инженера ответственным лицом является:

Быть определенным.

- Для Подрядчика ответственные лица: Определяются.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/14

Публикации

Никаких изменений в аэронавигационные публикации вноситься не будет.

NOTAM

NOTAM: NOTAM выпускаются следующим образом:

- Предлагаемый текст NOTAM, Этап II, следующий:

«СУХХ (название аэропорта)

ВПП СУХХ 01/19 ЗАКРЫТА. ВПП ДОСТУПНА 2 ЧАСА PPR (819) 338 3343 0000/0000
DLY. О/Т (819) 964-2816 ДО АПРЕЛЯ

0000000000».

- Предлагаемый текст NOTAM, этап II, следующий:

Зональные проникновения, вызванные оборудованием или любыми другими предметами, если таковые имеются.

Текст NOTAM будет представляться по мере необходимости.

- NOTAM для взрывных работ, предлагаемый текст должен быть опубликован за 24 часа до любого взрыва:

СУХХ (название аэропорта)

ВЗРЫВ РАДИУСОМ 0,5 МИЛЬНЫХ МИЛЬ НА ВЫСОТЕ AD SFC ДО 1000 ФУТОВ НА
ВЫСОТЕ.

3.2. Коммуникации во время строительства

В период строительства общение будет осуществляться посредством совещаний по проекту и ежедневных контактов между Инженером, ОВД, техническим персоналом аэропорта и Подрядчиком.

Планирование совещаний по проекту

Инженер организует встречи по проекту для определения даты и времени. Он также будет отвечать за составление и распространение протоколов этих собраний.

Выпуск коммюнике

Письменные указания будут выданы Инженером Подрядчику, если вопрос требует немедленного внимания, которое не может ждать до следующего совещания по проекту.

4. КОНСТРУКЦИОННАЯ БЕЗОПАСНОСТЬ


В этом разделе рассматриваются вопросы контроля доступа, сопровождения транспортных средств, контроля ППП, складирования материалов в контролируемой зоне.

4.1. Контроль доступа

В начале каждой рабочей смены, включая возобновление работ после любых перерывов, транспортным средствам Подрядчика будет разрешено движение по взлетно-посадочной полосе с помощью «сопровождения». Никакие транспортные средства Подрядчика не должны двигаться по рабочей зоне (взлетно-посадочной полосе, рулежной дорожке и перрону) без сопровождения сотрудника (эксплуатанта аэродрома), обозначенного как «сопровождающий» и находящегося в связи с ОВД, от которого он получит разрешение на движение по рабочей зоне. .

4.2. Сопровождение транспортных средств

Сопровождение транспортных средств будет осуществляться под ответственность (название эксплуатанта аэродрома).

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/15

4.3. Контроль ППП

Подрядчик должен очистить взлетно-посадочные полосы, рулежные дорожки и перрон, используемые транспортными средствами Подрядчика. Уборка должна производиться на постоянной основе в зоне, используемой воздушными судами, и ежедневно в других зонах. Зоны движения будут проверяться сотрудниками (название эксплуатанта аэропорта) (эксплуатант аэропорта) после каждого взрывного действия.

Подрядчик обязуется содержать строительную площадку в чистоте и не загромождать мусором и отходами.

Подрядчик должен эвакуировать со строительной площадки любой мусор и отходы строительных материалов в установленное время или уничтожить их в соответствии с указаниями Инженера. На строительной площадке не допускается сжигание отходов.

4.4. Складирование строительных материалов в контролируемой зоне

Никакие материалы не должны храниться в контролируемой зоне. Гравийный щебень складировается за пределами строительной площадки. Он будет доставлен на место вовремя для их использования. Зоны складирования обозначены на чертеже.

4.5. Утверждение планов строительства

Строительные планы для этого проекта были подготовлены и утверждены (имя владельца проекта).



РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ

Код №

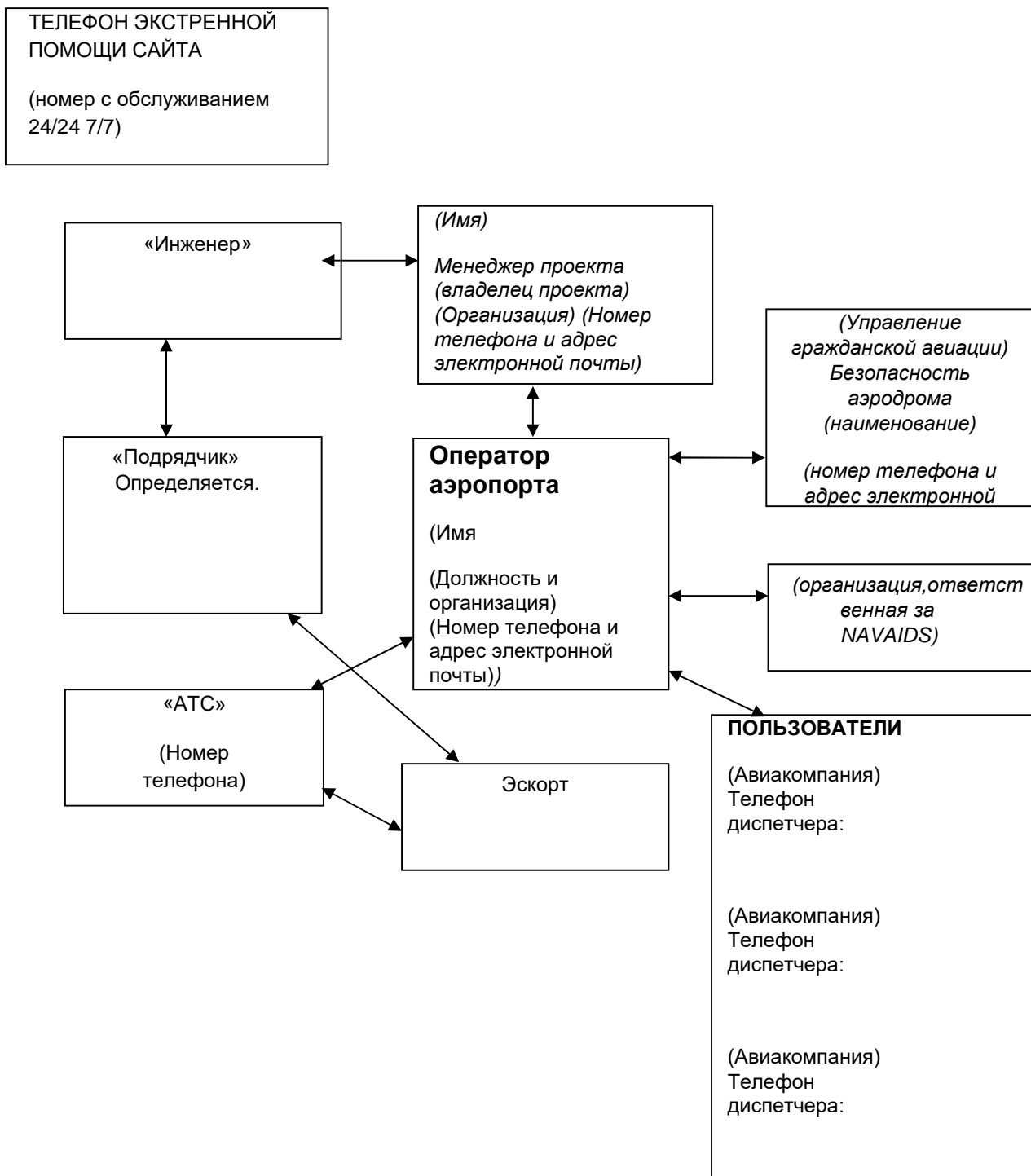
GM-AGA-016


Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы

Глава/Стр.

P-1/16

СХЕМА СВЯЗИ



	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/17

5. УТВЕРЖДЕНИЕ ПЛАНА СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ

Проект: Расширение взлетно-посадочной полосы и перрона.

Название аэродрома: (название аэродрома) Эксплуатант аэродрома и держатель сертификата: (название эксплуатанта аэродрома)

Начальник аэродрома: (имя, должность, организация)

Номер сертификата: (не требует пояснений)

Дата выпуска: (не требует пояснений)

Я обязуюсь выполнить обязательства, изложенные в этом плане строительства; и я настоящим


удостоверяю, что информация в этом плане является полной и точной и не имеет отношения к

информация опущена.


Дата (гг-мм-дд) Подпись эксплуатанта аэродрома/держателя сертификата

Руководство по методу рабочего плана одобрено

Дата (гг-мм-дд) Подпись Государственного агентства гражданской авиации

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 1 – Содержание Методического Плана Работы	Глава/Стр.	P-1/18


НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 2 – Функции Сотрудника по Охране Труда	Глава/Стр.	P-2/1

Приложение 2 – Функции Сотрудника по Охране Труда

В обязанности работника на вакантном месте "Инспектор по охране труда" должен входить:

1. Обеспечить безопасность полетов воздушных судов в соответствии с настоящими указаниями и МПР;
2. Убедиться, что, когда это применимо, аэродромные работы уведомляются посредством выпуска NOTAM и что текст NOTAM соответствует применимому МПР;
3. Там, где это применимо, ежедневно сообщать службе воздушного движения аэродрома любую информацию, необходимую для обеспечения безопасности полетов воздушных судов;
4. Ежедневно обсуждать с руководителем проекта любые вопросы, необходимые для обеспечения безопасности полетов воздушных судов;
5. Убедиться, что непригодные для использования участки рабочей зоны, временные препятствия и границы рабочей зоны правильно обозначены и освещены в соответствии с применимым МПР;
6. Убедиться, что транспортные средства, установки и оборудование, выполняющие аэродромные работы, имеют надлежащую маркировку и освещение или находятся под наблюдением сотрудника по технике безопасности или находятся в пределах должным образом размеченных и освещенных рабочих зон;
7. Обеспечить выполнение всех других требований МПР, касающихся транспортных средств, машин и оборудования, и материалов;
8. Убедитесь, что маршруты доступа к рабочим зонам соответствуют применимому МПР, четко обозначены и что доступ ограничен этими маршрутами;
9. Убедитесь, что земляные работы проводятся в соответствии с МПР, чтобы избежать повреждения каких-либо коммунальных или транспортных служб, или потери калибровки, связанной с системой точного захода на посадку и посадкой или любым другим навигационным средством;
10. Немедленно сообщать аэродромному органу обслуживания воздушного движения и эксплуатанту аэродрома о любом инциденте или повреждении объектов, которые могут повлиять на обслуживание воздушного движения или безопасность воздушных судов;
11. оставаться на рабочем месте, пока выполняются работы, а аэродром открыт для полетов воздушных судов;
12. Обеспечить информирование аэродромного органа обслуживания воздушного движения о радиопозывных транспортных средств, используемых ответственным за безопасность работ;
13. Требовать немедленного удаления транспортных средств, оборудования и персонала из рабочей зоны, если это необходимо для безопасности полетов воздушных судов;
14. Убедиться, что рабочая зона безопасна для обычных полетов воздушных судов после удаления персонала, транспортных средств, техники, оборудования и мусора из рабочей зоны;
15. Убедиться, что прожектор или любое другое освещение, необходимое при проведении аэродромных работ, экранировано, чтобы не ослеплять пилотов.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 2 – Функции Сотрудника по Охране Труда	Глава/Стр.	P-2/2

НАМЕРЕННО НЕЗАПОЛНЕННАЯ СТРАНИЦА

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.

Приложение 3 - Процедура Устранения Временных Опасностей в Зонах Движения на Аэродроме или Рядом с Ними

A3-1 Введение

1.1 Термин «временные опасности» включает незавершенные работы вблизи рабочих зон аэродрома в связи со строительством и техническим обслуживанием аэродрома. Сюда также входят установки, механизмы и материалы, полученные в результате такой работы, или воздушные суда, припаркованные вблизи взлетно-посадочных полос.

1.2 Следующие рекомендации должны быть адаптированы к потребностям конкретного проекта и не включаться дословно в спецификации проекта.

1.3 Основная ответственность за определение степени опасности и размеров допустимых препятствий лежит на эксплуатанта аэродрома, который должен учитывать следующее:

1. Имеющаяся длина ВПП и соответствующие поверхности ограничения препятствий.
2. Типы воздушных судов, использующих аэродром, и распределение движения воздушных судов.
3. Доступны ли альтернативные взлетно-посадочные полосы.
4. Возможность полетов при боковом ветре с учетом сезонных колебаний.
5. Погодные условия, которые могут преобладать в это время, такие как видимость и осадки. Последнее имеет большое значение, так как отрицательно влияет на коэффициент торможения взлетно-посадочной полосы и, следовательно, на управляемость самолета при разбеге по земле.
6. Возможность компромисса между сокращением длины ВПП и некоторой степенью нарушения препятствий на установленной поверхности набора высоты при взлете и заходе на посадку.

1.4 О значительных препятствиях в зоне траектории взлета и о любом сокращении эффективной эксплуатационной длины ВПП необходимо сообщать в NOTAM.

1.5 Все временные опасности должны быть обозначены и освещены в соответствии с Авиационными Правилами Республики Узбекистан – Аэродромы.



РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ

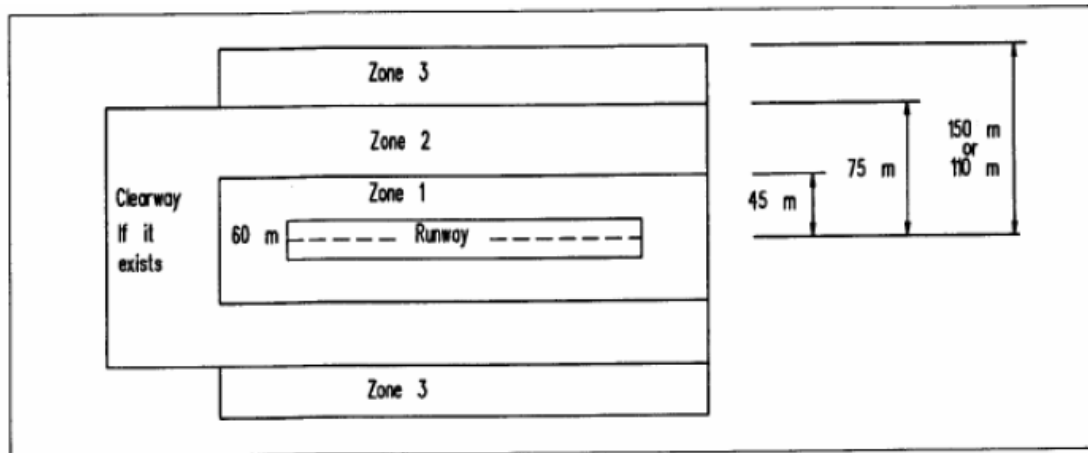
Код №

GM-AGA-016

Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей

Глава/Стр.

P-3/2



А3-2 Рабочие зоны

Рисунок 1: Зоны, окружающие взлетно-посадочную полосу

2.1 Общие. Следующие зоны устанавливаются вокруг взлетно-посадочных полос, когда разрешается продолжать использование взлетно-посадочной полосы во время проведения работ. Вне зон нет необходимости применять какие-либо ограничения, кроме поддержания обычно требуемых поверхностей без препятствий.

2.2 Зона 1. Эта зона имеет прямоугольную форму. Она симметрично окружает взлетно-посадочную полосу. Ее стороны находятся на расстоянии 45 м от осевой линии ВПП, а ее концы - в 60 м за концами ВПП.

2.3 Зона 2. Концы совпадают с концами Зоны 1, за исключением того, что там, где есть свободное пространство, конец расширяется, чтобы включить его. Стороны находятся на расстоянии 75 м от осевой линии взлетно-посадочной полосы.

2.4 Зона 3. Эта зона требуется только на аэродромах с шириной ВПП более 150 м. Она простирается до края полосы взлетно-посадочной полосы, то есть на 110 м или 150 м от осевой линии взлетно-посадочной полосы, где это необходимо.

А3-3 Контроль персонала, оборудования и транспортных средств

Работа на взлетно-посадочных полосах

3.1 При использовании ВПП необходимо соблюдать следующие процедуры.


[Указанные расстояния предназначены для того, чтобы подчеркнуть здравый смысл в отношении безопасности воздушных судов. Например, расстояние от рулежной дорожки (см. п. 3.6 ниже) может варьироваться для Боинга 747 с размахом крыльев 60 м или пригородных самолетов с размахом крыльев 25 м]

3.1.1 Все водители и рабочий персонал должны быть проинформированы о том, что от них ожидается и каковы процедуры.

3.1.2 Транспортные средства, перевозящие гравий, не должны допускаться на взлетно-посадочные полосы или рулежные дорожки без предварительного разрешения, и все, что упало, должно быть немедленно подметено.

3.1.3 Транспортные средства должны быть соответствующим образом обозначены или освещены. См. Авиационные правила Республики Узбекистан – Аэродромы.

3.1.4 ОВД должно сообщать пилотам при заходе на посадку или перед взлетом, что в конкретном месте персонал будет работать в пределах полосы взлетно-посадочной полосы. Это в дополнение к обычному действию NOTAM.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.

3.2 Зона 1. Персонал и легкое хрупкое оборудование, используемое при калибровке средств посадки, могут оставаться в месте, недоступном для любых движений воздушных судов.

3.3 Транспортные средства, оборудование и персонал, занятые работами, должны быть удалены с ВПП и—

При перемещении турбореактивных двигателей к внешнему краю или в сторону от зоны 2.

При движении других воздушных судов к внешнему краю зоны 1 или в сторону от нее.

3.4 Зона 2. Все оборудование и персонал должны находиться на внешнем краю или вдали от Зоны 2, за исключением случаев, когда при боковом ветре менее 10 узлов, работа может продолжаться без перерыва во время движения воздушных судов, кроме турбореактивных.

3.5 Зона 3. Единственным соображением в этой зоне является определение того, может ли присутствие рабочего оборудования и транспортных средств нарушить целостность электронных средств приближения. Если такая зона определена, оборудование и транспортные средства должны быть удалены из зоны, когда электронные средства захода на посадку используются приближающимся воздушным судном.

Работа на рулежной дорожке

3.6 При использовании РД транспортные средства, оборудование и персонал должны перемещаться таким образом, чтобы расстояние между законцовками крыла составляло не менее 10 м.

Работа в зоне огней приближения

3.7 Процедуры для работ в зонах 1 и 2, подробно описанные в предыдущих параграфах, в равной степени применимы к любым работам в этих зонах.

3.8 При работе вне зон транспортные средства и оборудование не должны выступать над плоскостью огней приближения. Если какое-либо оборудование делает это, его следует снять, когда взлетно-посадочная полоса используется, за исключением случаев, когда порог взлетно-посадочной полосы был смещен с учетом ее высоты.

A3-4 Работы по рытью траншей

4.1 Зона 1. Работа должна быть ограничена одной стороной взлетно-посадочной полосы за раз, а копание любой траншеи должно быть ограничено следующим образом:

Дневные операции

4.1.1 Траншея может быть открытой с максимальной шириной 300 мм, но открытая площадь траншеи не должна превышать 9 м², например, 300 мм x 30 м или 200 мм x 45 м.


4.1.2 Когда траншея проходит почти параллельно взлетно-посадочной полосе или находится в пределах 10 градусов в обе стороны от выравнивания ВПП, вторая траншея, расположенная под прямым углом к первой траншеи и простирающаяся от первой траншеи до зоны 2, может быть открыта на максимальную ширину 200 мм.

4.1.3 Во время движения воздушных судов все открытые траншеи в пределах 10 м от края ВПП должны быть закрыты несущими стальными листами. Они должны надлежащим образом удерживаться на земле и обозначаться надежно закрепленными конусами на расстоянии не более 6 м. Плитное покрытие должно превышать размеры котлована не менее чем на 150 мм со всех сторон. Если это невозможно сделать, взлетно-посадочную полосу следует закрыть.

Ночные операции

4.1.4 Любая траншея должна быть засыпана и укреплена перед прекращением работ в течение дня. Максимальная длина 3 м может быть оставлена незаполненной, но закрыта на ночь, как это предусмотрено в пункте 4.1.3 выше, и обозначена красными заградительными огнями.

4.1.5 Любые материалы, не связанные непосредственно с проводимыми работами, должны

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.	P-3/4

быть вывезены из зоны в период эксплуатации ВС.

4.1.6 Грунт, извлекаемый из траншеи, должен располагаться в стороне от взлетно-посадочной полосы, а его максимальная высота не должна превышать 200 мм. Для траншей, расположенных под прямым углом к осевой линии ВПП, отвал следует размещать со стороны, удаленной от ближайшего посадочного порога. При необходимости размещения отвала по обеим сторонам траншеи максимальная высота не должна превышать 200 мм.

В конце взлетно-посадочной полосы

4.1.7 Любая траншея в конце взлетно-посадочной полосы не должна превышать 300 мм в ширину. Только в светлое время суток максимальная длина 3 м может оставаться незаполненной во время движения воздушного судна, но она должна быть покрыта несущими стальными пластинами, надлежащим образом удерживаемыми на земле и отмеченными надежно закрепленными конусами на расстоянии не более 6 м. Плитное покрытие должно превышать размеры котлована не менее чем на 150 мм со всех сторон. Если это невозможно сделать, то взлетно-посадочную полосу следует закрыть.

4.1.8 Грунт, вынутый из траншеи порога, должен быть перемещен в точку, удаленную от ВПП не менее чем на 10 м, или смещенный посадочный порог должен быть объявлен NOTAM и обозначен.

4.1.9 Зона 2. Для сухой ВПП с кодовым номером 4 с боковой составляющей ветра не более 15 уз или для других ВПП с боковой составляющей 10 уз выемка траншей в этой зоне должна быть ограничена:

Траншея, параллельная взлетно-посадочной полосе, может быть открыта максимальной шириной 300 мм и длиной не более 100 м; или

Две траншеи под прямым углом к взлетно-посадочной полосе могут быть открытыми максимальной шириной 300 мм и общей длиной 100 м при условии, что траншеи находятся на одном конце и с одной стороны взлетно-посадочной полосы. Извлекаемый из траншеи грунт должен располагаться в стороне от взлетно-посадочной полосы, его максимальная высота не должна превышать примерно 500 мм. Для траншей под прямым углом к осевой линии взлетно-посадочной полосы отвал должен располагаться на стороне, удаленной от ближнего посадочного порога, а максимальная высота не должна превышать примерно 300 мм. Если необходимо разместить отвал с обеих сторон траншеи, то максимальная высота не должна превышать примерно 300 мм.

A3-5 Работы на скоростных съездах или на обычных рулежных дорожках

5.1 Работы на любых РД или вблизи них должны соответствовать требованиям, касающимся зоны, в которой находится эта часть РД.

5.2 Там, где это возможно, до завершения работ рулежная дорожка должна быть закрыта для движения воздушных судов, а пилоты должны быть проинформированы по радио и с помощью NOTAM.


5.3 Если закрыть рулежную дорожку во время проведения работ нецелесообразно, пилоты должны быть уведомлены с помощью NOTAM и по радио о снижении скорости руления до скорости пешехода в пределах 50 м от места проведения работ.

5.4 Работу следует проводить следующим образом:

Дневные операции

5.4.1 Траншея шириной не более 300 мм может быть открыта с одной стороны только до края РД, а открытая площадь траншеи не должна превышать 9 м², например, 300 мм x 30 м или 200 м. мм x 45 м.

5.4.2 Если требуется прокладка траншеи с обеих сторон РД, траншея с одной стороны должна быть покрыта несущими стальными пластинами, которые должным образом удерживаются на земле и отмечены надежно закрепленными конусами на расстоянии не более 6 м. Если

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
	Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.	P-3/5

траншея расположена под прямым углом к РД и ее ширина составляет 300 мм или менее, траншеи по обеим сторонам РД могут оставаться открытыми. Плитное покрытие должно превышать размеры котлована не менее чем на 150 мм со всех сторон.

Ночные операции

5.4.3 Любая траншея должна быть засыпана и укреплена перед прекращением работ в течение дня, за исключением того, что максимальная длина 3 м может быть оставлена не засыпанной и закрыта на ночь, как это предусмотрено в пункте 5.4.2 выше, и обозначена красными заградительными огнями.

5.4.4 Любые материалы, не связанные непосредственно с проводимыми работами, должны быть удалены с территории РД на время эксплуатации воздушных судов.

5.4.5 Грунт, извлекаемый из траншеи в Зоне 1, должен располагаться в стороне от взлетно-посадочной полосы, а его максимальная высота не должна превышать 200 мм. Для траншей, расположенных под прямым углом к осевой линии РД, отвал следует размещать на стороне, наиболее удаленной от ближайшего посадочного порога. При необходимости размещения отвала по обеим сторонам траншеи максимальная высота не должна превышать 200 мм.

A3-6 Работа над системами визуального приближения захода на посадку

Однако PAPI может быть деактивирован во время некоторых полетов самолета:

- а) Для всех международных прибытий должен предоставляться обычно доступный PAPI; и
- б) Для внутренних полетов турбореактивных самолетов должна быть предусмотрена одна сторона PAPI.

A3-7 Установка световых оснований

7.1 PAPI

7.1.1 Ограничения на рытье траншей в зонах 1 и 2 в равной степени применимы к этим работам.

Зона 1

Дневные операции

7.1.2 В каждый момент времени должна быть открыта только одна базовая выработка, максимальная площадь которой составляет 9 м².

7.1.3 Если работы ведутся в пределах 10 м от края взлетно-посадочной полосы, то бетон должен быть залит в день проведения земляных работ и покрыт стальными листами до тех пор, пока он не сможет выдержать наезд на него самолета. Затем следует установить накладку и закрепить ее болтами. Затем могут быть произведены дальнейшие раскопки.


7.1.4 Грунт в пределах 10 м от края ВПП должен быть удален. Грунт за пределами этого расстояния должен располагаться сбоку от взлетно-посадочной полосы на максимальную высоту, не превышающую 200 мм.

Ночные операции

7.1.5 Любые земляные работы должны быть засыпаны и укреплены перед прекращением дневных работ, за исключением того, что максимальная площадь земляных работ площадью 3 м² может быть оставлена незасыпанной, но закрыта на ночь, как указано в 7.1.3 выше, и отмечена красными заградительными огнями.

7.1.6 Любые материалы, не связанные непосредственно с проводимыми работами, должны быть удалены с полосы взлетно-посадочной полосы в период движения воздушных судов.

7.1.7 Грунт, извлекаемый из котлована в Зоне 1, должен располагаться в стороне от взлетно-посадочной полосы, а его высота не должна превышать 200 мм. Если необходимо разместить отвал с обеих сторон или на концах котлована, максимальная высота не должна превышать 200 мм.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.

Зона 2

7.1.8 В любой момент времени должна быть открыта только одна базовая выемка максимальной площадью 9 м².

7.1.9 Извлекаемый из котлована грунт следует размещать в стороне от взлетно-посадочной полосы на высоте не более 500 мм. Если необходимо разместить отвал с обеих сторон или на концах котлована, максимальная высота не должна превышать 300 мм.

A3-8 Работа над огнями взлетно-посадочной полосы

8.1 Одновременно должны производиться раскопки не более чем для двух оснований. Во время движения воздушных судов любые пробоины в пределах 10 м от края ВПП должны быть закрыты несущими стальными пластинами, которые должным образом удерживаются на земле и отмечены надежно закрепленными коническими маркерами, расположенными через каждые 6 м. Плитное покрытие должно превышать размеры котлована на 150 мм со всех сторон.

8.2 Бетон должен быть залит в день проведения земляных работ и покрыт стальными пластинами до тех пор, пока он не сможет выдержать наезд на него самолета. Затем следует установить накладку и закрепить ее болтами. Затем могут быть произведены дальнейшие раскопки.

A3-9 Разбившийся или обездвиженный самолет

9.1 Зона 1. ВПП должна быть закрыта, если какая-либо часть разбившегося или обездвиженного воздушного судна находится в Зоне 1.

9.2 Зона 2. Использование ВПП в светлое время суток в условиях правил визуальных полетов допускается при условии, что ВПП сухая и сила бокового ветра не превышает 10 узлов.

9.3 ВПП должна быть закрыта для всех движений в ночное время и в погодных условиях правил полетов по приборам.

9.4 Если полоса, свободная от препятствий, пересекается препятствием, то объявленное расстояние для новой ВПП необходимо будет рассчитать с использованием соответствующего градиента без препятствий над неподвижным воздушным судном.

9.5 Зона 3. Заходы на посадку по приборам должны быть ограничены минимумами неточного захода на посадку.

Сокращение эффективной рабочей длины

9.6 Если нарушение площади полосы взлетно-посадочной полосы таково, что можно использовать укороченную взлетно-посадочную полосу, то необходимо будет рассчитать новое объявленное расстояние до взлетно-посадочной полосы.

9.7 Заявленное расстояние до ВПП, которое может быть объявлено, будет зависеть от местоположения обездвиженного воздушного судна в пределах зоны взлетно-посадочной полосы и остаточной части ВПП, которую можно считать доступной.

9.8 Следует учитывать тип и размер воздушных судов, которые будут использовать оставшуюся взлетно-посадочную полосу, например, разбившееся воздушное судно в 100 м от конца взлетно-посадочной полосы длиной 3000 м может оставить достаточную эксплуатационную длину для многих воздушных судов.

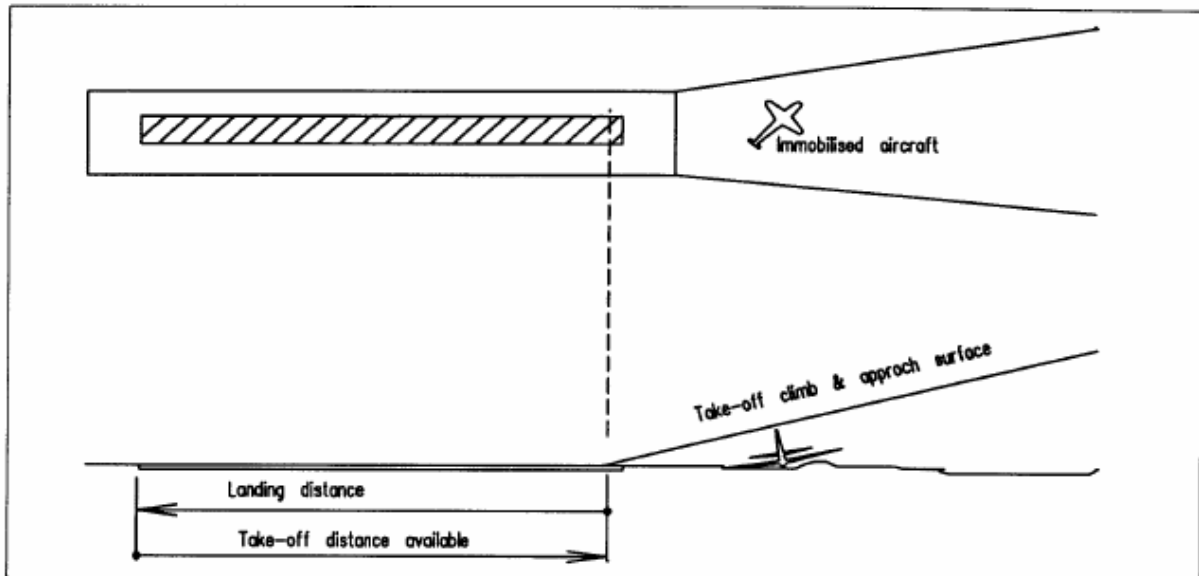


Рис. 2. Неподвижный самолет у конца взлетно-посадочной
полосы

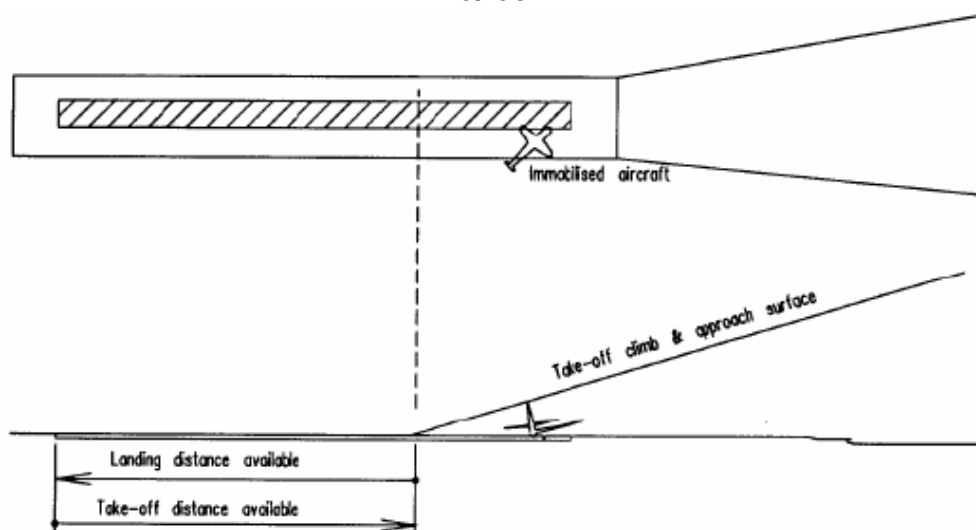



Рисунок 3: Неподвижный самолет на взлетно-посадочной полосе

А3-10 Скашивание травы на участках взлетно-посадочной полосы

10.1 Общие положения. Скашивание должно производиться в подветренной половине полосы взлетно-посадочной полосы. При обрезке полос, ближайших к взлетно-посадочной полосе, контур скашивания должен быть направлен в сторону приземляющегося или взлетающего самолета, чтобы водитель мог видеть движущийся самолет.

10.2 Зона 1. Скашивание не должно производиться в зоне 1, когда используется взлетно-посадочная полоса, за исключением случаев, когда оператор косилки находится под непосредственным наблюдением сотрудника службы безопасности или аэродромной службы управления воздушным движением.

10.3 Зона 2. Скашивание может производиться в светлое время суток при эксплуатации воздушных судов при условии, что боковая составляющая ветра не превышает 10 уз, а взлетно-посадочная полоса сухая.

	РУКОВОДСТВО ПО ПЛАНУ ОБЕСПЕЧЕНИЯ БЕЗОПАСНОСТИ АЭРОДРОМНЫХ РАБОТ	Код №	GM-AGA-016
		Приложение 3 Процедура Устранения Временных Опасностей	Глава/Стр.

10.4 При перемещении более крупных самолетов или при боковом ветре более 10 узлов или при мокрой взлетно-посадочной полосе газонокосилка должна перемещаться к внешнему краю зоны или освобождаться от нее.

10.5 Не допускается скашивание в зоне за подходным концом ВПП при посадке воздушных судов.

10.6 Скашивание в зоне за взлетным концом взлетно-посадочной полосы не должно разрешаться во время взлета воздушных судов.