

AD 1.2 ZÁCHRANNÉ A PROTIPOŽÁRNÍ SLUŽBY A SNĚHOVÝ PLÁN

AD 1.2 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES AND SNOW PLAN

1.2.1 ZÁCHRANNÉ A PROTIPOŽÁRNÍ SLUŽBY

1.2.1.1 Na letištích zajišťujících pravidelnou a nepravidelnou leteckou dopravu osob je zřízena, v souladu se zvláštními předpisy platnými v oboru civilního letectví ČR, záchranná a požární služba.

1.2.1.2 Informace o těchto službách na jednotlivých letištích jsou obsaženy v samostatných částech pojednávajících o konkrétních letištích.

1.2.1.3 Na letištích, kde není záchranná a požární služba zřízena, nesmí být provozována letecká přeprava osob.

1.2.1.4 Záchranná a požární služba je rozdělena do kategorií podle následující tabulky:

Poznámka: Pro heliporty budou použita speciální pravidla

1.2.1 RESCUE AND FIRE FIGHTING SERVICES

1.2.1.1 At aerodromes approved for scheduled and/or non-scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers, Rescue and Fire Fighting Services are established in accordance with the regulations for civil aviation of the C.R.

1.2.1.2 Information about these services carried out at the single aerodromes is given on the relevant page for each aerodrome.

1.2.1.3 Scheduled or non-scheduled traffic with aeroplanes carrying passengers is not allowed to use aerodromes without Rescue and Fire Fighting Services.

1.2.1.4 Rescue and Fire Fighting Service is categorized according to the table shown below:

Note: Special rules will be used for heliports.

Kategorie letiště Aerodrome category	Množství vody v litrech při použití Amount of water in litres for production	
	proteínové pěny protein foam	“lehké vody” nebo fluoroproteínové pěny “light water” or fluoroprotein foam
1	350	230
2	1 000	670
3	1 800	1 200
4	3 600	2 400
5	8 100	5 400
6	11 800	7 900
7	18 200	12 100
8	27 300	18 200
9	36 400	24 300

1.2.2 SNĚHOVÝ PLÁN

1.2.2.1 Odpovědnost

1.2.2.1.1 Organizací odpovědnou za odklizení a měření hloubky vrstvy sněhu (ledu, vody), za udržování pohybové plochy, za měření (vyhodnocování) brzdícího účinku na pohybové ploše letišť a za vydávání příslušných informací je provozovatel letiště.

Poznámka: Výraz "příslušné informace" v tomto článku znamená informace vydávané formou SNOWTAM a informace pro síť MOTNE.

1.2.2.1.2 Organizací odpovědnou za dopravu příslušných zpráv po síti AFTN je ŘLP ČR, s.p.

1.2.2.2 Používané metody čištění pohybové plochy

1.2.2.2.1 Pro odstraňování pevných atmosferických srážek se používá zametačů - odfukovačů, sněhových pluhů a sněhových fréz. Je-li předpoklad tvoření námrazy nebo ledovky, provádí se ošetření pohybových ploch chemickými prostředky za účelem udržení přijatelných brzdících účinků.

1.2.2.3 Měření hloubky sněhu a brzdícího účinku

1.2.2.3.1 Pro účely měření a hlášení hloubky a druhu nánosů a brzdícího účinku se každá RWY dělí na tři stejné délky, které se označují jako třetina A, B a C. Třetinou A je první část RWY s nižším číselným označením. V instrukcích pro přistání nebo vzlet jsou informace podávány pro každou třetinu RWY. Tyto jsou nazývány jako "první", "druhá" a "třetí" viděno ve směru přistání nebo vzletu letadla.

1.2.2.3.2 Měření vrstvy sněhu, ledu a rozbředlého sněhu se provádí na několika místech dráhy a stanoví se průměrná hodnota v milimetrech pro každou třetinu RWY.

1.2.2.3.3 Koeficient je měřen zařízením Surface Friction Tester (SFH) s kontinuálním záznamem naměřených hodnot nebo měřičem kluzkosti (SKL) s kontinuálním záznamem naměřených hodnot.

1.2.2.3.4 Náhradní měření je prováděno pomocí osobního automobilu tak, že se měří ujetá vzdálenost nebo čas brzdění vozidla z předepsané ustálené rychlosti až do zastavení. V těchto případech nebo tehdy, kdy byl brzdící účinek odhadnut, je hodnota brzdícího účinku vyjadřována v položce h) pomocí číslic 5 až 1 pro každou třetinu RWY.

1.2.2 SNOW PLAN

1.2.2.1 Responsibility

1.2.2.1.1 An aerodrome operator is responsible for clearing of snow, for measuring of the depth of deposits (snow, ice, water), for improving of the pavement conditions, for measuring (evaluation) of the braking action on movement area as well as for originating of the relevant information.

Note: The expression "relevant information" means information promulgated by means of SNOWTAM and providing information for MOTNE (runway state message).

1.2.2.1.2 The Air Navigation Services of the C.R. is responsible for transmitting relevant messages via AFTN.

1.2.2.2 Methods of clearance used on the movement area

1.2.2.2.1 Snow ploughs, sweeper-blowers and snow cutters are used for removing snow precipitation. In case an ice-accretion is expected cleaning of the movement area is carried out by chemical manner to attain acceptable braking action.

1.2.2.3 Measurement of snow depth and braking action

1.2.2.3.1 For the purpose of measuring and reporting of depth and kind of deposits and braking action each RWY is divided into three equal sections referred to as A, B and C. Section A is the first part of RWY with the lower runway designation number. In landing (take-off) instructions information is given for each section. These sections are referred to as "first", "second" and "third" part of RWY seen in direction of landing (take-off).

1.2.2.3.2 Measurement of the depth of snow, ice and slush is made at several places on RWY and an average value is calculated for each third of the runway length and will be reported in millimetres.

1.2.2.3.3 Runway friction coefficient is measured with the use of Surface Friction Tester (SFH) or Skiddometer (SKL) - both with continuous evaluation of measured values.

1.2.2.3.4 Alternate measuring of braking action is carried out by using a motorcar so that the actual distance or time of braking from the stable recommended speed up to stopping the car is measured. In those cases or when braking action is estimated the relevant value of braking action is entered in Item h) by using figures 5 to 1 respectively for the three sections of RWY.

1.2.2.4 Sněhové valy

1.2.2.4.1 Kritické sněhové valy u vzletových a přistávacích drah jsou uváděny, dosáhne-li jejich výška hodnot uvedených v Obr. 1.

1.2.2.5 Vydávání informací

1.2.2.5.1 Informace jsou vydávány formou SNOWTAM (viz FORMULÁŘ SNOWTAMU - strana AD 1.2-4) podle POKYNU PRO VYDÁVÁNÍ ZPRÁV SNOWTAM - strana AD 1.2-5 až AD 1.2-7.

1.2.2.5.2 SNOWTAMy jsou rozšiřovány na adresy uvedené v sezonním AIC serie A a C - Sezonní informace doplňující Sněhový plán.

1.2.2.5.3 Informace o podmínkách na RWY letiště Praha/Ruzyně jsou rovněž rozšiřovány po síti MOTNE způsobem, který je stanoven EUR ANP (DOC 7754).

1.2.2.5.4 Uzavření RWY nebo letiště pro úklid sněhu je oznámeno SNOWTAMem vyplněným v kolonkách M a T. Znovuotevření RWY nebo letiště po úklidu sněhu je oznámeno následujícím SNOWTAMem. V kalamitních situacích, kdy nelze určit čas dokončení úklidu sněhu, je uzavření letiště oznámeno NOTAMem.

1.2.2.5.5 Informace doplňující sněhový plán jsou každoročně publikovány AIC vydaným před 1. listopadem.

1.2.2.6 Pořadí očišťování

- RWY v používání
- TWY související s RWY v používání
- odbavovací plocha
- další RWY, TWY a jiné části pohybové plochy a komunikace, které rozšiřují provozní použitelnost a kapacitu letiště.

1.2.2.7 Koordinace při odklizení sněhu

1.2.2.7.1 Koordinace činností se službou řízení letového provozu a meteorologickými službami provádí provozovatel letiště. K zajišťování odpovídajících podmínek pro letový provoz v kalamitních situacích je utvořen kalamitní štáb.

1.2.2.4 Snowbanks

1.2.2.4.1 When the height of snowbanks adjacent to RWYs exceeds the values shown on Figure 1 reports will commence.

1.2.2.5 Promulgation of information

1.2.2.5.1 Information is promulgated by SNOWTAM (see FORMAT SNOWTAM - page AD 1.2-8) according to GUIDANCE FOR THE COMPLETION OF THE SNOWTAM FORMAT - page AD 1.2-9 to 1.2-11.

1.2.2.5.2 SNOWTAMs are disseminated to the addresses listed in the seasonal AIC series A - Seasonal information supplementing snow plan.

1.2.2.5.3 Information on conditions of RWYs at aerodrome Praha/Ruzyně is also disseminated by MOTNE in the way set down in EUR ANP (DOC 7754).

1.2.2.5.4 Closure of RWY or aerodrome due to snow clearance is notified by SNOWTAM completed in field M and T. Re-opening of RWY or AD after snow clearance is notified by following SNOWTAM. In case of calamity situations, when the termination of clearance cannot be specified, closure of an aerodrome is promulgated by NOTAM.

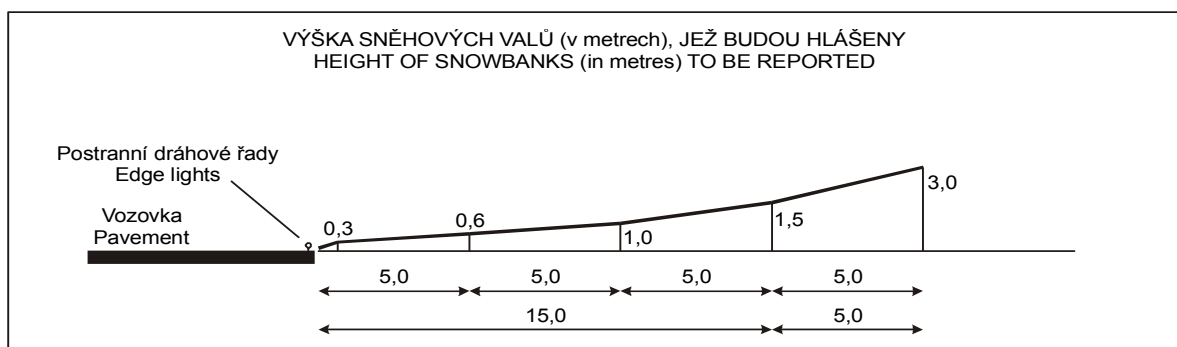
1.2.2.5.5 Information supplementing this Snow plan is issued yearly before November 1st, in an AIC.

1.2.2.6 Clearance priorities

- runway in use
- taxiway serving runway in use
- apron
- other RWYs and TWYs and other parts of the movement area and roads which increase useability and capacity of the aerodrome.

1.2.2.7 Co-ordination of snow clearance

1.2.2.7.1 The aerodrome operator effect coordination with the air traffic control service and meteorological services. A calamit staff is established to provide suitable conditions for air traffic in case of calamity.



Obr./Fig 1

Záměrně nepoužito
Intentionally Left Blank

POKYNY PRO VYDÁVÁNÍ ZPRÁV SNOWTAM

1. Všeobecně

- a) Hlášení o více než jedné dráze, zopakujte položky od C do P včetně.
- b) Nejsou-li k dispozici informace pro určitou položku, pak se tato ve SNOWTAMu neuvádí.
- c) Musí být použity pouze metrické měřicí jednotky, jejichž značky se však neuvádějí.
- d) Maximální délka platnosti SNOWTAMů je 24 hodin. Nový SNOWTAM musí být vydán vždy, když dojde k význačné změně podmínek. Za význačné změny se považují:
 - 1) změna koeficientu tření o hodnotu 0,05,
 - 2) změna tloušťky vrstvy nánosu větší než 20 mm u suchého sněhu, 10 mm u mokrého, 3 mm u tajícího nebo rozbředlého sněhu,
 - 3) změna délky nebo šířky RWY, jež je k dispozici, pokud tato změna představuje 10 a více procent od publikovaných rozměrů,
 - 4) jakákoliv změna podmínek na RWY, která vyžaduje, aby byla provedena reklasifikace informací v položkách F nebo T,
 - 5) při výskytu kritických sněhových valů na jedné nebo obou stranách RWY, jakákoliv změna jejich výšky nebo vzdálenosti od osy,
 - 6) jakákoliv změna ve viditelnosti dráhových světel, k níž došlo zakrytím návěstidel sněhem,
 - 7) jakékoliv jiné známé podmínky, jež jsou významné z hlediska zkušeností nebo místních okolností.
- e) Zkrácené záhlaví "TTAAiiii CCCC MMYYGggg (BBB)" je předáváno k usnadnění automatického zpracování zprávy SNOWTAM v počítačových databázích.

Vysvětlivky symbolů:

TT = označení pro SNOWTAM - SW,

AA = zeměpisné označení státu, např. LK - ČESKÁ REPUBLIKA (viz. Location Indicators (Doc.7910), Part 2, Index to Nationality Letters for Location Indicators),

iiii = SNOWTAM číslo serie ve čtyřmístném pořadovém čísle,

CCCC = čtyřpísmenná směrovací značka letiště, jehož se SNOWTAM týká (viz. Location Indicators (Doc. 7910)),

MMYYGGgg = Datum/Čas pozorování/měření, KDE:

MM = měsíc, např. JAN = 01, DEC = 12,

YY = den v měsíci,

GGgg = čas v hodinách (GG) a minutách (gg) UTC,

(BBB) = volitelná skupina pro opravu zprávy SNOWTAM rozšířená se stejným pořadovým číslem seriálu = COR.

Poznámka: Závorky u (BBB) značí, že je tato skupina volitelná.

Příklad: Zkrácené záhlaví SNOWTAMU č.149 z Curychu, měření/pozorování 7 NOV v 0620 UTC,

SWLS0149 LSZH 11070620

2. *Položka A* - Směrovací značka letiště (čtyřpísmenná).
3. *Položka B* - Uvádí se osmimístná časová skupina - času pozorování v pořadí měsíc, den, hodina a minuty v UTC, tato položka musí být vždy úplně vyplněna.
4. *Položka C* - Uvádí se nižší číslo RWY.
5. *Položka D* - Délka očištěné dráhy v metrech, je-li menší než zveřejněná (viz položka T - hlášení délky části RWY, která není očištěna).
6. *Položka E* - Šířka očištěné dráhy v metrech, je-li menší než zveřejněná. Je-li očištěná část posunuta vlevo nebo vpravo, uvede se "L" nebo "R" z pohledu od prahu nižšího čísla RWY.
7. *Položka F* - Nánosy po celé délce dráhy, jak je vysvětleno ve formuláři SNOWTAM. Vhodné kombinace těchto čísel lze použít k označení rozdílných podmínek na jednotlivých částech RWY. Vyskytuje-li se v téže části RWY více vrstev, označují se v pořadí shora směrem k povrchu RWY. Závěje, tloušťky vrstev, které značně přesahují průměrné hodnoty a jejich význačné vlastnosti, se uvádějí pod písmenem T v otevřené řeči.

Poznámka: Definice různých druhů sněhu jsou uvedeny na konci těchto pokynů.

8. *Položka G* - Průměrná tloušťka vrstvy v mm na každé třetině dráhy, nebo jestliže není měřitelná nebo provozně významná uvede se XX.

Měření je třeba provést s přesností do

20 mm u suchého sněhu

10 mm u mokrého sněhu a

3 mm u rozbředlého sněhu.

9. *Položka H* - Podmínky brzdění a použité měřicí zařízení na každé třetině dráhy. Naměřený nebo vypočtený koeficient (dvě číslice) nebo, není-li to možné, odhadnuté podmínky brzdění (jedna číslice) vždy od prahu nižšího čísla RWY. Číslice 9 se uvede, jestliže podmínky na povrchu RWY nebo měřicí zařízení, jež je k dispozici nedovoluje, aby mohlo být provedeno spolehlivé měření. K označení typu použitého zařízení mohou být použity jen tyto zkratky:

BRD Brakemeter-Dynamometer

GRT Grip Tester

GUIDANCE FOR THE COMPLETION OF THE SNOWTAM FORMAT

1. General

- a) When reporting on two or three runways, repeat Items C to P inclusive.
- b) Items together with their indicator must be dropped completely, where no information is to be included.
- c) Metric units must be used and the unit of measurement not reported.
- d) The maximum validity of SNOWTAM is 24 hours. New SNOWTAM must be issued whenever there is a significant change in conditions. The following changes relating to runway conditions are considered as significant:
 - 1) a change in the coefficient of friction of about 0,05;
 - 2) changes in depth of deposit greater than the following: 20 mm for dry snow, 10 mm for wet snow, 3 mm for slush;
 - 3) a change in the available length or width of a runway of 10 per cent or more;
 - 4) any change in the type of deposit or extent of coverage which requires reclassification in Items F or T of the SNOWTAM;
 - 5) when critical snow banks exist on one or both sides of the runway, any change in the height or distance from centre line;
 - 6) any change in the conspicuity of runway lighting caused by obscuring of the lights;
 - 7) any other conditions known to be significant according to experience or local circumstances.
- e) The abbreviated heading "TTAAiiii CCCC MMYGGgg (BBB)" is included to facilitate the automatic processing of SNOWTAM messages in computer data banks.

The explanation of these symbols is:

TT = data designator for SNOWTAM - SW,

AA = geographical designator for States e.g. LF - FRANCE, EG - UNITED KINGDOM (see Location Indicators (Doc 7910), Part 2, Index to Nationality Letters for Location Indicators),

iiii = SNOWTAM serial number in a four-figure group,

CCCC = four-letter location indicator of the aerodrome to which the SNOWTAM refers (see Location Indicators Doc. 7910),

MMYYGGgg = date/time of observation/measurement, whereby:

MM = month, e.g. JAN = 01, DEC = 12,

YY = day of the month,

GGgg = time of hours (GG) and minutes (gg) UTC,

(BBB) = optional group for:

Correction to SNOWTAM message previously disseminated with the same serial number = COR.

Note: Brackets in (BBB) are used to indicate that this group is optional.

Example: Abbreviated heading of SNOWTAM No. 149 from Zurich, measurement/observation of 7 NOV at 0620 UTC:

SWLS0149 LSZH 11070620

2. *Item A* - Aerodrome location indicator (four-letter location indicator).
3. *Item B* - Eight-figure date/time group - giving time of observation as month, day, hour and minute in UTC, this item must always be completed.
4. *Item C* - Lower runway designator number.
5. *Item D* - Cleared runway length in metres, if less than published length (see Item T on reporting on part of runway not cleared).
6. *Item E* - Cleared runway width in metres, if less than published width, if offset left or right of centre line, add "L" or "R", as viewed from the threshold having the lower runway designation number.
7. *Item F* - Deposit over total runway length as explained in SNOWTAM Format. Suitable combinations of these numbers may be used to indicate varying conditions over runway segments. If more than one deposit is present on the same portion of the runway, they should be reported in sequence from the top to the bottom. Drifts, depths of deposit appreciably greater than the average values or other significant characteristics of the deposits may be reported under Item T in plain language.

Note: Definitions for the various types of snow are given at the end of this Appendix.
8. *Item G* - Mean depth in millimetres deposit for each third of total runway length, or "XX" if not measurable or operationally not significant, the assessment to be made to an accuracy of 20 mm for dry snow, 10 mm for wet snow and 3 mm for slush.
9. *Item H* - Friction measurements on each third of the runway and friction measuring device. Measured or calculated coefficient (two digits) or, if not available, estimated surface friction (single digit) in the order from the threshold having the lower runway designation number. Insert a code 9 when surface conditions or available friction measuring device do not permit a reliable surface friction measurement to be made. Use the following abbreviations to indicate the type of friction measuring device used:

BRD Brakemeter-Dynamometer

GRT Grip Tester

MUM Mu-meter

RFT Runway friction tester

SFH Surface friction tester (high pressure tire)
SFL Surface friction tester (low pressure tire)
SKH Skiddometer (high pressure tire)
TAP Tapley meter

If other equipment used specify in plain language.

10. *Item J* - Critical snowbanks. If present insert height in centimetres and distance from edge of runway in metres, followed by left ("L") or right ("R") side or both sides ("LR"), as viewed from the threshold having the lower runway designation number.
11. *Item K* - If runway lights are obscured insert "YES", followed by "L", "R" or both "LR", as viewed from the threshold having the lower runway designation number.
12. *Item L* - When further clearance will be undertaken, enter length and width of runway or "TOTAL" if runway will be cleared to full dimensions.
13. *Item M* - Enter the anticipated time of completion in UTC.
14. *Item N* - The code for Item F may be used to describe TWY conditions, enter "NO" if no taxiways serving the associated runway are available.
15. *Item P* - If applicable, enter "YES" followed by the lateral distance in metres.
16. *Item R* - The code for Item F may be used to describe apron conditions; enter "NO" if apron unusable.
17. *Item S* - Enter the anticipated time of next observation/measurement in UTC.
18. *Item T* - Describe in plain language any operationally significant information but always report on length of uncleared runway (Item D) and extent of runway contamination (Item F) for each third of RWY (if appropriate) in accordance with the following scale:

Runway contamination -- 10% -- if less than 10% of RWY contaminated
Runway contamination -- 25% -- if 11 - 25% of RWY contaminated
Runway contamination -- 50% -- if 26 - 50% of RWY contaminated
Runway contamination --100% -- if 51 - 100% of RWY contaminated.

EXAMPLE OF COMPLETED SNOWTAM FORMAT

GG EHAMZQZX EDDFZQZX EKCHZQZX

070645 LSZHNYX

SWLS0149 LSZH 11070620

SNOWTAM 0149

A) LSZH	B) 11070620	C) 02	D) . . .	P)
		C) 09	D)	P)
		C) 12	D)	P)
R) NO	S) 11070920	T) DEICING.		

Definitions of the various types of snow:

Slush

Water-saturated snow which with a heel-and-toe slap-down motion against the ground will be displaced with a splatter; specific gravity: 0,5 up to 0,8.

Note: Combination of ice, snow and/or standing water may, especially when rain, rain and snow, or snow is falling, produce substances with specific gravities in excess of 0.8. These substances, due to their high water/ice content, will have a transparent rather than a cloudy appearance and, at the higher specific gravities, will be readily distinguishable from slush.

Snow (on the ground)

- a) Dry snow - snow which can be blown if loose or, if compacted by hand, will fall apart again upon release, specific gravity: up to but not including 0,35.
- b) Wet snow - snow which, if compacted by hand, will stick together and tend to or form a snowball, specific gravity: 0,35 up to but not including 0,5
- c) Compacted snow - snow which has been compressed into a solid mass that resists further compression and will hold together or break up into lumps if picked up; specific gravity: 0,5 and over.