

**ОБЩЕСТВО С ОГРАНИЧЕННОЙ ОТВЕТСТВЕННОСТЬЮ
«ШЕРЕМЕТЬЕВО ХЭНДЛИНГ»**

**LIMITED LIABILITY COMPANY
SHEREMETYEVO HANDLING**

УТВЕРЖДЕНО/APPROVED BY
решением Комитета по технологиям,
качеству и промышленной безопасности
Правления ООО «Шереметьево Хэндлинг»
протокол от 18 августа 2022 г.
№ 33-2022 КТКиПБ ШХ/the decision of the
Committee for Technologies,
Quality and Industrial Safety of the Board of
Directors of Sheremetyevo Handling LLC
Minutes No. 33-2022 dated August 18, 2022.
КТКиПБ ШХ

Экз./Сору № _____

ТЕХНОЛОГИЯ
T-2.2-02-18 (Версия – 7)/
TECHNOLOGY
T-2.2-02-18 (Version – 7)

**ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ
ЗАЩИТЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ/
PERFORMANCE OF AIRCRAFT DE-ICING OPERATIONS**

Московская область, г. Химки/
Moscow Oblast, Khimki
2022

Предисловие

1. РАЗРАБОТАНА И ВНЕСЕНА – Службой стандартизации и сертификации технологий Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг».

2. ПРИНЯТА И ВВЕДЕНА В ДЕЙСТВИЕ – распоряжением Заместителя Генерального директора по технологиям, качеству и промышленной безопасности от «___» _____ 20___ г. № _____.

3. УТВЕРЖДЕНА – решением Комитета по технологиям, качеству и промышленной безопасности Правления Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг», протокол от 18 августа 2022 г. № 33-2022 КТКиПБ ШХ.

4. ВВЕДЕНА – взамен Технологии Т-2.2-02-18 (Версия – 6) «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов», введенной в действие распоряжением Заместителя Генерального директора – Директора дирекции Дирекции коммерческого обслуживания ВС от 10 августа 2021 г. № 89-03.

5. СРОК ДЕЙСТВИЯ – до замены новой.

6. УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЕЙ – в соответствии с Методикой М-5.3-01-17 (Версия – 5) «Организация делопроизводства и документооборота в Обществе с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг», введенной в действие приказом Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» от 01 августа 2022 г. № 378, и Методикой М-2.5-14-17 (Версия – 3) «Разработка технологических процессов и производственных технологий», введенной в действие распоряжением первого заместителя Генерального директора по производству от 27 июля 2018 г. № 938-02.

7. Настоящая Технология является интеллектуальной собственностью Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» и не может быть полностью или частично воспроизведена, тиражирована и распространена в любом виде вне Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» без разрешения его высшего руководства.

Foreword

1. **DESIGNED AND PRESENTED** by the Technology Standardization and Certification Service of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company.

2. **ACCEPTED AND CAME INTO FORCE** by the Order of the Deputy Director-General for Technologies, Quality and Industrial Safety as of "____" _____ 20__ No._____.

3. **APPROVED** by the decision of the Committee for Technologies, Quality and Industrial Safety of the Board of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company, Minutes No. 33-2022 of August 18, 2022 КТКиПБ ШХ.

4. **INTRODUCED** instead of T-2.2-02-18 Technology (Version – 6) "Performance of aircraft de-icing operations", which came into force by Order No. 89-03 of the Deputy Director-General – Director of the Aircraft Commercial Service Directorate of August 10, 2021.

5. **VALID** until replaced with a new one.

6. **TECHNOLOGY MANAGEMENT** in accordance with the Methodology M-5.3-01-17 (Version – 5) "Organization of Office Work and Document Flow in Sheremetyevo Handling Limited Liability Company", which came into force by Order No. 378 of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company of August 01, 2022, and the Methodology M-2.5-14-17 (Version – 3) "Process Engineering and Process Development", which came into force by Order No. 938-02 of the First Deputy Director-General for Production of July 27, 2018.

7. This Technology is an intellectual property of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company and is not for reproduction, duplication or distribution in whole or in part in any form to any parties other than Sheremetyevo Handling Limited Liability Company, unless authorized by its senior management.

Содержание

Предисловие	2
Содержание	4
Введение	8
1. Область применения	9
2. Нормативные ссылки	9
3. Обозначения и сокращения	12
4. Роли в процессе	17
5. Общие положения	19
6. Требования к выполнению противообледенительной защиты воздушных судов с запущенными маршевыми двигателями	26
7. Требования к видеофиксации выполнения противообледенительной защиты воздушного судна	34
8. Порядок работы с промышленным терминалом сбора данных	36
Приложение А. Технологическая карта «Заказ на проведение работ по противообледенительной защите воздушного судна»	37
Приложение Б. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с выпускающим работником на МС и ТЗ»	47
Приложение В. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями»	56
Приложение Г. Технологическая карта «Противообледенительная обработка носовой части воздушного судна, створок шасси, двигателей воздушного судна»	68
Приложение Д. Технологическая карта «Порядок заказа и проведения работ по предварительной защите воздушных судов от снежно-ледяных отложений»	93
Приложение Е. Технологическая карта «Действия экипажа деайсера при заруливании на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями, на котором не удалены снежно-ледяные отложения с элементов, подлежащих обработке ПОЖ»	101
Приложение Ж. Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности деайсера»	106
Приложение И. Технологическая карта «Заправка деайсера жидкостями (ПОЖ, вода)»	123

Приложение К. Фразеология радиообмена	
Приложение Л. Инструкция по заполнению карты ПОО	138
Приложение М. Схемы расположения площадок для противообледенительной защиты воздушных судов	143
Приложение Н. Схемы оперативного размещения деайсеров при открытии площадок ПОЗ воздушных судов с запущенными двигателями	147
Приложение П. Схемы расположения станций заправки деайсеров ПОЖ и водой	157
Приложение Р. Конструктивные особенности деайсеров	159
Приложение С. Схемы подъезда/отъезда и остановки деайсеров к/от ВС	164
Приложение Т. Сигнал, разрешающий движение воздушного судна после проведения противообледенительной защиты	185
Приложение У. Порядок проведения коммуникации после ПОО ВС	186
Приложение Ф. Контакты оперативных работников, задействованных в процессе противообледенительной защиты воздушных судов	188
Приложение Х. Форма Требования-накладной	191
Приложение Ц. Продолжительность занятия площадки противообледенительной обработки воздушным судном	193
Лист согласования	195
Лист ознакомления	195
Лист учета периодических проверок	196

Table of Contents

Foreword	3
Table of Contents	6
Introduction	8
1. Scope	9
2. References	9
3. Designations and abbreviations.....	12
4. Roles in Process.....	17
5. General provisions.....	19
6. Requirements for aircraft de-icing with running main engines	26
7. Requirements for video recording of aircraft de-icing.....	34
8. Operational procedure with the Industrial Data Acquisition Terminal.....	36
Appendix A. Aircraft De-Icing Order Task Card	37
Appendix B. Performance of Aircraft De-Icing Procedures with a Release Officer at the Parking Lot and Starting Point Task Card.	47
Appendix C. Performance of Aircraft De-Icing Procedures at the AC D/AT Pad with Engines Running	56
Appendix D. De-icing of Aircraft Forebody, Landing Gear Doors, Aircraft Engines Task Card	68
Appendix E. Procedure for Ordering and Carrying Out Activities on Preliminary Protection of Aircraft from Snow and Ice Deposits Task Card	93
Appendix F. Actions of a Deicer Crew when Taxiing the Aircraft onto the D/AT Pad with Engines Running, on which Snow and Ice Deposits have not been Removed from the Elements that are not subject to Anti-Icing Fluid Treatment Task Card ...	101
Appendix G. Actions when a Deicer Malfunction is Detected Task Card	106
Appendix I. Deicer Filling with Fluids (Anti-Icing Fluid, Water) Task Card..	123
Appendix J. R/T Phraseology	130
Appendix K. Instructions for completing the AD/ACO card.....	139
Appendix L. Layout schemes of pads for aircraft de-/anti-icing procedures....	143
Appendix M. Operational configuration schemes of deicers at the opening of the D/A pads of the aircraft with engines running	148
Appendix O. Layouts schemes of deicers filling station with AIF and water ..	158

Appendix P. Design features of deicers	159
Appendix Q. Schemes of approach/departure and stopping of deicers to/from the AC	164
Appendix R. Signal allowing aircraft movement after de-icing	185
Appendix S. Communication procedure after AC D/AT	187
Appendix T. Contacts of operational officers involved in the aircraft de-/anti-icing procedures	189
Appendix U. Requisition Note Form.....	192
Appendix V. Duration of the de-icing pad occupation by the aircraft.....	194
Approval sheet	195
Acknowledgement sheet	196
Periodic Inspection Record	197

Введение

Introduction

Технология Т-2.2-02-18 (Версия – 7) «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов» разработана с целью:

- регламентации порядка взаимодействия работников структурных подразделений Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» и Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево» в процессе выполнения работ по противообледенительной защите воздушных судов;

- нормативного выполнения работ по противообледенительной защите воздушных судов работниками Дирекции коммерческого обслуживания ВС, в соответствии с требованиями нормативных документов авиационных властей Российской Федерации и с учётом рекомендаций международных организаций гражданской авиации в данной сфере аэропортовой деятельности.

T-2.2-02-18 Technology (Version – 7) "Performance of aircraft de-icing operations" was developed for the purpose of:

- regulatory activities for coordination procedure of employees of the structural divisions of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company and Sheremetyevo International Airport Joint-Stock Company in the process of performing aircraft de-icing operations;

- regulatory performance of aircraft de-icing operations by employees of the Aircraft Commercial Service Directorate in accordance with the requirements of regulatory documents of the aviation authorities of the Russian Federation and with regard to the recommendations of international civil aviation organizations in this scope of airport activities.

1. Область применения / Scope

1.1. Настоящая Технология T-2.2-02-18 (Версия – 7) «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов» (далее – Технология) определяет порядок, правила выполнения работ по противообледенительной защите воздушных судов авиакомпаний – клиентов Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг».

1.1. This T-2.2-02-18 Technology (Version – 7) "Performance of aircraft de-icing operations" (hereinafter: "Technology") defines the procedure, rules of performance of aircraft de-/anti-icing operations of airlines-clients of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company.

1.2. Все работы по противообледенительной защите воздушных судов выполняются в соответствии с требованиями актуальной версии Руководства Р-2.2-01-18 «Противообледенительная защита воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг».

1.2. All aircraft anti-icing operations are carried out in accordance with the requirements of the current version of R-2.2-01-18 Manual "Aircraft De-icing/Anti-icing Performed by Sheremetyevo Handling Limited Liability Company".

1.3. Положения Технологии обязательны для исполнения всеми работниками Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг», участвующими в регламентируемом процессе.

1.3. The provisions of the Technology are binding on all employees of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company involved in the process regulated.

2. Нормативные ссылки / References

В Технологии использованы положения и сделаны ссылки на следующие документы:

The Technology uses provisions and references to the following documents:

Doc 9640-AN/940 ICAO изд. 3, 2018 г.	«Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле»
Doc 9640-AN/940 ICAO ed. 3, 2018.	"Aircraft Ground De/Anti-icing Operations Manual";
SAE AS6285D	«Процедуры противообледенительной защиты воздушных судов на земле» «Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes»;

<p>приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 31 июля 2009 г. № 128 (с изменениями и дополнениями) Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 128 of July 31, 2009 (as amended and updated)</p>	<p>Федеральные авиационные правила «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации» Federal Aviation Rules "Preparation and Performance of Flights in Civil Aviation of the Russian Federation";</p>
<p>письмо Росавиации от 05 февраля 2013 г. № 03.10-7 Letter of the Federal Air Transport Agency No. 03.10-7 of February 05, 2013</p>	<p>Рекомендации «Защита ВС от наземного обледенения» Aircraft Ground De-/Anti-icing Recommendations;</p>
<p>приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 15 января 2021 г. № 9 Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 9 of January 15, 2021</p>	<p>«Об утверждении порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» "On Approval of the Procedure of Organizing and Conducting Pre-trip or Pre-shift Control of Technical Condition of Vehicles";</p>
<p>приказ ООО «Шереметьево Хэндлинг» от 14 октября 2021 г. № 550 Order of Sheremetyevo Handling LLC No. 550 of October 14, 2021</p>	<p>Руководство Р-2.2-01-18 (Версия – 8) «Противообледенительная защита воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» R-2.2-01-18 Manual (Version – 8) "Aircraft De-icing/Anti-icing performed by Sheremetyevo Handling Limited Liability Company";</p>
<p>распоряжение Заместителя Генерального директора – Главного инженера от 06 марта 2018 г. № 10-03 Order of the Deputy Director-General – Chief Engineer No. 10-03 of March 06, 2018</p>	<p>«О проведении предрейсового контроля и введении Журнала регистрации предрейсового контроля транспортных средств» "On the Conduct of Pre-trip Control and Management of the Registration Log of Pre-trip Inspection of Vehicles";</p>
<p>распоряжение первого Заместителя Генерального</p>	<p>Технологии Т-2.2-02-17 (Версия – 2) «Организация и контроль наземного обслуживания воздушных судов силами</p>

<p>директора по производству от 20 июля 2018 г. № 894-02 Order of the First Deputy Director-General for Production No. 894-02 of July 20, 2018</p>	<p>Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» в международном аэропорту Шереметьево» Т-2.2-02-17 Technology (Version – 2), "Organization and control of ground maintenance of aircrafts by the Sheremetyevo Handling Limited Liability Company at Sheremetyevo International Airport";</p>
<p>распоряжение Заместителя Генерального директора – Директора дирекции Дирекции коммерческого обслуживания ВС от 29 сентября 2021 г. № 768-08 Order of the Deputy Director-General – Director of the Aircraft Commercial Services Directorate No. 768-08 of September 29, 2021</p>	<p>Методика М-3.2-54-18 (Версия – 7) «Порядок оформления учетной документации при проведении противообледенительной обработки» М-3.2-54-18 Methodology (Version – 7) "Record execution procedure during de-icing operations";</p>
<p>распоряжение первого заместителя Генерального директора по производству АО «МАШ» от 01 марта 2021 г. № 25-02 Order No. 25-02 of the First Deputy Director-General for Production of MASH JSC of March 01, 2021</p>	<p>Методика М-2.2-100-19 (Версия – 2) «Выделение площадок для противообледенительной обработки воздушных судов на аэродроме Шереметьево» Methodology M-2.2-100-19 (Version – 2) "Allocation of aircraft de-icing pads at Sheremetyevo airfield";</p>
<p>распоряжение первого заместителя Генерального директора по производству АО «МАШ» от 11 марта 2021 г. №31-02 Order of the First Deputy Director-General for Production of MASH JSC No. 31-02 of March 11, 2021</p>	<p>М-2.2-14-21 (Версия - 1) «Управление удалением отходов противообледенительной жидкости с искусственных покрытий аэродрома Шереметьево» М-2.2-14-21 (Version – 1) "Management of de-icing fluid waste removal from artificial surfaces at Sheremetyevo airport";</p>
<p>приказ Генерального директора АО «МАШ» от 10 августа 2021 г. №612</p>	<p>И-3.3-19-15 (Версия – 4) Инструкция «Организация движения спецтранспорта и</p>

Order of the Director-General of MASH JSC No. 612 of August 10, 2021	средств механизации на аэродроме Шереметьево» I-3.3-19-15 (Version – 4) Instruction "Organization of the movement of special vehicles and means of mechanization at Sheremetyevo airport".
--	---

Примечание – При использовании Технологии в работе необходимо учитывать актуальные сведения в соответствии с изменениями в нормативных документах.

Note: When using the Technology, it is necessary to consider current information in accordance with changes in regulatory documents.

3. Обозначения и сокращения / Designations and abbreviations

3.1. В Технологии использованы термины и определения, приведенные в документах раздела 2, а также следующие:

The Technology uses the terms and definitions given in the documents of Section 2, as well as the following ones:

Время занятия площадки: время от пересечения носового обтекателя воздушного судна условной линии площадки для противообледенительной защиты, подъезд и отъезд деайсера к/от воздушного судна, выполнение противообледенительной защиты воздушного судна, ведение радиосвязи между капитаном воздушного судна и оператором противообледенительной обработки воздушного судна, в рамках выполнения противообледенительной защиты, до момента покидания площадки воздушным судном, для одного воздушного судна.

De-icing pad occupation time: it is the time from crossing the aircraft nose cone of the conditional line of the de-icing pad, approach and departure of the de-icer to/from the aircraft, performance of aircraft de-icing, radio communication between the PIC and the aircraft de-icing operator as part of the de-icing performance up to the moment of leaving the pad by the aircraft, for one aircraft.

Время защитного действия: расчетное время, в течение которого противообледенительная жидкость будет предотвращать образование инея, льда и накопление снега на обработанных поверхностях воздушного судна.

Holdover time is an estimated time during which the anti-icing fluid prevents the formation of ice and frost and the accumulation of snow on the treated surfaces of the aircraft.

Выпускающий работник: специалист из числа наземного персонала, допущенный в установленном порядке к выполнению работ по определению наличия снежно-ледяных отложений на критических поверхностях воздушного судна перед полетом, принятию решения о необходимости проведения противообледенительной защиты воздушного судна, проверке поверхностей

после проведения противообледенительной защиты воздушного судна и других операций по выпуску воздушного судна в рейс.

Release Officer is a specialist from among the ground personnel, who is duly authorized to determine the presence of snow-ice deposits on the critical surfaces of the aircraft before the trip, to decide on the need of de-icing operations, to check the surfaces after de-icing treatment of the aircraft, and other operations to release the aircraft for the flight.

Деайсер: спецмашина, предназначенная для проведения работ по противообледенительной защите воздушного судна.

Deicer is a special vehicle designed for aircraft de-/anti-icing procedures.

Код противообледенительной защиты: стандартное сообщение для летного экипажа/капитана воздушного судна, содержащее детальную информацию о выполненной противообледенительной защите воздушного судна и проверке чистоты поверхностей воздушного судна.

Anti-icing code is a standard message to flight crew/PIC of the aircraft detailing the aircraft de-icing and inspection of the cleanliness of the aircraft surfaces.

Оператор деайсера: квалифицированный работник, выполняющий при помощи деайсера удаление снежно-ледяных отложений, предотвращение от наземного обледенения, проверку критических поверхностей воздушного судна после проведения процедур противообледенительной обработки ВС, с использованием противообледенительной жидкости.

Deicer operator is a qualified worker who, using a deicer, performs de-icing of snow and ice deposits, prevention of ground de-icing, inspection of critical aircraft surfaces after aircraft de-icing procedures, using anti-icing fluids.

Оператор технологической установки: работник, совмещающий функции водителя деайсера и оператора деайсера.

Process unit operator is an employee who works as a deicer driver and a deicer operator.

Площадки (для целей данной Методики): участки аэродрома (места стоянок воздушных судов, рулежные дорожки, места запуска, площадки для противообледенительной обработки воздушных судов с запущенными двигателями), на которых допускается выполнение противообледенительной обработки воздушных судов.

Pads (for the purposes of this Methodology): areas of the aerodrome (aircraft parking lots, taxiways, starting sites, pads for de-icing of aircraft with engines running) where de-icing of aircraft is permitted.

Площадка противообледенительной защиты воздушного судна с запущенными двигателями: участок аэродрома, на котором выполняется

противообледенительная обработка воздушных судов с запущенными двигателями.

De-icing pad for aircraft with engines running: an area of the airfield where de-icing of aircraft with engines running is performed.

Примечание – Площадки противообледенительной обработки воздушных судов (далее – ПОО ВС) с запущенными двигателями назначает Сменный заместитель начальника Службы управления наземным движением ВС Дирекции Центр управления аэропортом Акционерного Общества «Международный аэропорт Шереметьево». Площадки ПОО ВС с запущенными двигателями указаны в действующей версии Аэронавигационного паспорта аэродрома (Шереметьево).

Note: De-icing/anti-icing treatment pads for aircrafts (hereinafter: AC D/AT) with engines running are designated by the Shift Deputy Head of the Aircraft Ground Traffic Control Service of the Directorate of the Airport Control Center of Sheremetyevo International Airport Joint-Stock Company. The AC D/AT pads for aircrafts with engines running are listed in the current version of the Aeronautical Data Sheet (Sheremetyevo).

Противообледенительная защита: процедура, объединяющая оба процесса – удаление и предупреждение обледенения, которая может быть выполнена в один или два этапа.

De-/Anti-icing is a procedure that combines both processes i.e. deicing and anti-icing, which can be performed in one or two steps.

Противообледенительные жидкости: низкозамерзающие жидкости на основе гликолей или на негликолевой основе, созданные для противообледенительной защиты воздушного судна в условиях наземного обледенения.

Anti-icing fluids are glycol-based or non-glycol-based low-freezing fluids designed for aircraft de-icing procedures in ground icing conditions.

Старший оператор противообледенительной защиты: оператор деайсера, ответственный за процедуры противообледенительной защиты воздушных судов при выполнении работ двумя и более деайсерами. Обычно находится слева от воздушного судна и ведет связь с командиром воздушного судна или выпускающим работником.

Senior de-icing operator is a deicer operator responsible for aircraft de-icing procedures when two or more deicers are working. Usually located to the left of the aircraft and communicates with the PIC or the Release Officer.

3.2. В тексте Технологии использованы следующие обозначения и сокращения:

The following designations and abbreviations are used in the text of the Technology:

Агент/Agent	-	Агент наземного обслуживания/Ground handling agent;
АНПА/ААНР	-	Аэронавигационный паспорт аэродрома (Шереметьево)/ Aerodrome's aeronautical passport (Sheremetyevo);
АО «МАШ»/ MASH JSC	-	Акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево»/Sheremetyevo International Airport Joint Stock Company;
ВЗД/НОТ	-	время защитного действия/holdover time;
ВПП/RWY	-	взлетно-посадочная полоса/runway;
ВС/АС	-	воздушное судно/aircraft;
ДГМ/LMD	-	Дирекция главного механика/Lead mechanic directorate;
ДКОВС/ACSD	-	Дирекция коммерческого обслуживания ВС/Aircraft Commercial Service Directorate;
ДЭНТ/DOGE	-	Дирекция эксплуатации наземной техники/Directorate for the operation of ground equipment;
ДЦУП/PCSD	-	Дирекция Центр управления производством/Production Control Center Directorate;
ДЦУА/ДАСС	-	Дирекция Центр управления аэропортом Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево»/ Directorate of the Airport Control Center of Sheremetyevo International Airport Joint-Stock Company;
ДЭЗиС/DOB&S	-	Дирекция эксплуатации зданий и сооружений/Directorate for the operation of buildings and structures;
ДС/SD	-	Дирекция снабжения/Supply Directorate;
карта ПОО/ AD/ACO card	-	карта заказа и контроля противообледенительной обработки ВС/Aircraft de-/anti-icing control and ordering card;
КВС/PIС	-	командир воздушного судна/Pilot-in-command;
МС/PL	-	место стоянки/parking lot;
НС/SS	-	начальник смены/Shift Supervisor;
ООО «Шереметьево Хэндлинг» Sheremetyevo Handling LLC	-	Общество с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг»/Sheremetyevo Handling Limited Liability Company;

Оператор ПОО/ D/AT Operator	- Оператор противообледенительной обработки/De-/anti-icing operator;
ПОЖ/AIF	- противообледенительная жидкость/anti-icing fluid;
ПОЗ / D/A	- противообледенительная защита / de-/anti-icing;
ПОО / D/AT	противообледенительная обработка / de-icing/anti-icing treatment;
ПТСД/IDAT	- промышленный терминал сбора данных/Industrial data acquisition terminal;
САНОВС/ AGHAS	- Служба агентов наземного обслуживания ВС/Aircraft ground handling agent service;
СЗД/SDD	- сменный заместитель директора/Shift Deputy Director;
СЗН/SDH	- сменный заместитель начальника/Shift Deputy Head;
СИБП/FSIS	- Служба Инспекция по безопасности полетов/Flight Safety Inspection Service;
СЛО/S&ID	- снежно-ледяные отложения/snow and ice deposits;
СНО/GSE	- средства наземного обслуживания/ground support equipment;
СНП/SPH	- сменный начальник производства/Shift Production Head;
СОКОВС/ АМОС	- Служба организации и координации обслуживания ВС/Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service;
СПООиМВС/ AD/A&WS	- Служба противообледенительной обработки и мойки ВС/Aircraft de-/anti-icing treatment and washing service;
СТК/NTC	- северный терминальный комплекс/North Terminal Complex;
СОКОВС/ АМОС	- Служба организации и координации обслуживания ВС/Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service;
СУНДВС/ AGTCS	- Служба управления наземным движением ВС/Aircraft Ground Traffic Control Service;
СУРКОВС/ АКСРМС	- Служба управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС/Aircraft Commercial Service Resource Management Service;
СУРСТ/SVFMS	- Служба управления ресурсами спецтранспорта/Special Vehicle Fleet Management Service;
ТНВ/OAT	- температура наружного воздуха/outside air temperature;

ЦАБД «Синхрон»/ Synchron CADB	- центральная аэропортовая база данных/Central airport database;
ЮТК/STC	- южный терминальный комплекс/South Terminal Complex;
АСУ RMS/RMS ACS	- автоматизированная система управления ресурсами «Resource management system»/Automated Resource Management System.

4. Роли в процессе / Roles in Process

4.1. Владелец процесса / Process owner

Владельцем процесса является Заместитель Генерального директора – Директор Дирекции коммерческого обслуживания ВС.

The process owner is the Deputy Director-General – Director of the Aircraft Commercial Services Directorate.

4.2. Менеджер процесса / Process manager

Менеджером процесса является Начальник Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС.

The Process Manager is the Head of the Aircraft De-/Anti-icing Treatment and Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate.

4.3. Участники процесса / Process participants

Таблица № 1 – Участники процесса

Table No. 1 – Process participants

Должность участника процесса Process participant position	Роль Role
Ведущий специалист-диспетчер Службы управления ресурсами спецтранспорта Lead Specialist-Flight Operations Officer of the Special Vehicle Fleet Management Service	Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer
Ведущий специалист-диспетчер Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС Lead Specialist-Flight Operations Officer of the Aircraft Commercial Service Resource Management Service	Диспетчер СУРКОВС ACSRMS flight operations officer
Начальник смены Службы управления ресурсами спецтранспорта Дирекции Центр управления производством	Начальник смены СУРСТ

<p align="center">Должность участника процесса Process participant position</p>	<p align="center">Роль Role</p>
<p>Shift Supervisor of the Special Vehicle Fleet Management Service of the Production Control Center Directorate</p>	<p>SVFMS Shift Supervisor</p>
<p>Начальник смены Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС Дирекции Центр управления производством Shift Supervisor of the Aircraft Commercial Service Resource Management Service of the Production Control Center Directorate</p>	<p>Начальник смены СУРКОВС ACSRMS Shift Supervisor</p>
<p>Сменный заместитель начальника Службы управления наземным движением ВС Дирекции Центр управления аэропортом Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево» (далее – АО «МАШ») Shift Deputy Head of the Aircraft Ground Traffic Control Service of the Directorate of the Airport Control Center of Sheremetyevo International Airport Joint-Stock Company (hereinafter: MASH JSC)</p>	<p>СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» DACC AGTCS SDH of MASH JSC</p>
<p>Сменный заместитель начальника Службы организации и координации обслуживания ВС Дирекции Центр управления аэропортом АО «МАШ» Shift Deputy Head of the Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service of the Directorate of the Airport Control Center of MASH JSC</p>	<p>СЗН СОКОВС ДЦУА АО «МАШ» DACC AMOCS SDH of MASH JSC</p>
<p>Главный специалист по станциям ПОЖ/Ведущий специалист по станциям ПОЖ Службы эксплуатации систем противообледенительной обработки Дирекции эксплуатации зданий и сооружений Chief AIF Station Specialist/Lead AIF Station Specialist of the De-icing System Operation Service of the Directorate for the Operation of Buildings and Structures</p>	<p>Специалист ДЭЗиС DOB&S Specialist</p>
<p>Агент по наземному обслуживанию Службы агентов по наземному обслуживанию ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Ground Handling Agent of the Aircraft Ground Handling Agent Service of the Aircraft Commercial Services Directorate</p>	<p>Выпускающий работник Release Officer</p>
<p>Начальник смены Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Shift Supervisor of the Aircraft De-/Anti-icing Treatment and Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate</p>	<p>Начальник смены СПООиМВС AD/A&WS Shift Supervisor</p>
<p>Оператор противообледенительной обработки Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС</p>	<p>Оператор ПОО D/AT Operator</p>

Должность участника процесса Process participant position	Роль Role
De-icing operator of the Aircraft De-/Anti-icing Treatment and Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate	
Водитель автомобиля Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Vehicle driver of the Aircraft De-/Anti-icing Treatment and Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate	Водитель деайсера Deicer driver
Оператор ПОО и водитель деайсера De-icing operator and deicer driver	Экипаж деайсера Deicer crew
Оператор ПОО в составе деайсеров, обычно расположенный со стороны командира воздушного судна во время противообледенительной защиты воздушного судна A deicers D/AT operator, usually located on the pilot in command's side of the aircraft during aircraft de-icing	Старший оператор ПОО Senior D/AT Operator
Эксперт по ремонту и обслуживанию спецтехники ПОО ВС Службы ремонта техники и средств наземного обслуживания Дирекции главного механика AC D/AT Special Equipment Repair and Maintenance Expert of the Equipment and Ground Handling Equipment Repair Services of the Lead Mechanic Directorate	Работник ДГМ LMD Employee
Специалист-кладовщик Службы складского хозяйства Дирекции снабжения Storekeeper Specialist of the Warehousing Services of the Supply Directorate	Специалист-кладовщик CCX ДС SD WHS Storekeeper Specialist

5. Общие положения / General provision

5.1. Технологическая карта «Заказ на проведение работ по противообледенительной защите воздушного судна» отражена в Приложении А.

5.1. Aircraft De-Icing Order Task Card is given in Appendix A.

5.2. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с выпускающим работником на месте стоянки и точке запуска» отражена в Приложении Б.

5.2. Performance of Aircraft De-Icing Procedures with a Release Officer at the Parking Lot and Starting Point Task Card is given in Appendix B.

5.3. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями» отражена в Приложении В.

5.3. Performance of Aircraft De-Icing Procedures at the AC D/AT Pad with Engines Running is given in Appendix C.

5.4. Технологическая карта «Противообледенительная обработка носовой части воздушного судна, створок шасси, двигателей воздушного судна» отражена в Приложении Г.

5.4. De-icing of Aircraft Forebody, Landing Gear Doors, Aircraft Engines Task Card is given in Appendix D.

5.5. Технологическая карта «Порядок заказа и проведения работ по предварительной защите воздушных судов от снежно-ледяных отложений» отражена в Приложении Д.

5.5. Procedure for Ordering and Carrying Out Activities on Preliminary Protection of Aircraft from Snow and Ice Deposits Task Card is given in Appendix E.

5.6. Технологическая карта «Действия экипажа деайсера при заруливании ВС на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями, на которой не удалены снежно-ледяные отложения с элементов, не подлежащих обработке противообледенительной жидкостью» отражена в Приложении Е.

5.6. Actions of a Deicer Crew when Taxiing the Aircraft onto the D/AT Pad with Engines Running, on which Snow and Ice Deposits have not been Removed from the Elements that are not subject to Anti-Icing Fluid Treatment Task Card is given In Appendix F.

5.7. Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности деайсера» отражена в Приложении Ж.

5.7. Actions when a Deicer Malfunction is Detected Task Card is given in Appendix G.

5.8. Технологическая карта «Заправка деайсера жидкостями (противообледенительная жидкость, вода)» отражена в Приложении И.

5.8. Deicer Filling with Fluids (Anti-Icing Fluid, Water) Task Card is given in Appendix I.

5.9. Фразеологии радиообмена между командиром воздушного судна и выпускающим работником, командиром воздушного судна и старшим оператором ПОО отражены в Приложении К.

5.9. Phraseologies of radio communication between the Pilot in Command and the Release Officer, the Pilot in Command and the Senior D/AT Operator are given in Appendix K.

5.10. При выполнении работ по противообледенительной защите (далее – ПОЗ) воздушного судна (далее – ВС) в обязательном порядке заполняется карта противообледенительной обработки (далее – ПОО) в соответствии с инструкцией по заполнению (Приложение Л).

5.10. When de-icing/anti-icing procedures (hereinafter: D/A) are performed on the aircraft (hereinafter: AC), the de-icing/anti-icing treatment card (hereinafter: D/AT) shall be filled out in accordance with the instructions for filling in (Appendix K).

5.11. Схемы мест расположения площадок ПОО ВС с запущенными двигателями отражены в Приложении М.

5.11. Layout schemes of AC D/AT pads with engines running are given in Appendix L.

5.12. Схемы оперативного размещения деайсеров при открытии площадок ПОО ВС с запущенными двигателями отражены в Приложении Н.

5.12. Operational configuration schemes of deicers when opening the AC D/AT pads with running engines are given in Appendix M.

5.13. Схемы расположения станций заправки деайсеров противообледенительной жидкостью и водой отражены в Приложении П.

5.13. Layout schemes of deicer AIF and water filling stations are given in Appendix O.

5.14. Конструктивные особенности деайсеров отражены в Приложении Р.

5.14. Deicer design features are given in Appendix P.

5.15. Места остановки деайсера «Vestergaard Elephant Beta» «Vestergaard Elephant Beta-15» для проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями отражены в разделе С.1 – С.6 в Приложении С.

5.15. Vestergaard Elephant Beta and Vestergaard Elephant Beta-15 deicer stands for de-icing procedures of the aircraft with engines running are given in Section C.1 – C6 in Appendix Q.

5.16. Сигнал, разрешающий движение воздушного судна после проведения противообледенительной защиты (Приложение Т).

5.16. Signal allowing aircraft movement after de-icing procedures (Appendix R).

5.17. Порядок проведения коммуникации после ПОО ВС (Приложение У).

5.17. Communication procedure after AC D/AT (Appendix S).

5.18. Контакты оперативных работников, задействованных в процессе противообледенительной защиты воздушных судов отражены в Приложении Ф.

5.18. Contacts of field officers involved in the aircraft de-icing procedure are given in Appendix T.

5.19. Нормативы выполнения ПОО ВС:

- 10 мин. для узкофюзеляжных ВС;

-
- 15 мин. для широкофюзеляжных ВС.

5.19. Regulations of AC D/AT performance:

- 10 min for narrow-bodied aircrafts;
- 15 min for wide-bodied aircrafts.

Примечание – В случае обильных осадков, обработке на контактных МС или при условии обработки одним деайсером УФ или двумя деайсерами ШФ, время обработки может быть увеличено.

Note: In case of heavy precipitation, treatment on contact PLs or when treated with one narrow-body deicer or two wide-body deicers, the treatment time may be extended.

5.20. Общество с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» (далее – ООО «Шереметьево Хэндлинг») для проведения противообледенительной защиты ВС использует следующие типы деайсеров:

- JBT «Tempest-2»;
- Vestergaard «Elephant Beta-15»;
- Vestergaard «Elephant Beta».

5.20. Sheremetyevo Handling Limited Liability Company (hereinafter: Sheremetyevo Handling LLC) uses the following types of deicers for AC de-icing procedures:

- JBT "Tempest-2";
- Vestergaard "Elephant Beta-15";
- Vestergaard "Elephant Beta".

5.21. Переговоры при выполнении ПОЗ ВС между экипажем деайсера, выпускающим работником и Ведущим специалистом-диспетчером Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС (далее – диспетчер СУРКОВС) Дирекции Центр управления производством (далее – ДЦУП) производятся на радиоканале «ПОЗ ВС».

5.21. The communications between the deicer crew, the release officer and the Leading Specialist-Flight operations officer of the Aircraft Commercial Service Resource Management Service (hereinafter: ACSRMS flight operations officer) of the Production Control Center Directorate (hereinafter: PCCD) during the aircraft deicing are performed on the AC D/AT radio channel.

5.22. Переговоры при выполнении ПОЗ ВС работником/старшим оператором ПОО ВС с командиром воздушного судна (далее – КВС) производятся по радиостанции на частоте F=118.900 МГц на перронах терминалов А, В (площадки МС 105А, МС 107А, М1, S), F=118,400 МГц на перронах терминалов D, E, F, АГК, ПОЖ-1, F=118,500 на перроне Терминала С (площадки E10, H1, ПОЖ-4), ИВПП-3 (ПОЖ-D, ПОЖ-5).

5.22. When performing aircraft deicing, the employee/senior AC D/AT operator communicates with the pilot-in-command (hereinafter: PIC) on the radio frequency of F=118.900 MHz on the ramps of Terminals A, B (pads PL 105A, PL 107A, M1, S), F=118.400 MHz on the ramps of Terminals D, E, F, automated cargo complex, AIF-1, F=118.500 on the ramp of Terminal C (pads E10, H1, AIF-4), ARWY-3 (AIF-D, AIF-5).

5.23. Количество деайсеров для выполнения ПОЗ ВС выделяется в соответствии с договором между ООО «Шереметьево Хэндлинг» и авиакомпанией (при наличии требований к количеству деайсеров в договоре), либо в соответствии с требованиями актуальных версий Технологий взаимодействия ООО «Шереметьево Хэндлинг» с авиакомпаниями (при наличии), а также с учетом осадков, наличия снежно-ледяных отложений (далее – СЛО) на ВС, характера СЛО и необходимого времени проведения ПОЗ ВС.

5.23. The number of deicers for aircraft deicing is allocated in accordance with the agreement between Sheremetyevo Handling LLC and the airline (if there are requirements for the number of deicers in the agreement), or in accordance with the requirements of the current versions of the Technology of interaction of Sheremetyevo Handling LLC with airlines (if any), as well as taking into account precipitation, presence of snow-ice deposits (hereinafter: S&IDs) on ACs, nature of S&IDs and necessary time for aircraft deicing.

5.24. ООО «Шереметьево Хэндлинг» направляет в Дирекцию Центр управления аэропортом (далее – ДЦУА) АО «МАШ» перечень авиакомпаний, с которыми заключены договора на проведение ПОЗ ВС и согласована процедура ПОЗ ВС с запущенными двигателями, не позднее чем за один месяц до начала осенне-зимнего периода. Процесс открытия/закрытия площадок для проведения противообледенительной защиты воздушных судов с запущенными двигателями» отражен в действующей Методике М-2.2-100-19 «Выделение площадок для противообледенительной обработки воздушных судов на аэродроме Шереметьево».

5.24. Sheremetyevo Handling LLC sends to the Directorate of the Airport Control Center (hereinafter: DACC) of MASH JSC a list of airlines with which contracts have been signed to carry out AC de-icing and the procedure for the de-icing of the AC with engines running has been agreed no later than one month before the beginning of the WS (autumn-winter season). The process of opening/closing pads for de-icing of aircrafts with engines running is reflected in the current Methodology M-2.2-100-19 "Allocation of aircraft de-icing pads at Sheremetyevo airfield".

5.25. Перед началом выполнения ПОЗ ВС все двери, люки и форточки ВС должны быть закрыты, все оборудование, используемое для обслуживания ВС, и персонал должны быть удалены на безопасное расстояние, чтобы не допустить

попадания противооблединительной жидкости (далее – ПОЖ) внутрь ВС, на оборудование и на персонал.

5.25. Before AC de-icing, all doors, hatches and windows shall be closed, all equipment used for AC maintenance and personnel shall be at a safe distance to prevent anti-icing fluids (hereinafter: AIF) from getting inside the AC, on the equipment and personnel.

5.26. При выполнении работ по ПОЗ ВС двумя и более деайсерами, связь с выпускающим работником или с КВС, оформление заказа на противооблединительную обработку ВС ведет Старший оператор ПОО. Непременным требованием при использовании двух и более деайсеров является принцип симметричности обработки ВС, т.е. применение одного типа распылительного оборудования и ПОЖ одинаковой концентрации на всех этапах обработки, применяемые на тех же самых зонах в тех же самых местах обеих сторон ВС и одновременность начала процедуры предотвращения наземного обледенения.

5.26. When performing AC D/A procedures with two or more deicers, communication with a Release Officer or with a PIC, an AC deicing/anti-icing treatment order is carried out by the Senior D/AT operator. An essential requirement when using two or more deicers is the principle of symmetric AC treatment, i.e. the use of the same type of spray equipment and AIF of the same concentration during all phases of treatment, which are applied on the same areas in the same places on both sides of the aircraft and the simultaneous start of the ground de-/anti-icing procedure.

5.27. К выполнению работ по ПОЗ ВС допускаются технически исправные, полностью укомплектованные, заправленные ПОЖ, спецжидкостями и маслами деайсеры, только после выполнения необходимых видов технических обслуживаний с необходимым запасом рабочего ресурса.

5.27. The deicers that are technically serviceable, fully equipped, filled with AIFs, special liquids and oils are allowed for AC de-icing only after all necessary types of technical maintenance with the necessary reserve of operation resource.

Примечание – К работе по ПОЗ ВС не допускаются неисправные деайсеры и деайсеры, своевременно непрошедшие техническое обслуживание.

Note: Deicers which are out of service as well as deicers that have not been serviced in a timely manner are not allowed for AC de-icing procedures.

5.28. Осуществление проверки работоспособности, состояния основных узлов и систем деайсеров производится в соответствии с приказом Министерства транспорта Российской Федерации «Об утверждении порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» и распоряжением Заместителя Генерального директора – Главного инженера ООО «Шереметьево Хэндлинг» «О проведении

предрейсового контроля и ведении Журнала регистрации предрейсового контроля транспортных средств».

5.28. The serviceability and condition of the main assemblies and systems of deicers are checked in accordance with the Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation "On Approval of the Procedure of Organizing and Conducting Pre-trip or Pre-shift Control of Technical Condition of Vehicles" and the Order of the Deputy Director-General – Chief Engineer of Sheremetyevo Handling LLC "On the Conduct of Pre-trip Control and Management of the Registration Log of Pre-trip Inspection of Vehicles".

5.29. О любых повреждениях или подозрениях на повреждение ВС (касание поверхности ВС датчиком опасного сближения), обнаруженных в процессе проверки наличия снежно-ледяных отложений на ВС и/или произошедшее в процессе ПОЗ, докладывается летному экипажу, диспетчеру Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС (далее – СУРКОВС), который в свою очередь информирует Службу организации и координации обслуживания ВС (далее – СОКОВС) Дирекции Центр управления аэропортом (далее – ДЦУА) для информирования Службы Инспекция по безопасности полетов (далее – СИБП) АО «МАШ».

5.29. Any damage or suspicion of damage to the aircraft (touching the surface of the aircraft with the proximity sensor), detected in the process of checking for snow and ice deposits on the aircraft and/or occurring in the process of deicing, shall be reported to the flight crew, flight operations officer of the Aircraft Commercial Service Resource Management Service (hereinafter: ACSRMS), which in turn informs the Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service (hereinafter: AMOCS) of the Directorate of the Airport Control Center (hereinafter: DACC) to inform the Flight Safety Inspection Service (hereinafter: FSIS) of MASH JSC.

5.30. В целях предотвращения возможного повреждения ВС и в соответствии с политикой «No touch!», при выполнении работ ПОЗ ВС водитель и/или оператор ПОО **должны выдерживать безопасные расстояния между деайсером и частями ВС** (форсунка деайсера – не ближе 0,5 метров, спецмашина – не ближе двух метров до крайних частей ВС).

5.30. In order to prevent possible damage to the aircraft and in accordance with the "No touch!" policy, when performing the aircraft deicing, the driver and/or the D/AT operator **should maintain a safe distance between the deicer and parts of the aircraft** (the deicer nozzle should be no closer than 0.5 m, the special vehicle should be no closer than 2 m to the extreme parts of the aircraft).

6. Требования к выполнению противообледенительной защиты воздушных судов с запущенными маршевыми двигателями / Requirements for aircraft de-icing with running main engines

6.1. Места проведения ПОО ВС определены в «Аэронавигационном паспорте аэродрома Москва (Шереметьево)» АО «МАШ» (далее – АНПА АО «МАШ») и действующей Методике М-2.2-100-19 «Выделение площадок для противообледенительной обработки воздушных судов на аэродроме Шереметьево». ПОЗ ВС осуществляется на следующих участках аэродрома:

- места запуска двигателей и ПОО ВС;
- площадки для ПОО ВС с запущенными двигателями;
- места стоянок ВС, на которых в соответствии с АНПА разрешена ПОО ВС;

6.1. Aircraft D/AT sites are defined in the "Moscow (Sheremetyevo) Aerodrome's Aeronautical Passport" of MASH JSC (hereinafter: AANP of MASH JSC) and the current Methodology M-2.2-100-19 "Allocation of aircraft de-icing pads at Sheremetyevo airfield". AC de-icing is carried out at the following areas of the airfield:

- engine starting sites and AC D/AT sites;
- D/AT pads for the aircraft with engines running;
- aircraft parking lots where the aircraft D/AT is allowed according to the AANP.

6.2. Для выполнения ПОО ВС с запущенными двигателями используются следующие площадки:

северного терминального комплекса (далее – СТК):

- площадка Н1 в районе МР L5;
- площадка на МС 105А, МС 107А;
- площадка М1 в районе МР L3;
- площадка S в районе МР А2;
- площадка Е10 в районе МР С5;
- площадка ПОЖ-4 (МС 217А, 218А).

южного терминального комплекса (далее – ЮТК):

- площадка в районе РД S12;
- площадка ПОЖ-1 (МС 82А, 83);
- площадка на МС 67А,
- площадка на МС 73;
- площадка ПОЖ - W (МС 7А, 9А);
- площадка на РД S1,

- площадка на РД S2,
- площадка на РД S8;
- площадка B2 в районе РД - S4;
- площадка ПОЖ-5 (МС V, T).
- площадка ПОЖ – D в районе РД D1.

6.2. The following pads are used to perform D/AT of the AC with engines running:
pads of the Northern Terminal Complex (hereinafter: NTC):

- H1 pad in the area of MP L5;
- pad on PL 105A, PL 107A;
- M1 pad in the area of MP L3;
- S pad in the area of MP A2;
- E10 pad in the area of MP C5;
- AIF-4 pad (PL 217A, 218A).

pads of the Southern Terminal Complex (hereinafter: STC):

- pad in the area of TW S12;
- AIF-1 pad (PL 82A, 83);
- pad on PL 67A,
- pad on PL 73;
- AIF - W pad (PL 7A, 9A);
- pad on TW S1,
- pad on TW S2,
- pad on TW S8;
- pad B2 in the area of TW - S4;
- AIF-5 pad (PL V, T).
- AIF – D pad in the area of TW D1.

Примечание – Площадка ПОЖ – D является резервной, открывается сменным начальником аэропорта (далее – СНА) ДЦУА только по согласованию с руководителем полетов (далее – РП) Шереметьевского центра ОВД филиала «МЦ АУВД» ФГУП «Госкорпорация по ОрВД».

Note: The AIF – D pad is a standby pad and is opened by the Airport Shift Head (hereinafter: ASH) of the DACC only by agreement with the Flight Operations Director (hereinafter: FOD) of the Sheremetyevo Center of Air Traffic Management of the branch of the Moscow Automated Air Traffic Control Center of the Federal State Unitary Enterprise "State ATM Corporation".

Примечание – Площадки для ПОО ВС с запущенными двигателями назначает СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ». Площадки для ПОО ВС предназначенные для проведения ПОО ВС с запущенными двигателями указаны в действующей версии Аэронавигационного паспорта аэродрома (Шереметьево).

Note: The D/AT pads for the aircraft with engines running are assigned by DACC AGTCS SDH of MASH JSC. The AC D/AT pads, which are designated for D/AT of aircraft with engines running are specified in the current version of the Aeronautical Data Sheet (Sheremetyevo).

6.3. Порядок размещения ВС на площадках ПОЗ ВС с запущенными двигателями на аэродроме Шереметьево:

Перрон СТК:

- площадка М1 в районе МР L3 (на траверзе МС 94, МС 98);
- площадка S в районе МР А2;
- площадка на МС 105А, МС 107А;

6.3. The procedure for AC locating on the de-icing pads of aircrafts with engines running at Sheremetyevo airport:

NTC ramp:

- M1 pad in the area of MP L3 (on the traverse of PL 94, PL 98);
- S pad in the area of MP A2;
- pad on PL 105A, PL 107A;

Примечание – Площадка М1, площадка S, площадка на МС 105А,107А предназначены для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/747/767/777/787).

Note: M1 pad, S pad, the pad on PL 105A, 107A are designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/747/767/777/787).

- площадка E10 в районе МР С5;
- E10 pad in the area of MP C5;

Примечание – Площадка E10 предназначена для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/747/767/777/787).

Note: E10 pad is designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/747/767/777/787).

- площадка H1 в районе МР L5;
- H1 pad in the area of MP L5;

Примечание – Площадка H1 предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: H1 pad is designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

- площадка ПОЖ-4 на МС 217А;
- AIF-4 pad on PL 217A;

Примечание – Площадка ПОЖ-4 на МС 217А предназначена для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/767/777/787).

Note: AIF-4 pad on PL 217A is designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/767/777/787).

- площадка ПОЖ-4 на МС 218А;
- AIF-4 pad on PL 218А;

Примечание – Площадка ПОЖ-4 на МС 218А предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: AIF-4 pad on PL 218A is designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

- площадка ПОЖ-5 МС V;
- AIF-5 pad on PL V;

Примечание – Площадка ПОЖ-5 МС V предназначена для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/747/767/777/787).

Note: AIF-5 pad on PL V is designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/747/767/777/787).

- площадка ПОЖ-5 МС Т;
- AIF-5 pad on PL Т;

Примечание – Площадка ПОЖ-5 МС Т предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: AIF-5 pad on PL T is designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

Перрон ЮТК:

- площадка на РД S1;
- площадка на РД S2;

STC ramp:

- pad on TW S1;
- pad on TW S2;

Примечание – Площадки на РД S1, РД S2 предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: The pads on TW S1, TW S2 are designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

- площадка В2 в районе РД – S4;
- pad B2 in the area of TW – S4;

Примечание – Площадка В2 в районе РД S4 используется для всех типов ВС.

Note: B2 pad in the area of TW S4 is used for all AC types.

- площадка ПОЖ – W (МС 7А);
- AIF pad – W (PL 7А);

Примечание – Площадка ПОЖ «W» МС 7А предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737);

Note: AIF "W" pad on PL 7A is designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737);

- площадка ПОЖ – W (МС 9А);
- AIF pad – W (PL 9А);

Примечание – Площадка ПОЖ «W» МС 9А предназначена для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/767/777/В787);

Note: AIF "W" pad on PL 9A is designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/767/777/B787);

- площадка ПОЖ на МС 67А;
- AIF pad on PL 67А;

Примечание – Площадка ПОЖ на МС 67А используется для всех типов ВС.

Note: AIF pad on PL 67A is used for all AC types.

- площадка на РД S8;
- pad on TW S8;

Примечание – Площадки на РД S8, предназначены для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В737).

Note: The pads on TW S8 are designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B737).

- площадка на МС 73;
- pad on PL 73;
- площадка в районе РД S12.
- pad in the area of TW S12.

Примечание – Площадки на МС № 73; площадка в районе РД S12 предназначены для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: The pads on PL No.73, pad in the area of TW S12 are designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

- площадка ПОЖ-1 МС 82А;
- AIF-1 pad on PL 82А;

Примечание – Площадки ПОЖ – 1 МС 82А предназначена для ВС с размахом крыла не более 64,8 м и длиной до 73,9 м (ВС типа А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/767/777/В787);

Note: AIF-1 pad on PL 82A is designed for AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: A-319/320/321/330/359, RRJ-95, B-737/767/777/B787);

- площадка ПОЖ-1 МС 83А;
- AIF-1 pad on PL 83А;

Примечание – Площадки ПОЖ – 1 МС 83А предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

Note: AIF-1 pad on PL 83A is designed for AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737).

6.4. При выполнении ПОЗ ВС с запущенными двигателями, учитываются особенности, установленные авиакомпанией для собственных ВС (далее – особенности авиакомпании), которые должны быть доведены до сведения всех участников ПОО ВС до начала их осуществления.

6.4. When carrying out de-icing procedures of the aircraft with engines running, the special aspects established by the airline for its own aircrafts (hereinafter: Airlines features) shall be considered and shall be communicated to all AC D/AT participants prior to the start of their implementation.

Примечания

1. Особенности авиакомпании направляются авиакомпанией в адрес Службы стандартизации и сертификации технологий (далее – ССuСТ), далее работник ССuСТ направляет по электронной почте данные, с указанием на особенности руководителям подразделений.

2. Руководители подразделений организывают ознакомление своих подчиненных работников с полученными материалами от авиакомпаний, под подпись.

Notes

1. Airline features are sent by the airline to the Technology Standardization and Certification Service (hereinafter: TSCS), then the TCCS employee sends by e-mail the data, indicating the features to the managers of subdivisions.

2. Subdivision managers arrange for their subordinate employees to familiarize themselves with the materials received from the airlines against signature.

6.5. В течение всего периода проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями на месте стоянки (далее – МС) и точке запуска (далее – ТЗ) выпускающий работник находится перед кабиной ВС на безопасном расстоянии, контактирует с лётным экипажем визуально и при помощи радиостанции.

6.5. Throughout the entire D/AT period for the aircraft with engines running at the parking lot (hereinafter: PL) and the starting sites (hereinafter: SS), the Release Officer is in front of the AC cabin at a safe distance, communicates with the flight crew visually and using a radio.

Примечания

1. Данное требование распространяется для ПОО ВС только на МС и точках запуска.

2. На площадках ПОО ВС с запущенными двигателями, роль выпускающего работника выполняет Оператор ПОО. Как правило он находится слева от ВС по ходу движения самолета, перед и после обработки ВС выходит на визуальный контакт с КВС.

Notes

1. This requirement applies only to the AC D/AT at PLs and starting sites.

2. The D/AT Operator acts as the Release Officer at the D/AT pads of aircrafts with engines running. As a rule, the Operator is on the left side of the AC in the direction of movement of the AC, before and after the treatment procedure the AC comes into visual contact with the PIC.

6.6. Выпускающий работник, Старший оператор ПОО должен предпринять меры предосторожности для однозначного понимания экипажем ВС момента начала и окончания работ по ПОЗ для исключения возможного несанкционированного движения ВС. Движение ВС до окончания работ по ПОЗ может стать причиной серьезного авиационного происшествия.

6.6. The Release Officer, Senior D/AT Operator shall take precautions for unambiguous understanding by the AC crew of the moment of the beginning and ending of the de-icing procedures to exclude possible unauthorized AC movement. The AC movement before the completion of D/A procedures can cause a serious aviation accident.

Примечание – При начале несанкционированного движения ВС во время проведения ПОЗ ВС либо подозрения на возможное начало несанкционированного движения ВС (например, ошибочное восприятие экипажем информации, не предназначенной ему) водителям и операторам ПОО принять меры по незамедлительному отъезду от ВС, а любому оператору ПОО, участвующему в ПОЗ ВС, незамедлительно проинформировать по радиосвязи. летный экипаж путем передачи сигнала «СТОП БОРТОВОЙ НОМЕР _____»

Note: In case of the beginning of unauthorized aircraft movement during AC D/AT or suspicion of possible beginning of unauthorized aircraft movement (for example, erroneous perception by the crew of information not intended for them), drivers and D/AT operators should take measures for immediate departure from the aircraft, and any D/AT operator involved in aircraft deicing should immediately inform the flight crew via radio communication by transmitting a "STOP TAIL NUMBER _____" signal.

ЗАПРЕЩЕНО! выполнение ПОЗ ВС с запущенными двигателями при наличии следующих условий:

- не удалены СЛО с элементов ВС, не подлежащих обработке ПОЖ;
- необходимо выполнить механическую (без применения ПОЖ) очистку поверхностей ВС;
- необходимо выполнить ПОЗ нижних поверхностей крыла и стабилизатора с применением ПОЖ (наземного пистолета);
- существует необходимость выполнения работ, требующих выхода оператора ПОО из кабины деайсера;

-
- отсутствует (не выполняется) установленный порядок коммуникации между старшим оператором ПОО и КВС при выполнении ПОЗ ВС с запущенными двигателями на площадках ПОО ВС с запущенными двигателями;
 - отсутствует (недостаточно) освещение места выполнения ПОЗ ВС;
 - отсутствует видимость осевой линии руления и точки постановки ВС;
 - наличие снежного вала высотой более 15 см.

Примечание – Высота снежного вала на МС ВС и видимость дневной маркировки определяется визуально.

- нахождение выпускающего работника и деайсеров в опасных зонах, определенных производителем ВС;
- нарушение схем подъезда/отъезда и остановки деайсеров к/от ВС (далее – Схемы подъезда) (Приложение С);
- отсутствует коммуникация между операторами ПОО;
- без команды старшего оператора ПОО;
- отсутствует устойчивая двухсторонняя связь между экипажем деайсера;
- не получено разрешение КВС на начало проведение процедуры ПОО;
- не исправен видеорегистратор.

PROHIBITED! De-icing procedures of the aircraft with engines running if there are the following conditions:

- S&IDs have not been removed from the elements of the AC that are not subject to AIF treatment;
- it is necessary to perform mechanical (without AIFs) cleaning of the aircraft surfaces;
- it is necessary to perform D/A of the lower surfaces of the wing and stabilizer with the use of AIFs (ground gun);
- there is a need to perform work that requires the D/AT operator to exit the deicer cabin;
- there is no (not being implemented) the established procedure of communication between the Senior D/AT operator and the PIC when performing the D/AT of aircraft with engines running on D/AT pads of aircraft with engines running;
- there is no (or insufficient) illumination of the place where AC D/A is performed;
- no visibility of the taxiing centerline and the point where the aircraft is positioned;
- there is a snowbank of more than 15 cm in height.

Note: The height of the snowbank on the AC PL and visibility of the day marking is determined visually.

- the presence of the Release officer and deicers in the dangerous zones defined by the AC manufacturer;
- violation of the approach/departure and stopping plans of deicers to/from the aircraft (hereinafter: Arrival Schemes) (Appendix Q);
- no communication between D/AT operators;
- no demand of the Senior D/AT Operator;
- no stable two-way communication between the deicer crew;
- no permission of the PIC to start the de-icing procedures has been received;
- the video recorder is out of order.

7. Требования к видеофиксации выполнения противообледенительной защиты воздушного судна / Requirements for video recording of aircraft de-icing

7.1. Оператор ПОО/оператор технологической установки обязан:

- при заступлении на смену получить карту памяти для видеорегистратора у ответственного работника Службы противообледенительной обработки и мойки ВС (далее – СПООиМВС) Дирекции коммерческого обслуживания ВС (далее – ДКОВС);
- по прибытию на выделенный деайсер вставить карту памяти в видеорегистратор;
- проверить работоспособность видеорегистратора при активации кабины;
- до начала выполнения ПОЗ ВС направить кабину оператора на регистрационный номер ВС с целью его фиксации видеорегистратором;
- после окончания ПОО выключать видеорегистратор;
- после окончания рабочей смены, вынуть карту памяти из видеорегистратора и передать ответственному работнику СПООиМВС ДКОВС.

7.1. The D/AT Operator/Process Unit Operator should:

- when starting a shift, get a memory card for the video recorder from the responsible employee of the Aircraft De-/Anti-Icing Treatment and Washing Service (hereinafter: AD/A&WS) of the Aircraft Commercial Services Directorate (hereinafter: ACSD);
- upon arrival at the allocated deicer insert the memory card into the video recorder;

-
- check the operation of the video recorder when activating the cab;
 - before the beginning of AC D/A, direct the operator's cab to the AC registration number in order to record it with the video recorder;
 - turn off the video recorder after the end of the D/AT;
 - after the end of the work shift, remove the memory card from the video recorder and hand it over to the responsible ACSD AD/AT&WS employee.

Примечания

1. Видеорегистратор должен быть включен до начала переговоров экипажей деайсера при проведении ПОЗ ВС.
2. В случае выполнения ПОЗ ВС на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями, видеорегистратор должен быть включен в момент начала за руливания ВС на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями, а выключен после окончания всех переговоров с КВС и получения подтверждения о принятии КВС разрешающего сигнала на начало движения.

Notes

1. The video recorder should be switched on before the start of the deicer crew voice conversation during the aircraft deicing.
2. In the case of performing the aircraft deicing at the D/AT pad of the aircraft with engines running, the video recorder should be switched on at the moment when the aircraft starts taxiing to the AC D/AT pad with engines running, and it should be switched off after all conversations with the PIC and receiving confirmation of the PIC's acceptance of the permission signal to start the movement.

7.2. Ответственный работник СПООиМВС ДКОВС должен перенести данные из карты памяти на персональный компьютер СПООиМВС ДКОВС для размещения в видеоархиве СТК и ЮТК СПООиМВС.

7.2. The responsible ACSD AD/A&WS employee should transfer the data from the memory card to the personal ACSD AD/A&WS computer for placement in the video NTC&STC archive of the AD/A&WS.

Примечания

1. Структура каталога хранения данных на персональном компьютере выстроена следующим образом:
год → месяц → дата → день/ночь → смена → гаражный номер деайсера
2. Идентификация карты памяти производится по данным:
 - гаражный номер деайсера;
 - день/ночь.
3. Ответственность за своевременность и полноту архивации данных с карт памяти несет Начальник смены СПООиМВС ДКОВС.
4. Хранение архива данных производится в течение всего сезона, до наступления следующего ОЗП.

Notes

1. The structure of the data storage directory on a personal computer is as follows:

year → month → date → day/night → shift → deicer garage number

2. The memory card is identified by the data:

- *deicer garage number;*
- *day/night.*

3. ACSD AD/A&WS Shift Supervisor is responsible for the timeliness and completeness of archiving data from the memory cards.

4. The data archive is stored for the entire season, until the next WS.

8. Порядок работы с промышленным терминалом сбора данных / Operational procedure with the Industrial Data Acquisition Terminal

8.1. Порядок работы с промышленным терминалом сбора данных (далее – ПТСД) описан в Инструкции пользователя по мобильному диалогу.

8.1. The operational procedure of the industrial data acquisition terminal (hereinafter: IDAT) is described in the Mobile Dialogue User Manual.

ВАЖНО:

- Статус «Задачу принял» должен быть проставлен в момент назначения диспетчером задания на рейс/переезд/заправка/прочее;
- Статус «Прибыл на место выполнения задачи» должен быть проставлен в момент прибытия на точку/место сбора/ожидания деайсеров/заправки/прочее;
- Статус «Назначить задачу» должен быть проставлен в момент визуальной видимости номера борта;
- Статус «Начало выполнения задачи» должен быть проставлен в момент попадания ПОЖ на ВС;
- Статус «Окончание выполнения задачи» должен быть проставлен в момент окончания работ по ПОЗ ВС;
- Статус «Завершение выполнения задачи» должен быть проставлен после возвращения на точку временного базирования и оформления всех документов на ПОЗ ВС.

IMPORTANT!

- The "Task accepted" status should be given at the time the flight operations officer assigns a flight/transfer/refueling/other task;
- The "Arrived at the task site" status should be given at the moment of arrival at the point/site of gathering/waiting for deicers/refueling/etc.;
- The "Assign Task" status should be given at the moment of visual visibility of the tail number;
- The "Task Started" status should be given at the moment the AIF hits the AC;
- The "End of Task" status should be given at the moment of completion of AC D/A procedures;
- The "Mission Complete" status should be given after returning to the temporary base point and processing all aircraft D/A documents.

Приложение А
 (обязательное)
 (к п. 5.1)

Технологическая карта «Заказ на проведение работ по противообледенительной защите воздушного судна»

Appendix A
 (obligatory)
 (to cl. 5.1)

Aircraft De-Icing Order Task Card

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Выпускающий работник/ Release Officer	1. Проверить поверхности ВС на предмет наличия СЛО. 1. Check the AC surfaces for the presence of S&IDs.	Проверка проведена: СЛО на ВС обнаружены. The check has been carried out: S&IDs were found on the AC.	5 мин 5 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Визуально Visually
Выпускающий работник Release Officer	2. Доложить КВС о необходимости проведения ПОЗ ВС и предоставить «Карту ПОО». 2. Report to the PIC about the need to carry out the aircraft de-icing and provide the AD/ACO card. <i>Примечания</i> 1. Если на критических поверхностях ВС присутствует СЛО, а КВС отказывается от ПОЗ ВС, выпускающий работник сообщает диспетчеру СУРКОВС, вызывается Служба Инспекция по	КВС согласовал заказ ПОЗ ВС, карта ПОО подписана выпускающим работником и КВС. The PIC has agreed on the AC D/A order, the AD/ACO card has been signed by the Release officer and the PIC.	За 30 мин до вылета ВС 30 minutes before AC departure	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Карта ПОО AD/ACO card

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p>безопасности полетов АО «МАШ», инспекция ПАО «Аэрофлот» на рейсах ПАО «Аэрофлот» (преимущественно применимо к российским авиакомпаниям);</p> <p>2. Если на критических поверхностях ВС присутствует СЛО, а КВС отказывается от ПОЗ ВС, то выпускающий работник сообщает диспетчеру СУРКОВС, Ведущему агенту наземного обслуживания, оформляется отказ в карте ПОО от ПОЗ ВС за подписью КВС/представителя авиакомпании и ответственность за отказ от ПОЗ ВС несет КВС. При отказе КВС/представителя авиакомпании от подписания Карты ПОО делается соответствующая отметка в карте ПОО, которая заверяется подписью выпускающего работника (применимо к иностранным авиакомпаниям).</p> <p>Notes</p> <p>1. If S&IDs are present on the aircraft critical surfaces, and the PIC refuses the aircraft deicing, the Release officer informs the ACSRMS flight operations officer that the Flight Safety Inspection Service of JSC "MASH", the Aeroflot PJSC inspection on Aeroflot PJSC flights (mainly applicable to Russian airlines) is called;</p>				

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p>2. If S&IDs are present on the aircraft critical surfaces, and the PIC refuses the aircraft deicing, the Release officer informs the ACSRMS flight operations officer, the Lead Ground Handling Agent, the AD/ACO card refusal to aircraft deicing shall be executed against signature of the PIC/airline representative and the responsibility for refusal to aircraft deicing shall be borne by the PIC. In case of refusal of the PIC/airline representative to sign the AD/ACO card, a corresponding note is made in the AD/ACO card, which is certified by the signature of the Release officer (applicable to foreign airlines).</p>				
<p>Выпускающий работник/ Release Officer</p>	<p>3. Докладить о заказе ПОЗ ВС Ведущему агенту наземного обслуживания САНОВС ДКОВС, проинформировать о степени заснеженности поверхностей ВС, сообщить дополнительную информацию, в случае необходимости обработки нижней части крыла, нижней части стабилизатора, носовой области.</p> <p>3. Report the AC D/A order to the Lead Ground Handling Agent of the ACS D AGHAS, inform about the degree of snowiness of aircraft surfaces, provide additional information, if it is necessary to</p>	<p>Заказ передан. The order has been passed on.</p>	<p>30 с 30 sec</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>-</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	treat the lower part of the wing, the lower part of the stabilizer, the nose area.				
Ведущий агент наземного обслуживания/ Lead Ground Handing Agent	<p>4. Сформировать заказ на выполнение ПОЗ ВС с помощью мобильного приложения ЦАБД «Синхрон». Проставить степень заснеженности поверхностей ВС на МС при помощи ПТСД.</p> <p>4. Form an order for the aircraft deicing using the mobile app of Synchron CADB. Put the degree of snow cover on the aircraft surfaces on the PL using the IDAT.</p> <p>Примечания</p> <p>Низкая (1) степень заснеженности:</p> <p>1. Температура от минус 1 и ниже;</p> <p>2. Отсутствие ливневых осадков, замерзающей мороси и т.п.;</p> <p>3. Конструкция ВС сухая;</p> <p>4. Тип снега на конструкции ВС – легкий и сухой;</p> <p>5. Толщина покрова снега на конструкции ВС до 1 см.</p> <p>Средняя (2) степень заснеженности:</p> <p>1. Температура от плюс 1 и ниже;</p> <p>2. Ливневые осадки в виде снега, замерзающей мороси и т.п.;</p>	Заказ на проведение ПОЗ ВС сформирован. The order for aircraft de-icing has been formed.	30 с 30 sec	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	ПТСД, радиостанция (канал ЦУА СТК/ЮТК) IDAT, radio station (NTC/STC ACC channel)

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p>3. Конструкция ВС заснежена или обледенена; 4. Тип снега на конструкции ВС – влажный и тяжелый; 5. Толщина покрова снега на конструкции ВС более 1 см. Высокая (3) степень заснеженности: 1. Температура от плюс1 и ниже; 2. Ливневые осадки в виде снега, замерзающей мороси и т.п.; 3. Конструкция ВС заснежена или обледенела после длительного простоя; 4. Тип снега на конструкции ВС – влажный и тяжелый, лежит слоями, покрыт плотно-прилегающей коркой к конструкции ВС; 5. Толщина покрова снега на конструкции ВС более 1 см.</p> <p>Notes</p> <p>Low (1) snow cover degree: 1. Temperature from minus 1 and below; 2. No storm precipitation, freezing drizzle, etc.; 3. Dry AC frame; 4. The type of snow on the AC frame is light and dry; 5. The thickness of the snow cover on the AC frame is up to 1 cm.</p>				

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p>Average (2) snow cover degree: 1. Temperature from plus 1 and below; 2. Storm precipitation in the form of snow, freezing drizzle, etc.;</p> <p>3. The AC frame is snow-covered or iced; 4. The type of snow on the AC frame is wet and heavy; 5. The thickness of the snow cover on the AC frame is more than 1 cm.</p> <p>High (3) snow cover degree: 1. Temperature from plus 1 and below; 2. Storm precipitation in the form of snow, freezing drizzle, etc.;</p> <p>3. AC frame is snow-covered or iced after a long downtime; 4. Type of snow on the AC frame — wet and heavy, lying in layers, covered with a tightly adhering crust to the AC frame; 5. The thickness of the snow cover on the AC frame is more than 1 cm.</p> <p>(в случае сбоя в работе ПТСД, сообщить по радиостанции диспетчеру СУРКОВС).</p> <p>В случае необходимости обработки нижней части крыла, нижней части стабилизатора ВС проинформировать по радиостанции диспетчера СУРКОВС об</p>				

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	особенностях выполнении обработки ВС с неработающими двигателями. (in case of failure of the IDAT operation, notify the ACSRMS flight operations officer by radio). If it is necessary to treat the lower part of the wing, the lower part of the aircraft stabilizer, inform the ACSRMS flight operations officer by radio about the features of AC treatment with idle engines.				
Диспетчер СУРКОВС/ ACSRMS flight operations officer	5. Назначить задание экипажу деайсера/старшему оператору ПОО на проведение ПОЗ ВС на ПТСД (в случае сбоя в работе RMS – по радиостанции). В случае необходимости обработки нижней части крыла, нижней части стабилизатора согласовать со сменным заместителем начальника (далее – СЗН) Службы управления наземным движением ВС (далее – СУНДВС) ДЦУА АО «МАШ» назначение места проведения ПОО ВС с неработающими двигателями. 5. Assign a task to the deicer crew/senior D/AT operator to carry out the aircraft de-icing procedures at the IDAT (in case of RMS failure – by radio). If it is necessary to	1. Задание поступило на ПТСД, в случае сбоя в работе ПТСД, задание поступило по радиостанции. 1. The task has been received by the IDAT, in case of IDAT failure, the task has been received via radio.	За 25 минут до планового времени проведения ПОО ВС. 25 minutes before the scheduled time of the AC D/AT.	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	RMS; радиостанция (канал «ПОЗ ВС») RMS; radio station (AC D/A channel)

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	treat the lower part of the wing, the lower part of the stabilizer, the appointment of the place for the aircraft with inoperative engines shall be agreed with the shift deputy head (hereinafter: SDH) of the Aircraft Ground Traffic Control Service (hereinafter: AGTCS) of the DACC of MASH JSC.				
СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» DACC AGTCS SDH of MASH JSC	6. Назначить место проведения ПОО ВС. 6. Appoint the site of the AC D/AT. <i>Примечания</i> 1. На назначенное место проведения ПОО ВС экипажи деайсера и подметально-уборочная машина (далее – ПУМ) прибывают заблаговременно. 2. Удаление отходов ПОЖ производится согласно требованиям актуальной версии Технологии Т-07-13-21 «Удаление отходов противообледенительной жидкости с искусственного покрытия аэродрома». <i>Notes</i> 1. Deicer crews and sweepers (hereinafter: sweeper) arrive at the designated AC D/AT site reasonably in advance. 2. AIF waste is removed in accordance with the requirements of the current version of Technology T-07-13-21 "Anti-icing fluid waste	Место проведение ПОО ВС назначено. The site of the AC D/AT has been assigned.	1 мин 1 min	Терминал D, G-6001; Терминал F 7.26; Терминал C 5.40.00.1. Terminal D, G-6001; Terminal F 7.26; Terminal C 5.40.00.1.	ЦАБД «Синхрон» Synchron CADB

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<i>removal from the artificial surface of the aerodrome".</i>				
Экипаж деайсера/ Deicer crew	<p>7. При получении задания: - подтвердить получение задания; - выехать на место проведения ПОО ВС; - деайсер установить согласно схемам оперативного размещения деайсеров (Приложение Н);</p> <p>7. When receiving a task: - acknowledge receipt of the task; - proceed to the site of the AC D/AT; - position the deicer as per the operational configuration scheme of deicers (Appendix M);</p> <p>Примечания 1. Расстановка ПУМ производится в соответствии с требованиями актуальной версии Методики М-2.2-14-21 «Управление удалением отходов противообледенительной жидкости с искусственного покрытия аэродрома Шереметьево». 2. При отсутствии схем оперативного размещения деайсеров (Приложение Н), деайсеры и ПУМ располагаются в непосредственной близости от назначенного места проведения ПОО ВС, с соблюдением мер безопасности и</p>	<p>Деайсер прибыл на назначенное место проведения ПОО ВС The deicer has arrived at the designated site of the AC D/AT</p>	<p>10 мин 10 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>ПТСД, радиостанция (канал «ПОЗ ВС») IDAT, radio station (AC D/A channel)</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p><i>требований действующей версии Инструкции И-3.3-19-15 Инструкция «Организация движения спецтранспорта и средств механизации на аэродроме Шереметьево».</i></p> <p>Notes</p> <p><i>1. Sweepers are allocated in accordance with the requirements of the current version of Methodology M-2.2-14-21 "Management of anti-icing fluid waste removal from artificial surfaces of Sheremetyevo airfield".</i></p> <p><i>2. In the absence of operational configuration scheme of deicers (Appendix M), deicers and sweepers are placed in the immediate vicinity of the designated site of the AC D/AT, in compliance with safety measures and the requirements of the current version of Instruction I-3.3-19-15 "Organization of special vehicles and mechanical equipment movement at Sheremetyevo airfield".</i></p> <p>- внести отметку о прибытии на место проведения ПОО ВС (в случае сбоя в работе ПТСД сообщить о прибытии по радиостанции).</p> <p>- make a note of the arrival at the AC D/AT site (in case of failure of the IDAT operation, report the arrival by radio).</p>				

Приложение Б
 (обязательное)
 (к п. 5.2)

Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с выпускающим работником на МС и ТЗ».

Appendix B
 (obligatory)
 (to cl. 5.2)

Performance of Aircraft De-Icing Procedures with a Release Officer at the Parking Lot and Starting Point Task Card.

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Выпускающий работник/ Release Officer	1. Запросить у КВС подтверждение установки ВС на стояночный тормоз. 2. Запросить у КВС зоны обработки. 3. По прибытию деайсера на назначенное место проведения ПОО ВС: - передать заполненную карту ПОО ВС для оформления оператором (старшим оператором) ПОО в зоне своей ответственности. - проинформировать КВС о необходимости конфигурации ВС к выполнению ПОЗ ВС; - получить от КВС подтверждение о готовности ВС к проведению ПОЗ ВС ((ВС установлено на стояночный тормоз и сконфигурировано для проведения ПОЗ ВС).	ВС сконфигурировано и готово к проведению ПОЗ ВС. The AC has been configured and is ready for AC D/A procedures.	2 мин 2 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ; карта ПОО; инструкция по заполнению карты ПОО; фразеология радиообмена

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<p>1. Ask the PIC to confirm that the aircraft has been placed on the parking brake.</p> <p>2. Request the treatment zones from the PIC.</p> <p>3. Upon the arrival of the deicer at the designated site of the AC D/AT:</p> <ul style="list-style-type: none"> - hand over the filled-in AD/ACO card to the D/AT operator (Senior operator) for registration within his/her area of responsibility. - inform the PIC about the need to configure the aircraft for AC D/A; - receive confirmation from the PIC that the aircraft is ready to perform D/A (the aircraft is on the parking brake and configured to perform AC D/A). <p><i>Примечание – Процесс ПОО ВС с последующей буксировкой на точку запуска в части подготовки ВС, выполняется в соответствии с актуальной Технологией Т-2.2-09-17 «Выполнение работ по буксировке воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» в международном аэропорту Шереметьево».</i></p> <p><i>Note: The AC D/AT process followed by towing to the starting site in terms of AC preparation is performed in accordance with the current</i></p>				<p>между выпускающим работником и КВС. Radio station (AC D/A channel); radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT; AD/ACO card; instructions for filling in the AD/ACO card; phraseology of radio exchange between the Release Officer and the PIC.</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<i>Technology T-2.2-09-17 "Performance of aircraft towing operations by Sheremetyevo Handling Limited Liability Company at Sheremetyevo International Airport".</i>				
Оператор ПОО/ D/AT Operator	4. По прибытию деайсера на назначенное место проведения ПОО ВС: - занять положение в кабине оператора ПОО; - проверить работоспособность спецоборудования; - руководить подъездом деайсера к ВС. 4. Upon the arrival of the deicer at the designated site of the AC D/AT: - take a position in the D/AT operator's cabin; - check the performance of special equipment; - manage the deicer approach to the AC.	Деайсер подготовлен к ПОЗ ВС. The deicer has been prepared for AC D/A.	3 мин 3 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Система внутренней переговорной связи Intercom system
Водитель деайсера/ Deicer driver	5. Выполнять указания оператора ПОО при подъезде к ВС, согласно схемам подъезда (Приложение С). 5. Follow the instructions of the D/AT operator when approaching the AC according to the approach schemes (Appendix Q).	Деайсер готов к выполнению процедур ПОО ВС. The deicer is ready to perform AC D/AT procedures.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Система внутренней переговорной связи Intercom system
Выпускающий работник/ Release Officer	6. Выдать разрешение экипажу деайсера на начало ПОЗ ВС по радиостанции (канал «ПОЗ ВС»).	Разрешение на проведение ПОЗ ВС выдано	30 с 30 sec	Место проведения ПОО ВС	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»).

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	6. Authorize a deicer crew for the beginning of AC D/A via radio (AC D/A channel).	The permit for aircraft de-icing has been obtained		AC D/AT site	Radio station (AC D/A channel).
Выполнение ПОО ВС производится согласно схемам подъезда (Приложение С) The implementation of the AC D/AT is carried out according to the approach schemes (Appendix Q)					
Экипаж деайсера/ Deicer crew	7. Осуществить подъезд к ВС согласно схемам подъезда (Приложение С) и выполнить ПОЗ ВС; - провести обработку ВС ПОЖ; 7. Perform the approach to the AC according to the approach schemes (Appendix Q) and carry out AC D/A; - carry out treatment of the AC with AIF; <i>Примечание – В случае сложных метеоусловий, большого количества СЛО время ПОО ВС может быть увеличено.</i> <i>Note: In case of adverse weather conditions, a large number of S&IDs, the AC D/AT time may be increased.</i>	Выполнение ПОО ВС Performing AC D/AT	в соответствии с Приложением Ц according to Appendix U	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); система внутренней переговорной связи. Radio station (AC D/A channel); intercom system
Экипаж деайсера/Выпуск ающий работник Deicer crew/Release Officer	8. Осуществить контроль качества обработанных поверхностей. 8. Perform quality control of the surfaces to be treated.	Контроль качества обработанных поверхностей осуществлен. Quality control of the surfaces treated has been carried out.	По факту выполнения ПОО ВС Upon the completion of the AC D/AT	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Визуально Visually
Завершение работ Work completion					

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Выпускающий работник/ Release Officer	9. Контролировать соблюдение технологии выполнения работ по ПОЗ ВС и состояние элементов, не подлежащих обработке ПОЖ. 9. Monitor compliance with AC D/A performance technology and the state of elements not subject to AIF treatment.	Контроль осуществлен Monitoring has been carried out	15 мин 15 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (AC D/A channel).
Экипаж деайсера/ Deicer crew	10. После выполнения работ по ПОЗ ВС отъехать на безопасное расстояние от ВС (за пределы маркированной зоны площадки ПОО ВС или МС). 10. After performing AC D/A, drive away to a safe distance from the AC (outside the marked area of the AC D/AT pad or PL).	Деайсер находится на безопасном расстоянии от ВС The deicer position is at a safe distance from the AC	После выполнения работ по ПОЗ ВС After completing the AC D/A operations	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	-
Оператор ПОО, Старший оператор ПОО D/AT operator, Senior D/AT operator	11. Заполнить соответствующие разделы карты ПОО и передать её выпускающему работнику; 12. Оформить требование-накладную (Приложение X). 11. Fill out the appropriate sections of the AD/ACO card and hand it over to the Release officer; 12. Issue a requisition note (Appendix U).	Карта ПОО передана выпускающему работнику The AD/ACO card has been handed over to the Release Officer	30 с 30 sec	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Карта ПОО; требование-накладная. AD/ACO card; requisition note
Выпускающий работник/ Release Officer	13. После получения карты ПОО от экипажа деайсера:	Карта ПОО заполнена. Код ПОЗ передан КВС. The AD/ACO card is filled.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция F=118,900 МГц);

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
	<ul style="list-style-type: none"> - заполнить карту ПОО в зоне ответственности выпускающего работника; - передать КВС код ПОЗ ВС. 13. After receiving the AD/ACO card from the deicer crew: <ul style="list-style-type: none"> - complete the AD/ACO card within the area of responsibility of the Release Officer; - report the AC anti-icing code to the PIC. 	The anti-icing code has been reported to the PIC.			F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ; карта ПОО; Фразеология радиообмена между выпускающим работником и КВС. Radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT; AD/ACO card; phraseology of radio exchange between the Release Officer and the PIC.

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Выпускающий работник/ Release Officer	14. После передачи кода ПОЗ ВС: - убедиться в отсутствии персонала, препятствий в зоне ВС и на пути ВС; - подать сигнал, разрешающий движение – «Все чисто! Путь свободен!»; - контролировать выруливание ВС с места проведения ПОО ВС. 14. After reporting the anti-icing code: - make sure that there are no personnel, obstructions in the aircraft area and in the aircraft way; - give the signal allowing movement – "All clear! The way is clear!"; - supervise taxiing out of the AC from the AC D/AT site.	ВС освободило место проведения ПОО ВС. The aircraft has vacated the AC D/AT site.	2 мин 2 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Сигнал, разрешающий движение: «Все чисто! Путь свободен!» Приложение Т The signal allowing movement: "All clear! The way is clear!" Appendix R
Экипаж деайсера выпускающий работник Deicer crew Release Officer	15. Распределить и передать первичные документы следующим образом: - карта ПОО (3 экз.): 1 экз. – экипажу деайсера; 2 экз. – представителю авиакомпании; 3 экз. – выпускающему работнику. Требование-накладная (4 экз.): 1, 3 и 4 экз. – экипажу деайсера; 2 экз. – представителю авиакомпании; - чек деайсера (2 экз.): 1 экз. – экипажу деайсера; 2 экз. – представителю авиакомпании.	Первичная документация распределена и передана Primary documentation has been distributed and delivered	30 с 30 sec	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Карта ПОО; требование-накладная; чек деайсера. AD/ACO card; requisition note; deicer's receipt.

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/Standard	Локация/Location	Ресурс/Resource
	<p>15. Distribute and deliver the primary documents as follows: - AD/ACO card (3 copies): 1 copy – to the deicer crew; 2 copy – to the airline representative; 3 copy – to the release officer. Requisition note (4 copies): 1, 3 and 4 copies – to the deicer crew; 2 copy – to the airline representative; - deicer's receipt (2 copies): 1 copy – to the deicer crew; 2 copy – to the airline representative.</p> <p>Примечания 1. Второй экземпляр карты ПОО, второй экземпляр чека деайсера, второй экземпляр требования-накладной передается представителю авиакомпании по запросу. 2. В ПАО «Аэрофлот» все документы передаются через Службу доходов ООО «Шереметьево Хэндлинг».</p> <p>Notes 1. The second copy of the AD/ACO card, the second copy of the deicer's receipt, and the second copy of the requisition note shall be handed over to the airline representative upon request. 2. All documents shall be submitted to Aeroflot PJSC through the Revenue Service of Sheremetyevo Handling LLC.</p>				

Ответственный / Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Экипаж деайсера/ Deicer crew	16. После распределения и передачи первичной документации внести в ПТСД: - отметку об окончании задания; - количество израсходованной ПОЖ/воды (в случае сбоя в работе RMS, передать диспетчеру СУРКОВС по радиостанции информацию о количестве израсходованной ПОЖ и воды). 16. After the distribution and delivery of the primary documentation to enter in the IDAT: - a mark of completion of the task; - amount of consumed AIF/water (in case of RMS failure, send information about the amount of consumed AIF and water to the ACSRMS flight operations officer via radio).	Работы по ПОЗ ВС завершены, информация передана посредством ПТСД или радиосвязи. The AC D/A operations have been completed, the information has been transmitted via the IDAT or radio communication.	20 с 20 sec	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Карта ПОО; требование-накладная; чек деайсера; ПТСД; Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); AD/ACO card; requisition note; deicer's receipt; IDAT; Radio station (AC D/A channel);
Диспетчер СУРКОВС/ ACSRMS flight operations officer	17. Направить экипаж деайсера на место постоянной дислокации или назначить следующее задание. 17. Send the deicer crew to a permanent location or assign the next task.	Действие выполнено. Action accomplished.	Незамедлительно Immediately	Место дислокации Site	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); IDAT; Radio station (AC D/A channel)

Приложение В
(обязательное)
(к п. 5.3.)

**Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна на площадке
ПОО ВС с запущенными двигателями»**

Appendix C
(obligatory)
(to cl. 5.3)

Performance of Aircraft De-Icing Procedures at the AC D/AT Pad with Engines Running

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p>1. У каждого оператора ПОО, работающего на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями, должно быть:</p> <ul style="list-style-type: none">- в наличии и включена переносная радиостанция – радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК;- в наличии и включена радиостанция для связи с КВС на частоте F=118.900 МГц терминалы А, В (площадки МС 105А, МС 107А, М1, S), F=118,400 МГц терминалы D, E, F, АГК, ПОЖ-1, F=118,500 МГц Терминал С (площадки E10, H1, ПОЖ-4), ИВПИ-3 (ПОЖ-D, ПОЖ-5).- спецоборудование деайсеров должно быть проверено и допущено в работу. <p>2. Старший оператор ПОО перед началом выполнения работ на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями в составе группы деайсеров посредством радиосвязи на радиоканале «Резерв 1»/«Резерв 2» убеждается в готовности всех операторов ПОО к работе, проверяет наличие и функционирование УКВ радиостанций.</p> <p>3. Обо всех отклонениях при проведении процедур ПОЗ ВС экипаж старшего оператора ПОО обязан незамедлительно доложить диспетчеру СУРКОВС и начальнику смены СПООиМВС посредством переносной радиостанции на радиоканале «ПОЗ ВС».</p> <p>4. Заруливание ВС на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями и остановка в точке обработки, согласно АНПА, производится по командам машины сопровождения.</p> <p>5. На площадке ПОО ВС с запущенными двигателями для выполнения ПОЗ ВС КВС выходит на связь со старшим оператором ПОО на частоте 118,900 МГц 118,500МГц на СТК и 118,400 МГц на ЮТК, называет полностью бортовой номер ВС и позывной площадки ПОО ВС с запущенными двигателями, идентифицируя себя, и заказывает процедуру ПОЗ ВС.</p> <p>6. Старший оператор ПОО выходит на связь с КВС самостоятельно, если КВС не выходит на связь более 20 секунд.</p>				

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
<p>1. Each D/AT operator who working at the D/AT pad for the aircraft with engines running must have: - a portable radio station which is turned on - "Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC; - available and turned on the radio station for communication with the PIC on the frequency F=118.900 MHz terminals A, B (PL pads 105A, PL 107A, M1, S), F=118.400 MHz terminals D, E, F, automated cargo complex, AIF-1, F=118.500 MHz Terminal C (E10, H1, AIF-4 pad), ARWY-3 (AIF-D, AIF-5). - the deicers' special equipment must be checked and allowed to work.</p> <p>2. The Senior D/AT operator makes sure that all operators are ready for work and checks the availability and operation of VHF radio stations before starting work at the D/AT pad of aircraft with engines running as part of the deicer group by means of radio communication on the Reserve 1/Reserve 2 radio channels.</p> <p>3. The crew of the Senior D/AT operator is obliged to immediately report all deviations during the AC D/A procedures to the ACSRMS flight operations officer and to the AD/A&WS Shift Supervisor via a portable radio station on the AC D/A radio channel.</p> <p>4. Taxiing of the AC to the AC D/AT pad with engines running and stopping at the de-/anti-icing treatment site, according to the AANP, is carried out by the commands of the follow-me vehicle.</p> <p>5. The PIC contacts the Senior D/AT operator on the frequency of 118.900 MHz, 118.500 MHz at the NTC and 118.400 MHz at the STC, says the AC tail number in full and the call sign of the D/AT pad of the aircraft with engines running for being identified and orders an AC D/A procedure at the D/AT pad of the aircraft with engines running to perform aircraft deicing.</p> <p>6. The Senior D/AT operator contacts the PIC independently if the PIC does not contact for more than 20 seconds.</p>					
Старший оператор ПОО/ Senior D/AT Operator	1. По прибытию ВС на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями: - согласовать с КВС процедуру и зоны обработки ВС ПОЖ; - заполнить карту ПОО в зоне свой ответственности; - получить от КВС подтверждение о готовности ВС к проведению ПОЗ (ВС установлено на стояночный тормоз и	ВС сконфигурировано для проведения ПОЗ ВС; КВС проинформирован о начале обработки, экипажи получили информацию по обрабатываемым поверхностям, способе и концентрации ПОЖ, Разрешение на подъезд выдано.	2 мин 2 min	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Переносная радиостанция F=118,900 МГц); F=118,500 МГц); F=118,400 МГц); фразеология взаимодейств

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p>сконфигурировано для проведения ПОЗ ВС);</p> <ul style="list-style-type: none"> - проинформировать КВС о получении информации путем ее дублирования по радиостанции и сообщить о начале обработки. <p>1. Upon the arrival of the AC at the AC D/AT pad with engines running:</p> <ul style="list-style-type: none"> - coordinate with the PIC the procedure and areas for AC treatment with AIF; - fill out the AD/ACO card within the area of responsibility; - receive confirmation from the PIC that the aircraft is ready for de-icing operations (the aircraft is on the parking brake and configured for de-icing operations); - inform the PIC of the receipt of information by duplicating it via radio and inform the PIC of the beginning of a treatment procedure. <p><i>Примечание – КВС, получив от оператора ПОО доклад о наличии СЛЮ на поверхностях ВС, принимает окончательное решение о методе проведения ПОО и обрабатываемых поверхностях.</i></p> <p><i>Note: The PIC, having received a report from the D/AT operator on the presence of S&IDs on the</i></p>	<p>The aircraft has been configured for de-icing operations;</p> <p>The PIC has been informed of the start of the treatment procedure, crews have been briefed on the surfaces to be treated, the method and concentration of AIF, approach permit has been issued.</p>			<p>ия с КВС (Приложение К); карта ПОО; Инструкция по заполнению карты ПОО; переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118,400 MHz); phraseology of communication with the PIC</p>

ООО «Шереметьево Хэндинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<i>aircraft surfaces, makes the final decision on the de-icing method and the surfaces to be treated.</i>				(Appendix J); AD/ACO card; instructions for filling in the AD/ACO card; Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)
Старший оператор ПОО/ Senior D/AT Operator	2. Довести до всех операторов ПОО на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями способ обработки, концентрацию ПОЖ и обрабатываемые поверхности ВС. Получить обратную связь от каждого оператора ПОО на площадке. 2. Inform all D/AT operators at the D/AT pad for the aircraft with engines running, the treatment method, AIF concentration and aircraft surfaces to be treated. Get feedback from each D/AT operator on the pad.	Информация доведена до всех операторов ПОО на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями Обратная связь получена. The information has been communicated to all D/AT operators at the D/AT pad for the aircraft with engines running Feedback received.	30 с 30 sec	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2"

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
					radio channel for the STC)
Операторы ПОО/ D/AT operators	3. Подтвердить получение информации о способе обработки, концентрации ПОЖ и обрабатываемых поверхностях ВС старшему оператору ПОО, согласно установленному порядку радиообмена. 3. Acknowledge receipt of information about the treatment method, AIF concentration and treated aircraft surfaces to the Senior D/AT operator according to the established procedure of radio communication.	Информация подтверждена. Information confirmed.	10 с 10 sec	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)
Старший оператор ПОО/ Senior D/AT Operator	4. Дать команду операторам ПОО на площадке на начало выполнения ПОЗ ВС. 4. Give a command to the D/AT operators on the pad to start performing the aircraft de-icing procedures.	Команда на начало выполнения ПОЗ дана. The command to start de-icing procedures has been given.	10 с 10 sec	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК)

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
					Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)
Экипажи дейсеров/ Deicer crews	5. Осуществить подъезд к ВС согласно схемам подъезда (Приложение С) и выполнить ПОО ВС; - провести обработку ВС ПОЖ; - осуществить контроль качества обработанных поверхностей; - внести отметку о начале и окончании выполнения ПОЗ ВС в ПТСД; - после отъезда от ВС и оформления всех документов на ПОЗ ВС внести в ПТСД количество затраченной жидкости (ПОЖ/вода). 5. Approach the aircraft as per the approach plans (Appendix Q) and carry out aircraft de-icing treatment; - carry out treatment of the AC with AIF; - check the quality of the treated surfaces; - make a note of the beginning and end of the aircraft de-icing procedures in the IDAT;	Действия выполнены. Actions accomplished	в соответствии с Приложением Ц according to Appendix U	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); IDAT; Radio station (AC D/A channel);

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- after departure from the aircraft and preparation of all documents on aircraft deicing, enter the amount of spent fluid (AIF/water) in the IDAT. <i>Примечание - В случае сбоя ИТСД сообщить диспетчеру СУРКОВС по радиостанции.</i> <i>Note: In the event of IDAT failure, notify the ACSRMS flight operations officer by radio.</i>				
Операторы ПОО/ D/AT operators	б. Информировать старшего оператора ПОО об окончании ПОО ВС и отъезда от ВС. б. Inform the Senior D/AT operator about the end of the aircraft de-icing and departure from the AC. <i>Примечание - Старший оператор ПОО получает доклад по радиостанции об окончании ПОО ВС только после отъезда экипажей деайсеров от ВС на безопасное расстояние.</i> <i>Note: The Senior D/AT operator receives a radio report about the end of the AC D/AT only after the deicer crews have departed from the aircraft to a safe distance.</i>	ВС обработано, Старший оператор ПОО проинформирован AC treated, Senior D/AT operator informed	20 с 20 sec	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК). Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC).
Старший оператор ПОО/	7. Получить доклады от операторов ПОО об окончании ПОО ВС и отъезда от ВС.	Деайсеры отведены от ВС в места размещения.	1 мин 1 min	Площадка ПОО ВС с	Переносная радиостанция (радиоканал

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Senior D/AT Operator	7. Receive reports from D/AT operators on completion of the aircraft de-icing procedures and departure from the aircraft. 8. Контролировать отъезд деайсеров от ВС в места размещения. 8. Supervise the departure of deicers from the aircraft to the designed areas.	Deicers have been withdrawn from the AC to the designed areas.		запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	«Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК). Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC).
Старший оператор ПОО/ Senior D/AT Operator	1. Установить деайсер в зону видимости КВС, передать код ПОЗ ВС, получить подтверждение от КВС о принятии кода. 1. Locate the deicer in the visibility zone of the PIC, transmit the AC anti-icing code, receive confirmation from the PIC on acceptance of the code. <i>Примечание – Для площадок ПОО ВС: РД S1, S2, S8, S12, площадке В2 в районе РД S4, ПОЖ-1 (МС82А, 83), ПОЖ-4 (МС217А, 218А), S в районе МР А2, ПОЖ-5 (МС V, T), МС 67А, ПОЖ W (МС 7А), ПОЖ-D: Старший оператор ПОО передает КВС сигнал «Ожидайте разрешающего сигнала» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии. Старший</i>	Деайсер установлен на безопасном расстоянии от ВС в зоне видимости КВС. The deicer is set at a safe distance from the aircraft in the visibility zone of the PIC.	30 с 30 sec	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	Система внутренней переговорной связи. Переносная радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); Intercom system.

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p><i>оператор ПОО переезжает на безопасное расстояние от ВС и передает КВС сигнал «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии. КВС подтверждает получение информации «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН, НАЧИНАЮ РУЛЕНИЕ» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии.</i></p> <p><i>Note: For AC deicing pads: TW S1, S2, S8, S12, B2 pad in the area of TW S4, AIF-1 (PL 82A, 83), AIF-4 (PL 217A, 218A), S in the area of MP A2, AIF-5 (PL V, T), PL 67A, AIF W (PL 7A), AIF-D: The Senior D/AT operator transmits "Wait for the signal allowing movement" signal to the PIC by radio according to the standard phraseology. The Senior D/AT operator moves to a safe distance from the aircraft and transmits "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" signal via radio according to the standard phraseology. The PIC acknowledges receipt of "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR, STARTING TAXIING" information by radio according to the standard phraseology.</i></p>				Portable radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz);
Старший оператор ПОО/	2. После отъезда от ВС убедиться в отсутствии персонала, препятствий на пути ВС:	Сигнал «Всё чисто! Путь свободен!» передан.	10 с 10 sec	Площадка ПОО ВС с	Система внутренней

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Senior D/AT Operator	- передать сигнал КВС, разрешающий движение: «Все чисто! Путь свободен!»; - получить подтверждение от КВС о принятии сигнала. 2. After leaving the AC, make sure there are no personnel, obstructions on the aircraft way: - give the signal to the PIC to allow movement: "All clear! The way is clear!"; - receive confirmation from the PIC of the signal reception.	The signal "All clear! The way is clear!" has been transmitted.		запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft with engines running	переговорной связи Переносная радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); Intercom system Portable radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz);
Экипажи деайсеров/ Deicer crews	3. После установки деайсера на безопасное расстояние от ВС: - оформить первичную документацию; - внести информацию в ПТСД по расходу ПОЖ/вода (в случае сбоя ПТСД сообщить по радиостанции диспетчеру СУРКОВС).	Первичная документация в зоне ответственности оператора ПОО заполнена. The primary documentation within the area of responsibility of the D/AT operator is completed.	1 мин 1 min	Площадка ПОО ВС с запущенными двигателями D/AT pad for the aircraft	Требование-накладная ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»);

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	3. When setting the deicer at a safe distance from the AC: - draw up the primary documentation; - enter information into the IDAT concerning AIF/water consumption (in case IDAT fails, notify the ACSRMS flight operations officer by radio).			with engines running	Requisition note IDAT; Radio station (AC D/A channel);

Примечания

1. Старший оператор ПОО производит отъезд от ВС в зону видимости КВС в последнюю очередь, только после того как убедился, что все остальные деайсеры отъехали от ВС на безопасное расстояние.

2. Карта ПОО, оформленная выпускающим работником на МС и карта ПОО, оформленная на месте проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями, хранится в САНОВС (СТК и ЮТК) и в СПООиМВС.

3. Пример фразеологии радиообмена между старшим оператором ПОО и остальными операторами ПОО на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями:

Старший оператор ПОО: «Площадка МС 73, обрабатываем крыло, стабилизатор в одну ступень, Тип-1 концентрация 50 процентов».

Оператор: «Оператор 995, площадка МС73, подтверждаю крыло, стабилизатор в одну ступень, Тип-1 концентрация 50 процентов».

Старший оператор ПОО: «Площадка МС 73 начинаем обработку».

Оператор: «Оператор 995 обработку закончил, от ВС отъехал».

4. Обо всех отклонениях во время проведения процедур ПОО ВС на площадке экипажи деайсеров должны незамедлительно доложить старшему оператору ПОО для принятия им окончательного решения о дальнейших действиях.

Notes

1. The Senior D/AT operator is the last to leave the aircraft in the visibility zone of the PIC, only after he/she has made sure that all the other deicers have left the aircraft at a safe distance.

-
2. *The AD/ACO card issued by the Release officer at the PL and the AD/ACO card issued at the D/A site of the aircraft with engines running are stored in the AGHAS (NTC and STC) and in the AD/A&WS.*
 3. *An example of the phraseology of radio communication between the Senior D/AT operator and the rest D/AT operators at the D/AT pad for the aircraft with engines running:*
 - Senior D/AT operator: "PL 73 pad, treating the wing, stabilizer in one stage, Type-1 concentration of 50 percent."*
 - Operator: "Operator 995, PL 73 pad, confirm wing, stabilizer in one stage, Type-1 concentration of 50 percent."*
 - Senior D/AT operator: "PL 73 pad, start treatment".*
 - Operator: "Operator 995 finished treatment and left the aircraft."*
 4. *The deicer crews shall immediately report all deviations during the aircraft de-icing procedures on the pad to the Senior D/AT operator who makes his final decision on further actions.*

Приложение Г
 (обязательное)
 (к п.5.5.)

Технологическая карта «Противообледенительная обработка носовой части воздушного судна, створок шасси, двигателей воздушного судна»

Appendix D
 (obligatory)
 (to cl. 5.5)

De-icing of Aircraft Forebody, Landing Gear Doors, Aircraft Engines Task Card

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Выполнение обработки носовой части ВС. 1. Обработка ПОЖ носовой части ВС Performing the treatment of the aircraft forebody. 1. AIF treatment of the aircraft forebody					
Оператор ПОО D/AT Operator	1.1. При необходимости удаления СЛЮ на носовой части ВС, согласовать услугу с КВС. 1.1. If it is necessary to remove S&IDs on the forebody of the aircraft, coordinate the service with the PIC.	Проверка проведена. Услуга согласована The check has been performed. The service has been approved	3 мин 3 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Визуально/ Радиостанция Visually/ radio station
Оператор ПОО D/AT Operator	1.2. Выполнить обработку носовой части ВС. Выполнить контроль обработки носовой части ВС.	Контроль выполнен. СЛЮ удалены	При условии отсутствия большого	Место проведения ПОО ВС	Машина противообледен

	<p>1.2. Perform treatment of the AC forebody. Perform control of AC forebody treatment.</p> <p>Примечания 1. Обработка выполняется со стороны второго пилота. Остановка машины – в районе передней двери не ближе трех метров до крайней точки ВС под углом 45 градусов относительно фюзеляжа (см. Приложение С4). 2. Использовать ПОЖ типа I (минимум 50 % раствор температурой не выше 85 °C (185 °F), давлением не более 1,5 psi (10,3 kPa). 3. При использовании ПОЖ следует обеспечить минимально возможный поток жидкости и максимальный конус распыления. Обработка носовой области производится от передней кромки передней двери. Для удаления СЛЮ с носовой области в районе локатора выбирается оптимальный распыл ПОЖ. ПОЖ направляется от задней части фюзеляжа к передней, форсунка располагается не ближе 0,5 метра (1,6 фута) от обшивки. На спецмашине JBT Temtest-2 используется только большая форсунка, минимальное расстояние рабочего оборудования спецмашины (датчики безопасности, форсунка) до поверхности ВС – 0,6 метра. 4. Допускается попадание брызг и натекание ПОЖ Тип-1 на остекление кабины экипажа. Допускается использование дворников экипажем ВС для очистки стекла от ПОЖ на всех типах ВС без ограничений.</p> <p>Notes 1. Treatment is performed from the co-pilot's side. Stopping the vehicle – in the area of the front door no</p>	<p>с носовой части ВС. The control has been performed. S&IDs have been removed from the AC forebody.</p>	<p>количества СЛЮ и без учета переезда А330 – 95 с; В-777 – 115 с; А320 – 70 с; В-737 – 65 с; RRJ-95 – 60 с; А350 – 95 с. Provided there is not a large number of S&IDs and without regard to relocation А330 – 95 sec; В-777 – 115 sec; А320 – 70 sec; В-737 – 65 sec; RRJ-95 – 60 sec; А350 – 95 sec.</p>	<p>AC D/AT site</p>	<p>ительной обработки Deicer</p>
--	---	--	--	---------------------	----------------------------------

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p><i>closer than three meters to the extreme point of the AC at an angle of 45 degrees relative to the fuselage (see Appendix Q4).</i></p> <p><i>2. Use AIF Type I (minimum 50% solution at 85°C (185°F) and a maximum pressure of 1.5 psi (10.3 kPa).</i></p> <p><i>3. When using the AIF, ensure the lowest possible fluid flow and maximum spray cone. The forebody is treated from the front edge of the front door. To remove S&ID from the AC forebody in the locator area, the optimal AIF spray is selected. AIF is directed from the rear of the fuselage to the front, with the nozzle no closer than 0.5 m (1.6 ft) from the skin. JBT Tempest-2 special vehicle uses only a large nozzle, the minimum distance of the operating equipment (safety sensors, nozzle) to the surface of the AC — 0.6 meters.</i></p> <p><i>4. AIF Type-1 is allowed to splash and drip onto the cockpit windows. Wipers are allowed to be used by the AC crew to clean the glass from AIF on all types of AC without restrictions.</i></p>				
<p>Старший оператор ПОО Senior D/AT Operator</p>	<p>1.3. Выполнить контроль обработки носовой части ВС. 1.3. Perform control of the AC forebody treatment.</p> <p>Примечания</p> <p><i>1. При необходимости выполнить обработку носовой части ВС от СЛО с применением машины противообледенительной обработки со стороны КВС.</i></p> <p><i>2. Допускается попадание брызг и натекание ПОЖ Тип-1 на остекление кабины экипажа. Допускается использование дворников экипажем ВС для очистки стекла от ПОЖ на всех типах ВС без ограничений.</i></p> <p>Notes</p>	<p>СЛО отсутствует на носовой части ВС. No S&ID on the AC forebody.</p>	<p>В течение выполнения процедуры ПОЗ ВС. During the performance of the AC de-icing procedure.</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Машина противообледенительной обработки Deicer</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p>1. If necessary, perform the treatment of the AC forebody from S&ID using the deicer from the side of the PIC.</p> <p>2. AIF Type-1 is allowed to splash and drip onto the cockpit windows. Wipers are allowed to be used by the AC crew to clean the glass from AIF on all types of AC without restrictions.</p>				
Оператор ПОО D/AT Operator	<p>1.4. Докладить диспетчеру СУРКОВС об удалении СЛО с носовой области данного ВС.</p> <p>1.4. Report to the ACSRMS flight operations officer about the removal of the S&IDs from the nose area of the aircraft.</p>	<p>Доклад выполнен. Report completed.</p>	<p>30 с 30 sec</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция Radio station</p>
Выпускающий работник Release Officer	<p>1.5. При выполнении работ по ПОЗ ВС ПОЖ на МС и точках запуска двигателей, выполнить действия согласно пунктам 1.1 и 1.4.</p> <p>1.5. When performing de-/anti-icing operations of the AC at the PL and engine starting points, perform actions according to paragraphs 1.1 and 1.4.</p>	<p>Согласно пунктам 1.1 и 1.4. According to cl. 1.1 and 1.4.</p>	<p>Согласно пп. 1.1 и 1.4 According to cl. 1.1 and 1.4</p>	<p>Согласно пп. 1.1 и 1.4 According to cl. 1.1 and 1.4</p>	<p>Согласно пп. 1.1 и 1.4 According to cl. 1.1 and 1.4</p>
Выпускающий работник Release Officer	<p>1.6. Выполнить контроль обработки носовой части ВС.</p> <p>1.6. Perform control of AC forebody treatment.</p> <p>Примечание – Запрещено производить обработку носовой области с находящимся на связи по самолетному переговорному устройству (далее – СПУ) выпускающим персоналом. Запрещается направлять струю ПОЖ в отверстия приемников полного давления, отверстия приемников статического давления, датчики углов атаки, на окна кабины экипажа и локатор.</p> <p>Note: It is prohibited to treat the AC nose area with the release personnel on the aircraft interphone system (hereinafter "INT"). It is not allowed to direct the AIF jet into the openings of Pitot tubes, apertures of the static</p>	<p>СЛО отсутствует на носовой части ВС. No S&ID on the AC forebody.</p>	<p>В течение выполнения процедуры ПОЗ ВС. During the performance of the AC de-icing procedure.</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Визуально Visually</p>

	<i>ports, angle of attack sensors, cockpit windows and locator.</i>				
2. Удаление СЛО с носовой части ВС с помощью обогревателя/механическим способом 2. Removing S&IDs from the AC forebody using a heater/by mechanical means					
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	2.1. Выявить СЛО на носовой части ВС; 2.1. Detect S&IDs on the AC forebody; 2.2. Сообщить Ведущему агенту НО о необходимости очистки носовой части ВС механическим способом 2.2. Notify the Lead GH Agent of the need to clean the AC forebody by mechanical means	Проверка проведена. The check has been performed.	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/ПТСД/ радиостанция Visually/IDAT/ radio station
Ведущий агент наземного обслуживания Lead Ground Handling Agent	2.3. Осуществить заказ услуги «СМ доставка обогрева» в ПТСД. 2.3. Perform a "СМ Heating Delivery" service order in IDAT.	Заказ осуществлен The order has been done.	1 мин 1 min	МС PL	ПТСД IDAT
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	2.4. Согласовать услугу по удалению СЛО с носовой части ВС с КВС. 2.4. Coordinate the service for S&IDs removal from the AC forebody with the PIC. 2.5. Сообщить Начальнику смены САНОВС о необходимости очистки носовой части ВС механическим способом. 2.5. Notify the Shift Supervisor of the AGHAS of the need to clean the AC forebody by mechanical means. 2.6. Осуществить заказ волосяных щеток или резиновых скребков посредством радиосвязи. 2.6. Order hair brushes or rubber scrapers by radio <i>Примечание – Услуги по удалению СЛО с помощью</i>	Услуга согласована и заказана. Получение заказа проконтролировано. The service has been agreed upon and ordered. Receipt of the order has been monitored.	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/ ПТСД/ радиостанция Visually/IDAT/ radio station

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p><i>обогревателя и механической очистки заказываются и тарифицируются отдельно.</i></p> <p><i>Note: Services for S&IDs removal using a heater and mechanical cleaning are ordered and charged separately.</i></p>				
<p>Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer</p>	<p>2.7. Определить свободный ресурс. Назначить рабочее задание на доставку прицепной спецмашины обогрева/вентиляции. Передать информацию о местонахождении прицепной спецмашины обогрева/вентиляции.</p> <p>2.7. Identify a free resource. Assign a task to deliver a trailed special heating/ventilation vehicle. Transmit information about the location of the trailed special heating/ventilation vehicle.</p>	<p>Задание на предоставление услуги назначено корректно.</p> <p>The service task has been assigned correctly.</p>	<p>5 мин 5 min</p>	<p>Автоматизированная система управления (далее – АСУ) Resource management system (далее – RMS), Центральная аэропортовая база данных (далее – ЦАБД) «Синхрон», Омникомм Resource management system (hereinafter: RMS) Automated Control System (hereinafter: ACS), Synchron Central Airport Database</p>	<p>АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
«Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
"Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

				(hereinafter: CADB), Omnicom	
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service	2.8. Подтвердить получение рабочего задания; получить информацию о местонахождении спецмашины обогрева/вентиляции. 2.8. Acknowledge receipt of the task; obtain information on location of the special heating/ventilation vehicle.	Задание получено и принято. Task received and accepted.	В течение трех минут после получения задания на ПТСД. Within three minutes after receiving the task on the IDAT.	ПТСД IDAT	ПТСД IDAT
диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer	2.9. Проводить сплошную проверку принятия задания исполнителем. 2.9. Carry out a total inspection of the acceptance of the task by the performer.	Задание получено и принято. Task received and accepted	В течение трех минут после назначения задания на ПТСД. Within three minutes after assigning a task on the IDAT.	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicom	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicom
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle	2.10. Приступить к выполнению задания согласно указанному времени. Отметить статус начала выполнения задания. 2.10. Proceed to the task according to the specified time. Mark the status of the start of the task.	Водитель автомобиля СВСиДСНО выехал за прицепной спецмашиной	На постоянной основе. On a regular basis.	ПТСД, радиостанция IDAT, radio station	ПТСД, радиостанция IDAT, radio station

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Drivers & GSE Delivery Service		обогрева/ вентиляции. The vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service drove behind the trailed special heating/ventilati on vehicle.			
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service	2.11. Прибыть на МС с прицепной спецмашиной обогрева/вентиляции. Выполнить указание руководителя подъездом/отъездом и установить спецтехнику в указанное место. Запустить подогреватель прицепной спецмашины обогрева/вентиляции, установить температуру подаваемого воздуха. Выехать из зоны обслуживания ВС. 2.11. Arrive at the PL with a trailed special heating/ventilation vehicle. Follow the Supervisor's instructions to approach/departure and set special equipment in the specified area. Start the heater of the trailed special heating/ventilation vehicle, set the temperature of the supplied air. Move out of the AC service area.	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции доставлена на МС, запущена в рабочий режим. The trailed special heating/ventilation vehicle has been delivered to the PL and put into operation.	На постоянной основе. On a regular basis.	МС PL	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции Trailed special heating/ventilation vehicle
Диспетчер СУРСТ	2.12. Убедиться в своевременном начале выполнения задания посредством перевода	Услуга предоставлен а без	В течение трех минут после	АСУ RMS, ЦАБД	АСУ RMS, ЦАБД

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

SVFMS Flight Operations Officer	<p>статуса рабочего задания на ПТСД исполнителем; Контролировать предоставление услуги по средствам объективного контроля (далее – СОК), Омником. При отсутствии перевода статуса/-ов исполнителем задания произвести вызов исполнителя по радиостанции с целью выяснения причин отклонения (сообщить Начальнику смены СУРСТ о подобном факте). 2.12. Ensure that the task is started in a timely manner by transferring the status of the task to the IDAT by the performer; Monitor the provision of the data recorder (DR) service; Omnicom. If there is no transfer of the status(es) by the task performer, call the performer by radio in order to find out the reasons for the rejection (inform the SVFMS Shift Supervisor about such a fact).</p>	<p>отклонений от ТГО. The service has been provided without deviations from the Operation schedule of aircraft ground handling.</p>	<p>получения задания на ПТСД. Within three minutes after receiving the task on the IDAT.</p>	<p>«Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>	<p>«Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>
Начальник смены САНОВС AGHAS Shift Supervisor	<p>2.13. Организовать доставку на МС волосяных щеток или резиновых скребков. 2.13. Organize delivery of hair brushes or rubber scrapers to the PL.</p>	<p>Доставка организована. Delivery has been arranged.</p>	<p>5 мин 5 min</p>	<p>Радиостанция Radio station</p>	<p>Радиостанция/волосяные щетки, резиновые скребки Radio station/hair brushes, rubber scrapers</p>
Работник САНОВС ДКОВС ACSD AGHAS employee	<p>2.14. Доставить на МС волосяные щетки или резиновые скребки. 2.14. Deliver hair brushes or rubber scrapers to the PL.</p>	<p>Волосяные щетки или резиновые скребки</p>	<p>10 мин 10 min</p>	<p>МС PL</p>	<p>Волосяные щетки, резиновые скребки</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

		доставлены на МС. Hair brushes or rubber scrapers have been delivered to the PL.			Hair brushes, rubber scrapers
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	2.15. Проверить наличие стремянки необходимой высоты. 2.15. Check the availability of steps of the required height. <i>Примечание – В случае отсутствия необходимой стремянки заказать доставку Начальнику смены САНОВС.</i> <i>Note: If steps are not available, order delivery to the AGHAS Shift Supervisor.</i>	Проверка выполнена/услуга заказана. Check completed/service ordered.	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/радиостанция Visually/radio station
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	2.16. Выполнить работы по механической очистке носовой части ВС от СЛЮ с применением спецмашины обогрева/вентиляции, волосяных щеток или резиновых скребков. Выполнить контроль обработки носовой части ВС на отсутствие СЛЮ. 2.16. Perform mechanical cleaning operations of the AC forebody from S&ID using a special heating/ventilation vehicle, hair brushes or rubber scrapers. Check the treatment of the AC forebody for the absence of S&ID(s). <i>Примечания</i>	Контроль выполнен. СЛЮ удалено с носовой части ВС. The control has been performed. S&IDs have been removed from the AC forebody.	10 – 15 мин 10 – 15 min	МС PL	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции волосяные щетки, резиновые скребки Trailed special heating/ventilation vehicle, hair brushes, rubber scrapers

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p><i>1. Агент наземного обслуживания удерживает напорный рукав спецмашины обогрева/вентиляции в качестве помощи ИТП авиакомпании.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - ИТП авиакомпании направляет напорный рукав на обледенелые поверхности ВС. - Агент наземного обслуживания выполняет данную функцию только по указаниям и под контролем ИТП авиакомпании. <p><i>2. Работы по очистке СЛО механическим способом должны выполняться с соблюдением мер по предотвращению повреждения ВС, а именно:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - использовать стремянку соответствующей высоты, установленную на ауриггеры на безопасном расстоянии от ВС, также стремянка должна быть установлена под углом 90° относительно фюзеляжа ВС; - соблюдать расстояние 50 – 60 см от выходного отверстия воздуховода подогревателя до подогреваемой поверхности/элемента ВС; - не допускать контакта щеток и элементов конструкции воздуховода подогревателей с датчиками и антеннами, расположенными на поверхности ВС (особое внимание уделять зонам, отмеченным красным пунктиром и не проводить очистку этих зон). <p>Notes</p> <p><i>1. Ground Handling Agent holds the pressure hose of the special heating/ventilation vehicle as an aid to the airline's ETP.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - The airline's ETP directs the pressure hose to the icy surfaces of the aircraft. - The Ground Handling Agent performs this function only under the instructions and control of the airline ETP. 				
--	---	--	--	--	--

	<p>2. <i>Mechanical cleaning of S&ID must be carried out in compliance with measures to prevent damage to the AC, namely:</i></p> <ul style="list-style-type: none"> - use steps of appropriate height mounted on the outriggers at a safe distance from the AC; also the steps must be set at an angle of 90° relative to the AC fuselage; - keep a distance of 50 – 60 cm from the outlet of the heater air duct to the heated surface/element of the AC; - do not allow the brushes and elements of the heater air duct structure to contact the sensors and antennas located on the AC surface (pay special attention to the areas marked with a red dotted line and do not clean these areas). 				
3. Удаление СЛЮ с шасси и отсеков шасси ВС с помощью обогревателя/механическим способом					
3. Removal of S&ID from the landing gear and gear wheel well of the AC using a heater/by mechanical means					
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	<p>3.1. Выявить СЛЮ на шасси и отсеках шасси ВС. 3.1. Identify S&IDs on the aircraft landing gears and wheel bays.</p> <p>3.2. Сообщить Ведущему агенту НО о необходимости очистки носовой части ВС механическим способом. 3.2. Notify the Lead GH Agent of the need to clean the AC forebody by mechanical means.</p>	Проверка проведена. The check has been performed.	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/ ПТСД/ радиостанция Visually/IDAT/ radio station
Ведущий агент наземного обслуживания Lead Ground Handling Agent	<p>3.3. Осуществить заказ услуги «СМ доставка обогрева» с помощью ПТСД. 3.3. Perform a "СМ Heating Delivery" service order using the IDAT.</p>	Заказ осуществлен The order has been done	1 мин 1 min	МС PL	ПТСД IDAT
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	<p>3.4. Согласовать услугу по удалению СЛЮ с носовой части ВС с КВС. 3.4. Coordinate the service for S&IDs removal from the AC forebody with the PIC.</p>	Услуга согласована и заказана. Получение	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/ ПТСД/ Радиостанция Visually/IDAT/

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p>3.5. Сообщить Начальнику смены САНОВС о необходимости очистки шасси и отсеков шасси ВС механическим способом. 3.5. Notify the AGHAS Shift Supervisor of the need to clean the landing gear and wheel bay of the AC by mechanical means.</p> <p>3.6. Осуществить заказ волосяных щеток или резиновых скребков посредством радиосвязи. 3.6. Order hair brushes or rubber scrapers by radio communication.</p> <p><i>Примечание – Услуги по удалению СЛО с помощью обогревателя и механической очистки заказываются и тарифицируются отдельно. Note: Services for removing S&ID using a heater and mechanical cleaning are ordered and charged separately.</i></p>	заказа проконтролировано. The service has been agreed upon and ordered. Receipt of the order has been monitored.			radio station
<p>Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer</p>	<p>3.7. Определить свободный ресурс. Назначить рабочее задание на доставку прицепной спецмашины обогрева/вентиляции. Передать информацию о местонахождении прицепной спецмашины обогрева/вентиляции. 3.7. Identify a free resource. Assign a task to deliver a trailed special heating/ventilation vehicle. Transmit information about the location of the trailed special heating/ventilation vehicle.</p>	Задание на предоставление услуги назначено корректно. The service task has been assigned correctly.	5 мин 5 min	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm
<p>Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle</p>	<p>3.8. Подтвердить получение рабочего задания; получить информацию о местонахождении прицепной спецмашины обогрева/вентиляции. 3.8. Acknowledge receipt of the task; obtain information on location of the trailed special heating/ventilation vehicle.</p>	Задание получено и принято. Task received and accepted.	В течение трех минут после получения задания на ПТСД.	ПТСД IDAT	ПТСД IDAT

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Drivers & GSE Delivery Service			Within three minutes after receiving the task on the IDAT.		
Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer	3.9. Проводить сплошную проверку принятия задания исполнителем. 3.9. Carry out a total inspection of the acceptance of the task by the performer.	Задание получено и принято. Task received and accepted.	В течение трех минут после назначения задания на ПТСД. Within three minutes after assigning a task on the IDAT.	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicommm	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicommm
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service	3.10. Приступить к выполнению задания согласно указанному времени. Отметить статус начала выполнения задания. 3.10. Proceed to the task according to the specified time. Mark the status of the start of the task.	Водитель СВСиДСНО выехал за прицепной спецмашиной обогрева/вентиляции. The driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service drove behind the trailed special heating/ventilation vehicle.	На постоянной основе. On a regular basis.	ПТСД, Радиостанция IDAT, radio station	ПТСД, Радиостанция IDAT, radio station

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

<p>Водитель автомобиля СВСиДЧО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service</p>	<p>3.11. Прибыть на МС с прицепной спецмашиной обогрева/вентиляции. Выполнить указание руководителя подъездом/отъездом и установить спецтехнику в указанное место. Запустить подогреватель прицепной спецмашины обогрева/вентиляции, установить температуру подаваемого воздуха. Выехать из зоны обслуживания ВС. 3.11. Arrive at the PL with a trailed special heating/ventilation vehicle. Follow the Supervisor's instructions to approach/depart and set special equipment in the specified area. Start the heater of the trailed special heating/ventilation vehicle, set the temperature of the supplied air. Move out of the AC service area.</p>	<p>Спецмашина обогрева/вентиляции доставлена на МС, запущена в рабочий режим. Special heating/ventilation vehicle has been delivered to the PL and put into operation.</p>	<p>На постоянной основе. On a regular basis.</p>	<p>МС PL</p>	<p>Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции Trailed special heating/ventilation vehicle</p>
<p>Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer</p>	<p>3.12. Убедиться в своевременном начале выполнения задания посредством перевода статуса рабочего задания на ПТСД исполнителем. Контролировать предоставление услуги по СОК с помощью Омниконм. При отсутствии перевода статуса/-ов исполнителем задания произвести вызов исполнителя по радиостанции с целью выяснения причин отклонения (сообщить Начальнику смены СУРСТ о подобном факте) 3.12. Ensure that the task is started in a timely manner by transferring the status of the task to the IDAT by the performer. Control the provision of the data recorder service by means of Omnicom.</p>	<p>Услуга предоставлена без отклонений от ТГО. The service has been provided without deviations from the Operation schedule of aircraft ground handling.</p>	<p>В течение трех минут после получения задания на ПТСД. Within three minutes after receiving the task on the IDAT.</p>	<p>АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омниконм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>	<p>АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омниконм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	If there is no transfer of the status(es) by the task performer, call the performer by radio in order to find out the reasons for the rejection (inform the SVFMS Shift Supervisor about such a fact)				
начальник смены САНОВС AGHAS Shift Supervisor	3.13. Организовать доставку на МС волосяных щеток или резиновых скребков. 3.13. Organize delivery of hair brushes or rubber scrapers to the PL.	Доставка организована. Delivery has been arranged.	5 мин 5 min	Радиостанция Radio station	Радиостанция/волосяные щетки, резиновые скребки Radio station/hair brushes, rubber scrapers
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	3.14. Доставить на МС волосяные щетки или резиновые скребки. 3.14. Deliver hair brushes or rubber scrapers to the PL.	Волосяные щетки или резиновые скребки доставлены на МС. Hair brushes or rubber scrapers have been delivered to the PL.	10 мин 10 min	МС PL	Волосяные щетки, резиновые скребки Hair brushes, rubber scrapers
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	3.15. Проверить наличие стремянки необходимой высоты. 3.15. Check the availability of steps of the required height. <i>Примечание – В случае отсутствия необходимой стремянки заказать доставку Начальнику смены САНОВС.</i> <i>Note: If steps are not available, order delivery to the AGHAS Shift Supervisor.</i>	Проверка выполнена/услуга заказана. Check completed/service ordered.	3 мин 3 min	МС L	Визуально/радиостанция Visually/radio station

<p>Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent</p>	<p>3.16. Выполнить работы по механической очистке шасси и отсеков шасси ВС от СЛО с применением спецмашины обогрева/вентиляции, волосяных щеток или резиновых скребков. Выполнить контроль обработки шасси и отсеков шасси ВС на отсутствие СЛО.</p> <p>3.16. Perform mechanical cleaning operations of the landing gear and wheel bay of the AC from S&IDs using a special heating/ventilation vehicle, hair brushes or rubber scrapers. Perform treatment control of the landing gear and wheel bays of the AC for the absence of S&IDs.</p> <p>Примечания Агент наземного обслуживания удерживает напорный рукав спецмашины обогрева/вентиляции в качестве помощи ИТП авиакомпании. ИТП авиакомпании направляет напорный рукав на обледенелые поверхности ВС. Агент наземного обслуживания выполняет данную функцию только по указаниям и под контролем ИТП авиакомпании.</p> <p>Внимание! При выполнении подогрева стоек и элементов конструкции шасси необходимо: 1. не допускать прямого воздействия струей подогретого воздуха на датчики положения (proximity sensor); 2. не допускать прямого воздействия струей подогретого воздуха на электрические провода.</p> <p>Notes</p>	<p>Контроль выполнен. СЛО удалено с шасси и отсеков шасси ВС. The control has been performed. S&IDs have been removed from the landing gear and wheel bay of the AC.</p>	<p>10 – 15 мин 10 – 15 min</p>	<p>МС PL</p>	<p>Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции, волосяные щетки, резиновые скребки Trailed special heating/ventilation vehicle, hair brushes, rubber scrapers</p>
--	---	---	---	-----------------------------------	---

	<p><i>The Ground Handling Agent holds the pressure hose of the special heating/ventilation vehicle as an aid to the airline's ETP.</i></p> <p><i>The airline's ETP directs the pressure hose to the icy surfaces of the aircraft.</i></p> <p><i>The Ground Handling Agent performs this function only under the instructions and control of the airline's ETP.</i></p> <p>Attention!</p> <p><i>When heating the landing gear legs and its structural elements, it is necessary (to):</i></p> <p><i>1. avoid direct exposure of the proximity sensors to the heated air jet;</i></p> <p><i>2. avoid direct exposure to heated air jets on electrical wires.</i></p>				
<p>4. Удаление СЛЮ с воздухозаборников ВС механическим способом 4. Removal of S&ID from AC intakes by mechanical means</p>					
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	<p>1.1. Выявить СЛЮ на воздухозаборнике ВС.</p> <p>1.1. Identify S&IDs on the AC intake.</p> <p>1.2. Сообщить Ведущему агенту НО о необходимости очистки носовой части ВС механическим способом.</p> <p>1.2. Notify the Lead GH Agent of the need to clean the AC forebody by mechanical means.</p>	<p>Проверка проведена.</p> <p>The check has been performed.</p>	<p>3 мин</p> <p>3 min</p>	<p>МС</p> <p>PL</p>	<p>Визуально/ ПТСД/ радиостанция</p> <p>Visually/IDAT/ radio station</p>
Ведущий агент наземного обслуживания Lead Ground Handing Agent	<p>4.3. Осуществить заказ услуги «СМ доставка обогрева»; в ПТСД.</p> <p>4.3. Perform a "СМ Heating Delivery" service order in IDAT.</p>	<p>Заказ осуществлен</p> <p>The order has been done</p>	<p>1 мин</p> <p>1 min</p>	<p>МС</p> <p>PL</p>	<p>ПТСД</p> <p>IDAT</p>
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	<p>4.4. Согласовать услугу по удалению СЛЮ с носовой части ВС с КВС.</p> <p>4.4. Coordinate the service for S&IDs removal from the AC forebody with the PIC.</p>	<p>Услуга согласована и заказана.</p>	<p>3 мин</p> <p>3 min</p>	<p>МС</p> <p>PL</p>	<p>Визуально/ ПТСД/ радиостанция</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p>4.5. Сообщить Начальнику смены САНОВС о необходимости очистки шасси и отсеков шасси ВС механическим способом; 4.5. Notify the AGHAS Shift Supervisor of the need to clean the landing gear and wheel bay of the AC by mechanical means; 4.6. Осуществить заказ волосяных щеток или резиновых скребков посредством радиосвязи. 4.6. Order hair brushes or rubber scrapers by radio communication. <i>Примечание – Услуги по удалению СЛО с помощью обогревателя и механической очистки заказываются и тарифицируются отдельно.</i> <i>Note: Services for removing S&ID using a heater and mechanical cleaning are ordered and charged separately.</i></p>	<p>Получение заказа проконтролировано. The service has been agreed upon and ordered. Receipt of the order has been monitored.</p>			Visually/IDAT/ radio station
<p>Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer</p>	<p>4.7. Определить свободный ресурс. Назначить рабочее задание на доставку прицепной спецмашины обогрева/вентиляции; Передать информацию о местонахождении прицепной спецмашины обогрева/вентиляции 4.7. Identify a free resource. Assign a task to deliver a trailed special heating/ventilation vehicle; Pass on information about the location of the trailed special heating/ventilation vehicle</p>	<p>Задание на предоставлен ие услуги назначено корректно. The service task has assigned correctly.</p>	<p>5 мин 5 min</p>	<p>АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>	<p>АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm</p>
<p>Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle</p>	<p>4.8. Подтвердить получение рабочего задания; получить информацию о местонахождении прицепной спецмашины обогрева/вентиляции 4.8. Acknowledge receipt of the task; obtain information on the location of the trailed special heating/ventilation vehicle</p>	<p>Задание получено и принято. Task received and accepted.</p>	<p>В течение трех минут после получения задания на ПТСД.</p>	<p>ПТСД IDAT</p>	<p>ПТСД IDAT</p>

Drivers & GSE Delivery Service			Within three minutes after receiving the task on the IDAT.		
диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer	4.9. Проводить сплошную проверку принятия задания исполнителем. 4.9. Carry out a total inspection of the acceptance of the task by the performer.	Задание получено и принято. Task received and accepted.	В течение трех минут после назначения задания на ПТСД. Within three minutes after assigning a task on the IDAT.	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омникомм RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service	4.10. Приступить к выполнению задания согласно указанному времени. Отметить статус начала выполнения задания. 4.10. Proceed to the task according to the specified time. Mark the status of the start of the task.	Водитель СВСиДСНО выехал за прицепной спецмашиной обогрева/вентиляции. The driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service drove behind the	На постоянной основе. On a regular basis.	ПТСД, радиостанция IDAT, radio station	ПТСД, радиостанция IDAT, radio station

		trailed special heating/ventilation vehicle.			
Водитель автомобиля СВСиДСНО Vehicle driver of the Special Vehicle Drivers & GSE Delivery Service	4.11. Прибыть на МС с прицепной спецмашиной обогрева/вентиляции. Выполнить указание руководителя подъездом/отъездом и установить спецтехнику в указанное место. Запустить подогреватель спецмашины обогрева/вентиляции, установить температуру подаваемого воздуха. Выехать из зоны обслуживания ВС. 4.11. Arrive at the PL with a trailed special heating/ventilation vehicle. Follow the Supervisor's instructions to approach/departure and set special equipment in the specified area. Start the heater of the special heating/ventilation vehicle, set the temperature of the supplied air. Move out of the AC service area.	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции доставлена на МС, запущена в рабочий режим. The trailed special heating/ventilation vehicle has been delivered to the PL and put into operation.	На постоянной основе. On a regular basis.	МС PL	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции Trailed special heating/ventilation vehicle
Диспетчер СУРСТ SVFMS Flight Operations Officer	4.12. Убедиться в своевременном начале выполнения задания посредством перевода статуса рабочего задания на ПТСД исполнителем. Контролировать предоставление услуги по СОК; Омником. При отсутствии перевода статуса/-ов исполнителем задания произвести вызов исполнителя по радиостанции с целью выяснения причин отклонения (сообщить Начальнику смены СУРСТ о подобном факте).	Услуга предоставлена без отклонений от ТГО. The service has been provided without deviations from the Operation schedule of	В течение трех минут после получения задания на ПТСД. Within three minutes after receiving the task on the IDAT.	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm	АСУ RMS, ЦАБД «Синхрон», Омником, ПО «Контроль МП» RMS ACS, Synchron CADB, Omnicomm, MP Control SW

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	4.12. Ensure that the task is started in a timely manner by transferring the status of the task to the IDAT by the performer. Supervise the provision of the data recorder service; Omnicom. If there is no transfer of the status(es) by the task performer, call the performer by radio in order to find out the reasons for the rejection (inform the SVFMS Shift Supervisor about such a fact).	aircraft ground handling.			
Начальник смены САНОВС AGHAS Shift Supervisor	4.13. Организовать доставку на МС волосяных щеток или резиновых скребков. 4.13. Organize delivery of hair brushes or rubber scrapers to the PL.	Доставка организована. Delivery has been arranged.	5 мин 5 min	Радиостанция Radio station	Радиостанция/ волосяные щетки, резиновые скребки Radio station/hair brushes, rubber scrapers
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	4.14. Доставить на МС волосяные щетки или резиновые скребки. 4.14. Deliver hair brushes or rubber scrapers to the PL.	Волосяные щетки или резиновые скребки доставлены на МС. Hair brushes or rubber scrapers have been delivered to the PL.	10 мин 10 min	МС PL	Волосяные щетки, резиновые скребки Hair brushes, rubber scrapers
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	4.15. Проверить наличие необходимой стремянки. 4.15. Check the availability of the necessary steps.	Проверка выполнена/ услуга заказана.	3 мин 3 min	МС PL	Визуально/ радиостанция Visually/radio station

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p>Примечание – В случае отсутствия необходимой стремянки заказать доставку Начальнику смены САНОВС ДКОВС. Note: If the required steps are not available, order delivery to the ACSD AGHAS Shift Supervisor.</p>	Check completed/ service ordered.			
Агент наземного обслуживания Ground Handling Agent	<p>4.16. Выполнить работы по механической очистке воздухозаборников ВС от СЛО с применением прицепной спецмашины обогрева/вентиляции, волосяных щеток или резиновых скребков под руководством ИТП. 4.16. Perform mechanical cleaning operations of the AC intakes from S&ID using a trailed special heating/ventilation vehicle, hair brushes or rubber scrapers under the guidance of ETP. 4.17. Выполнить контроль обработки воздухозаборников ВС от СЛО. 4.17. Perform control of AC intakes treatment from S&ID. Примечания 1. Агент наземного обслуживания удерживает напорный рукав спецмашины обогрева/вентиляции в качестве помощи ИТП авиакомпании. - ИТП авиакомпании направляет напорный рукав на обледенелые поверхности ВС. - Агент наземного обслуживания выполняет данную функцию только по указаниям и под контролем ИТП авиакомпании. 2. Работы выполняются под руководством ИТП. При удалении СЛО из воздухозаборного устройства двигателя температура горячего воздуха не должна превышать следующие значения: B777 + 66 °C; B737 + 79 °C; A350+ 70 °C; A330+ 60 °C; A320/321 + 55 °C; RRJ-95B + 70 °C.</p>	СЛО удалено с воздухозаборников ВС. S&IDs have been removed from the air intakes of the AC.	10 – 15 мин 10 – 15 min	MC PL	Прицепная спецмашина обогрева/вентиляции волосяные щетки резиновые скребки Trailed special heating/ventilation vehicle, hair brushes, rubber scrapers

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p>3. Температура горячего воздуха для полного удаления снега, льда и подтеков воды с капотов вентилятора и реверсивного устройства, створок, замков, стыков и внешней поверхности гондолы двигателя ВС RRJ-95B должна быть не более 55 °С.</p> <p>4. Соблюдать расстояние 50 – 60 см от выходного отверстия воздуховода подогревателя до подогреваемой поверхности/элемента ВС.</p> <p>5. При проведении подогрева силовой установки, выполняемой ИТП авиакомпании, должна предоставляться стремянка авиационная необходимой высоты, на нижнюю входную часть двигателя ИТП должен установить специальный коврик, работник ООО «Шереметьево Хэндлинг» должен поддерживать рукав в положении, исключая контакт с поверхностью силовой установки.</p> <p>Notes</p> <p>1. Ground Handling Agent holds the pressure hose of the special heating/ventilation vehicle as an aid to the airline's ETP.</p> <ul style="list-style-type: none"> - The airline's ETP directs the pressure hose to the icy surfaces of the aircraft. - The Ground Handling Agent performs this function only under the instructions and control of the airline's ETP. <p>2. The operations are carried out under the supervision of ETP.</p> <p>When removing S&IDs from the engine intake, the temperature of hot air should not exceed the following values:</p> <p>B777 + 66 °C; B737 + 79 °C; A350+ 70 °C; A330+ 60 °C; A320/321 + 55 °C; RRJ-95B + 70 °C.</p>				
--	---	--	--	--	--

ООО «Шереметьево Хэндинг». Технология Т-2.2-02-18
«Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
"Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p><i>3. The temperature of the hot air for complete removal of snow, ice and water leaks from the fan and reversing device hoods, flaps, locks, joints and the outer surface of the engine nacelle of the RRJ-95B AC should be exceed 55 °C.</i></p> <p><i>4. Keep a distance of 50 – 60 cm from the outlet of the heater air duct surface/element of the AC to the heated.</i></p> <p><i>5. When carrying out heating of the power unit performed by the airline's ETP, an aviation stepladder of the required height shall be provided, a special mat shall be placed on the lower engine inlet by ETP, an employee of Sheremetyevo Handling LLC shall maintain the sleeve in a position that excludes contact with the surface of the power unit.</i></p>				
--	---	--	--	--	--

Приложение Д
(обязательное)
(к п.5.6.)

Технологическая карта «Порядок заказа и проведения работ по предварительной защите воздушных судов от снежно-ледяных отложений»

Appendix E
(obligatory)
(to cl. 5.6)

**Procedure for Ordering and Carrying Out Activities on Preliminary Protection of Aircraft from Snow and Ice Deposits
Task Card**

Событие: Порядок заказа и назначение задания для проведения работ по предварительной защите ВС от СЛЮ выполняется согласно актуальной версии Технологии Т-2.4-21-18 «Порядок распределения ресурсов и координация производственной деятельности Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг».

Event: The ordering procedure and assignment of the task to perform work on preliminary protection of aircraft against S&IDs is performed according to the current version of Technology T-2.4-21-18 "Procedure for Distribution of Resources and Coordination of Production Activities of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company".

Примечания

- 1. Представитель авиакомпании или контактной организации (ИТП), выполняющий техническое обслуживание ВС, проанализировав план-задание на вылет и состояние СЛЮ, принимает решение о целесообразности проведения предварительной обработки ВС и делает заявку на проведение данной работы.*
- 2. Предварительная обработка как правило производится не ранее чем за 9 часов и не позднее чем за 4 часа до времени вылета ВС.*
- 3. Предварительная обработка производится горячей водой и смесью ПОЖ тип I с водой в два этапа. На первом этапе может применяться горячая вода или смесь ПОЖ тип I с водой с отрицательным буфером. На втором этапе применяется смесь ПОЖ тип I с водой с положительным буфером, при этом расход смеси должен быть примерно 1 литр на квадратный метр. ПОЖ тип IV при проведении предварительной обработки обычно не применяется.*
- 4. Контактная организация проводит подготовку ВС к проведению предварительной обработки в соответствии с действующим АММ и дает разрешение на ее проведение. После проведения предварительной обработки осуществляет контроль состояния мест, где может скапливаться ПОЖ и вода, в случае их обнаружение принимает меры для их удаления и возвращает ВС в исходное состояние в соответствии с действующим АММ.*
- 5. Результаты подготовки к предварительной обработке ВС и возврата ВС в исходное состояние оформляется представителем авиакомпании или контактной организацией в бортовом журнале ВС.*

6. При метеоусловиях, способствующих образованию наземного обледенения, экипаж ВС информируется о необходимости проведения обязательной повторной обработки перед рейсом.

Notes

1. A representative of the airline or contact organization (ETP) performing aircraft maintenance, having analyzed a Flight Plan and S&ID condition, decides on the advisability of aircraft pretreatment and makes an order to perform this work.
2. Pretreatment is usually carried out no earlier than 9 hours and no later than 4 hours before departure.
3. The pretreatment is performed with hot water and a mixture of AIF Type I and water in two steps. In the first step, hot water or a mixture of AIF Type I and water with a negative buffer can be used. In the second step, a mixture of AIF Type I and water with a positive buffer is used, with a flow rate of approximately 1 liter per square meter. AIF Type IV is not normally used in pretreatment.
4. The contact organization prepares the aircraft for pretreatment according to the current AMM and authorizes it. After pretreatment, it monitors the condition of places where AIF and water may accumulate, takes measures to remove them if found, and returns the aircraft to its original state in accordance with the current AMM.
5. The results of preparation for aircraft pretreatment and the return of the aircraft to its original state is documented by a representative of the airline or the contact organization in the AC logbook.
6. In weather conditions conducive to the formation of ground icing, the aircraft crew is informed of the need for mandatory retreatment before the flight.

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/ Result	Норматив/ Standard	Локация/ Location	Ресурс/ Resource
Водитель деайсера/ Deicer driver	1. Подтвердить получение задания в ПТСД, в случае его сбоя – по радиостанции незамедлительно. 1. Acknowledge receipt of the task in the IDAT, in case of its failure – via radio immediately. 2. Выехать на место проведения предварительной обработки совместно с оператором ПОО к назначенному времени. 2. Head for the pretreatment site with the D/AT operator by the appointed time. <i>Примечание – При отсутствии схем расстановки, деайсеры и ПУМ располагаются в непосредственной близости от назначенного</i>	Задание принято, исполнитель приступил к выполнению работ The task has been accepted, the performer began to carry out the work	20 мин 20 min	Перрон Ramp	ПТСД Радиостанция (канал ПОЗ_ВС) IDAT Radio station (AC D/A channel)

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p><i>места проведения ПОО ВС, с соблюдение мер безопасности.</i></p> <p><i>Note: In the absence of vehicles configurations, deicers and sweepers are located in the immediate vicinity of the designated AC deicing site, in compliance with safety measures.</i></p>				
Оператор ПОО/ D/AT Operator	<p>3. Получить информацию от инженерно-технического персонала (далее – ИТП) авиакомпании о способе проведения предварительной обработки.</p> <p>3. Obtain information from the airline's engineering and technical personnel (hereinafter: ETP) about the method of pretreatment.</p> <p>4. Проинформировать ИТП авиакомпании о необходимости подготовки ВС к предварительной обработке.</p> <p>4. Inform the airline's ETP about the need to prepare the aircraft for pretreatment.</p> <p>5. Получить от ИТП авиакомпании оформленную карту ПОО.</p> <p>5. Receive the AD/ACO card from the airline's ETP.</p>	<p>Информация от ИТП получена. Запрос на подготовку ВС к обработке передан</p> <p>Information from ETP received. Request to prepare the aircraft for treatment transmitted</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения обработки ВС</p> <p>Location of AC treatment</p>	<p>Вербально</p> <p>Verbally</p>
Оператор ПОО/ D/AT Operator	<p>6. Получить от ИТП авиакомпании подтверждение, что ВС готово к проведению предварительной обработки.</p> <p>6. Receive confirmation from the airline's ETP that the aircraft is ready for pretreatment.</p>	<p>Информация от ИТП получена. ВС готово к проведению обработки</p> <p>Information from ETP received.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения обработки ВС</p> <p>Location of AC treatment</p>	<p>Вербально</p> <p>Verbally</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

		The AC is ready for treatment			
Оператор ПОО/ D/AT Operator	7. Получить от ИТП авиакомпании разрешение на подъезд деайсера к ВС. 7. Obtain from the airline's ETP permission to drive the deicer to the AC. 8. Занять положение в кабине оператора ПОО. 8. Take a position in the D/AT operator's cabin.	Деайсер готов к выполнению обработки The deicer is ready for treatment	2 мин 2 min	Место проведения обработки ВС Location of AC treatment	Локальные нормативные документы в части ПОО ВС Local regulatory documents in terms of AC D/AT
Оператор ПОО/ D/AT Operator	9. Руководить подъездом деайсера в соответствии со схемой подъезда (отъезда) и маневрирования спецмашин при обслуживании ВС конкретного типа 9. Guide the approach of a deicer in accordance with the plan of arrival (departure) and maneuvering of special vehicles when servicing AC of a particular type	Требования при подъезде к ВС конкретного типа соблюдены The requirements for the vehicle access to a particular type of AC are met	1 мин 1 min	Место проведения обработки ВС Location of AC treatment	Локальные нормативные документы в части ПОО ВС Local regulatory documents in terms of AC D/AT
Водитель деайсера/ Deicer driver	10. Выполнить указания руководителя подъездом (отъездом) и остановить деайсер в указанном месте. 10. Follow the Supervisor's instructions to approach (depart) and stop the deicer in the specified area. 11. Внести в ПТСД отметку начала выполнения предварительной обработки (в	Деайсер установлен к ВС для выполнения работ. Начало выполнения задания отмечено в	2 мин 2 min	Место проведения обработки ВС Location of AC treatment	Внутреннее переговорное устройство деайсера ПТСД радиостанция (канал ПОЗ_ВС) Deicer interphone

	<p>случае сбоя в работе ПТСД доложить диспетчеру СУРКОВС о начале выполнения предварительной обработки ВС по радиостанции).</p> <p>11. Make a note of the start of pretreatment process in the IDAT (in case of an IDAT malfunction, report to the ACSRMS flight operations officer about the start of aircraft pretreatment via radio).</p>	<p>ПТСД (или по радиостанции) The deicer is set to the aircraft to perform the work. The start of the task is noted in the IDAT (or via radio)</p>			<p>IDAT Radio station (AC D/A channel)</p>
<p>Оператор ПОО/ D/AT Operator</p>	<p>12. Выполнить предварительную обработку ВС в соответствии с полученной информацией от ИТП авиакомпании.</p> <p>12. Perform aircraft pretreatment in accordance with the information received from the airline's ETP.</p> <p>13. Произвести контроль качества обработанных поверхностей ВС.</p> <p>13. Perform quality control of the treated aircraft surfaces.</p>	<p>Предварительная обработка ВС выполнена. Контроль качества обработанных поверхностей выполнен Preliminary aircraft treatment has been carried out. Quality control of the treated surfaces has been performed</p>	<p>В зависимости от вида и количества СЛО Depending on the type and quantity of S&IDs</p>	<p>Место проведения обработки ВС Location of AC treatment</p>	<p>Внутреннее переговорное устройство деайсера Локальные нормативные документы в части ПОО ВС. The deicer interphone Local regulatory documents in terms of the AC D/AT.</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Оператор ПОО/ D/AT Operator	<p>14. Дать команду водителю дейсера «Обработка закончена, отъезд».</p> <p>14. Give a command to the deicer driver "Treatment finished, departure".</p>	<p>Требования при отъезде от ВС соблюдены</p> <p>The requirements for departing from the AC are met</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения обработки ВС</p> <p>Location of AC treatment</p>	<p>Внутреннее переговорное устройство дейсера</p> <p>Локальные нормативные документы в части ПОО ВС</p> <p>The deicer interphone</p> <p>Local regulatory documents in terms of the AC D/AT</p>
Водитель дейсера	<p>15. Отъехать от ВС на безопасное расстояние.</p> <p>15. Drive away from the aircraft at a safe distance.</p> <p>16. Оформить требование-накладную и карту ПОО в части касающейся.</p> <p>16. Issue a requisition note and a D/AT card as it relates to.</p> <p>17. Внести отметку в ПТСД об окончании выполнения задания (в случае сбоя в работе ПТСД передать по радиостанции диспетчеру СУРКОВС информацию об окончании задания).</p> <p>17. Make a note in the IDAT about the end of the task (in case of failure of the IDAT, communicate the information about the end of</p>	<p>Дейсер установлен на безопасное расстояние от ВС</p> <p>Окончание выполнения задания отмечено в ПТСД (или по радиостанции)</p> <p>The deicer is positioned at a safe distance from the aircraft</p> <p>The end of the task is noted in</p>	<p>3 мин 3 min</p>	<p>Место проведения обработки ВС</p> <p>Location of AC treatment</p>	<p>Внутреннее переговорное устройство дейсера</p> <p>ПТСД</p> <p>радиостанция (канал ПОЗ_ВС)</p> <p>Deicer interphone</p> <p>IDAT</p> <p>Radio station (AC D/A channel)</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

	<p>the task via radio to the ACSRMS flight operations officer).</p> <p>18. Внести в ПТСД информацию о затраченном количестве и типе использованных жидкостей (ПОЖ, вода) (в случае сбоя в работе ПТСД передать по радиостанции диспетчеру СУРКОВС информацию о количестве остатка).</p> <p>18. Enter information about the spent amount and type of fluids used (AIF, water) into the IDAT (in case the IDAT fails, inform the ACSRMS flight operations officer via radio about the amount of residue).</p>	the IDAT (or via radio)			
Оператор ПОО/ D/AT Operator	<p>19. Установить стрелу подъемного сооружения кабины оператора ПОО в транспортное положение.</p> <p>19. Set the lifting structure boom of the deicer into the transport position.</p> <p>20. Занять положение в кабине водителя деайсера.</p> <p>20. Take a position in the deicer driver's cabin.</p>	<p>Деайсер находится в транспортном положении</p> <p>The deicer is in the transport position</p>	<p>2 мин</p> <p>2 min</p>	<p>Место проведения обработки ВС</p> <p>Location of AC treatment</p>	<p>Спецтехника</p> <p>Инструкция по эксплуатации деайсера</p> <p>Special equipment</p> <p>Deicer operation manual</p>
Водитель деайсера, Оператор ПОО/ Deicer driver, D/AT operator	<p>21. Вернуться на место постоянной дислокации или приступить к следующему заданию диспетчера СУРКОВС.</p> <p>21. Return to the permanent location or proceed to the next ACSRMS flight operations officer's task.</p>	<p>Работы по предварительной защите ВС от СЛЮ выполнены</p> <p>Work on the preliminary protection of the aircraft</p>	<p>Незамедлительно</p> <p>Immediately</p>	<p>Перрон</p> <p>Ramp</p>	<p>ПТСД радиостанция (канал ПОЗ_ВС)</p> <p>IDAT radio station (AC D/A channel)</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
«Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
"Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

		from S&IDs is completed			
--	--	-------------------------	--	--	--

Приложение Е
(обязательное)
(к п.5.7.)

Технологическая карта «Действия экипажа деайсера при заруливании на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями, на котором не удалены снежно-ледяные отложения с элементов, неподлежащих обработке ПОЖ»

Appendix F
(obligatory)
(to cl. 5.7)

Actions of a Deicer Crew when Taxiing the Aircraft onto the D/AT Pad with Engines Running, on which Snow and Ice Deposits have not been Removed from the Elements that are not subject to Anti-Icing Fluid Treatment Task Card

Событие: ВС прибыло на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями с необработанными элементами от СЛО, которые запрещено обрабатывать ПОЖ».

Event: The aircraft arrived at the D/AT pad with engines running and untreated elements from S&IDs that are not allowed to be treated with AIF.

Примечания

1. В случае если ВС прибыло на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями с необработанными элементами от СЛО, которые разрешено обрабатывать ПОЖ, а КВС отказывается от ПОЗ ВС, то Старший оператор ПОО сообщает об этом диспетчеру СУРКОВС, ставит соответствующую пометку в карте ПОО об отказе КВС от обработки элементов ВС от СЛО (например, носовую область, капоты двигателей и т.д.)
2. Все переговоры с КВС о рекомендации проведения ПОЗ тех или иных элементах должны быть зафиксированы на частотах $F=118,900$; 118.500 ; 118.400 МГц); а также на записи видеорегистратора.

Notes

1. If an aircraft has arrived at the D/AT pad with engines running and untreated elements from S&IDs that are not allowed to be treated with AIF, and the PIC refuses the aircraft deicing, the Senior D/AT Operator informs the ACSRMS flight operations officer, makes an appropriate note in the AD/ACO card about the PIC's refusal to treat aircraft elements from S&ID (for example, forebody, engine cowls, etc.)
2. All conversations with the PIC about the recommendation to carry out deicing of certain elements should be recorded on frequencies $F=118.900$; 118.500 ; 118.400 MHz); as well as on the video recorder.

Ответственный/	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
----------------	-----------------	------------------	--------------------	-------------------	-----------------

Responsible person					
Старший оператор ПОО/ Senior D/AT Operator	<p>ПЕРВЫЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ СОБЫТИЙ: 1.1. Оценить и доложить КВС и диспетчеру СУРКОВС об элементах, на которых находятся СЛО, не подлежащие обработке ПОЖ. 1.2. Вернуть ВС на МС или ТЗ, двигатели заглушить и провести обработку.</p> <p>ВТОРОЙ ВАРИАНТ РАЗВИТИЯ СОБЫТИЙ: 2.1. Оценить и доложить КВС и диспетчеру СУРКОВС об элементах, на которых находятся СЛО и которые не были согласованы для обработки ПОЖ. 2.2. При втором варианте (это носовая часть и капоты двигателей), при условии, что информации от диспетчера не поступало, необходимо доложить диспетчеру, доложить КВС для принятия решения, получить ответ от КВС о необходимости/отсутствии необходимости провести обработку. 2.3. Проинформировать КВС об элементах конструкции ВС, которые невозможно обрабатывать ПОЖ. 2.4. Докладать по радиостанции диспетчеру СУРКОВС о событии и принятых решениях КВС.</p> <p>THE FIRST SCENARIO:</p>	КВС и диспетчер СУРКОВС проинформированы The PIC and ACSRMS flight operations officer have been informed	2 мин 2 min	Перрон Ramp	Радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ. Радиостанция (канал ПОЗ_ВС) Radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT. Radio station (AC D/A channel)

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

	<p>1.1. Evaluate and report to the PIC and the ACSRMS flight operations officer the elements on which there are S&IDs that are not subject to AIF treatment.</p> <p>1.2. Return the aircraft to the PL or SS, shut down the engines and perform treatment.</p> <p>SECOND SCENARIO:</p> <p>2.1. Evaluate and report to the PIC and the ACSRMS flight operations officer the elements on which S&IDs are located and which have not been approved for AIF treatment.</p> <p>2.2. With the second scenario (this is a forebody and engine cowls), provided no information was received from the flight operations officer, it is necessary to report to the flight operations officer, report to the PIC for a decision, receive an answer from the PIC about the need/lack of need to carry out treatment.</p> <p>2.3. Inform the PIC about the elements of the aircraft frame that cannot be AIF treated.</p> <p>2.4. Report over the radio to the ACSRMS flight operations officer about the event and the decisions made by the PIC.</p>				
<p>Диспетчер СУРКОВС/ ACSRMS flight operations officer</p>	<p>3. Проинформировать начальника смены СУРКОВС. 3. Report to the ACSRMS Shift Supervisor.</p>	<p>НС СУРКОВС проинформирован The ACSRMS SS has been informed</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6</p>	<p>Тел: 8(925)764-96-76 Tel: +7(925)764-96-76</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Начальник смены СУРКОВС/	4. Проинформировать о событии СЗН СУНДВС. 4. Inform the AGTCS SDH about the event.	СЗН СУНДВС проинформирован The AGTCS SDH has been informed	1 мин 1 min	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	Тел: 7-56-96, 6-25-93, 8(495)578-18-93 Tel: 7-56-96, 6-25-93, +7(495)578-18-93
Начальник смены СУРКОВС/ ACSRMS Shift Supervisor	5. Проинформировать диспетчера СУРКОВС о принятом решении СЗН СУНДВС. 5. Inform the ACSRMS flight operations officer of the decision made by the AGTCS SDH.	Диспетчер СУРКОВС проинформирован The ACSRMS flight operations officer has been informed	1 мин 1 min	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	СТК: 8(926)099-03-20 ЮТК: 8(926)099-03-10 НТК: +7(926)099-03-20 СТС: +7(926)099-03-10
Диспетчер СУРКОВС ACSRMS flight operations officer	6. Проинформировать старшего оператора ПОО о принятом решении СЗН СУНДВС. 6. Inform the Senior D/AT operator of the decision made by the AGTCS SDH.	Старший оператор ПОО проинформирован The Senior D/AT operator has been informed	1 мин 1 min	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	Радиостанция (канал ПОЗ_ВС) Radio station (AC D/A channel)
Старший оператор ПОО Senior D/AT Operator	7. Выполнить указание диспетчера СУРКОВС; 7. Implement the instructions of the ACSRMS flight operations officer; 8. Доложить КВС о принятом решении СЗН СУНДВС; 8. Report to the PIC about the decision made by the AGTCS SDH; 9. Согласовать дальнейшие действия с КВС о месте и процессе обработки ВС ПОЖ.	До КВС доведена информация принятая СЗН СУНДВС, согласованы действия. The PIC has been notified of the information approved by the AGTCS SDH, and the actions coordinated.	2 мин 2 min	Перрон Ramp	радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ. radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT.

	9. Coordinate further actions with the PIC about the location and AIF treatment of the AC.				
--	--	--	--	--	--

Примечание – В случае необходимости удаления СЛО с элементов, не подлежащих обработке ПОЖ обязательным условие является выключение двигателей ВС.

Note: If it is necessary to remove S&IDs from elements that are not subject to AIF treatment, it is mandatory to shut down the AC engines.

Приложение Ж
 (обязательное)
 (к п. 5.8.)

Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности дейсера»

Annex G
 (obligatory)
 (to cl. 5.8.)

Actions when a Deicer Malfunction is Detected Task Card

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
Отказ систем дейсера (дейсер имеет собственный ход) Deicer systems failure (deicer has its own stroke)					
Экипаж дейсера Deicer crew	1. Доложить о неисправности дейсера: - выпускающему работнику; - старшему оператору ПОО; - диспетчеру СУРКОВС; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС. 1. Report a deicer malfunction to: - Release officer; - Senior D/AT operator; - ACSRMS flight operations officer; - ACSD AD/A&WS Shift Supervisor. <i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими дейсерами доложить</i>	Информация о неисправности дейсера направлена. Information about the deicer malfunction has been sent.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК 8(925)002-20-19 Radio station (AC D/A channel); ACSD AD/A&WS Shift Supervisor: Tel: NTC +7(925)002-20-19

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	<p><i>старшему оператору ПОО для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i> <i>Note: If more than one deicer is involved, report to the Senior D/AT operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>				
<p>Выпускающий работник, Старший оператор ПОО Release Officer, Senior D/AT Operator</p>	<p>2. Доложить КВС и диспетчеру СУРКОВС: - причину прекращения ПОЗ; - предпринимаемые действия (по согласованию с КВС); - предполагаемое время увеличения обработки. 2. Report to the PIC and ACSRMS flight operations officer: - the reason for the termination of de-icing; - actions to be taken (as agreed with the PIC); - the estimated time of increase in treatment.</p>	<p>Информация о неисправности деайсера передана КВС и диспетчеру СУРКОВС. Information about the deicer malfunction has been transmitted to the PIC and the ACSRMS flight operations officer.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС АС D/AT site</p>	<p>Радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ. Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT. Radio station (AC D/A channel).</p>
<p>Диспетчер СУРКОВС</p>	<p>3. Уточнить у выпускающего работника или старшего оператора</p>	<p>Причина и статус обработки ПОО уточнен.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Терминал F. 8.6</p>	<p>Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»).</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
ACSRMS flight operations officer	ПОО причину и статус выполнения ПОО, при необходимости направить резервный деайсер. 3. Check with the Release officer or the Senior D/AT operator the reason and status of the D/AT, if necessary, send a reserve deicer.	The cause and status of the D/AT have been clarified.		Terminal F, 8.6	Radio station (AC D/A channel);
Экипаж деайсера Deicer crew	4. После отказа системы провести перезагрузку систем деайсера. 4. After a system failure, reboot the deicer systems. <i>Примечание – Сбой систем деайсера в процессе обработки, считается поломкой деайсера, за исключением ошибочных действий экипажа деайсера, которые могли привести к его поломке.</i> <i>Note: Failure of deicer systems during treatment is considered as a deicer failure, except for erroneous actions of the deicer crew that may have caused the failure.</i>	1. Перезагрузка систем деайсера произведена – работоспособность деайсера восстановлена. 1. Rebooting of the deicer systems has been performed – the deicer's operability was restored. 2. Перезагрузка система деайсера произведена – работоспособность деайсера не восстановлена. 2. Rebooting of the deicer systems has been performed – the deicer's operability was not restored.	3 мин 3 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»). Radio station (AC D/A channel);
Экипаж деайсера Deicer crew	5. Отъехать от ВС на безопасное расстояние зафиксировать неисправность, переписать ошибки, передать информацию диспетчеру	Неисправность зафиксирована, информация передана.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»). Radio station (AC D/A channel);

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	СУРКОВС и начальнику смены СПООиМВС. 5. Drive away from the AC to a safe distance, record the malfunction, write down the errors, communicate the information to the ACSRMS flight operations officer and the AD/A&WS shift supervisor.	The malfunction has been registered, the information has been transmitted.			
Работоспособность деайсера восстановлена Deicer functionality restored					
Экипаж деайсера Deicer crew	6. После восстановления работоспособности деайсера доложить: - выпускающему работнику; - старшему оператору ПОО; - диспетчеру СУРКОВС; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС. 6. After restoring the deicer operability, report to: - Release officer; - Senior D/AT operator; - ACSRMS flight operations officer; - ACSD AD/A&WS Shift Supervisor.	Информация о восстановлении работоспособности деайсера передана. The information about restoring the deicer operability has been transmitted.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК 8(925)002-20-19; E-mail nachsm@svo.aero; Специалист ДЭЗИС: Тел. 8(925)105-95-22. Radio station (AC D/A channel); ACSD AD/A&WS Shift Supervisor: Tel: NTC +7(925)002-20-19;

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	<p><i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору ПОО для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i></p> <p><i>Note: If more than one deicer is involved, report to the Senior D/AT operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>				<p>E-mail: nachsm@svo.aero; DOB&S specialist: Tel. +7(925)105-95-22.</p>
<p>Выпускающий работник; Старший оператор ПОО Release officer; Senior D/AT Operator</p>	<p>7. Докладчик КВС о готовности к возобновлению работ по ПОЗ ВС. 7. Report to the PIC about readiness to resume aircraft de-icing procedures.</p>	<p>Информация о восстановлении работоспособности деайсера передана КВС. The information about restoring the deicer operability has been transmitted to the PIC.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT.</p>
<p>Экипаж деайсера Deicer crew</p>	<p>8. Выполнить работы по ПОЗ ВС. 8. Perform aircraft de-icing procedures.</p>	<p>ВС обработано. The AC has been treated.</p>	<p>10 мин 10 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (AC D/A channel).</p>
<p>Работоспособность деайсера не восстановлена Deicer operation has not been restored</p>					

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
«Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
"Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
<p>Экипаж деайсера Deicer crew</p>	<p>9. Выехать из зоны обслуживания ВС на безопасное расстояние и доложить:</p> <ul style="list-style-type: none"> - выпускающему работнику; - старшему оператору ПОО; - диспетчеру СУРКОВС; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС. <p>9. Leave the aircraft service area to a safe distance and report to:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Release officer; - Senior D/AT operator; - ACSRMS flight operations officer; - ACSD AD/A&WS Shift Supervisor. <p><i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору ПОО для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i></p> <p><i>Note: If more than one deicer is involved, report to the Senior D/AT operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>	<p>Информация направлена. The information has been sent to.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК 8(925)002-20-19; Radio station (AC D/A channel); ACSD AD/A&WS Shift Supervisor: Tel: NTC +7(925)002-20-19;</p>
<p>Диспетчер СУРКОВС</p>	<p>10. При получении доклада о неисправности систем деайсера:</p>	<p>1. Неисправный деайсер направлен в ОПР ДГМ.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС</p>	<p>RMS; Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»);</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
ACSRMS flight operations officer	- доложить начальнику смены СУРКОВС; - при необходимости направить исправный деайсер; - выдать задание экипажу неисправного деайсера на следование в Дирекцию главного механика (далее – ДГМ) (в случае сбоя в работе RMS – по радиостанции). 10. When you receive a report of a deicer systems malfunction: - report to the ACSRMS Shift Supervisor; - if necessary, send a serviceable deicer; - issue a task to the crew of a faulty deicer to proceed to the Lead Mechanic Directorate (hereinafter: LMD) (in case of RMS failure – via radio).	1. The deicer which is out of service has been sent to the engineering department of the LMD. 2. Исправный деайсер направлен на точку проведения ПОЗ ВС. 2. A serviceable deicer has been sent to the point where aircraft de-icing is performed.		AC D/AT site	RMS; Radio station (AC D/A channel);
Выпускающий работник Release Officer	11. При прибытии исправного деайсера на точку проведения ПОЗ ВС: - доложить КВС о готовности возобновления работ по ПОЗ ВС; - выдать разрешение экипажу деайсера на проведение ПОЗ ВС.	ВС обработано. The AC has been treated.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (AC D/A channel);

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
	11. When a serviceable deicer arrives at the point of aircraft de-icing: - report to the PIC about the readiness to resume aircraft de-icing procedures; - issue a permit to the deicer crew to perform aircraft de-icing procedures.				
Отказ систем деайсера (деайсер не имеет собственный ход) Deicer systems failure (deicer does not have its own stroke)					
Экипаж деайсера Deicer crew	12. При выявлении отказа системы деайсера (деайсер не имеет собственный ход) доложить: - выпускающему работнику; - старшему оператору ПОО; - диспетчеру СУРКОВС; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС. 12.If a deicer system failure is detected (deicer does not have its own stroke), report to: - Release officer; - Senior D/AT operator; - ACSRMS flight operations officer; - ACSD AD/A&WS Shift Supervisor. <i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору ПОО для</i>	Информация об отказе доведена. Information about the failure has been communicated.	1 мин 1 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК 8(925)002-20-19; E-mail nachsm@svo.aero Специалист ДЭЗИС: Тел: 8(925)105-95-22. Radio station (AC D/A channel); ACS D AD/A&WS Shift Supervisor: Tel: NTC +7(925)002-20-19; E-mail: nachsm@svo.aero DOB&S specialist:

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
	<p><i>дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i> <i>Note: If more than one deicer is involved, report to the Senior D/AT operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>				Tel: +7(925)105-95-22.
<p>Выпускающий работник, Старший оператор ПОО Release Officer, Senior D/AT Operator</p>	<p>13. Осмотреть маршрут руления ВС на отсутствие помехи со стороны неисправного деайсера. 13. Inspect the taxi route of the AC for the absence of hindrances from an unserviceable deicer.</p>	<p>1. Осмотр произведен – неисправный деайсер не является помехой на маршруте руления. 1. Inspection performed – faulty deicer is not a hindrance on the taxi route. 2. Осмотр произведен – неисправный деайсер является помехой на маршруте руления. 2. Inspection performed – faulty deicer is a hindrance on the taxi route.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>-</p>
<p>Выпускающий работник, Старший оператор ПОО Release Officer, Senior D/AT Operator</p>	<p>14. Доложить КВС: - причину прекращения ПОЗ; - предпринимаемые действия (по согласованию с КВС); - предполагаемое время увеличения обработки.</p>	<p>Информация об отказе доведена до КВС. Information about the failure has been communicated to the PIC.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ.</p>

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	14. Report to the PIC: - the reason for the termination of de-icing; - actions to be taken (as agreed with the PIC); - the estimated time of increase in treatment.				Radio station (F=118.900 MHz; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT.
Экипаж деайсера Deicer crew	15. Оценить возможность и произвести опускание кабины оператора ПОО, при необходимости используя аварийную систему деайсера. 15. Evaluate the possibility and perform the lowering of the D/AT operator's cabin, if necessary using the deicer emergency system.	Опускание кабины произведено Lowering of the cab has been performed	3 мин 3 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	-
Выпускающий работник, экипаж деайсера Release officer, deicer crew	16. Произвести контроль опускания кабины оператора ПОО для предотвращения ПВС. 16. Perform control of lowering of the D/AT operator's cab to prevent any aircraft wreck.	Контроль опускания кабины оператора ПОО осуществлен. Control of the lowering of the D/AT operator's cab has been implemented.	3 мин 3 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (AC D/A channel).
Диспетчер СУРКОВС ACSRMS flight operations officer	17. При получении информации о неисправности деайсера: - доложить СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» о помехе на маршруте руления ВС в виде неисправного деайсера;	Исправный деайсер направлен на выполнение работ по ПОЗ ВС The serviceable deicer has been sent for performing aircraft de-icing procedures	4 мин 4 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	RMS; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ»; Тел: 578-81-31,

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	<ul style="list-style-type: none"> - доложить начальнику смены СУРКОВС; - вызвать ведущего специалиста - инженера Дирекции эксплуатации наземной техники (далее – ДЭНТ) и ДГМ для проведения работ по эвакуации неисправного деайсера; - направить исправный деайсер. <p>17. When receiving information about a deicer malfunction:</p> <ul style="list-style-type: none"> - report to the DACC AGTCS SDH of MASH JSC about an obstacle on the AC taxi route in the form of a faulty deicer; - report to the ACSRMS Shift Supervisor; - call the Lead Specialist - Engineer of the Directorate for the operation of ground equipment (hereinafter: DOGE) and LMD to carry out works on evacuation of the faulty deicer; - send a serviceable deicer. 				<p>7(56-65), 8(926)244-45-11. E-mail; tower@svo.aero СЗД ДГМ: Тел. 8 (926)606-49-96; 2(82-24); E-mail nachsm.sgms@ svo.aero. RMS; Radio station (AC D/A channel); DACC AGTCS SDH of MASH JSC: Tel: 578-81-31, 7(56-65), +7(926)244-45-11. E-mail; tower@svo.aero LMD SDD: Tel. +7(926)606-49-96; 2(82-24); E-mail nachsm.sgms@ svo.aero.</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
Начальник смены СПООиМВС ДКОВС ACSD AD/A&WS Shift Supervisor	18. После получения информации о поломке деайсера: - проинформировать ведущего специалиста-инженера ДЭНТ о характере поломки деайсера; - прибыть на место поломки деайсера. 18. After receiving information about a deicer failure: - inform the Lead DOGE Specialist-Engineer of the nature of the deicer malfunction; - arrive at the site of the deicer breakdown.	Начальник смены СПООиМВС. ДКОВС на месте поломки деайсера. AD/A&WS Shift Supervisor. ACSD at the site of the deicer breakdown.	10 мин 10 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	Ведущий специалист – инженер ДЭНТ: тел. СТК 8(926)244-55-81; тел. ЮТК 8(926)244-55-80; Терминал В 8 (925)718-95-40; Терминал D 8(925)719-01-70; Терминал F 8(925)718-99-32; E-mail: СТК mekhaniki_sm_sh1@svo.aero; ЮТК mekhaniki_sm_sh2@svo.aero; Терминал В mekh.spket@svo.aero; Терминал D mekh.spket2@svo.aero; Терминал F mekh.spket1@svo.aero. Lead DOGE Specialist-Engineer: tel. NTC

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
					+7(926)244-55-81; tel. STC +7(926)244-55-80; Terminal B +7(925)718-95-40; Terminal D +7(925)719-01-70; Terminal F +7(925)718-99-32; E-mail: NTCmekhaniki_sm_sh1 @ svo.aero; STCmekhaniki_sm_sh2 @ svo.aero ; Terminal B mekh.spket@svo.aero; Terminal D mekh.spket2@svo.aero; Terminal F mekh.spket1@svo.aero.
Ведущий специалист- инженер ДЭНТ Lead DOGE Specialist-Engineer	19. После получения информации о поломке деайсера направиться совместно с ИТП ДГМ на место поломки деайсера. 19. After receiving information about deicer breakdown, head for the deicer	Ремонтная бригада на месте поломки деайсера. Maintenance crew at the site of a deicer breakdown.	10 мин 10 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	СЗД ДГМ: Тел: 8(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgmsh@svo.aero.

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
	breakdown site together with LMD ETP.				LMD SDD: Tel.: +7(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgms@ svo.aero.
Ведущий специалист – инженер ДЭНТ; ИТП ДГМ; Lead DOGE specialist-engineer; LMD ETP;	20. После прибытия на место поломки деайсера: - произвести эвакуацию неисправного деайсера из зоны обслуживания ВС; - произвести передачу неисправного деайсера в ремонт. 20. After arriving at the site of a deicer breakdown: - evacuate the inoperative deicer from the aircraft service area; - hand over the malfunctioning deicer for repair. <i>Примечание – Норматив прибытия ИТП ДЭНТ и ДГМ для проведения эвакуации спецмашины, потерявшей возможность самостоятельного движения и создающей помеху рулению/буксировке ВС составляет 10 мин, норматив по эвакуации – 20 мин, со времени передачи информации от диспетчера СУРКОВС.</i>	Неисправный деайсер эвакуирован из зоны обслуживания ВС и не создает помехи рулению. The inoperative deicer has been evacuated from the aircraft service area and does not interfere with taxiing.	10 мин 10 min	Место проведения ПОО ВС AC D/AT site	-

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
	<p><i>Note: The standard time of arrival of the DOGE & LMD ETP for the evacuation of a special vehicle that has lost the ability to move independently and causing a hindrance to taxiing/towing the aircraft is 10 minutes, the standard evacuation time is 20 minutes starting from the time of transmission of information from the ACSRMS flight operations officer.</i></p>				
<p>Экипаж деайсера Deicer crew</p>	<p>21. Доложить диспетчеру СУРКОВС об окончании эвакуации неисправного деайсера. 21. Report to the ACSRMS flight operations officer about the end of the evacuation of the unserviceable deicer.</p>	<p>Доклад выполнен. Report completed.</p>	<p>30 с 30 sec</p>		<p>Радиостанция (канал «ПОЗ ВС») Radio station (AC D/A channel).</p>
<p>Диспетчер СУРКОВС ACSRMS flight operations officer</p>	<p>22. При получении информации об окончании эвакуации доложить: - СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» об устранении помехи на маршруте руления ВС; - доложить начальнику смены СУРКОВС. 22. Upon receiving information about the end of the evacuation, report to: - the DACC AGTCS SDH of MASH JSC about the removal of obstacle(s) on the AC taxi route; - report to the ACSRMS Shift Supervisor.</p>	<p>СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» и НС СУРКОВС проинформированы об освобождении маршрута руления ВС. The DACC AGTCS SDH of MASH JSC and ACSRMS SS have been informed about the clearance of the aircraft taxi route.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ»: Тел. 578-81-31, 7(56-65), 8(926)244-45-11. E-mail: tower@svo.aero Radio station (AC D/A channel); DACC AGTCS SDH MASH JSC: Tel. 578-81-31,</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурсы/Resource
					7(56-65), +7(926)244-45-11. E-mail: tower@svo.aero
Выпускающий работник Release Officer	<p>23. После эвакуации неисправного деайсера и прибытии исправного деайсера на точку проведения ПОЗ ВС:</p> <ul style="list-style-type: none"> - доложить КВС о готовности возобновления работ по ПОЗ ВС; - проконсультироваться с КВС об обработке, которая должна быть проведена, учитывая увеличение времени в процессе проведения ПОО; - выдать разрешение экипажу деайсера на проведение ПОЗ ВС. <p>23. After evacuation of a faulty deicer and arrival of a serviceable deicer to the aircraft de-icing site:</p> <ul style="list-style-type: none"> - report to the PIC about the readiness to resume aircraft de-icing procedures; - Consult with the PIC on the treatment to be carried out, taking into account the increase in time during D/AT; 	<p>ВС обработано. The AC has been treated.</p>	<p>1 мин 1 min</p>	<p>Место проведения ПОО ВС AC D/AT site</p>	<p>Радиостанция F=118,900 МГц); F=118.500 МГц); F=118.400 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 МГц; F=118.500 MHz; F=118.400 MHz); INT.</p>

Ответственный/ Responsible person	Действие/Action	Результат/Result	Норматив /Standard	Локация/ Location	Ресурс/Resource
	- issue a permit to the deicer crew to perform aircraft de-icing procedures.				

Внимание! В случае возгорания деайсера, необходимо принять меры по удалению деайсера от ВС на безопасное расстояние и организовать тушение очага возгорания огнетушителями, находящимися в деайсере. Незамедлительно сообщить диспетчеру СУРКОВС и начальнику смены для вызова пожарного расчета.

Attention! In the event of a deicer fire, you should take measures to move the deicer away from the aircraft at a safe distance and make arrangements to extinguish the fire with fire extinguishers in the deicer. Immediately notify the ACSRMS flight operations officer and shift supervisor to call the firefighting crew.

Внимание! В случае потери двухсторонней связи между водителем и оператором ПОО во время выполнения ПОЗ ВС, водитель не должен двигаться в сторону ВС. Работа должна быть прекращена, деайсер должен быть убран из зоны обслуживания.

Attention! In case of loss of two-way communication between the driver and the D/AT operator during the aircraft de-icing, the driver should not move towards the aircraft. The operation must be stopped and the deicer must be removed from the service area.

Приложение И
 (обязательное)
 (к п.5.9.)

Технологическая карта «Заправка деайсера жидкостями (ПОЖ, вода)»

Appendix I
 (obligatory)
 (to cl. 5.9)

Deicer Filling with Fluids (Anti-Icing Fluid, Water) Task Card

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Диспетчер СУРКОВС ACSRMS flight operations officer	1. Отслеживать уровни ПОЖ/воды в баках деайсеров. 1. Monitor AIF/water levels in deicers' tanks. 2. Выдать задание экипажу деайсера на заправку деайсера жидкостями (ПОЖ, вода) с указанием станции, учитывая местоположение и оперативную обстановку. 2. Issue a task to the deicer crew to refuel the deicer with fluids (AIF, water) specifying the station, taking into account the location and the operative situation.	1. Задача выдана на ПТСД. 1. The task has been issued to the IDAT. 2. Задача выдана по радиостанции. 2. The task has been given by the radio station.	1 мин 1 min	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	RMS радиостанция (канал «ПОЗ ВС») RMS radio station (AC D/A channel).
Водитель деайсера Deicer driver	3. После получения задания: - подтвердить получения задания;	Деайсер прибыл на станцию заправки	10 мин 10 min	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»).

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- выехать на станцию заправки жидкостями (ПОЖ, вода). 3. After receiving a task: - acknowledge receipt of the task; - go to a filling station (AIF, water).	жидкостями (ПОЖ, вода). The deicer arrived at the filling station (AIF, water).			IDAT; radio station (AC D/A channel).
Оператор ПОО D/AT Operator	4. По прибытию на место заправки руководить подъездом деайсера к раздаточному механизму станции. 4. On arrival at the filling station, drive the deicer to the station distribution mechanism.	Руководство подъездом деайсера к станции ПОЖ осуществлено. The management of the deicer's approach to the AIF station has been carried out.	30 с 30 sec	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Схемы станций заправки Приложение П. Filling station plans Appendix O.
Водитель деайсера Deicer driver	5. Установить деайсер к раздаточному механизму станции. 5. Set the deicer to the distribution mechanism of the station.	Деайсер установлен к раздаточному механизму станции ПОЖ. The deicer is set to the distribution mechanism of the AIF station.	30 с 30 sec	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Схемы станций заправки Приложение П. Filling station plans Appendix O.

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Оператор ПОО D/AT Operator	6. Подключить раздаточный шланг станции ПОЖ к баку деайсера; - удостовериться, что тип заливаемой жидкости соответствует баку деайсера; - подтвердить готовность к заправке деайсера. 6. Connect the discharge hose of the AIF station to the deicer's tank; - make sure that the type of fluid to be filled corresponds to the deicer's tank; - acknowledge that the deicer is ready for being filled.	Раздаточный механизм станции ПОЖ подключен к деайсеру, тип заправляемой жидкости соответствует баку деайсера. The AIF station distribution mechanism is connected to the deicer, the type of fluid to be filled corresponds to the deicer's tank.	30 с 30 sec	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Деайсер Deicer
Специалист-кладовщик Службы складского хозяйства (далее – ССХ) Дирекции снабжения (далее – ДС) Storekeeper Specialist of the	7. После получения подтверждения готовности к заправке деайсера: - открыть запорную арматуру емкости; - оповестить экипаж деайсера о готовности станции к выдаче ПОЖ. 7. After receiving confirmation that the deicer is ready for filling: - open the tank shut-off valve;	Подготовка к заправке жидкости (ПОЖ) в деайсер осуществлена. Preparation for filling the deicer with fluid (AIF) has been done.	1 мин 1 min	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Деайсер Deicer

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Warehousing Services (hereinafter: WHS) of the Supply Directorate (hereinafter: SD)	- notify the deicer crew that the station is ready to dispense the AIF.				
Оператор ПОО D/AT Operator	8. После подготовки станции ПОЖ к заправке деайсера контролировать заполнение баков жидкостью. 8. After preparing the AIF station for filling the deicer, monitor the filling of the tanks with fluid.	Бак деайсера заполнен жидкостью, переливов не допущено. The deicer tank is filled with fluid, no overflows are allowed.	30мин 30 min	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Деайсер Deicer
Специалист-кладовщик ССХ ДС SD WHS Storekeeper Specialist	9. При заполнении бака деайсера дать команду на прекращение подачи жидкости (ПОЖ, вода). 9. When the deicer tank is full, give a command to stop the fluid supply (AIF, water).	Работник склада проинформирован, подача жидкости (ПОЖ, вода) прекращена. The warehouse employee has been informed, fluid supply (AIF, water) has been stopped.	10 с 10 sec	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Деайсер Deicer

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Оператор ПОО; Начальник смены СПООиМВС ДКОВС D/AT operator; ACSD AD/A&WS Shift Supervisor	10. После закрытия перепускного клапана: - расписаться в журнале заправки деайсеров. 10. After closing the bypass valve: - sign the deicer filling log. <i>Примечание – Начальник смены СПООиМВС на постоянной основе контролирует корректность заполнения журнала выдачи ПОЖ, перед завершением смены расписывается в журнале выдачи ПОЖ в деайсеры и оформляет требование установленного образца в соответствии с действующей Методикой М-3.2-54-18 «Оформление первичной документации.»</i> <i>Note: The AD/A&WS shift supervisor on an ongoing basis monitors the correctness of filling out the AIF issuance log, before the end of the shift signs the AIF issuance log in deicers and issues a requirement of the established sample in accordance with the current Methodology</i>	Журнал оформлен. The log is completed.	2 мин 2 min	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Журнал Log

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<i>M-3.2-54-18 "Primary documents preparation".</i>				
Водитель деайсера; экипаж деайсера Deicer driver; deicer crew	11. После оформления выдачи ПОЖ: - по команде оператора ПОО отъехать от раздаточного механизма станции ПОЖ; - внести данные по заправке жидкостями (ПОЖ, вода) и отметку в ПТСД об окончании задания по заправке. 11. After the issuance of the AIF issuance log: - at the D/AT operator's command, drive away from the distribution mechanism of the AIF station; - enter data on filling with fluids (AIF, water) and make a mark in the IDAT about the end of the filling task.	Деайсер отъехал от раздаточного механизма станции ПОЖ. The deicer has departed from the distribution mechanism of the AIF station.	30 с 30 sec	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); IDAT; radio station (AC D/A channel).
Экипаж деайсера Deicer crew	12. Направиться на место постоянной дислокации или следующего задания по согласованию с диспетчером СУРКОВС.	Работы по заправке деайсера жидкостями (ПОЖ, вода) завершены.	Незамедлительно Immediately	Место дислокации Site	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); IDAT;

ООО «Шереметьево Хэндлинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
 Version - 7

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	12. Head for the site of permanent location or next task in coordination with the ACSRMS flight operations officer.	The work of filling the deicer with fluids (AIF, water) is completed.			Radio station (AC D/A channel);

Приложение К

(обязательное)

(к п.5.10.)

Фразеология радиообмена

Appendix J

(obligatory)

(to cl. 5.10)

R/T phraseology

К.1. Фразеология радиообмена между КВС и выпускающим работником перед началом процедуры ПОЗ ВС (пример)

J.1. R/T phraseology between the PIC and the Release officer before the start of the AC D/A procedure (example)

Выпускающий работник Release Officer	Кабина экипажа Crew cabin
«Кабина земле»; “Cabin ground”	«Отвечаем»; “Affirm”
«Установите ВС на стояночный тормоз, подтвердите готовность к обработке, информируйте о дополнительных заказах»; “Set parking-brake, confirm the airplane is ready for treatment, inform on any special requests.”	После того как ВС сконфигурировано для ПОЗ: «ВС на стояночном тормозе, можно начинать обработку (возможные дополнительные инструкции, касающиеся специальных проверок или обрабатываемых поверхностей и т.п.)»; After the AC has been configured for de-icing: “Parking brake is set, you may begin treatment and observe... (any special requests like: ice under wing/flaps, clear-ice on top of wing, snow on fuselage, anti-ice with Type IV fluid, etc.)”
«Начинаем процедуру обработки... (подтверждение специальных дополнительных запросов). Ждите выхода на визуальный контакт и передачу информации после выполнения»; “The treatment will begin now... (special request given, like “ice under wing, etc.) Standby for visual signal and communication.”	-

К.2. Фразеология радиообмена между КВС и выпускающим работником после окончания процедуры ПОЗ ВС (пример)

J.2. R/T phraseology between the PIC and the Release officer after the end of the AC D/A procedure (example)

Выпускающий работник Release Officer	Кабина экипажа Crew cabin
«Кабина земле»; “Cabin ground”	«Отвечаем»; “Affirm”
«Самолет обработан ПОЖ Тип IV, Клариянт Макс Флайт Авиа 100 процентов, 12:30 локальное время, 12.01.20, проверка после противообледенительной обработки выполнена, Оператор (Агент по обслуживанию ВС) Иванов. Оставайтесь на визуальной связи слева/справа до получения сигнала «Все чисто!»; “Deicing/anti-icing completed, Anti-Icing Code is Type IV, Clariant Max Flight Avia 100 %, 12:30 local time, 12.01.20, post deicing/anti-icing check completed, aircraft mechanic Ivanov. I am disconnecting. Standby for clear signal at right/left and/or contact ground/tower for taxi clearance”	«Обработка завершена, код ПОЗ ВС – Тип IV, Клариянт Макс Флайт Авиа 100 процентов, 12:30 локальное время, 12.01.2020»; “Deicing/anti-icing completed, Anti-Icing Code is Type IV, Clariant Max Flight Avia 100 %, 12:30 local time, 12.01.2020”

К.3. Фразеология радиообмена между КВС и старшим оператором ПОО на площадке ПОО ВС с запущенными двигателями. Позывные спецмашин на площадках ПОО ВС с запущенными двигателями не озвучиваются.

К.3. R/T phraseology between the PIC of a foreign airline and the Senior D/AT operator at the D/AT pad of the AC with engines running. Call signs of the special vehicles at the D/AT pad of aircraft with engines running are not voiced.

К.3.1. Заруливание ВС на площадку ПОО ВС с запущенными двигателями и остановка в точке обработки производится по командам машины сопровождения.

J.3.1. Taxiing of the AC to the AC D/AT pad with engines running and stopping at the de-/anti-icing treatment site is carried out on the commands of the follow-me vehicle.

К.3.2. Перед занятием ВС площадки ПОО ВС с запущенными двигателями (в процессе движения на точку) КВС выходит на связь со старшим оператором ПОО на частоте F=118.900 МГц терминалы А, В (площадки МС 105А, МС 107А, М1, S), F=118,400 МГц терминалы D, E, F, АГК, ПОЖ-1, F=118,500 МГц Терминал С (площадки Е10, Н1, ПОЖ-4), ИВП-3 (ПОЖ-Д, ПОЖ-5) 118,900 МГц на СТК и 118,400 МГц на ЮТК, называет полностью бортовой номер ВС и позывной площадки ПОО ВС с запущенными двигателями, передаёт процедуру обработки и дополнительные инструкции для ПОЗ.

J.3.2. Before the aircraft occupies the D/AT pad of the aircraft with engines running (in the process of movement to the point), the PIC contacts the D/AT operator on the frequency of 118.900 MHz on the NTC and 118.400 MHz on the STC, says the

AC tail number in full and the call sign of the D/AT pad of the aircraft with engines running, transmits the treatment procedure and additional deicing instructions.

К.3.3 Информацию по типам ПОЖ доводит до КВС на МС выпускающий работник.

К.3.3 Information on the AIF types is communicated to the PIC at the PL by the Release officer.

К.3.4 При передаче всех чисел, каждая цифра произносится отдельно.

К.3.4. When all the numbers are transmitted, each digit is pronounced separately.

Примечание – В случае ожидания занятия площадки ПОО ВС с запущенными двигателями, КВС выходит на связь со старшим оператором ПОО после начала покидания площадки ПОО ВС предыдущим ВС. КВС принимает решение на обработку и не определяет концентрацию ПОЖ.

Note: In case of waiting for an aircraft to occupy the D/AT pad with engines running, the PIC contacts the Senior D/AT operator after the previous aircraft has started to leave the D/AT pad. The PIC makes the decision to treat the AC and does not determine the AIF concentration.


Кабина экипажа Crew cabin	Старший оператор ПОО Senior D/AT Operator
Перед началом обработки Before the start of treatment	
«Оператор ПОЗ «Позывной площадки», бортовой номер ВС»; “Deicer Pad call sign, Aircraft call sign”	
	«Бортовой номер ВС, Оператор ПОЗ «Позывной площадки» на связи»; “Aircraft call sign. Deicer Pad call sign on connection”
«Оператор ПОЗ «Позывной площадки», бортовой номер ВС, к обработке готов»; “Deicer Pad call sign, Aircraft call sign, aircraft is ready for deicing”	

	<p><i>«Бортовой номер ВС, Оператор ПОЗ «Позывной площадки», обработку крыло, стабилизатор, фюзеляж начинаю, ожидайте сигнал о завершении обработки и выход на визуальный контакт»;</i></p> <p><i>“Aircraft call sign. Deicer Pad call sign start of the procedure, expect a signal about the completion of processing and visual contact”</i></p>
<p><i>«Оператор ПОЗ «Позывной площадки», бортовой номер ВС, принял информацию»</i></p> <p><i>“Deicer Pad call sign, Aircraft call sign, accepted the information”</i></p>	
<p>После завершения обработки и проверки контроля качества ПОЗ ВС</p> <p>After the completion of treatment and AC D/A quality control check</p>	
	<p><i>«Бортовой номер ВС, Оператор ПОЗ «Позывной площадки», обработка завершена, тип четыре сто процентов, время начала обработки 12:34, контроль поверхностей после обработки выполнен, ожидайте сигнал, разрешающий начало движения слева (справа)».</i></p> <p><i>“Aircraft call sign. Deicer Pad call sign, Deicing/anti-icing completed, Type four, 100%, processing start time (start time of the second stage) 12:34 local time, post deicing/anti-icing check completed, expect a signal allowing the start of movement left side (right side).”</i></p>
<p><i>«Оператор ПОЗ «Позывной площадки», бортовой номер ВС, тип четыре сто процентов, время начала обработки 12:34, ожидаю сигнал на начало движения».</i></p> <p><i>“Deicer Pad call sign, Aircraft call sign, type four one hundred percent, processing start time is 12:34, I expect the signal to start moving.”</i></p>	
<p>После отъезда от ВС на безопасное расстояние и выхода на визуальный контакт</p>	

After leaving the aircraft at a safe distance and making visual contact	
	<p>«Бортовой номер ВС, Оператор ПОЗ «Позывной площадки», все чисто, путь свободен, передаю визуальный сигнал слева (справа)».</p> <p>“Aircraft call sign. Deicer Pad call sign, all clear, the path is clear, I'm transmitting the visual signal left side (right side).”</p>
После передачи информации все чисто, путь свободен и визуального сигнала After transmitting the information all is clear, the way is clear and the visual signal	
<p>«Оператор ПОЗ «Позывной площадки», бортовой номер ВС, визуальный сигнал принял, все чисто путь свободен».</p> <p>“Deicer Pad call sign, Aircraft call sign I accepted the visual signal, all clear.”</p>	

Примечания:

Для площадок ПОО ВС с запущенными двигателями: Н1 в районе МР L5, МС 105А, МС 107А, М1 в районе МР L3, МС 73, ПОЖ W (9А), Е10 в районе МР С5, S в районе МР А2:

Старший оператор ПОО: передать КВС сигнал «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии. Дополнительно подать установленный сигнал рукой «ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН, ПЕРЕДАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ СИГНАЛ» ;

КВС: подтвердить получение информации «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВИЗУАЛЬНЫЙ СИГНАЛ ПРИНЯЛ, ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН,» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии.

Для площадок ПОО ВС с запущенными двигателями: РД S1, S2, S8, S12, площадке В2 в районе РД S4, ПОЖ-1 (МС82А, 83), ПОЖ-4 (МС217А, 218А), ПОЖ-5 (МС V, Т), МС 67А, ПОЖ W (МС 7А), ПОЖ-D:

Старший оператор ПОО: передать КВС сигнал «Ожидайте разрешающего сигнала» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии;


Старший деайсер: переехать на безопасное расстояние от ВС и передать КВС сигнал «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии;

КВС: подтвердить получение информации «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии.

Внимание! Передача КВС Кода ПОЗ является подтверждением факта окончания проверки ВС после проведения ПОЗ ВС и чистоты поверхности ВС, его готовности к выполнению полета.

Notes:

For D/AT pads of the aircraft with running engines: H1 in the area of MP L5, PL 105A, PL 107A, M1 in the area of MP L3, PL 73, AIF W (9A), E10 in the area of MP C5, S in the area of MP A2:

Senior D/AT operator: send the "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" signal to the PIC by radio according to the standard phraseology. In addition, give the set signal by hand "ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR, GIVE A VISUAL SIGNAL" ;

PIC: acknowledge receipt of information "TAIL NUMBER _____ THE VISUAL SIGNAL ACCEPTED, ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" by radio communication as per the standard phraseology.

For D/AT pads of the aircraft with running engines: TW S1, S2, S8, S12, B2 pad in the area of TW S4, AIF-1 (PL 82A, 83), AIF-4 (PL 217A, 218A), AIF-5 (PL V, T), PL 67A, AIF W (PL 7A), AIF-D:

Senior D/AT Operator: Send a "Wait for the signal allowing movement" signal to the PIC via radio according to the standard phraseology;

Senior deicer: proceed to a safe distance from the aircraft and send a "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" signal by radio as per the standard phraseology;

PIC: acknowledge receipt of information "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" by radio communication as per the standard phraseology.

Attention! When the PIC transmits an anti-icing code it means that the AC inspection is completed after the AC D/A procedures and the cleanliness of the AC surface, its readiness to perform the flight.

К.5. Позывные площадок ПОО ВС с запущенными двигателями:

На площадке ПОЖ № 67А – «Оператор ПОЗ шестьдесят семь»;

На площадке ПОЖ № 73 – «Оператор ПОЗ семьдесят три»;

На площадке ПОЖ-1 (МС № 82, № 83) – «Оператор ПОЗ восемьдесят два», «Оператор ПОЗ восемьдесят три», в зависимости от места захода на площадку;

На площадке ПОЖ-4 (МС № 217, № 218) – «Оператор ПОЗ двести семнадцать», «Оператор ПОЗ двести восемнадцать», в зависимости от места захода на площадку;

На площадке ПОЖ-5 (МС № V, № T) – «Оператор ПОЗ Виктор», «Оператор ПОЗ Танго», в зависимости от места захода на площадку;

На площадке ПОЖ-D – «Оператор ПОЗ РД дельта»;

На площадке ПОЖ зоны «W» – «Оператор ПОЗ семь», «Оператор ПОЗ девять», в зависимости от места захода на площадку;

На площадке ПОЖ «В-2» – «Оператор ПОЗ Bravo два»;

На площадке ПОЖ «105А» – «Оператор ПОЗ сто пять»;

На площадке ПОЖ «107А» – «Оператор ПОЗ сто семь»;
На площадке ПОЖ «S1» – «Оператор ПОЗ Сьерра один»;
На площадке ПОЖ «S2» – «Оператор ПОЗ Сьерра два»;
На площадке ПОЖ «S8» – «Оператор ПОЗ Сьерра восемь»;
На площадке ПОЖ «S12» – «Оператор ПОЗ Сьерра двенадцать»;
На площадке ПОЖ «A2» – «Оператор ПОЗ Альфа два»;
На площадке ПОЖ «H1» – «Оператор ПОЗ Хотэл один»;
На площадке ПОЖ «M1» – «Оператор ПОЗ РД Майк один».
На площадке ПОЖ «E10» – «Оператор ПОЗ Эко десять».

J.5. Call signs of D/AT pads of the aircraft with the engines running:

On the AIF 67A pad – "D/A operator seventy-seven";

On the AIF pad No. 73 – "D/A operator seventy-three";

On the AIF-1 pad (PL No. 82, No. 83) – "D/A operator eighty-two", "D/A operator eighty-three", depending on the place of entry to the pad;

On the AIF-4 pad (PL No. 217, No. 218) – "D/A operator two hundred and seventeen", "D/A operator two hundred and eighteen", depending on the place of entry to the pad;

On the AIF-5 pad (PL No. V, No. T) – "D/A operator Victor", "D/A operator Tango", depending on the place of entry to the pad;

On the AIF-D pad – "TW D/A operator delta";

On the AIF pad of W zone – "D/A operator seven", "D/A operator nine", depending on the place of entry to the pad;

On the AIF V-2 pad – "D/A operator Bravo two";

On the AIF 105A pad – "D/A operator one hundred and five";

On the AIF 107A pad – "D/A operator one hundred and seven";

On the AIF S1 pad – "D/A operator Sierra one";

On the AIF S2 pad – "D/A operator Sierra two";

On the AIF S8 pad – "D/A operator Sierra eight";

On the AIF S12 pad – "D/A operator Sierra twelve";

On the AIF A2 pad – "D/A operator Alfa two";

On the AIF H1 pad – "D/A operator Hotel one";

On the AIF M pad – "D/A operator TW Mike one";

On the AIF E10 pad – "D/A operator Eco ten";

К.6. Фразеология радиообмена между выпускающим работником и КВС при выявлении физического контакта датчика безопасности деайсера:

J.6. R/T phraseology between the Release officer and the PIC when the physical contact of the deicer safety sensor is detected:

- «Датчик прикосновения (идентифицировать место на деайсере) был активирован (указать конкретное местоположение на ВС). (Указать работника, который провел осмотр ВС) провел визуальный осмотр места соприкосновения (отсутствует визуальное повреждение или обнаружено повреждение). Просим сообщить ваши дальнейшее действие»;

- “A safety proximity sensor (identify location on the deicing equipment) has been activated on the (specify specific location on the aircraft). (Name third party title that performed inspection) has performed a visual inspection on the affected area. Provide results of the third-party inspection (e.g., there is no visual damage detected or damage is suspected or present). Advise your intentions.”


Приложение Л
 (обязательное)
 (к п.5.11.)

Инструкция по заполнению карты ПОО

Appendix K
 (obligatory)
 (to cl. 5.11.)

Instructions for completing the AD/ACO card

Форма «Карты заказа и контроля противообледенительной обработки воздушного судна»
 Order and Control Cards for De-icing/Anti-icing of Aircraft Form

					
КАРТА ЗАКАЗА И КОНТРОЛЯ ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ ВОЗДУШНОГО СУДНА / CHART - ORDER AND CHECK DE-ICING / ANTI - ICING AIRCRAFT					
1	АВИАКОМПАНИЯ: CARRIER		Тип ВС: Type of aircraft		Регистрац. №: Registered N of aircraft
	Дата: Date		Время вылета: Time of departure		Номер рейса: N flight
2	ПРОЦЕДУРЫ ПОО ПОВЕРХНОСТЕЙ САМОЛЕТА заказал командир ВС или контролер ПОО / Procedure of de-icing/anti-icing aircraft surfaces ordered by Captain of aircraft or pre/post de-icing/anti-icing checker		Командир ВС / Captain of aircraft		Фамилия/name
			Контролер ПОО / Checker of de-icing /anti-icing		Подпись / signature
ЗАКАЗ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНУЮ ОБРАБОТКУ ПОВЕРХНОСТЕЙ САМОЛЕТА / DE/ANTI - ICING TREATMENT ORDER					
3	Время заказа ПОО / Time of Order	Запрашиваемое время защитного действия ПОЖ / Requested of HOT	Обработать зоны (подпись) / Zones of Treatment / Sign	Заказ выполнен. Оператор / Treatment completed / Sign	
	Отказ от заказанной процедуры ПОО. Время отказа / refusal order. Time of refusal	ЗОНЫ / ZONES		Фамилия/name	Подпись / signature
	Фамилия/name	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА / UPPER SURFACE OF WING			
	Температура воздуха (t °) / OAT °C	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА / HORIZONTAL STABILIZER			
	Температура крыла (t °) / t ° wing °C	ФЮЗЕЛЯЖ / FUSELAGE			
	Первая ступень обработки / First step	НОСОВАЯ ОБЛАСТЬ / NOSE			
	Удаление или защита от СЛО / De-icing or anti-icing	КИЛЬ / VERTICAL STABILIZER			
	Концентрация смеси ПОЖ / Concentration of the fluid %	НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА / LOWER SURFACE OF WING			
	Вторая ступень обработки / Second step	НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА / LOWER SURFACE OF STABILIZER			
	Защита от обледенения / anti-icing	КАПОТЫ ДВИГАТЕЛЕЙ / ENGINES			
Концентрация смеси ПОЖ / Concentration of the fluid %	МЕСТНЫЕ ОБРАЗОВАНИЯ ИНЕЯ И ЛЬДА / LOCAL FROST AND ICE				
Дополнительно / Extra:					
КОД ПОО / Anti-icing treatment code: ТИП / Type _____ : Концентрация / Concentration _____ Время начала последнего этапа ПОО / Start time _____ : Дата / Date dd/mm/yy _____					
ПРОВЕРКА КАЧЕСТВА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ / QUALITY OF TREATMENT CHECKED					
4	Проверка элементов ВС / Technical de-icing check	Носовая часть, обтекатель, ПВД, ДУА и панели их установки, система кондиционирования (входы и выходы), шасси и створки шасси, дренажные зоны топливных баков, двигатели, стекла кабины пилотов, воздушные винты проверены / Nose/radom area, aerodynamic probes, air condition inlets and exit, landing gear and landing gear doors, fuel tank vents, engines, flight deck windows, propellers inspection			
		ВЫПУСКАЮЩИЙ ПЕРСОНАЛ / RELEASE STAFF		Фамилия/name	Подпись / signature
	Проверка поверхностей ВС после обработки ПОЖ Post de-icing/anti-icing check	Поверхности ВС после обработки ПОЖ проверены / Post de-icing/anti-icing check completed			
		ОПЕРАТОР / DE-ICER		Фамилия/name	Подпись / signature
ПЕРЕДАЧА КОДА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ ВС / TRANSMITTED ANTI-ICING CODE					
5	Код противообледенительной обработки передан КВС / anti-icing code transmitted.			Фамилия/name	Подпись / signature
	Выпускающий персонал / Release staff				

Карта ПОО содержит в себе три идентичных листа, два из которых являются копирующими надписи, наносимые на первый лист (далее – подлинник).

The AD/ACO card contains three identical sheets, two of which are copies of the inscriptions on the first sheet (hereinafter: original).

Блок № 1

Заполняется:

- выпускающим работником после осмотра ВС, в случае принятия решения о необходимости ПОЗ
- старшим оператором ПОО на площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями.

Box No. 1

is filled in by:

- the Release officer after the inspection of the AC, in case of a decision on the necessity of the D/A procedure
- the Senior D/AT operator at the AC D/A pad of the aircraft with engines running.

Блок № 2

Заполняется:

- выпускающим работником и КВС после осмотра ВС, в случае принятия решения о необходимости ПОЗ;
- старшим оператором ПОО на площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями раздел «Контролер ПОО».

Box No. 2

is filled in by:

- the Release officer and the PIC after the inspection of the AC, in case of a decision on the necessity of the D/A procedure;
- the Senior D/AT operator at the AC D/A pad of the aircraft with engines running, "D/AT Supervisor" section.

Блок № 3

«Время заказа», «Отказ от заказанной процедуры», «t° крыла» (при положительной температуре воздуха), «t° воздуха» (также в данном разделе обязательно указываются осадки в виде значка «снежинка» «*»), «Обработать

зоны», заполняется совместно КВС и выпускающим работником по результатам проведённого ими осмотра ВС и анализа фактических и прогнозируемых метеоусловий на аэродроме Шереметьево при выполнении процедур ПОО ВС. Остальные пункты заполняет оператор ПОО;

«Время заказа», «t° крыла» (при положительной температуре воздуха и при условии пограничной температуры воздуха, если встает вопрос о применении концентрации ПОЖ тип 1), «t° воздуха» (также в данном разделе обязательно указываются осадки в виде значка «снежинка» «*»), «зоны для ПОО ВС», «первая ступень обработки», «вторая ступень обработки», «КОД ПОО» заполняется старшим оператором ПОО на площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями.

Box No. 3

"Order time", "Refusal of the ordered procedure", "Wing t°" (in case of positive air temperature), "Air t°" (this section also necessarily indicates precipitation as a snowflake sign "*"), "Treat areas", filled in jointly by the PIC and the Release Officer based on the results of their inspection of the AC and analysis of actual and forecast weather conditions at Sheremetyevo airport when performing the AC D/AT procedures. The remaining items are filled out by the D/AT operator;

"Order time", "Wing t°" (at a positive air temperature and under the condition of boundary air temperature, if there is a question about application of the AIF Type 1 concentration), "Air t°" (also in this section it is obligatory to specify precipitation in the form of snowflake sign "*"), "AC D/AT areas", "first treatment stage", "second treatment stage", "ANTI-ICING CODE" are filled by the Senior D/AT operator at the AC D/A pad with engines running.

Примечание – Осадки в виде значка «снежинка» «» указываются даже в случае, если идет дождь.*

Note: Precipitation in the form of a snowflake symbol "" is indicated even if it is raining.*

Заполнение любой строки колонки: «Обработать зоны» (проставление подписи лица, принявшего решение на выполнение ПОЗ, в соответствующей ячейке) отражает необходимость проведения ПОЗ указанной поверхности ВС.

Выпускающий работник согласовывает с КВС заказ на ПОО ВС и передаёт карту ПОО оператору ПОО (оператору технологической установки) перед началом ПОО ВС на МС или ТЗ.

Filling in any line of the column: "Treat areas" (affixing the signature of the person who made the decision to perform de-icing in the corresponding cell) reflects the need to carry out the D/A procedures of the specified aircraft surface.

The Release Officer coordinates the order for AC D/AT with the PIC and hands the AD/ACO card to the D/AT operator of the deicer (process unit operator) before the start of the aircraft de-icing at the PL or SS.

После выполнения ПОЗ конкретных поверхностей ВС оператор ПОО (оператор технологической установки) заполняет соответствующие ячейки графы «Заказ выполнен. Оператор» (Фамилия И.О., подпись).

Строка «Дополнительно» может использоваться, если есть необходимость в ПОЗ при помощи ПОЖ каких-либо других элементов ВС.

После выполнения ПОО ВС на МС и ТЗ оператор ПОО заполняет графу «Код ПОО» и передает заполненную карту заказа выпускающему работнику.

After performing the D/A procedures on the specific surfaces of the aircraft, the D/AT operator (process unit operator) fills in the appropriate cells of the column "Order Completed. Operator" (full name, signature).

The line "Additional information" can be used if there is a need for D/A procedures using AIFs of any other elements of the AC.

After the AC D/AT has been completed at the PL and SS, the D/AT operator fills in the column "Anti-icing code" and hands the completed order card to the Release officer.

Блок № 4

Заполняется после выполнения проверки ПОЗ ВС оператором ПОО и выпускающим работником.

Соответствующие разделы (Фамилия И.О., подпись) на МС или ТЗ заполняются:

- оператором ПОО – после проведения процедур ПОО ВС и выполнения им (оператором) контроля качества поверхностей ВС обработанных ПОЖ;
- выпускающим работником – после выполнения им работ по проверке отсутствия СЛО на носовой части фюзеляжа, приёмниках воздушного давления и ТНВ, датчиках углов атаки, стёклах кабины экипажа, заборниках и выходных устройствах системы кондиционирования воздуха, расположенных снаружи, дренажных отверстиях топливной системы, и контролю соблюдения технологии выполнения ПОЗ ВС.

На площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями Блок № 4 заполняется старшим оператором ПОО – после проведения процедур ПОЗ поверхностей ВС и выполнения осмотра старшим оператором (совместно с экипажами остальных участвующих дейсеров) контроля качества ПОЗ всех критических поверхностей ВС и соблюдения технологии выполнения ПОЗ ВС.

Box No. 4

is filled in after checking the AC D/A procedures by the D/AT operator and the Release officer.

Relevant sections (full name, signature) at the PL or SS are filled out by:

- the D/AT operator - after the AC D/AT and quality control of AIF-treated aircraft surfaces procedures performed (by the operator);
- the Release Officer - after the officer has performed work on checking the absence of S&IDs on the fuselage forebody, air pressure and OAT, angle-of-attack transmitters, crew cockpit windows, inlet and outlet devices of the ECS located outside, drainage holes of the fuel system, and control of compliance with the technology of performing the AC D/A.

Box No. 4 is to be filled in by the Senior D/AT operator at the AC D/A pad of the aircraft with engines running – after carrying out the D/A procedures of the aircraft surfaces and performing an inspection (together with the crews of the other participating deicers) to control the D/A quality of all critical aircraft surfaces and compliance with the technology for performing the AC D/A.

Блок № 5

На МС или ТЗ заполняется выпускающим работником после передачи КВС кода ПОЗ ВС.

На площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями заполняется старшим оператором ПОО после передачи КВС кода ПОЗ ВС.

Оформление и передача учетных документов производится в соответствии с действующей Методикой М-3.2-54-18 «Порядок оформления учетной документации при проведении противообледенительной обработки».

Box No. 5

Box No. 5 is filled in at the PL or SS by the Release Officer after the transfer of the anti-icing code to the PIC.

It is filled in by the Senior D/AT operator on the D/A pad of the aircraft with engines running after the transfer of the anti-icing code to the PIC.

Preparation and submission of records shall be carried out in accordance with the current Methodology M-3.2-54-18 "Record execution procedure during de-icing operations".

Приложение М
(обязательное)
(к п. 5.12)

Схемы расположения площадок для противообледенительной защиты воздушных судов

Appendix L
(obligatory)
(to cl. 5.12)

Layout schemes of pads for aircraft de-/anti-icing procedures

М.1. Схемы расположения площадок для ПОО ВС с запущенными двигателями
L.1. Layout schemes of pads for AC D/AT with engines running




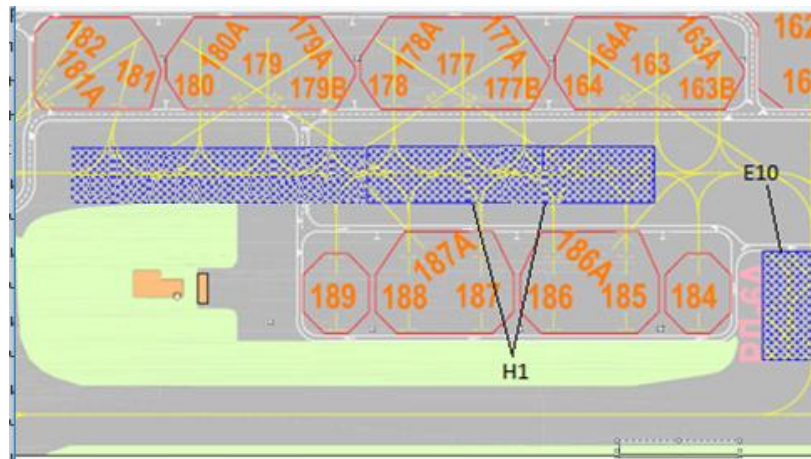
-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.1 Схема размещения площадок на МС 105А и 107А, площадки М1 и S для ПОЗ ВС с запущенными двигателями центральной части перрона СТК

Figure L.1.1 Layout scheme of pads at PL 105A and 107A, pads M1 and S for AC D/A with engines running in the central part of the NTC ramp




-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.2 Схема размещения площадок H1 в районе МР L5 и площадка E10 в районе МР C5 для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в западной части перрона СТК

Figure L.1.2 Layout scheme of pads H1 in the area of MP L5 and pad E10 in the area of MP C5 for AC D/A with engines running in the western part of the NTC ramp



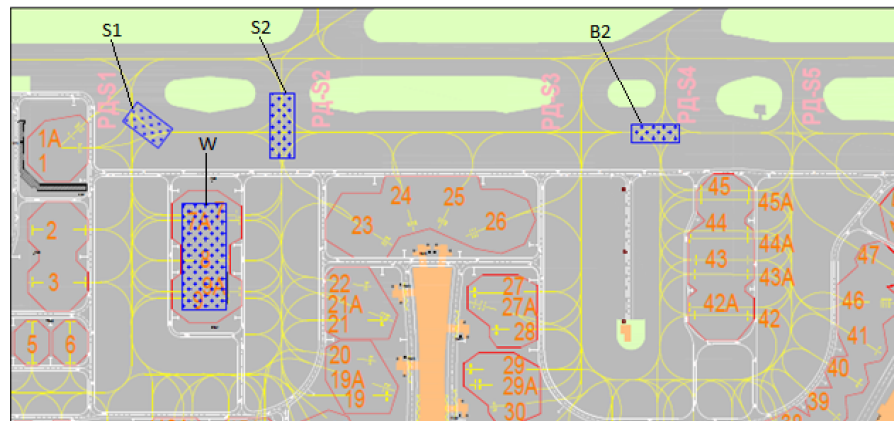
- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями



- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.3. Схема размещения площадки ПОЖ-4 (МС №№ 217А и 218А) для ПОЗ ВС с запущенными двигателями

Figure L.1.3. Layout scheme of AIF-4 pad (PL Nos. 217A and 218A) for AC D/A with engines running



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями

- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.4. Схема размещения площадок ПОЖ «W» (МС № 7А, 9А); ПОЖ на РД S1, РД S2, B2 (РД S4), для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в западной части перрона ЮТК

Figure L.1.4. Layout scheme of AIF "W" (PL Nos. 7A, 9A); AIF on TW S1, TW S2, B2 (TW S4) pads for AC D/A with engines running in the western part of the STC ramp




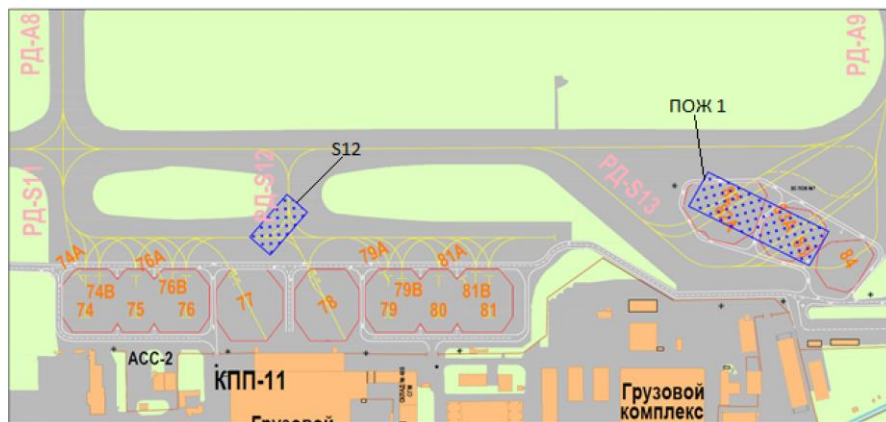
-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.5. Схема размещения площадок ПОЖ- 67А (МС № 67А); ПОЖ-88; ПОЖ-810 (в районе РД – 810); для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в центральной части перрона ЮТК

Figure L.1.5. Layout scheme of pads AIF-67A (PL No. 67A); AIF-S8; AIF-S10 (in the area of TW – S10); for AC D/A with engines running in the central part of the STC ramp




-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.6. Схема размещения площадок ПОЖ-1 (МС №№ 82А, 83) и ПОЖ-812, для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в восточной части перрона ЮТК

Figure L.1.6. Layout scheme of AIF-1 (PL Nos. 82A, 83) and AIF-S12 pads for AC D/A with engines running in the eastern part of the STC ramp



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.7. Схема размещения площадки ПОЖ-5 (МС «V» и «T») для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в районе ВПП-3

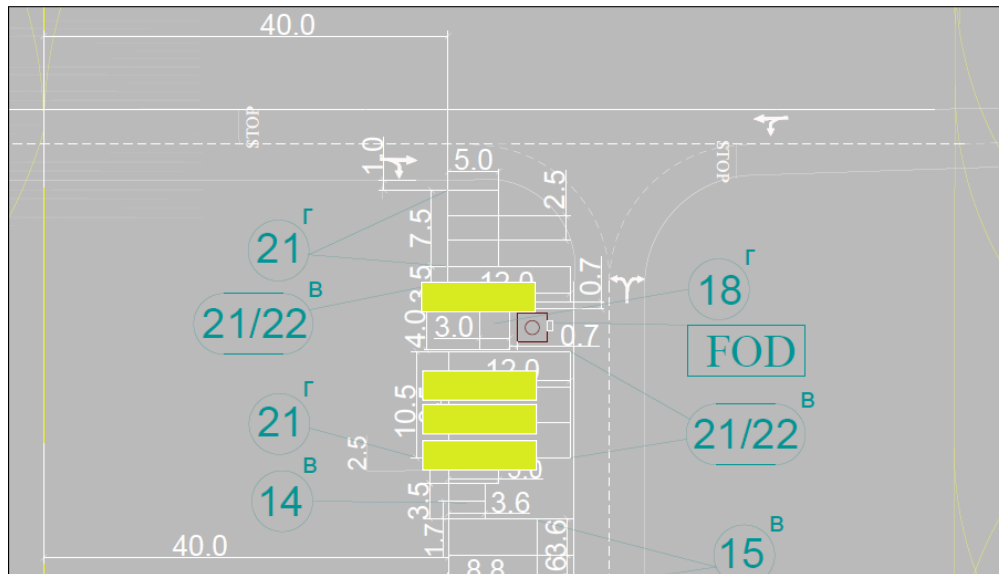
Figure L.1.7. Layout scheme of AIF-5 pad (PLs "V" and "T") for AC D/A with engines running in the area of RWY-3



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for AC D/A with engines running

Рисунок М.1.8. Схема размещения площадки для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в районе РД-D

Figure L.1.8. Layout scheme of the pad for AC D/A with engines running in the area of TW-D

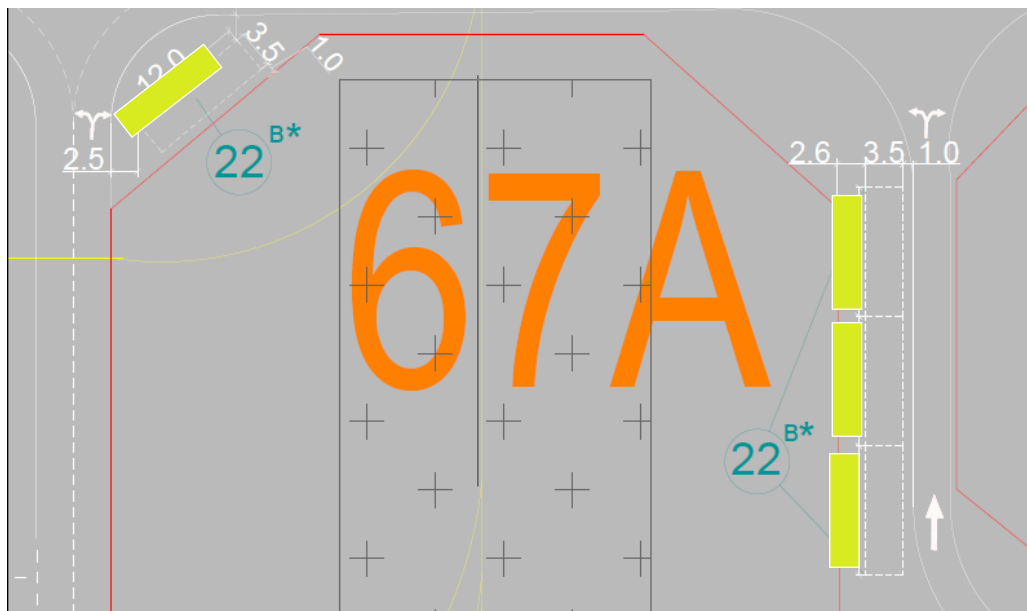


■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.4. Схема оперативного размещения деайсеров на ПОЖ В-2

Figure M.1.4. Operational configuration scheme of deicers at the AIF В-2 pad

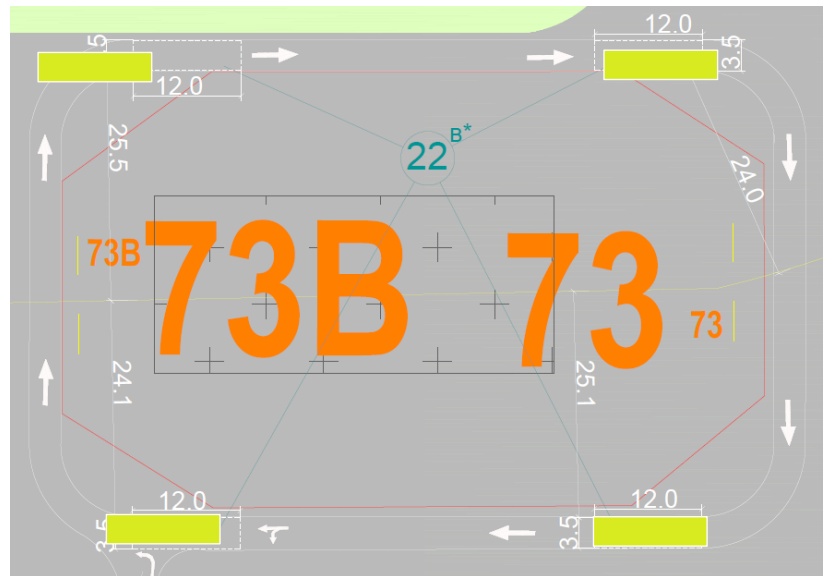


■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.5. Схема оперативного размещения деайсеров на ПОЖ-67А, ПОЖ-S8

Figure M.1.5. Operational configuration scheme of deicers at the AIF-67A, AIF-S8 pads

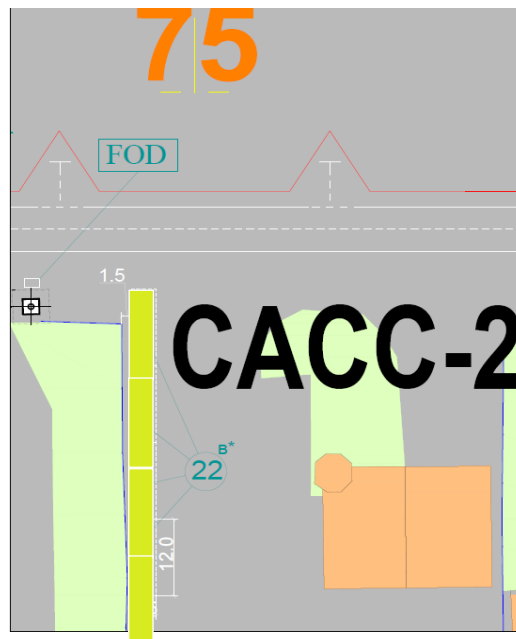


■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.6. Схема оперативного размещения деайсеров на ПОЖ S10

Figure M.1.6. Operational configuration scheme of deicers at the AIF S10 pad



■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.7. Схема размещения площадки ПОЖ-S12

Figure M.1.7 Layout scheme of the AIF-S12 pad

Примечание – Размещение деайсеров допускается только в период работы площадки ПОЖ-A14 в районе РД-S12.

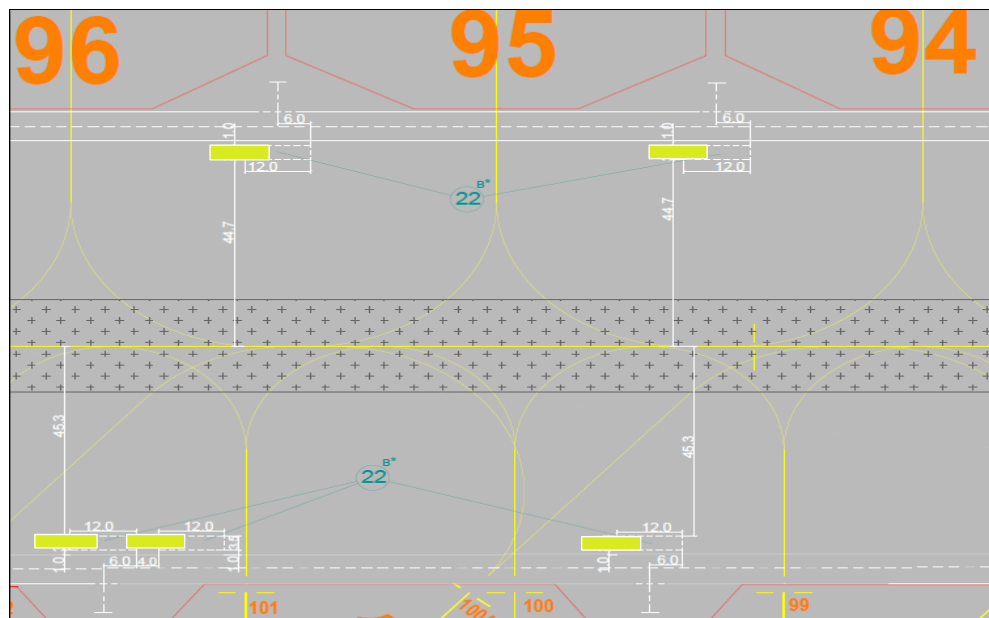
Note: Placement of deicers is allowed only during the operating period of the pad AIF-A14 in the area of TW-S12.



- место для размещения дейсера
- place for a deicer

Рисунок Н.1.8. Схема оперативного размещения дейсеров на ПОЖ 1 Размещение дейсеров

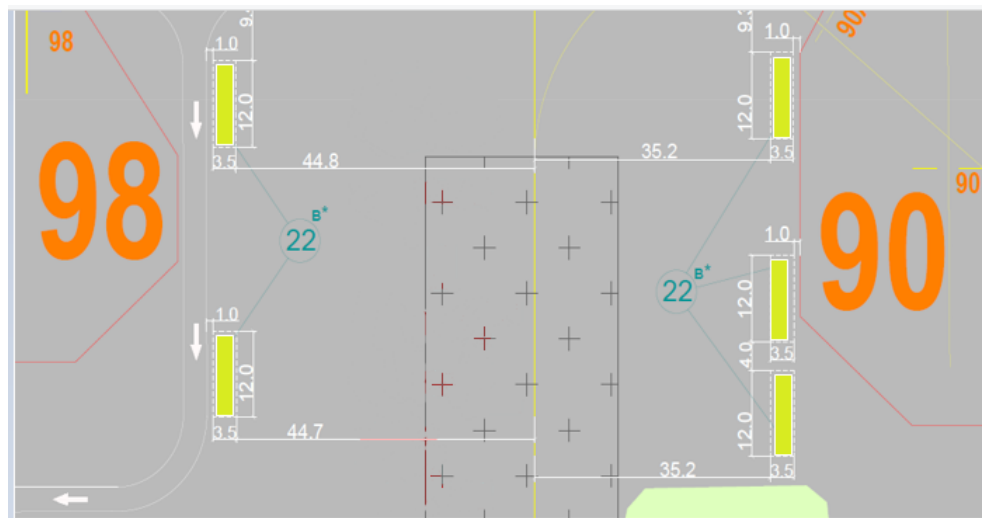
Figure M.1.8 Operational configuration scheme of deicers at the AIF 1 pad. Deicer placement



- место для размещения дейсера
- place for a deicer

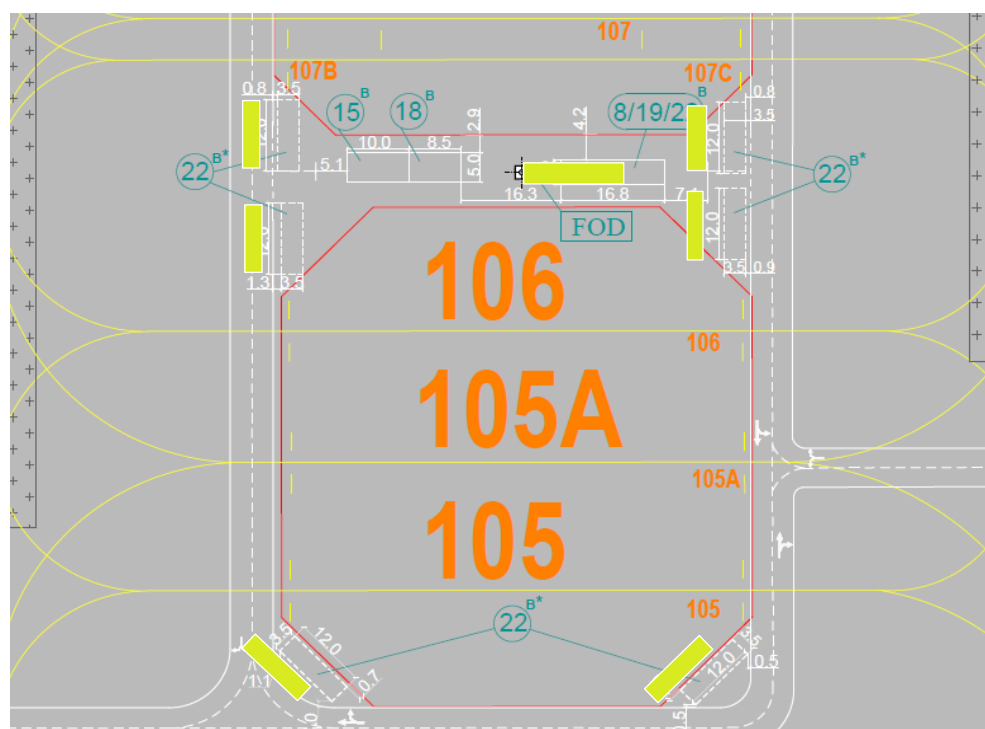
Рисунок Н.1.9. Схема оперативного размещения дейсеров в районе в районе ТЗ «М1»
 (на траверсе МС № 94, МС № 98)

Figure M.1.9 Operational configuration scheme of deicers in the area of SS "M1"
 (on the traverse of PL No. 94, PL No. 98)



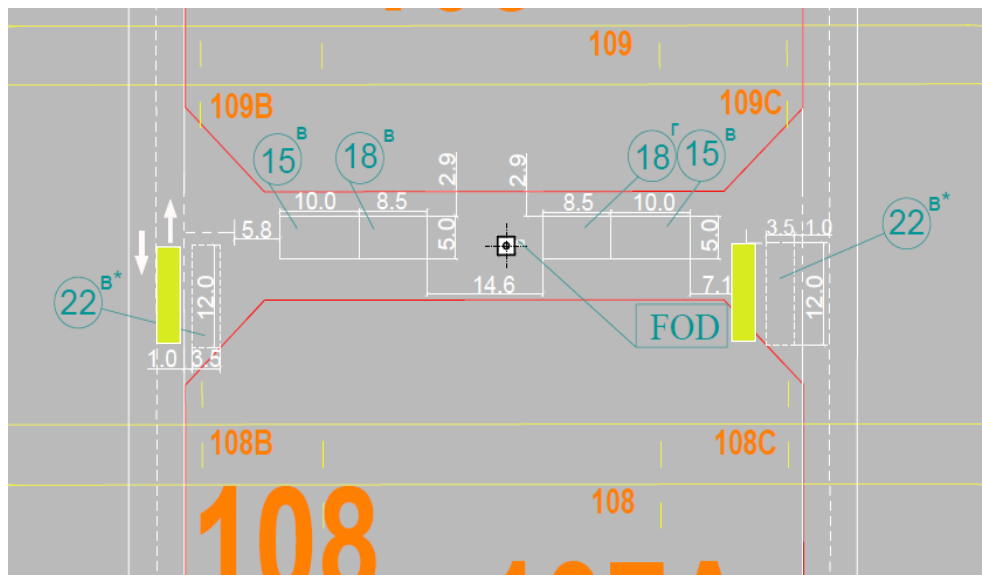
- место для размещения деайсера
- place for a deicer

Рисунок Н.1.10. Схема оперативного размещения деайсеров в районе ПОЖ А2
Figure M.1.10. Operational configuration scheme of deicers in the area of the AIF-A2 pad



- место для размещения деайсера
- place for a deicer

Рисунок Н.1.11. Схема оперативного размещения деайсеров на ПОЖ 105А
Figure M.1.11. Operational configuration scheme of deicers at the AIF 105 A pad

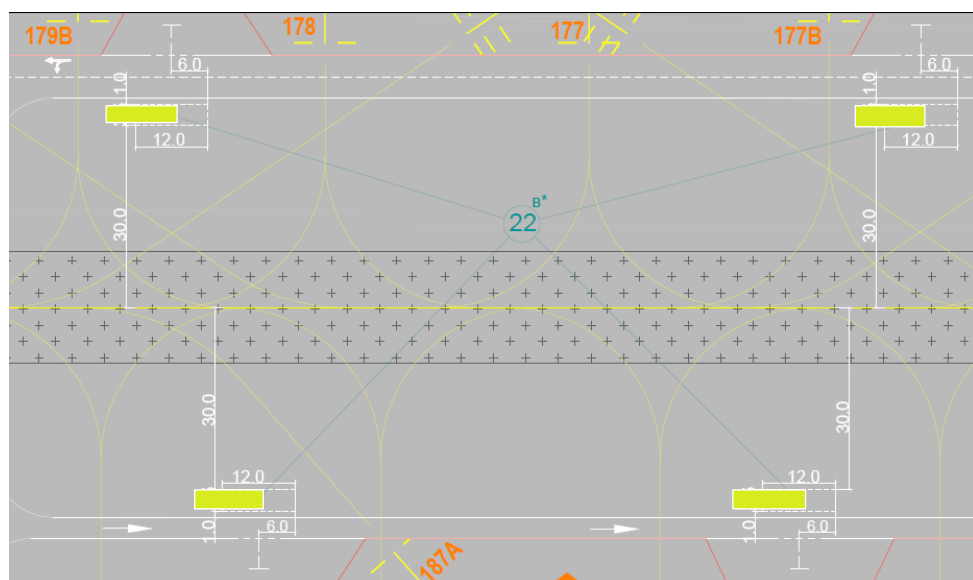


■ - место для размещения дейсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.12. Схема оперативного размещения дейсеров на ПОЖ 107А

Figure M.1.12. Operational configuration scheme of deicers at the AIF 107A pad



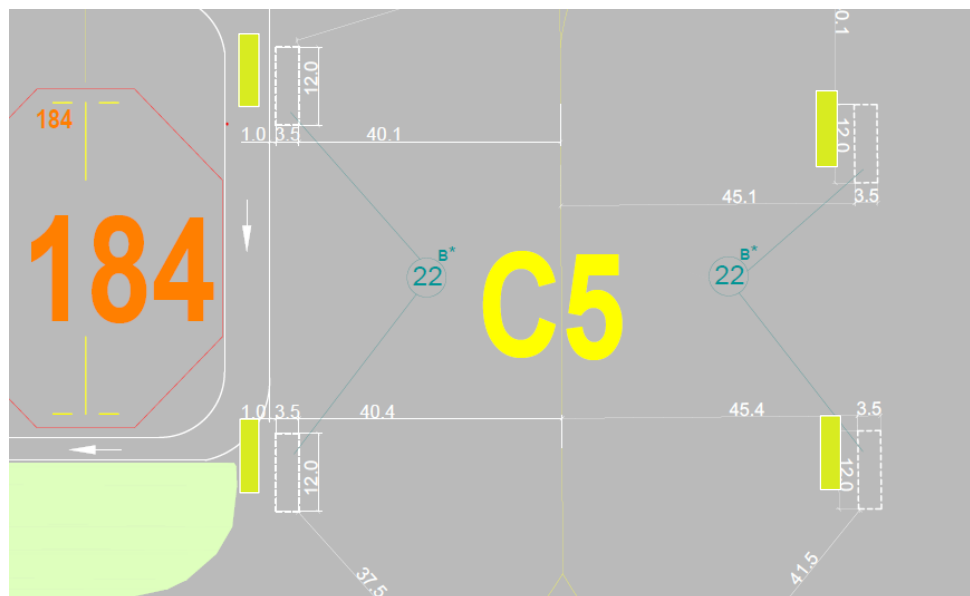
■ - место для размещения дейсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.13. Схема оперативного размещения дейсеров в районе площадки H1

Figure M.1.13. Operational configuration scheme of deicers in the area of H1 pad

*Продолжение Приложения Н
 Appendix M (Cont'd)*

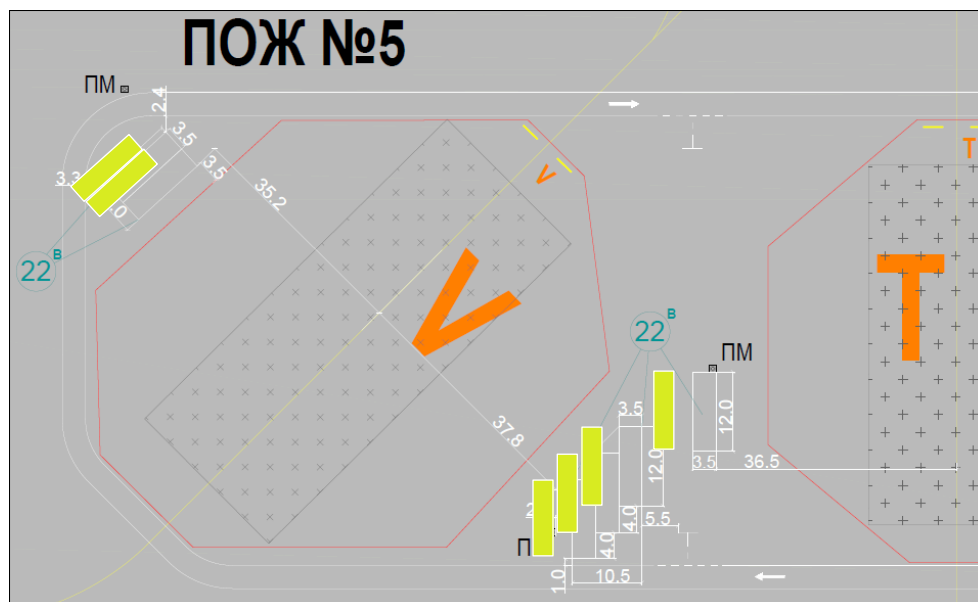


■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.14. Схема оперативного размещения деайсеров в районе E10

Figure M.1.14. Operational configuration scheme of deicers in the area of E10

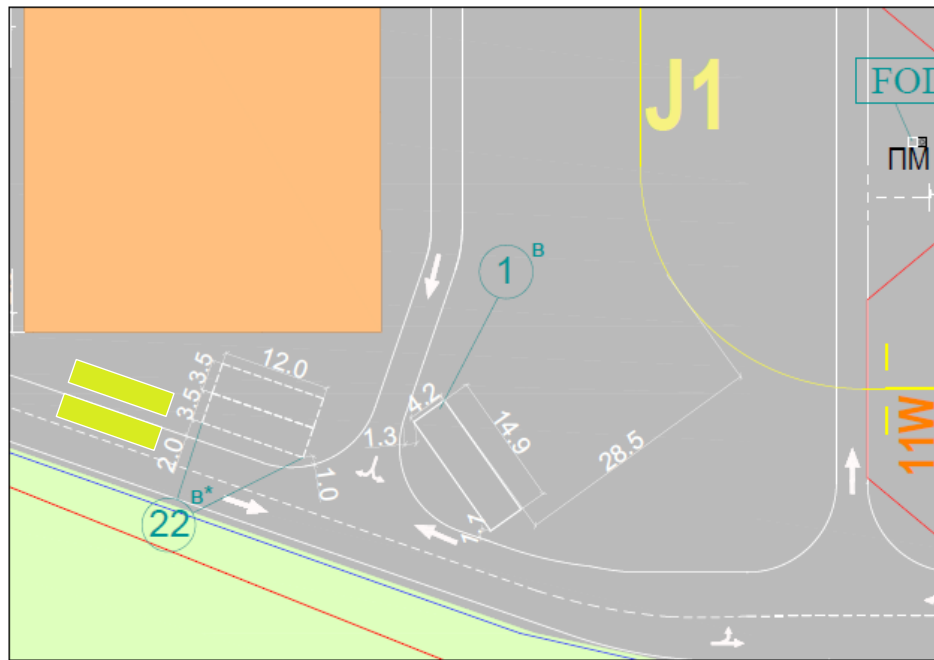


■ - место для размещения деайсера

- place for a deicer

Рисунок Н.1.15. Схема оперативного размещения деайсеров на ПОЖ 5

Figure M.1.15. Operational configuration scheme of deicers at the AIF 5 pad



- место для размещения деайсера
- place for a deicer

Рисунок Н.1.16. Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 11
Figure M.1.16. Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No. 11



- место для размещения деайсера
- place for a deicer

Рисунок Н.1.17. Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 86
Figure M.1.17. Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No. 86

Таблица соответствия потребного количества дейсеров площадкам
Compliance table of the required number of deicers for the pads

Таблица соответствия потребного количества дейсеров площадкам														
Северный терминальный комплекс														
PAD площадки	H1	105A		107A		M1		S		ПОЖ - 4				
										217A	218A			
Курс	6	24/6		24/6		24/6		24		6	6			
Количество дейсеров	2	4		2/4		2/4		2		4	2			
Южный терминальный комплекс														
PAD площадки	S12	ПОЖ-1		67A	73	W		S1	S2	S8	B2	РД-D	ПОЖ-5	
		82A	83A			7A	9A						V	T
Курс	6/2	24	24	24	24	6	6	6	6	6/24	6/24	6/24	6/24	6/24
Количество дейсеров	2	4	2	2/4	2/4	2	4	2	2	2	4	2/4	4	2

* В зависимости от интенсивности СЛО, состояния ВС количество дейсеров на площадке может быть увеличено или уменьшено.

Compliance table of the required number of deicers for the sites														
North Terminal Complex														
PAD sites	H1	105A		107A		M1		5		AIF-4				
										217A	218A			
Course	6	24/6		24/6		24/6		24		6	6			
Number of deicers	2	4		2/4		2/4		2		4	2			
South Terminal Complex														
PAD sites	S12	AIF-1		67A	73	W		S1	S2	S8	B2	RD-D	AIF-5	
		82A	83A			7A	9A						V	T
Course	6/2	24	24	24	24	6	6	6	6	6/24	6/24	6/24	6/24	6/24
Number of deicers	2	4	2	2/4	2/4	2	4	2	2	2	4	2/4	4	2

* Depending on the S&ID intensity and the state of the aircraft, the number of deicers at the site may be increased or decreased.

Приложение П

(обязательное)

(к п. 5.14)

Схемы расположения станций заправки деайсеров ПОЖ и водой

Appendix O

(obligatory)

(to cl. 5.14)

Layouts schemes of deicers filling station with AIF and water

В ООО «Шереметьево Хэндлинг» используются четыре специальные станции, предназначенные для приема, хранения и выдачи ПОЖ и воды:

Sheremetyevo Handling LLC uses four special stations designed for receiving, storing and dispensing AIF and water:

П.1. Станция ПОЖ СТК, расположена в восточной части перрона Терминала В СТК

O.1 The NTC AIF station, located in the eastern part of the ramp of Terminal B in the NTC

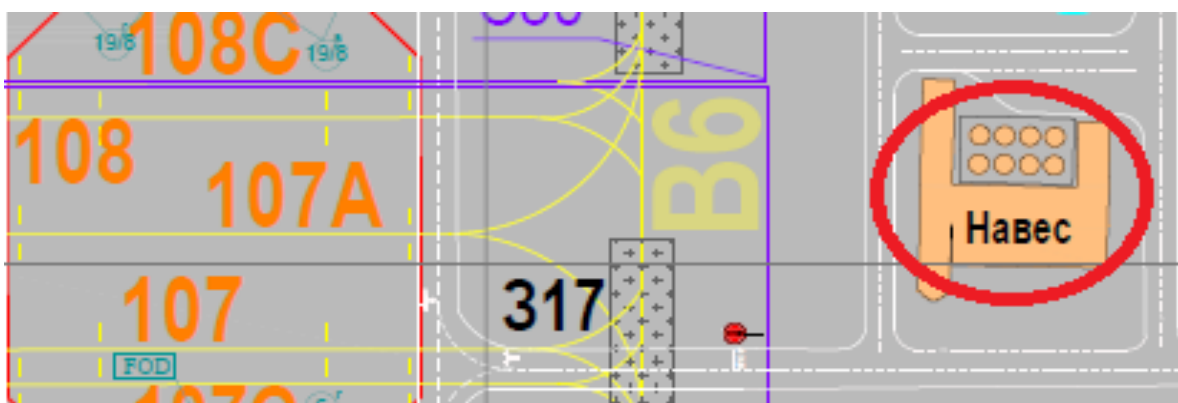


Рисунок П.1. Схема расположения станции ПОЖ СТК

Figure O.1. Layout scheme of the NTC AIF station

П.2. Станция ПОЖ Берлин-3 расположена в восточной части перрона Терминала F ЮТК

O.2. Berlin-3 AIF station is located in the eastern part of the ramp of Terminal F of the STC

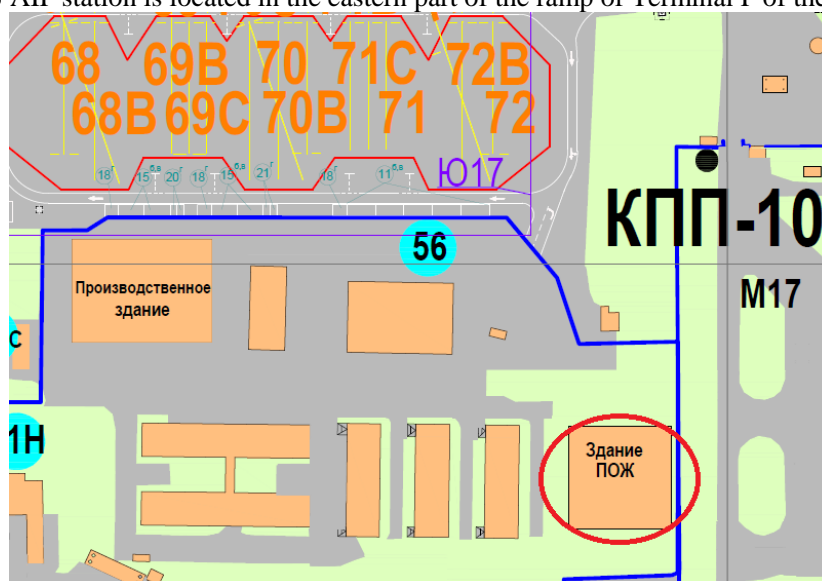


Рисунок П.2. Схема расположения станции ПОЖ Берлин-3

Figure O.2. Layout scheme of Berlin-3 AIF station

П.3. Станция ПОЖ Терминал D расположена в западной части перрона Терминала D ЮТК

О.3. AIF station of the Terminal D is located in the western part of the ramp of Terminal D of the STC

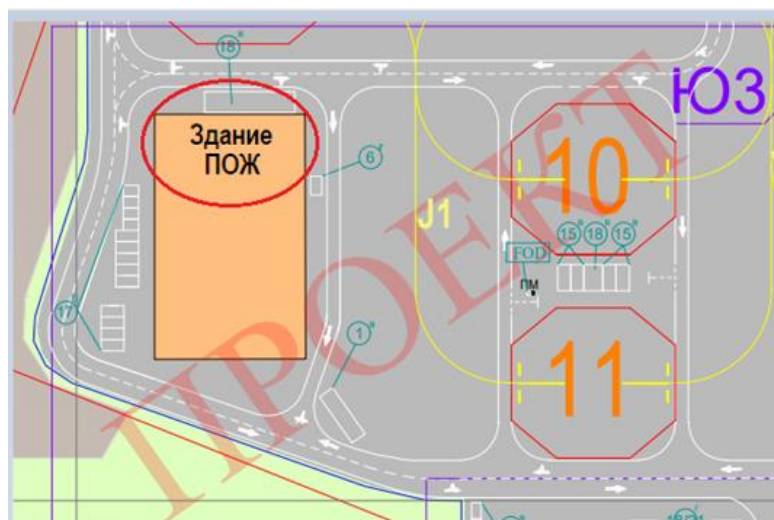


Рисунок П.3. Схема расположения станции ПОЖ Терминал D

Figure O.3. Layout scheme of the AIF station, Terminal D

П.4. Станция ПОЖ ВПП-3 расположена в восточной части ИВПП-3 в районе Площадки ПОЗ ВС «Восток»

О.4. The RWY-3 AIF station is located in the eastern part of the ARWY-3 in the area of the AC D/A pad "Vostok"

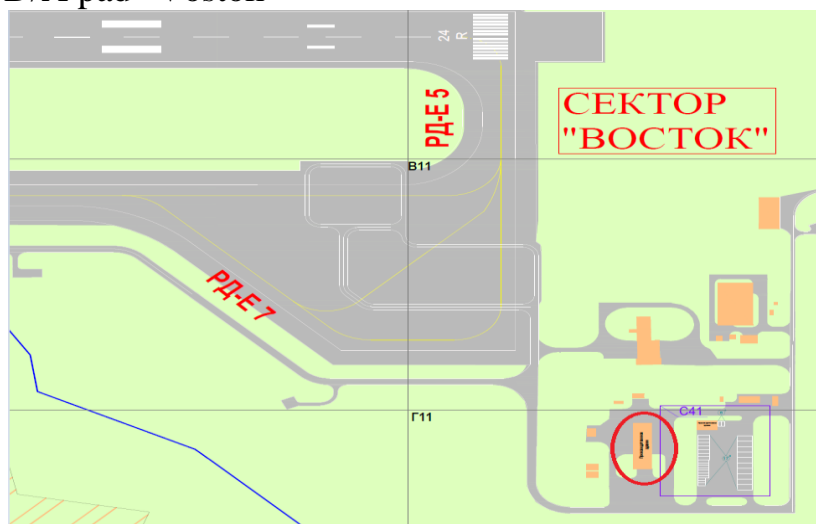


Рисунок П.4. Схема расположения станции ПОЖ ВПП-3

Figure O.4. Layout scheme of the RWY-3 AIF station

Приложение Р

(обязательное)

(к п. 5.15.)

Appendix P

(obligatory)

(to cl. 5.15.)

Конструктивные особенности деайсеров

Перечень антиобледенительных машин VESTERGAARD ELEPHANT BETA

Design features of deicers

List of VESTERGAARD ELEPHANT BETA deicing vehicles

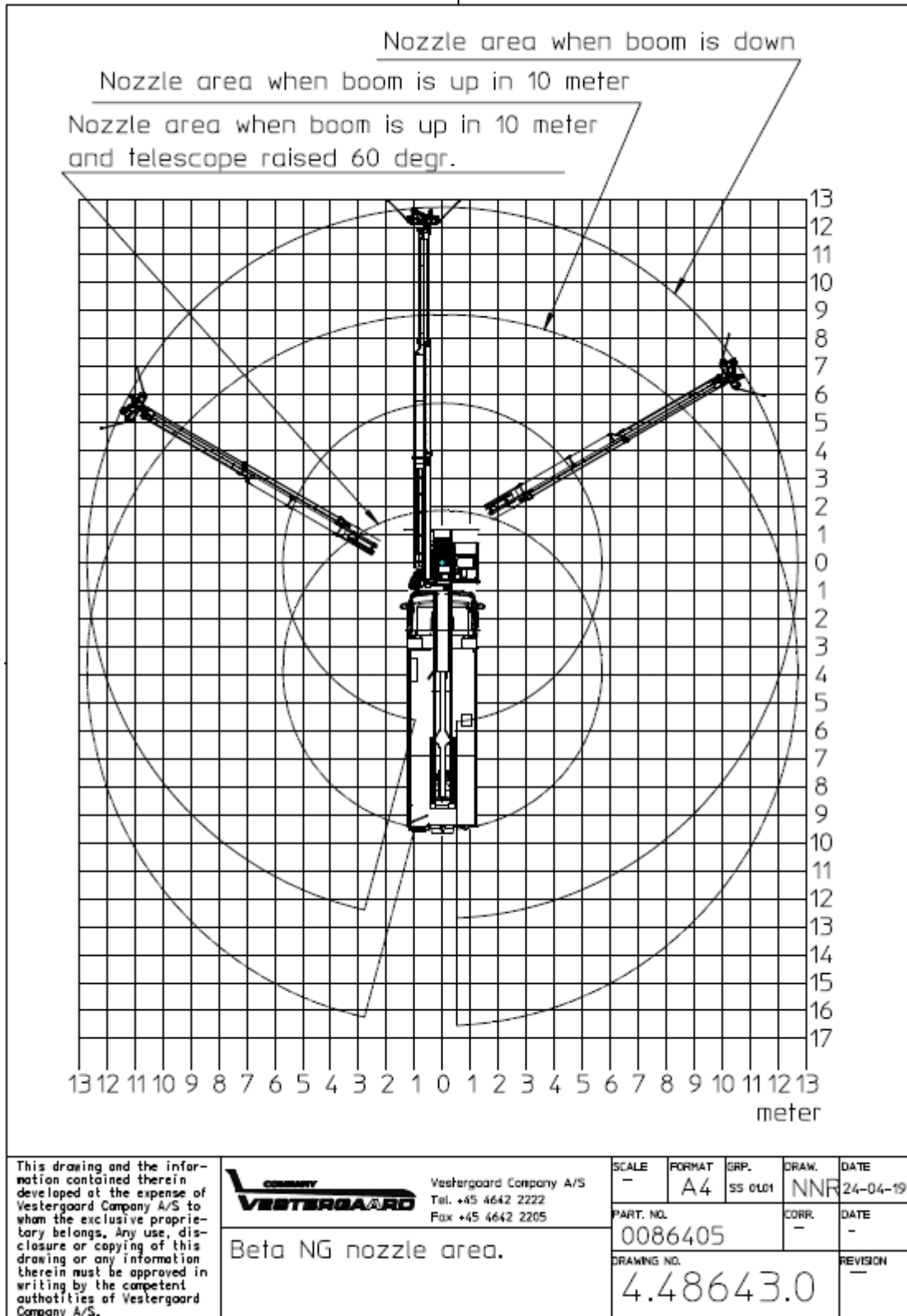
№ п/п #	Гар. №/ Warranty #	Рег.знак/ Reg. plate	Марка/ Brand	Назначение/ Purpose	схема телескопа/ telescope scheme	длина телескопа/ telescope length	нижняя заправка/ bottom feed	Воздух air
1	970	50XO5870	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
2	971	50XO5869	VESTERGAARD ELEPHANT BETA 15	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
3	972	50XO5873	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Да yes	Нет no
4	973	50XO5874	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
5	Э-1	50XO6665	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Да yes
6	Э-2	50XO6660	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Да yes
7	Э-3	50XO6666	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Да yes
8	Э-4	50XO6667	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Да yes
9	Э-5	50XO6668	VESTERGAARD ELEPHANT BETA 15	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
10	Э-7	50XO6659	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Да yes
11	Э-10	50XO6630	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Нет no
12	Э-11	50XO4898	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Нет no
13	Э-12	50XO6624	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	32438	12	Да yes	Нет no
14	Э-14	50XO6627	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	32438	12	Да yes	Нет no
15	Э-15	50XO6626	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	32438	12	Да yes	Нет no
16	Э-16	50XO6628	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	32438	12	Да yes	Нет no
17	Э-17	50XO6629	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	32438	12	Да yes	Нет no
18	Э-18	50XO6664	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Да yes
20	Э-20	50XO6662	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	23835	10	Нет no	Да yes
21	Э-21	50XO6658	VESTERGAARD ELEPHANT BETA 15	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
22	990	50XM0139	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
23	991	50XM0140	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
24	992	50XM0141	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
25	993	50XM0142	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
26	994	50XM0143	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no

27	995	5-ХМ0144	VESTERGAARD ELEPHANT BETA	Антиобледенительные машины Deicing vehicles	48643	12	Да yes	Нет no
----	-----	----------	------------------------------	--	-------	----	-----------	-----------

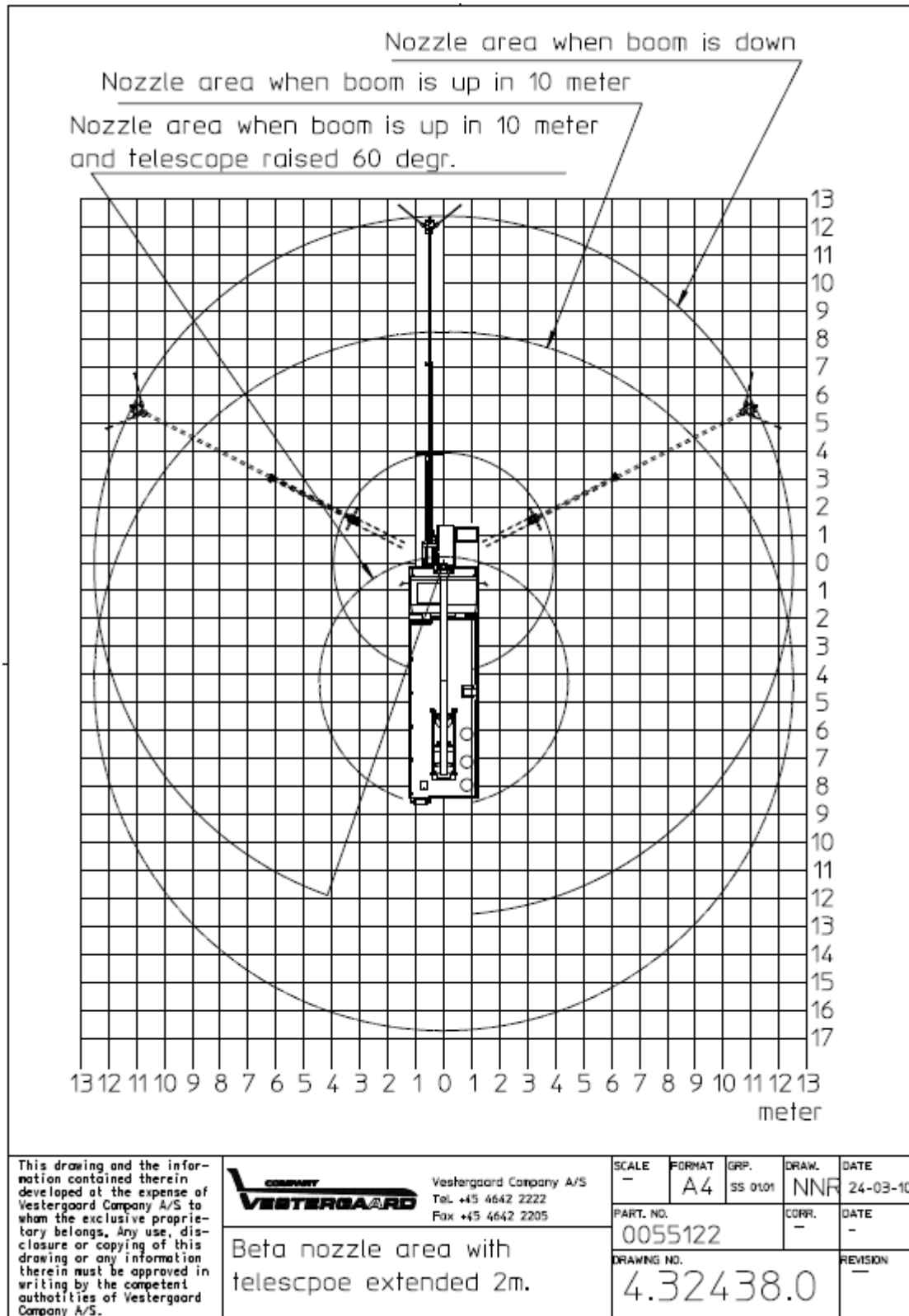
Примечание – Обработка стабилизатора ВС типа В-777 с запущенными двигателями на Антиобледенительных машинах VESTERGAARD ELEPHANT BETA с длиной телескопа менее 10 метров запрещена.

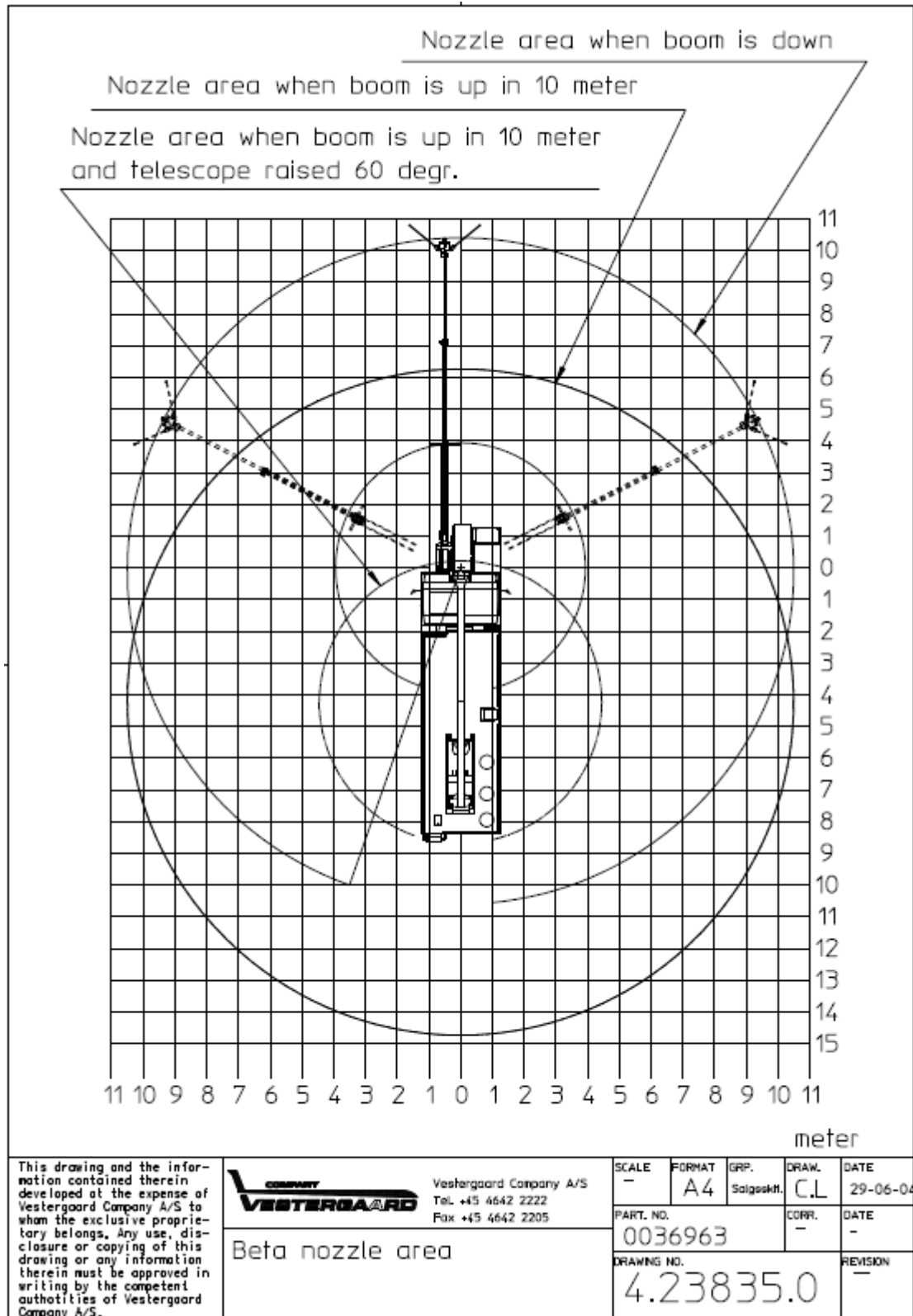
Note: Treatment of aircraft stabilizer type В-777 with engines running on VESTERGAARD ELEPHANT BETA de-icing vehicles with a telescope length of less than 10 meters is prohibited.

Зоны доступа форсунок
 Nozzle access zone



Продолжение Приложения Р
Appendix P (Cont'd)





Приложение С
(обязательное)
(к п. 5.16)

Appendix Q
(obligatory)
(to cl. 5.16)

Схемы подъезда/отъезда и остановки деайсеров к/от ВС
Schemes of approach/departure and stopping of deicers to/from the AC

Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15» / «Elephant Beta» и деайсера «JBT Tempest» для проведения противообледенительной защиты воздушного судна с запущенными двигателями

Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta and JBT Tempest deicer stopping positions for de-/anti-icing of the aircraft with engines running

1. Обработка одним деайсером начинается с передней части ВС со стороны КВС против часовой стрелки, соблюдая схемы подъезда к ВС.

1. Treatment with one deicer starts from the front part of the aircraft from the PIC side in a counterclockwise direction, observing the schemes of approach to the AC.

2. Обработка двумя деайсерами выполняется симметрично с передней части ВС, соблюдая схемы подъезда к ВС. При выполнении ПОО ВС с работающими двигателями соблюдаются безопасные расстояния подъезда к ВС, учитывая безопасные зоны при работающих двигателях.

2. Treatment with two deicers is carried out symmetrically from the front part of the AC, observing the schemes of approach to the AC. When performing the AC D/AT operations with engines running, observe the safe distances of approaching the aircraft, taking into account the safe zones with engines running.

3. Обработка тремя деайсерами выполняется симметрично с передней части при условии обработки двумя деайсерами крыла и третьим деайсером стабилизатора. При выполнении ПОО ВС с работающими двигателями соблюдаются безопасные расстояния подъезда к ВС, учитывая безопасные зоны при работающих двигателях.

3. Treatment with three deicers is carried out symmetrically from the front part, provided that two deicers treat the wing and the third deicer – the stabilizer. When performing the AC D/AT operations with engines running, observe the safe distances of approaching the aircraft, taking into account the safe zones with engines running.

4. Обработка четырьмя деайсерами выполняется симметрично. При выполнении ПОО ВС с работающими двигателями соблюдаются безопасные

расстояния подъезда к ВС, учитывая безопасные зоны при работающих двигателях.

4. Treatment with four deicers is carried out symmetrically. When performing the AC D/AT operations with engines running, observe the safe distances of approaching the aircraft, taking into account the safe zones with engines running.

5. Расстояние до линии перпендикулярной оси фюзеляжа ВС и проходящей через переднюю кромку корневой части крыла и крайней точки дейсера должно быть не менее трёх метров.

5. The distance to the line perpendicular to the aircraft fuselage axis and passing through the leading edge of the wing root and the extreme point of the deicer must be at least three meters.

Примечание – Подъезд к стабилизатору ВС А-320F, В-737, SSJ-100 осуществлять:

- для спецмашины «JBT Tempest» перпендикулярно к фюзеляжу, выдерживая минимально допустимые расстояния. Кабину оператора располагать на расстоянии не ближе двух метров от фюзеляжа, примерно по середине стабилизатора. Кабина оператора должна быть повернута к стабилизатору. Угол направления струи ПОЖ должен быть максимально параллелен поверхности фюзеляжа.

- для спецмашины «Vestergaard» при приближении телескопа к фюзеляжу направление форсунки в горизонтальной плоскости стараться выдерживать таким образом, чтобы струя ПОЖ была максимально параллельна поверхности фюзеляжа.

Note: Approach to the AC stabilizer of A-320F, B-737, SSJ-100 to carry out:

- for the JBT Tempest special vehicle perpendicular to the fuselage, while keeping the minimum allowable distance. The operator's cabin should not be closer than two meters from the fuselage, approximately in the middle of the stabilizer. The operator's cabin must be turned towards the stabilizer. The angle of the AIF jet should be as parallel to the surface of the fuselage as possible.

- for the Vestergaard special vehicle, when approaching the telescope to the fuselage, try to keep the nozzle direction in the horizontal plane so that the AIF jet is as parallel to the surface of the fuselage as possible.

С.1. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями одним деайсером представлены на рисунке С.1.

Q.1. The approach/departure and stopping scheme of Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicer for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with one deicer is shown in Figure Q.

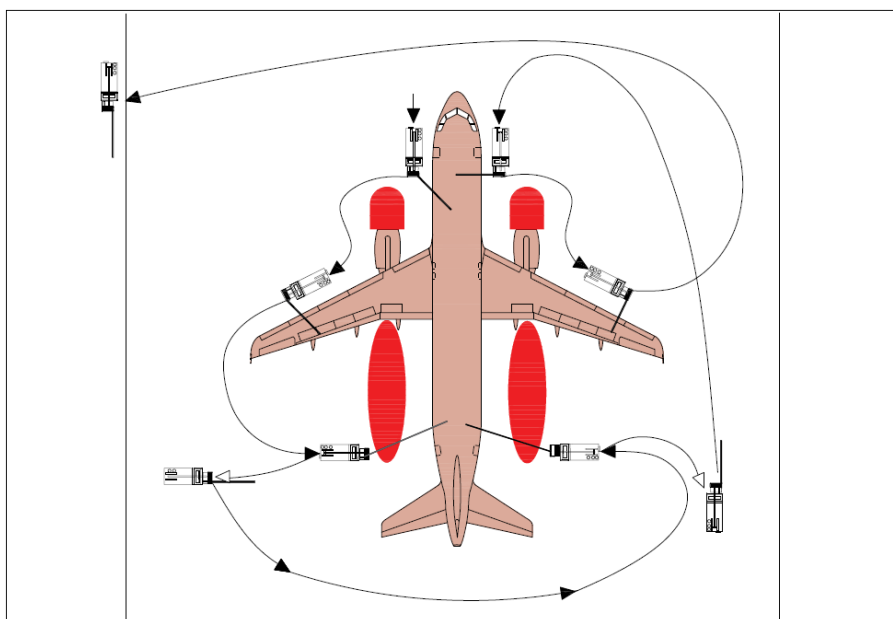


Рисунок С.1. Схема подъезда/отъезда и остановки одного деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС

Figure Q.1. The approach/departure and stopping scheme of one "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicer for performing de-icing of a narrow-body aircraft

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/ B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
- 4. ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
- 5. ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.

6. *Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.*

SAFETY PRECAUTIONS:

1. ***Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
2. ***Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
3. ***DO NOT*** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. ***NO*** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. ***It is FORBIDDEN*** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft ***at an angle of 45.***

С.2. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями двумя деайсерами представлены на рисунке С.2.

Q.2. The approach/departure and stopping scheme of "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with two deicers is shown in figure Q.2.

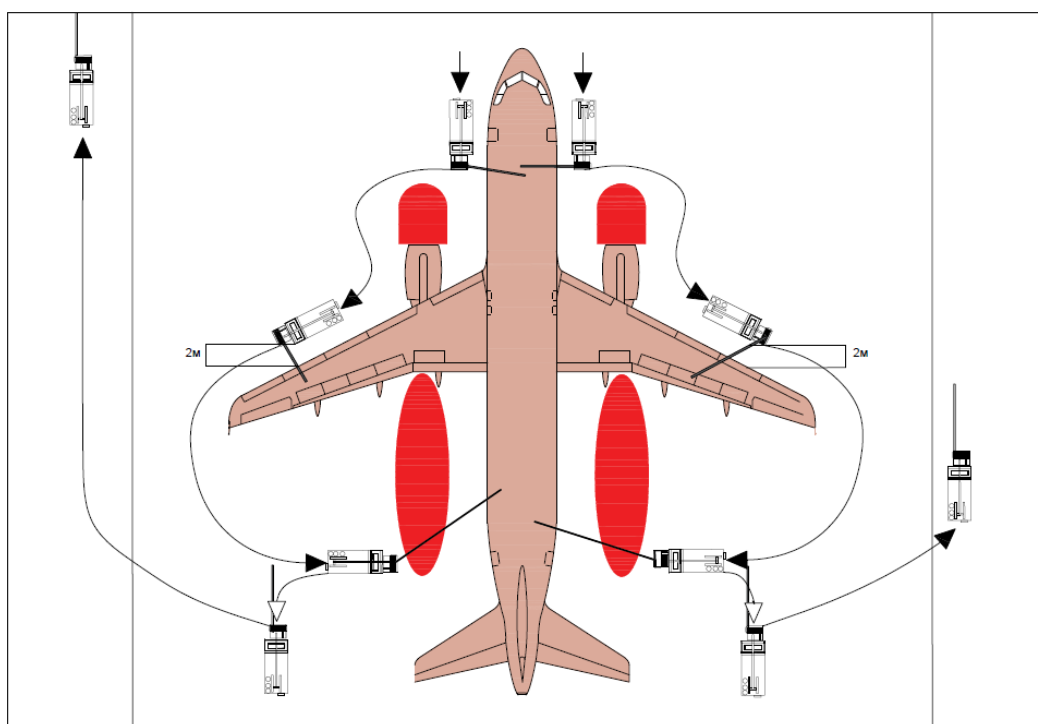


Рисунок С.2. Схема подъезда/отъезда и остановки двух деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС

Figure Q.2. The approach/departure and stopping scheme of two "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers to perform de-icing of a narrow-body aircraft

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - А-350/А-330/В-777/В-737 – не ближе 5 метров;
 - В747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - А-320F/Е190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
- 4. ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
- 5. ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.

6. *Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.*

SAFETY PRECAUTIONS:

1. ***Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
2. ***Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
3. ***DO NOT*** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. ***NO*** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. ***It is FORBIDDEN*** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft ***at an angle of 45.***

С.3. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями четырьмя деайсерами представлены на рисунке С.3.

Q.3. The approach/departure and stopping scheme of "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with four deicers is shown in Figure Q.3.

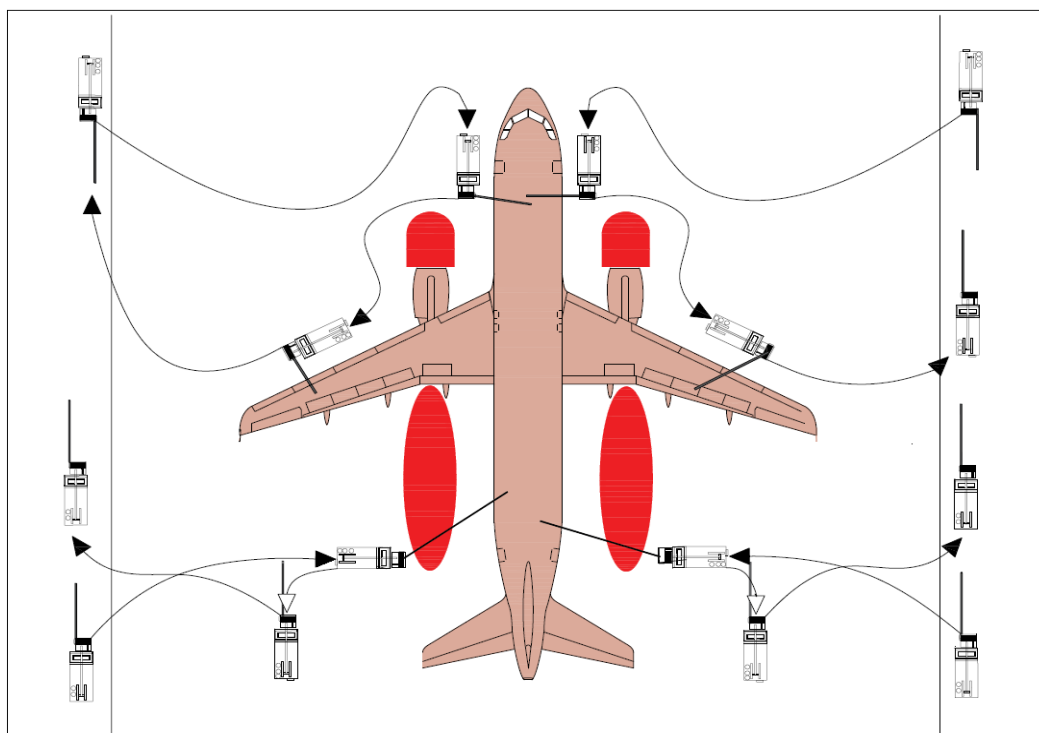


Рисунок С.3. Схема подъезда/отъезда и остановки четырех деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС

Figure Q.3. The approach/departure and stopping scheme of four "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers to perform de-icing of a narrow-body aircraft

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

1. **Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/ B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190– не ближе 3 метров.
2. **Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
3. **ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
4. **ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
5. **ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.

6. *Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.*

SAFETY PRECAUTIONS:

1. ***Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
2. ***Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
3. ***DO NOT*** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. ***NO*** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. ***It is FORBIDDEN*** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft ***at an angle of 45.***

С.4. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями одним деайсером представлены на рисунке С.4.

Q.4. The approach/departure and stopping scheme of "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicer for de-icing of a wide-body aircraft running the main engines with one deicer is shown in Figure Q.4.

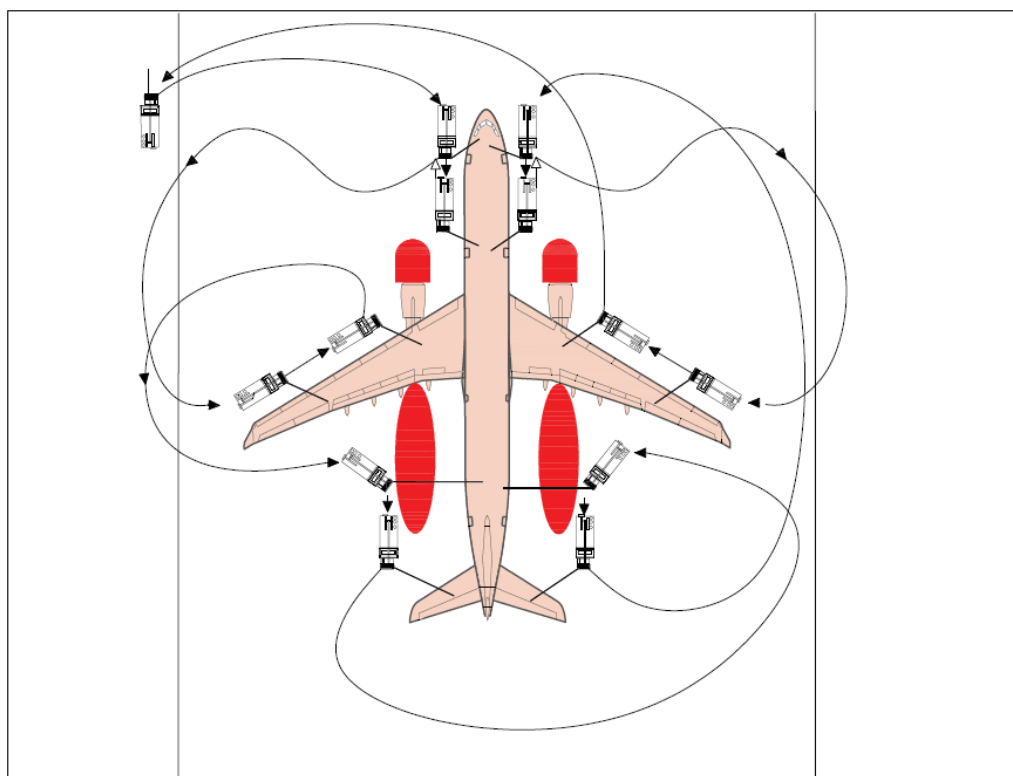


Рисунок С.4. Схема подъезда/отъезда и остановки одного деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС.

Figure Q.4. The approach/departure and stopping scheme of one "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicer for performing de-icing of a wide-body aircraft.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**

-
3. **ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
 4. **ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
 5. **ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять **под углом 45**.

SAFETY PRECAUTIONS:

1. **Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;
 - B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;
 - A-320F/E190 – not closer than 3 meters.
2. **Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.**
3. **DO NOT** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. **NO** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. **It is FORBIDDEN** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft **at an angle of 45**.

С.5. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями двумя деайсерами представлены на рисунке С.5.

Q.5. The approach/departure and stopping scheme of "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers for de-icing of a wide-body aircraft running the main engines with two deicers is shown in Figure Q.5.

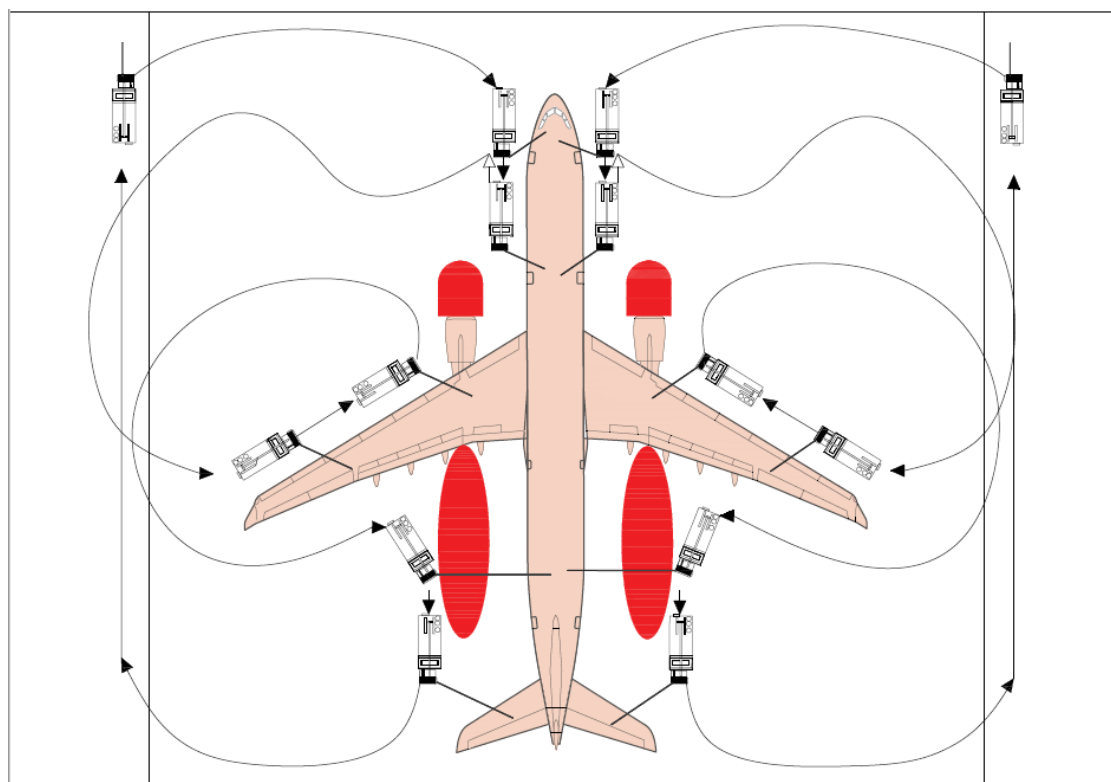


Рисунок С.5. Схема подъезда/отъезда и остановки двух деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС.

Figure Q.5. The approach/departure and stopping scheme of two "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers for de-icing of a wide-body aircraft.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**

-
3. **ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
 4. **ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
 5. **ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять **под углом 45**.

SAFETY PRECAUTIONS:

1. **Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;
 - B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;
 - A-320F/E190 – not closer than 3 meters.
2. **Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.**
3. **DO NOT** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. **NO** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. **It is FORBIDDEN** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft **at an angle of 45**.

С.6. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями четырьмя деайсерами представлены на рисунке С.6.

Q.6. The approach/departure and stopping scheme of "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers for de-icing of a wide-body aircraft running the main engines with four deicers is shown in Figure Q.6.

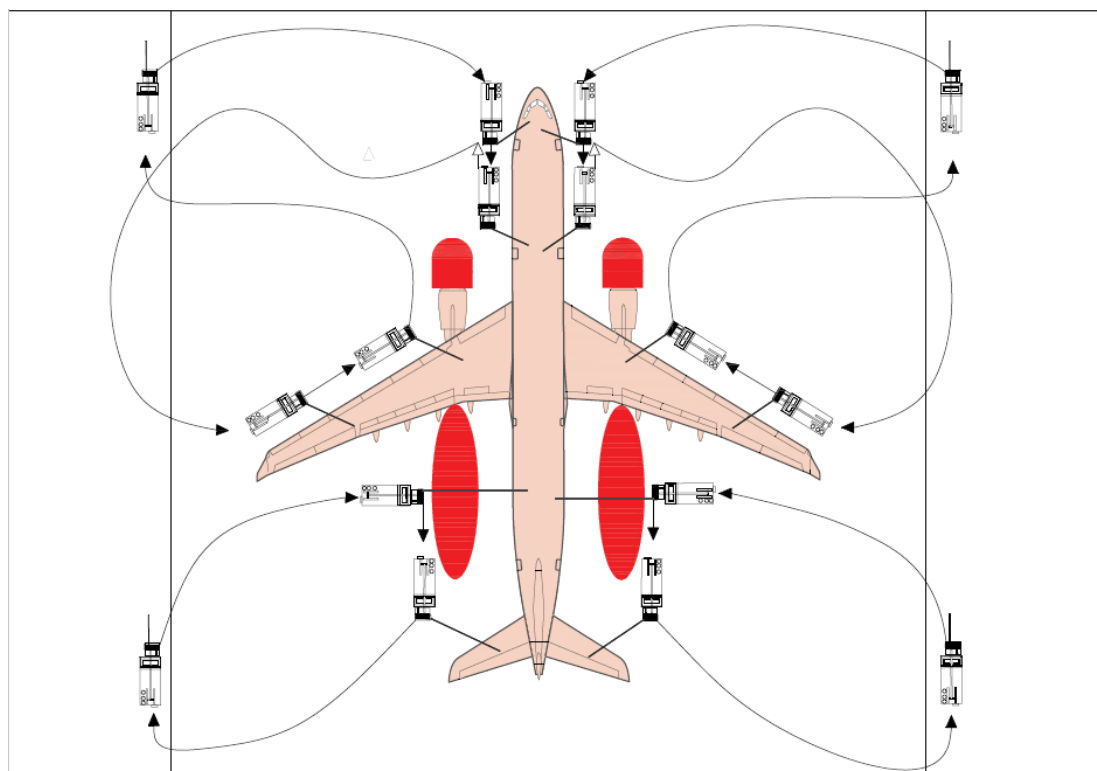


Рисунок С.6. Схема подъезда/отъезда и остановки четырех деайсеров «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного ВС.

Figure Q.6. The approach/departure and stopping scheme of four "Vestergaard "Elephant Beta-15"/"Elephant Beta" deicers to perform de-icing of a wide-body aircraft.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - А-350/А-330/В-777/В-737 – не ближе 5 метров;
 - В747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - А-320F/Е190– не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.

-
4. **ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
 5. **ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять **под углом 45**.

SAFETY PRECAUTIONS:

1. **Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;
 - B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;
 - A-320F/E190 – not closer than 3 meters.
2. **Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.**
3. **DO NOT** drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.
4. **NO** backward movement of the deicer towards the AC is allowed.
5. **It is FORBIDDEN** to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.
6. Approach the forebody of the aircraft **at an angle of 45**.

С.7. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями одним деайсером представлена на рисунке С.7.

Q.7. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with one deicer is shown in Figure Q.7.

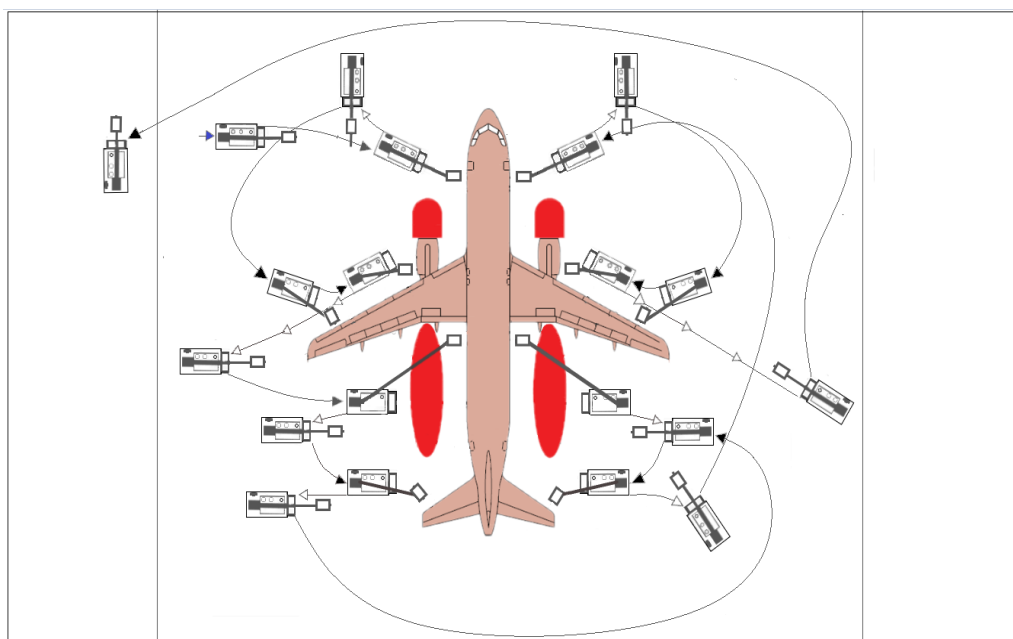


Рисунок С.7. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями одним деайсером представлена на рисунке С.7.

Figure Q.7. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with one deicer is shown in Figure Q.7.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
- 4. ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
- 5. ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
- 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.**

SAFETY PRECAUTIONS:

- 1. Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
- 2. Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
- 3. DO NOT drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.***
- 4. NO backward movement of the deicer towards the AC is allowed.***
- 5. It is FORBIDDEN to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.***
- 6. Approach the forebody of the aircraft at an angle of 45.***

*Продолжение Приложения С
Appendix Q (Cont'd)*

С.8. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями двумя деайсерами представлена на рисунке С.8.

Q.8. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with two deicers is shown in Figure Q.8.

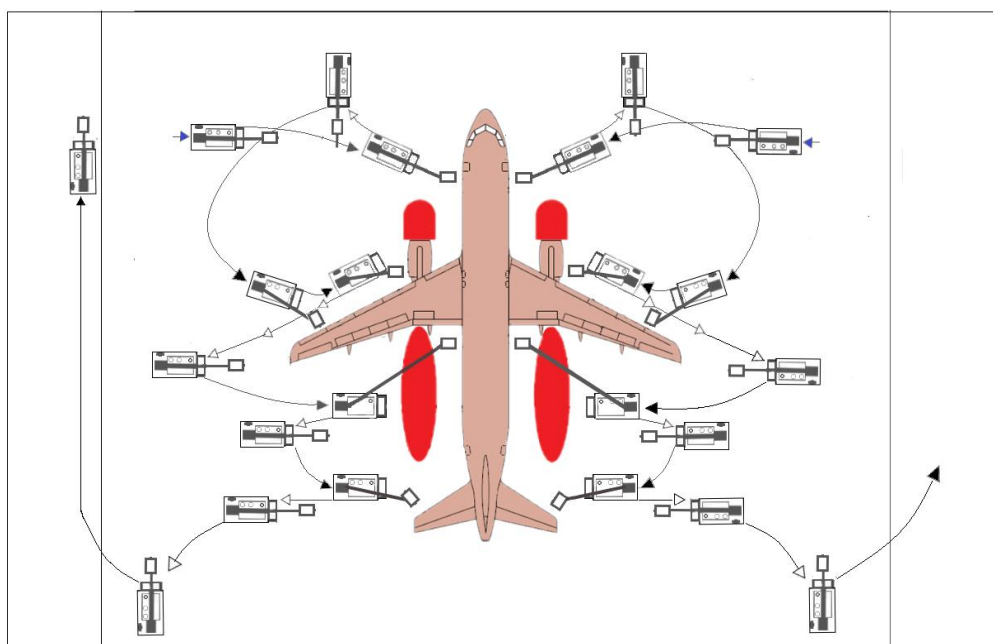


Рисунок С.8. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями двумя деайсерами представлена на рисунке С.8.

Figure Q.8. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with two deicers is shown in Figure Q.8.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777/B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
- 4. ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
- 5. ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
- 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.**

SAFETY PRECAUTIONS:

- 1. Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
- 2. Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
- 3. DO NOT drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.***
- 4. NO backward movement of the deicer towards the AC is allowed.***
- 5. It is FORBIDDEN to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.***
- 6. Approach the forebody of the aircraft at an angle of 45.***

С.9. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями четырьмя деайсерами представлена на рисунке С.9.

Q.9. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with four deicers is shown in Figure Q.9.

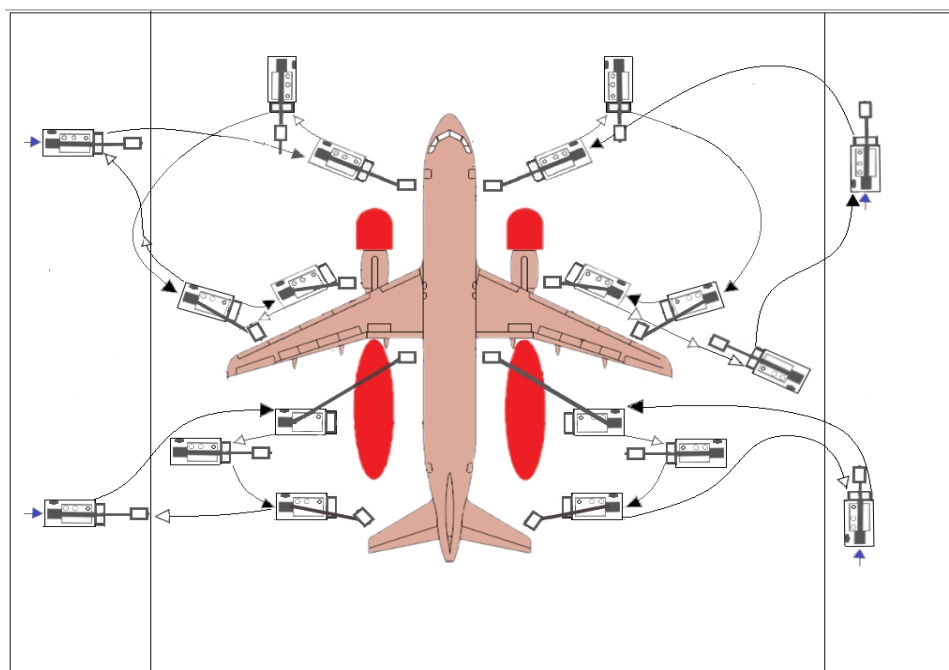


Рисунок С.9. Схема подъезда/отъезда и остановки деайсеров «JBT Tempest» для выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного ВС с запущенными маршевыми двигателями четырьмя деайсерами представлена на рисунке С.9.

Figure Q.9. The approach/departure and stopping scheme of "JBT Tempest" deicers for de-icing of a narrow-body aircraft running the main engines with four deicers is shown in Figure Q.9.

МЕРЫ ПРЕДОСТОРОЖНОСТИ:

- 1. Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для:**
 - A-350/A-330/B-777//B-737 – не ближе 5 метров;
 - B747/RRJ-95 – не ближе 2,5 метров;
 - A-320F/E190 – не ближе 3 метров.
- 2. Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями.**
- 3. ЗАПРЕЩЕНО** въезжать в зону действия струи отработавших газов двигателя ВС.
- 4. ЗАПРЕЩЕНО** движение деайсера задним ходом в сторону ВС.
- 5. ЗАПРЕЩЕНО** двигаться на задней передаче в сторону частей планера ВС.
- 6. Подъезд к носовой части ВС осуществлять под углом 45.**

SAFETY PRECAUTIONS:

- 1. Always place the deicer outside the suction zone of the engine intake area for:***
 - *A-350/A-330/B-777/B-737 – not closer than 5 meters;*
 - *B747/RRJ-95 – not closer than 2.5 meters;*
 - *A-320F/E190 – not closer than 3 meters.*
- 2. Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines.***
- 3. DO NOT drive into the area of the aircraft engine exhaust jet.***
- 4. NO backward movement of the deicer towards the AC is allowed.***
- 5. It is FORBIDDEN to drive in reverse gear towards parts of the AC airframe.***
- 6. Approach the forebody of the aircraft at an angle of 45.***

С.10. Противообледенительная обработка носовой части ВС.

Q.10. De-icing of the AC forebody.

Противообледенительная обработка носовой части ВС выполняется в соответствии с Технологической картой «Противообледенительная обработка носовой части ВС, створок шасси, двигателей ВС» (Приложение Г)

De-icing of the aircraft forebody shall be carried out in accordance with the Task Card "De-icing of the aircraft forebody, landing gear doors, aircraft engines" (Appendix D)

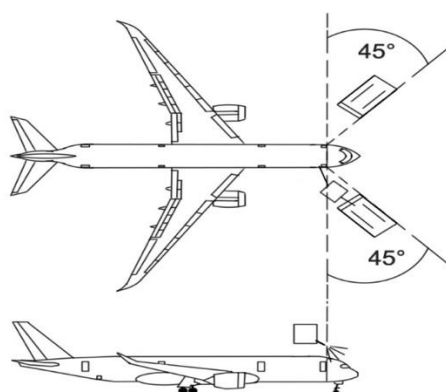


Рисунок С.10.1. Обработка носовой части ВС B777, B737, A320F, A330, A350 противообледенительной машиной VESTERGAARD.

Figure Q.10.1. Treatment of the forebody of AC B777, B737, A320F, A330, A350 with VESTERGAARD deicer.

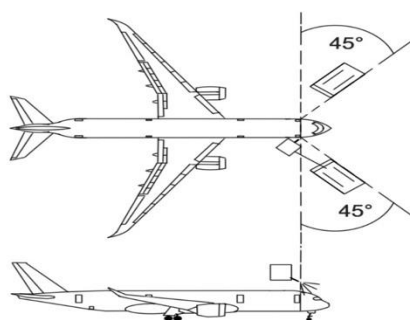


Рисунок С.10.2 Обработка носовой части ВС B777, B737, A320F, A330, A350 противообледенительной машиной TEMPEST.

Figure Q.10.2 Treatment of the forebody of AC B777, B737, A320F, A330, A350 with the TEMPEST deicer.

Приложение Т
(обязательное)
(к п.5.17, п.9 Приложение Б)
Appendix R
(obligatory)
(to cl. 5.17, cl. 9 Appendix B)

**Сигнал, разрешающий движение воздушного судна после проведения
противообледенительной защиты
Signal allowing aircraft movement after de-icing**

Сигнал «Все чисто, путь свободен» («All clear» signal):
"All clear" signal:



Поднимите правую руку, направляя жезл вверх (или) поднимите правую руку с большим пальцем вверх, левая рука остается на уровне колена.

Raise your right hand, pointing the wand up, (or) raise your right hand with the thumb up, the left one remains at the knee level.

Приложение У

(обязательное)

(к п.5.18)

Appendix S

(obligatory)

(to cl. 5.18)

Порядок проведения коммуникации после ПОО ВС

Communication procedure after AC D/AT

После проведения ПОО ВС

After the AC D/AT operations

1. Старший оператор ПОО: убедиться, что все экипажи деайсеров установлены на безопасном расстоянии от ВС;

1. Senior D/AT Operator: ensure that all deicer crews are positioned at a safe distance from the aircraft;

2. Старший оператор ПОО: установить деайсер в Зону визуального контакта слева от ВС в зоне видимости КВС на безопасном расстоянии, не препятствующим движению ВС;

2. Senior D/AT Operator: position the deicer in the Visual Contact Zone to the left of the aircraft in the visibility zone of the PIC at a safe distance that does not hinder the aircraft movement;

3. Старший оператор ПОО: установить связь с КВС, передать КВС информацию об окончании обработки ВС (КОД ПОЗ), согласно типовой фразеологии;

3. Senior D/AT operator: establish communication with the PIC, transmit information about the end of aircraft treatment to the PIC (anti-icing code) according to the standard phraseology;


4. Старший оператор ПОО: получить от КВС подтверждение полученной информации, согласно типовой фразеологии;


4. Senior D/AT Operator: obtain confirmation from the PIC of the information received according to the standard phraseology;

Для площадок ПОО ВС: H1 в районе MP L5, MC 105A, MC 107A, M1 в районе MP L3, MC 73, ПОЖ W (9A), E10 в районе MP C5, S в районе MP A2:

For AC D/AT pads: H1 in the area of MP L5, PL 105A, PL 107A, M1 in the area of MP L3, PL 73, AIF W (9A), E10 in the area of MP C5, S in the area of MP A2:

5. Старший оператор ПОО: передать КВС сигнал «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно

типовой фразеологии. Дополнительно подать установленный сигнал рукой «ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН, ПЕРЕДАЮ ВИЗУАЛЬНЫЙ СИГНАЛ» ;

5. Senior D/AT operator: send the "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" signal to the PIC by radio according to the standard phraseology. In addition, give the set signal by hand "ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR, GIVE A VISUAL SIGNAL" ;

6. КВС: подтвердить получение информации «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН, НАЧИНАЮ РУЛЕНИЕ» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии.

6. PIC: acknowledge receipt of information "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR, START TAXIING" by radio communication as per the standard phraseology.

Для площадок ПОО ВС: РД S1, S2, S8, S12, площадке В2 в районе РД S4, ПОЖ-1 (МС82А, 83), ПОЖ-4 (МС217А, 218А), ПОЖ-5 (МС V, Т), МС 67А, ПОЖ W (МС 7А), ПОЖ-D:

For AC D/AT pads: TW S1, S2, S8, S12, pad B2 in the area of TW S4, AIF-1 (PL 82A, 83), AIF-4 (PL 217A, 218A), AIF-5 (PL V, T), PL 67A, AIF W (PL 7A), AIF-D:

7. Старший оператор ПОО: передать КВС сигнал «Ожидайте разрешающего сигнала» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии;

7. Senior D/AT Operator: send a "Wait for the signal allowing movement" signal to the PIC via radio according to the standard phraseology;

8. Старший деайсер: переехать на безопасное расстояние от ВС и передать КВС сигнал «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии;

8. Senior deicer: proceed to a safe distance from the aircraft and send a "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR" signal by radio as per the standard phraseology;

9. КВС: подтвердить получение информации «БОРТОВОЙ НОМЕР _____ ВСЕ ЧИСТО, ПУТЬ СВОБОДЕН, НАЧИНАЮ РУЛЕНИЕ» по радиосвязи, согласно типовой фразеологии.

9. PIC: acknowledge receipt of information "TAIL NUMBER _____ ALL CLEAR, THE WAY IS CLEAR, START TAXIING" by radio communication as per the standard phraseology.

Приложение Ф
 (обязательное)
 (к п. 5.19)

Appendix T
 (obligatory)
 (to cl. 5.19)

**Контакты оперативных работников, задействованных в процессе
 противообледенительной защиты воздушных судов**

Contacts of operational officers involved in the aircraft de-/anti-icing procedures

№	Контакт Contact	Каналы связи Communication channels
ООО «Шереметьево Хэндлинг»		
1.	Начальник смены СПООиМВС ДКОВС/ ACSD AD/A&WS Shift Supervisor	Тел. 8(925)002-20-19 СТК; Местоположение: СТК – здание «Станция ПОЖ», 2.7; E-mail: nachsm.opoo@svo.aero Tel. +7(925)002-20-19 NTC; Location: NTC – AIF station building, 2.7; E-mail: nachsm.opoo@svo.aero
2.	СНП ДЦУП/ PCCD SPH	Тел: 8(929)992-40-32, 8(495)578-46-46 (22153); E-mail: NSSPD@svo.aero Местоположение: Терминал F, 8.6. Tel: +7(929)992-40-32, +7(495)578-46-46 (22153); E-mail: NSSPD@svo.aero Location: Terminal F, 8.6.
3	Начальник смены СУРКОВС/ ACSRMS Shift Supervisor	Тел: 8(925)764-96-76, IP:22282; E-mail nachsm.surkovs@svo.aero Местоположение: Терминал F, 8.6. Tel: +7(925)764-96-76, IP: 22282; E-mail: nachsm.surkovs@svo.aero Location: Terminal F, 8.6.
4.	Специалист ДЭЗиС/ DOV&S specialist	Телефон: СТК: 8(925)105-95-22; ЮТК: 8(929)693-41-63; Местоположение: СТК – здание «Станция ПОЖ»; ЮТК – здание «Здание ПОЖ» (возле здания «Берлин 3»); Phone: NTC: +7(925)105-95-22. STC: +7(929)693-41-63; Location: NTC – AIF station building; STC – AIF building (near the Berlin 3 building).
5.	Диспетчер СУРКОВС/ ACSRMS flight operations officer	Радиоканал «ПОЗ ВС»; Тел. Диспетчер СУРКОВС СТК: 8(926)099-03-20 IP:22245 E-mail vedspets.dcup@svo.aero Диспетчер СУРКОВС ЮТК: 8(926)926)099-03-10 IP:22246 E-mail stdisp.dcup@svo.aero Местоположение: Терминал F, 8.6.

		<p>AC D/A radio channel; Tel. ACSRMS flight operations officer of the NTC: +7(926)099-03-20 IP: 22245 E-mail: vedspets.dcup@svo.aero ACSRMS flight operations officer of the STC: +7(926)926-099-03-10 IP: 22246 E-mail: stdisp.dcup@svo.aero Location: Terminal F, 8.6.</p>
6.	СЗД ДЭНТ/ DOGE SDD	<p>Тел. 8 (925)066-31-03 E-mail smzamdir.spiket@svo.aero; Местоположение: Терминал В, ком. 1.06.042. Tel. +7(925)066-31-03 E-mail: smzamdir.spiket@svo.aero; Location: Terminal В, room 1.06.042.</p>
7.	Ведущий специалист-инженер ДЭНТ/ Lead DOGE Specialist-Engineer	<p>Тел: СТК – 8(926)244-55-81; ЮТК – 8(926)244-55-80; Терминал В – 8 (925)718-95-40; Терминал D – 8(925)719-01-70; Терминал F – 8(925)718-99-32; E-mail: СТК – mekhaniki_sm_sh1@svo.aero; ЮТК – mekhaniki_sm_sh2@svo.aero; Терминал В – mekh.spket@svo.aero; Терминал D – mekh.spket2@svo.aero; Терминал F – mekh.spket1@svo.aero. Местоположение: СТК – линейной отделение Шереметьево 1, 2-й этаж; ЮТК – линейное отделение Шереметьево 2, 3-й этаж; Терминал В – ком. 1.09.032; Терминал D – ком. G622860; Терминал F – ком.1.332. Tel: NTC – +7(926)244-55-81; STC – +7(926)244-55-80; Terminal В – +7(925)718-95-40; Terminal D – +7(925)719-01-70; Terminal F – +7(925)718-99-32; E-mail: NTC – mekhaniki_sm_sh1@svo.aero; STC – mekhaniki_sm_sh2@svo.aero; Terminal В – mekh.spket@svo.aero; Terminal D – mekh.spket2@svo.aero; Terminal F – mekh.spket1@svo.aero. Location: NTC – linear department of Sheremetyevo 1, 2nd floor; STC – linear department of Sheremetyevo 2, 3rd floor; Terminal В – room 1.09.032; Terminal D – room G622860;</p>

		Terminal F – room 1.332.
8.	СЗД ДГМ/ LMD SDD	Тел: 8 (926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgmsh@svo.aero ; Местоположение: ПРК-1, 1 – й этаж, 115. Tel: +7(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgmsh@svo.aero ; Location: PRK-1, 1 st floor, 115.
9.	Работник склада/ Storekeeper	Тел: 8 (495)578-46-46, 2(50-26) Tel.: +7(495)578-46-46, 2(50-26)
АО «МАШ» MASH JSC		
10.	СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ»/ DACC AGTCS SDH of MASH JSC	Тел: 7-56-96, 6-25-93, 8 (495)578-18-93, e-mail: spdisp.sundvs2@svo.aero , Местоположение: Терминал С помещение 5.40.001. Tel: 7-56-96, 6-25-93, +7(495)578-18-93, e-mail: spdisp.sundvs2@svo.aero , Location: Terminal C, room 5.40.001.
11.	СЗН СОКОВС ДЦУА АО «МАШ»/ DACC AMOCS SDH of MASH JSC	Тел: 7(87-01), 8(926)244-45-31; E-mail cua_st_pds@svo.aero ; Местоположение: Терминал F, 5-й этаж, ЦУА. Tel: +7(87-01), +7(926)244-45-31; E-mail: cua_st_pds@svo.aero ; Location: Terminal F, 5 th floor, ACC.

Приложение X
 (обязательное)
 (к п. 7 Приложение Б)
Appendix U
 (obligatory)
 (to cl. 7 Appendix B)

Форма Требования-накладной
Requisition Note Form

№ рейса _____
 Тип ВС, бортовой № _____
 №/МС _____
 Время _____

Типовая межотраслевая форма N М-11
 Утверждена постановлением Госкомстата России
 от 30.10.97 № 71а

ТРЕБОВАНИЕ-НАКЛАДНАЯ № _____
 Организация **ООО «Шереметьево Хэндлинг»** Форма по ОКУД по ОКПО **0315006**

Дата составления	Код вида операции	Отправитель		Получатель		Корреспондирующий счет		Учетная единица выпуска продукции (работ, услуг)
		структурное подразделение	вид деятельности	структурное подразделение	вид деятельности	счет, субсчет	код аналитического учета	

Через кого _____
 Затребовал _____ Разрешил _____

Корреспондирующий счет		Материальные ценности		Единица измерения		Количество		Цена, руб. коп.	Сумма без учета НДС, руб. коп.	Порядковый номер по складской картотеке
счет, субсчет	код аналитического учета	наименование	номенклатурный номер	код	наименование	затребовано	отпущено			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

Отпустил _____ Получил _____
должность подпись расшифровка подписи должность подпись расшифровка подписи

ООО «Шереметьево Хэндинг». Технология Т-2.2-02-18
 «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов»
 Sheremetyevo Handling LLC. T-2.2-02-18 Technology
 "Performance of aircraft de-icing operations"

Версия – 7
Version – 7

Flight No. _____

Standard Intersectoral Form NM-11

A/C type, tail number _____

Approved by the Order of the State Statistics Committee of the Russian Federation

PL No. _____

No. 71a of 30.10. 97

Time _____

REQUISITION NOTE NO.

Organization _____

LLC Sheremetyevo Handling

OKUD Form (All-Russian Classifier of Management Documentation Form Code)

As per OKPO (All-Russian Classifier of Enterprises and Organizations)

Codes
0315006

Date of preparation	Operation type code	Sender		Recipient		Corresponding account		Accounting unit of output of products (work, services)
		subdivision	type of activity	subdivision	type of activity	Account, sub-account	analytic account code	

Responsible officer _____

Required by _____

Allowed by _____

Corresponding account		Tangible assets		Unit of measure		Number		Price, roubles, copecks	Subtotal, roubles, copecks	Serial number as per the warehouse card file
account, sub-account	analytic account code	name	item number	code	name	requested	released			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
				-						

Released by _____

Received by _____

signature

signature

Приложение Ц
 (обязательное)
 (к п. 5 Приложение Б)
Appendix V
 (obligatory)
 (to cl. 5 Appendix B)

**Продолжительность занятия площадки противообледенительной
 обработки воздушным судном**

Duration of the de-icing pad occupation by the aircraft

Интенсивность осадков	Наличие резервуара для сбора ПОЖ, ДА/НЕТ	Пропускная способность площадок ПОО (ВС/час) с четырьмя спецмашинами ПОО	Длительность занятия площадки ПОО для одного ВС в минутах при обработке четырьмя спецмашинами ПОО	Пропускная способность площадок ПОО (ВС/час) с двумя спецмашинами ПОО	Длительность занятия площадки ПОО для одного ВС в минутах при обработке двумя спецмашинами ПОО
Поток УФ ВС					
Слабые	ДА	6	10 мин.	5	13 мин.
	НЕТ	5		4	
Умеренные	ДА	5	12 мин.	4	16 мин.
	НЕТ	4		3	
Сильные	ДА	4	15 мин.	3	20 мин.
	НЕТ	3		2	
Поток ШФ ВС					
Слабые	ДА	5	12 мин.	3	20 мин.
	НЕТ	4		2	
Умеренные	ДА	4	15 мин.	2	25 мин.
	НЕТ	3		2	
Сильные	ДА	3	20 мин.	2	30 мин.
	НЕТ	2		1	

Precipitation intensity	AIF collection tank, YES/NO	D/AT pad throughput demand (AC/h) with four D/AT special vehicles	Duration of occupation of the D/AT pad for one aircraft in minutes with four D/AT special vehicles	D/AT pad throughput demand (AC/h) with two D/AT special vehicles	Duration of occupation of the D/AT pad for one aircraft in minutes with two D/AT special vehicles
Narrow-bodied aircraft flow					
Weak	YES	6	10 min	5	13 min
	NO	5		4	
Moderate	YES	5	12 min	4	16 min
	NO	4		3	
Strong	YES	4	15 min	3	20 min
	NO	3		2	
Wide-bodied aircraft flow					
Weak	YES	5	12 min	3	20 min
	NO	4		2	
Moderate	YES	4	15 min	2	25 min
	NO	3		2	
Strong	YES	3	20 min	2	30 min
	NO	2		1	

Лист согласования

Approval sheet

Директор Дирекции – главный технолог Дирекции
главного технолога АО «МАШ»
Director of the Directorate – Chief Technology Officer
of the Directorate of the Chief Technology Officer of
MASH JSC

А.С. Артемьев
A.S. Artemyev

« ____ » _____ 2022

Директор Дирекции Центр управления аэропортом
АО «МАШ»
Director of the Directorate of the Airport Control Center
of MASH JSC

М.Н. Еремин
M.N. Eremin

« ____ » _____ 2022

Начальник Службы Инспекции по безопасности
полетов АО «МАШ»
Head of the Flight Safety Inspection Service
of MASH JSC

Я.В. Галич
Ya.V. Galich

« ____ » _____ 2022

