

**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 29 июля 2021 г.  
№ 36-2021 КТКиПБ ШХ/  
the decision of the Committee on  
Technologies, Quality and Industrial Safety  
of the Management Board of  
Sheremetyevo Handling LLC  
Minutes dd. July 29, 2021  
No. 36-2021 КТКиПБШХ

Экз. №/Сору No. \_\_\_\_\_

**ТЕХНОЛОГИЯ / TECHNOLOGY  
Т-2.2-02-18 (Версия – 6) / Т-2.2-02-18 (Version – 6)**

**ВЫПОЛНЕНИЕ РАБОТ ПО ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ  
ЗАЩИТЕ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ**

**PERFORMANCE OF AIRCRAFT DE-ICING OPERATIONS**

Московская область, г. Химки/Moscow region, Khimki city

---

2021 г.

## Предисловие

### Foreword

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

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

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

ACCEPTED AND APPLIED by the Order of the Deputy Director-General for Technology, Quality and Industrial Safety as of "\_\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ No. \_\_\_\_\_.

3. УТВЕРЖДЕНА – решением Комитета по технологиям, качеству и промышленной безопасности Правления Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг», протокол от 29 июля 2021 г. № 36-2021 КТКиПБ ШХ.

APPROVED by the decision of the Committee on Technologies, Quality and Industrial Safety of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company, Minutes No. 36-2021 as of July 29, 2021, КТКиПБ ШХ.

4. ВВЕДЕНА – взамен Технологии Т-2.2-02-18 (Версия – 5) «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушных судов», введенной в действие распоряжением заместителя Генерального директора – директора Дирекции коммерческого обслуживания ВС от 10 ноября 2020 г. № 76-03.

INTRODUCED instead of T-2.2-02-18 Technology (Version – 5) "Performance of aircraft de-icing operations", which was applied by the Order No. 76-03 of the Deputy Director-General – Director of the Aircraft Commercial Service Directorate dated November 10, 2020.

5. СРОК ДЕЙСТВИЯ – до замены новой.

VALID until replaced with a new one.

6. УПРАВЛЕНИЕ ТЕХНОЛОГИЕЙ – в соответствии с Методикой М-5.3-01-17 (Версия – 3) «Организация делопроизводства и документооборота в Обществе с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг», введённой в действие приказом Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» от 01 декабря 2020 г. № 469, 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.

TECHNOLOGY MANAGEMENT in accordance with M-5.3-01-17 Procedure (Version – 3) "Organization of Office Work and Document Flow in Sheremetyevo Handling Limited Liability Company", which was applied by the Order No. 469 of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company dated December 01, 2020, and M-2.5-14-17 Procedure (Version – 3) "Development of processes and production technologies", which was put into effect by the Order No. 938-02 of the First Deputy Director-General for Production dated July 27, 2018.

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.

This Technology is the intellectual property of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company and may not be reproduced, replicated or distributed, in whole or in part, in any form outside of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company, unless authorized by its senior management.



--	--	--	--	--	--

## Содержание

## Table of Contents

Предисловие/Foreword	2
Регистрация изменений/Documentation amendment record	4
Содержание/Table of Contents	5
Введение/Introduction	7
1. Область применения/Scope of application	8
2. Нормативные ссылки/Regulatory references	8
3. Обозначения и сокращения/Designations and abbreviations	10
4. Роли в процессе/Roles in the process	15
5. Общие положения/General	18
6. Требования к выполнению противообледенительной защиты воздушных судов с запущенными маршевыми двигателями/Requirements for de-/anti-icing of aircrafts with the main engines running	22
7. Требования к видеофиксации выполнения ПОЗ ВС/Requirements for aircraft de-icing video recording	28
8. Порядок работы в ПТСД/Working procedure in the DAT	30
Приложение А. Контакты оперативных работников, задействованных в процессе противообледенительной защиты воздушных судов/Appendix A. Contacts of operational employees involved in the aircraft de-icing process	32
Приложение Б. Технологическая карта «Заказ на проведение работ по противообледенительной защите воздушного судна»/Appendix B. Aircraft De-Icing Order Task Card	35
Приложение В. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с выпускающим работником на МС и ТЗ/Appendix C. Performance of Aircraft De-Icing Procedures Task Card with a Technician in charge of release control at the PL and SS	42
Приложение Г. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с запущенными двигателями на проходной площадке»/Appendix D. Operation Procedure for De-Icing of the Aircraft with the Engines Running on the Access Pad Task Card	50

Приложение Д. Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности деайсера»/Appendix E. Actions when Detecting a Malfunction of the Deicer Task Card 64

Приложение Е. Технологическая карта «Заправка деайсера жидкостями (ПОЖ, вода)»/Appendix F. Refueling of the Deicer with Fluids (AIFs, water) Task Card 82

Приложение Ж. Фразеология радиообмена/Appendix G. Radio exchange phraseology 87

Приложение И. Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15» / «Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты воздушного судна/Appendix I. Vestergaard Elephant Beta-15 / Elephant Beta deicer stopping positions for aircraft de-icing 95

Приложение К. Схемы расположения площадок для противообледенительной защиты воздушных судов/Appendix J. Layout schemes of pads for aircraft de-icing 105

Приложение Л. Схемы расположения станций заправки деайсеров ПОЖ и водой/Appendix K. Layout schemes of stations for filling deicers with AIF and water 115

Приложение М. Безопасные параметры расстояний между частями деайсера и элементами планера воздушного судна/Appendix L. Safe parameters of the distances between the parts of the deicer and the elements of the airframe of the aircraft 117

Приложение Н. Сигнал, разрешающий движение воздушного судна после проведения противообледенительной защиты/Appendix M. A signal that permits the movement of the aircraft after de-icing procedures are carried out 118

Приложение П. Инструкция по заполнению карты ПОО/Appendix O. Instructions for filling in the AD/ACO card 119

Лист ознакомления/Acknowledgement sheet 124

Лист учета периодических проверок/Periodic check record sheet 125

---

## Введение

### Introduction

Технология Т-2.2-02-18 (Версия – 6) «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 – 6) "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 of Application

1.1. Настоящая Технология T-2.2-02-18 (Версия – 6) «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».

This T-2.2-02-18 Technology (Version – 6) "Performance of aircraft de-icing operations" (hereinafter referred to as the "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 R-2.2-01-18 «Противообледенительная защита воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг».

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.

The provisions of the Technology are binding on all employees of Sheremetyevo Handling Limited Liability Company, who are engaged in the process regulated.

## 2. Нормативные ссылки / Regulatory References

В Технологии использованы положения и сделаны ссылки на следующие документы:

In the Technology, the requirements and provisions are used and references are made to the following guidance documents:

Doc 9640-AN/940 ICAO	«Руководство по противообледенительной защите воздушных судов на земле» "Manual of Aircraft Ground De/Anti-icing Operations";
SAE AS6285C	«Процедуры противообледенительной защиты воздушных судов на земле» "Aircraft Ground Deicing/Anti-Icing Processes";

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 as of July 31, 2009, (as amended and updated)	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";
приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 08 августа 2018 г. № 296 Order of the Ministry of Transport of the Russian Federation No. 296 as of August 08, 2018	«Об утверждении порядка организации и проведения предрейсового или предсменного контроля технического состояния транспортных средств» "On the approval of the procedure for organizing and conducting pre-flight or pre-shift control of the technical condition of vehicles";
письмо Росавиации от 05 февраля 2013 г. № 03.10-7 Letter of the Federal Air Transport Agency No. 03.10-7 as of February 05, 2013	Рекомендации «Защита ВС от наземного обледенения» Aircraft Ground De/Anti-icing Recommendations;
приказ ООО «Шереметьево Хэндлинг» от 17 июня 2021 г. № 335 Order of Sheremetyevo Handling LLC No. 335 as of June 17, 2021	Руководство Р-2.2-01-18 (Версия – 7) «Противообледенительная защита воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» R-2.2-01-18 Manual (Version – 7) "Aircraft De-icing/Anti-icing Performed by Sheremetyevo Handling Limited Liability Company";
распоряжение заместителя Генерального директора – Главного инженера от 06 марта 2018 г. № 10-03 Order of the Deputy Director-General – Chief Engineer No. 10-03 as of March 06, 2018	«О проведении предрейсового контроля и введении Журнала регистрации предрейсового контроля транспортных средств» "On the conduct of pre-flight control and management of the registration log of pre-flight inspection of vehicles";

<p>распоряжение первого заместителя Генерального директора по производству от 20 июля 2018 г. № 894-02</p> <p>Order of the Senior Executive Vice-President in charge of Production No. 894-02 as of July 20, 2018</p>	<p>Технологии Т-2.2-02-17 (Версия – 2) «Организация и контроль наземного обслуживания воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» в международном аэропорту Шереметьево»</p> <p>T-2.2-02-17 Technology (Version – 2), "Organization and control of ground maintenance of aircraft by the Sheremetyevo Handling Limited Liability Company at Sheremetyevo International Airport";</p>
<p>распоряжение Заместителя Генерального директора – Директора дирекции Дирекции коммерческого обслуживания ВС от 18 декабря 2020 г. № 437-08</p> <p>Order of the Deputy Director-General – Director of the Aircraft Commercial Services Directorate No. 437-08 as December 18, 2020</p>	<p>Методика М-3.2-54-18 (Версия – 6) «Порядок оформления учетной документации при проведении противообледенительной обработки»</p> <p>M-3.2-54-18 Procedure (Version – 6) "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</p> <p>Order of the First Deputy Director-General for Production of JSC SIA No. 25-02 as of March 01, 2021</p>	<p>Методика М-2.2-100-19 (Версия – 2) «Выделение площадок для противообледенительной обработки воздушных судов на аэродроме Шереметьево»</p> <p>M-2.2-100-19 Procedure (Version – 2) "Allocation of aircraft de-icing pads at Sheremetyevo airport".</p>

### 3. Обозначения и сокращения / Designations and Abbreviations

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

**Время занятия площадки:** время, отведенное на подъезд и отъезд деайсера к/от воздушного судна, выполнение противообледенительной защиты воздушного судна, ведение радиосвязи между капитаном воздушного судна и

---

оператором, в рамках выполнения противообледенительной защиты для одного воздушного судна.

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

**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.

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

**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.

**Оператор деайсера:** квалифицированный работник, выполняющий противообледенительную защиту воздушного судна и контроль чистоты от снежно-ледяных отложений критических поверхностей воздушного судна после обработки противообледенительной жидкостью с использованием деайсера.

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

**Противообледенительная защита:** процедура, объединяющая процессы удаления и защиты от обледенения поверхности воздушного судна, которая выполняется в один или два этапа.

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

**Старший оператор:** 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.

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

---

**De-/Anti-icing pads occupation time:** the time allotted for the arrival and departure of a deicer to/from an aircraft, the implementation of aircraft de-icing, conducting radio communication between a Pilot-in-Command and an Operator as part of the implementation of de-icing for one aircraft.

**Holdover Time:** the estimated time during which the anti-icing fluid will prevent the formation of ice and frost and the accumulation of snow on the treated surfaces of the aircraft.

**Technician in charge of release control:** a specialist from among the ground personnel, who is duly authorized to perform work on determining the presence of snow-ice deposits on the critical surfaces of an aircraft before the flight, making a decision on the need of de-icing operations, checking the surfaces after de-icing treatment of the aircraft, and other operations to release an aircraft for a flight.

**Deicer:** a special vehicle designed for aircraft de-icing procedures.

**De-/Anti-icing code:** a standard message for the flight crew/PIC of the aircraft, which contains details of the aircraft de-icing and anti-icing completed and inspection of the cleanliness of the aircraft surfaces.

**Deicer operator:** A qualified employee who performs de-icing procedures of an aircraft and inspects the cleanliness of critical surfaces of the aircraft after de-icing fluid treatment with the help of a deicer.

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

**De-/anti-icing:** a procedure combining the processes of removal and de-icing of the aircraft surface, which is performed in one or two steps.

**Anti-icing fluids:** low freezing glycol-based or non-glycol-based fluids designed for aircraft de-icing procedures under ground icing conditions.

**Senior operator:** deicer operator responsible for aircraft de-icing procedures when performing work by two or more deicers. They are usually located to the left of the aircraft and communicate with an aircraft PIC or Technician in charge of release control.

3.2. В тексте Технологии использованы следующие обозначения и сокращения:

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

АНПА - Аэронавигационный паспорт аэродрома (Шереметьево)  
AAP Aerodrome's Aeronautical Passport (Sheremetyevo);

---

АО «МАШ» JSC SIA	-	Акционерное общество «Международный аэропорт Шереметьево» Joint Stock Company “Sheremetyevo International Airport”;
ВЗД HOT	-	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 PCCD	-	Дирекция Центр управления производством Production Control Center Directorate;
ДЦУА DACC	-	Дирекция Центр управления аэропортом Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево» Directorate for the Airport Control Center of the 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 PIC	-	командир воздушного судна Pilot-In-Command;
МС	-	место стоянки

---

---

PL	Parking Lot;
НС	- начальник смены
SD	Shift Director;
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 ВС Aircraft De-Icing Treatment Operator;
ПОЖ AIF	- противообледенительная жидкость Anti-Icing Fluid;
ПОЗ D/A	- противообледенительная защита De-/Anti-Icing;
ПТСД DAT	- промышленный терминал сбора данных 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;
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	- Служба противообледенительной обработки и мойки ВС

---

---

AD/A&WS	Aircraft De-/Anti-Icing Treatment and Washing Service;
СТК	- северный терминальный комплекс
NTC	North Terminal Complex;
СОКОВС	Служба организации и координации обслуживания ВС
АМОС	Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service;
СУНДВС	- Служба управления наземным движением ВС
AGTCS	Aircraft Ground Traffic Control Service;
СУРКОВС	- Служба управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС
ACSRMS	Aircraft Commercial Service Resource Management Service;
ТНВ	- температура наружного воздуха
ОАТ	Outside Air Temperature;
ЦАБД «Синхрон»	- центральная аэропортовая база данных
Synchron CADB	Central Airport Database;
ЮТК	- южный терминальный комплекс
СТС	South Terminal Complex;
RMS	- автоматизированная система управления ресурсами «Resource management system» Automated Resource Management System.

#### **4. Роли в процессе / Roles in the 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 De-icing and Aircraft Washing Service of

the Aircraft Commercial Services Directorate.

#### 4.3. Участники процесса / Process Participants

Таблица № 1 – Участники процесса

Table 1 – Process participants

<p>Должность участника процесса Process participant position</p>	<p>Роль Role</p>
<p>Ведущий специалист – диспетчер Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС Дирекции Центр управления производством Leading Specialist – Flight operations officer of the Resource Management Service for Commercial Services of Aircraft of the Production Control Center Directorate</p>	<p>Диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer</p>
<p>Начальник смены Службы управления ресурсами коммерческого обслуживания ВС Дирекции Центр управления производством Shift Director of the Aircraft Commercial Service Resource Management Service of the Production Control Center Directorate</p>	<p>НС СУРКОВС ДЦУП SD ACSRMS PCCD</p>
<p>Сменный заместитель начальника Службы управления наземным движением ВС Дирекции Центр управления аэропортом АО «МАШ» Shift Deputy Director of the Aircraft Ground Traffic Control Service of the Directorate of the Airport Control Center JSC SIA</p>	<p>СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» SDD AGTCS DACC JSC SIA</p>
<p>Сменный заместитель начальника Службы организации и координации обслуживания ВС Shift Deputy Director of the Aircraft Maintenance Organization and Coordination Service</p>	<p>СЗН СОКОВС ДЦУА АО «МАШ» SDD AMOCS DACC JSC SIA</p>
<p>Главный специалист/ведущий специалист по станциям ПОЖ Службы эксплуатации систем противообледенительной обработки Дирекции эксплуатации зданий и сооружений Chief specialist/Leading specialist in AIF stations for the operational team of de-icing treatment systems of the Directorate for the operation of buildings and structures</p>	<p>Специалист ДЭЗиС DOB&amp;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 Technician in charge of release control (Release Control Technician)</p>

<p align="center"><b>Должность участника процесса</b> <b>Process participant position</b></p>	<p align="center"><b>Роль</b> <b>Role</b></p>
<p>Начальник смены Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Shift Director of De-icing and Aircraft Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate.</p>	<p>НС СПООиМВС SD AD/A&amp;WS</p>
<p>Оператор противообледенительной обработки ВС Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Aircraft de-icing operator of De-icing and Aircraft Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate</p>	<p>Оператор ПОО D/AT operator</p>
<p>Водитель автомобиля Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС Vehicle driver of De-icing and Aircraft Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate.</p>	<p>Водитель деайсера Deicer driver</p>
<p>Оператор ПОО и водитель деайсера De-icing operator and deicer driver</p>	<p>Экипаж деайсера Deicer crew</p>
<p>Оператор ПОО ВС Службы противообледенительной обработки и мойки ВС Дирекции коммерческого обслуживания ВС, назначенный распоряжением ЗГД - Директора ДКОВС (Оператор ПОО, расположенного со стороны командира воздушного судна во время противообледенительной защиты воздушного судна) The aircraft de-icing operator of the De-icing and Aircraft Washing Service of the Aircraft Commercial Services Directorate, which is appointed by the Order of the Deputy Director-General - ACS D Director (the de-icing operator located on the side of the aircraft PIC during the aircraft de-icing procedures)</p>	<p>Старший оператор ПОО Senior D/AT operator</p>
<p>Эксперт по ремонту и обслуживанию спецтехники ПОО ВС Службы ремонта техники и средств наземного обслуживания Дирекции главного механика Expert in the repair and maintenance of special equipment of the AC D/AT of the Repair Service of equipment and ground handling equipment of the Lead mechanic directorate</p>	<p>Работник ДГМ LMD Employee</p>
<p>Специалист-кладовщик Службы складского хозяйства Дирекции снабжения Specialist &amp; warehouse worker of the Warehouse Management Service of the Supply Directorate</p>	<p>Работник склада Warehouse worker</p>

---

## 5. Общие положения / General

5.1. Контакты оперативных работников, задействованных в процессе противообледенительной защиты (далее – ПОЗ) воздушных судов (далее – ВС) отражены в Приложении А.

Contacts of operational employees involved in the de-icing process (hereinafter referred to as "De-icing") of aircrafts (hereinafter referred to as "AC") are given in Annex A.

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

- JBT «TEMPEST»;
- Vestergaard «Elephant Beta-15»;
- Vestergaard «Elephant Beta».

Sheremetyevo Handling Limited Liability Company (hereinafter referred to as "Sheremetyevo Handling LLC") uses the following types of deicers for the aircraft de-icing procedures:

- JBT "TEMPEST";
- Vestergaard "Elephant Beta-15";
- Vestergaard "Elephant Beta".

5.3. Переговоры при выполнении ПОЗ ВС между экипажем деайсера, выпускающим работником и диспетчером Дирекции Центр управления производством (далее – ДЦУП) производятся на радиоканале «ПОЗ ВС».

Negotiations during the aircraft de-icing between the deicer crew, the Technician in charge of release control and the flight operations officer of the Production Control Center Directorate (hereinafter referred to as the "PCCD") are carried out on the radio channel "AC de-icing".

5.4. Переговоры при выполнении ПОЗ ВС между выпускающим работником / старшим оператором ПОО ВС с командиром воздушного судна (далее – КВС) производятся по радиостанции на частоте F=118,900 МГц.

Negotiations when performing the AC de-icing between the Technician in charge of release control / Senior D/AT operator with the Pilot-in-command (hereinafter referred to as the "PIC") are carried out on the radio station at the frequency F=118.900 MHz.

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

---

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

5.6. Количество деайсеров для выполнения ПОЗ ВС выделяется в соответствии с договором, заключенным между конкретной авиакомпанией и ООО «Шереметьево Хэндлинг».

The number of deicers for performing AC D/A is allocated in accordance with the contract concluded between a particular airline and Sheremetyevo Handling LLC.

5.7. ООО «Шереметьево Хэндлинг» направляет в Дирекцию Центр управления аэропортом (далее – ДЦУА) Акционерного общества «Международный аэропорт Шереметьево» (далее – 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» отражена в действующей Методике М-2.2-100-19 АО «МАШ».

Sheremetyevo Handling LLC sends to the Directorate of the Airport Control Center (hereinafter referred to as "DACC") of Sheremetyevo International Airport Joint – Stock Company (hereinafter referred to as "JSC SIA") a list of airlines with which contracts have been concluded for carrying the AC de-icing and the procedure for the de-icing of the AC with the engines running has been agreed no later than one month before the beginning of the WS (autumn-winter period). Opening/closing of pads for de-icing of AC with the engines running process is given in the current M-2.2-100-19 Procedure of JSC SIA.

5.8. Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с выпускающим работником на МС и ТЗ отражена в Приложении В.

Performance of Aircraft De-Icing Procedures Task Card with a Technician in charge of release control at the PL and SS is given in Appendix C.

5.9. 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 ПОЖ внутрь ВС, на оборудование и на персонал.

Before AC de-icing, all doors, hatches and windows shall be closed, all equipment used for AC maintenance and personnel shall be kept at a safe distance to prevent AIFs from getting inside the aircraft, onto the equipment and personnel.

5.10. При выполнении работ по ПОЗ ВС двумя и более деайсерами связь с выпускающим работником или с КВС, оформление заказа на ПОО ВС ведет старший оператор. Непременным требованием при использовании двух и более

дейсеров 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.

When performing AC de-icing procedures with two or more deicers, communication with a Technician in charge of release control or with a PIC, an AC D/AT order is carried out by the Senior 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.

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

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

*Примечание* – к работе по ПОЗ ВС не допускаются неисправные дейсеры и дейсеры своевременно не прошедшие техническое обслуживание.

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

5.12. Осуществление проверки работоспособности, состояния основных узлов и систем дейсеров 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 введении Журнала регистрации предрейсового контроля транспортных средств». Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности дейсера» отражена в Приложении Д.

The serviceability, 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 the approval of the procedure for organizing and conducting pre-flight or pre-shift control of the technical condition of vehicles" and the Order of the Deputy Director-General – Chief Engineer of Sheremetyevo Handling LLC "On the conduct of pre-flight control and management of the registration log of pre-flight inspection of

---

vehicles". Actions when Detecting a Malfunction of the Deicer Task Card is given in Appendix E.

5.13. Технологическая карта «Заправка деайсера жидкостями (ПОЖ, вода) отражена в Приложении Е, Схемы станций заправки отражены в Приложении Л.

Refueling of the Deicer with Fluids (AIFs, water) Task Card is given in Appendix F, the Schemes of filling stations – in Appendix K.

5.14. Фразеологии радиообмена между КВС и выпускающим работником, КВС и старшим оператором отражены в Приложении Ж.

The phraseology of the radio exchange between the PIC and the Technician in charge of release control, the PIC and the Senior operator is given in Appendix G.

5.15. О любых повреждениях или подозрениях на повреждение ВС (касание поверхности ВС датчиком опасного сближения), обнаруженных в процессе проверки наличия снежно-ледяных отложений (далее – СЛЮ) на ВС и/или произошедшее в процессе ПОЗ, докладывается летному экипажу, диспетчеру ДЦУП и СОКОВС ДЦУА для информирования Службы Инспекции по безопасности полетов АО «МАШ». 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 (Приложение М).

Any damage or suspicion of damage to the AC (touching the surface of the AC with a dangerous approach sensor) detected during the checking of the presence of snow and ice deposits (hereinafter referred to as "S&ID") on the AC and/or occurred during the de-icing procedure is reported to the flight crew, PCCD flight operations officer and DACC AMOCS to inform the Flight Safety Inspection Service of JSC SIA and make a decision on the airworthiness of the AC. In order to prevent possible damage to the aircraft and in accordance with the "No touch!" policy, the driver and/or the D/AT operator shall maintain safe distances between the deicer and parts of the aircraft when performing aircraft de-icing procedures (Appendix L).

5.15.1. При выполнении работ по ПОЗ ВС в обязательном порядке заполняется карта ПОО в соответствии с инструкцией по заполнению (Приложение П).

When performing aircraft de-icing, it is mandatory to fill in the AD/ACO card in accordance with the instructions for filling in (Appendix O).

---

## **6. Требования к выполнению противообледенительной защиты воздушных судов с запущенными маршевыми двигателями**

### **Requirements for de-/anti-icing of aircrafts with the main engines running**

6.1. Точки проведения ПОЗ ВС определены в «Аэронавигационном паспорте аэродрома Москва (Шереметьево)» АО «МАШ» (далее – АНПА АО «МАШ») и Методике М-2.2-100-19 (Версия - 2) «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;

Aircraft de-icing areas are defined in the "Moscow aeronautical aerodrome passport (Sheremetyevo)" of JSC SIA (hereinafter referred to as "AAP of JSC SIA") and M-2.2-100-19 Procedure (Version – 2) "Allocation of pads for de-/anti-icing treatment of aircrafts at the Sheremetyevo airport". AC de-icing is carried out at the following areas of the airfield:

- (engine) start sites and areas for AC D/AT procedures;
- de-/anti-icing treatment pads for AC with the engines running;
- AC parking lots where per AAP the D/AT procedures are allowed;

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

- ПОЖ-Н1 (в районе МР L5);
- ПОЖ-МС 105А (место стоянки (далее – МС));
- ПОЖ-МС 107А;
- ПОЖ-М1 (в районе МР А2);
- ПОЖ- в районе РД - S12;
- ПОЖ-1 (МС №№ 82А, 83);
- ПОЖ-3 (МС №№ 217А, 218А);
- ПОЖ-5 (МС №№ V, T);
- ПОЖ- МС 67А
- ПОЖ-МС 73;
- ПОЖ «W» (МС №№ 7А, 9А);
- ПОЖ-РД S1;
- ПОЖ-РД S2;

- 
- ПОЖ-РД S8;
  - ПОЖ «D» (в районе РД - D1);
  - ПОЖ «B-2» (в районе РД - S4);
  - ПОЖ E10 в районе МР С5.

*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».*

*The following pads are used to perform D/AT of the AC with engines running:*

- AIF-H1 (in the area of the taxi route (TR) L5);
- AIF-PL 105A (parking lot (hereinafter referred to as "PL"));
- AIF-PL 107A;
- AIF-M1 (in the area of TR A2);
- AIF - in the area of TW - S12;
- AIF-1 (PL Nos. 82A, 83);
- AIF-3 (PL Nos. 217A, 218A);
- AIF-5 (PL Nos. V, T);
- AIF-PL 67A;
- AIF-PL 73;
- AIF "W" (PL Nos. 7A, 9A);
- AIF-TW S1;
- AIF-TW S2;
- AIF-TW S8;
- AIF "D" (in the TW area - D1);
- AIF "B-2" (in the TW area - S4);
- AIF E10 (in the area of TR C5).

*Note: The AIF "D" pad is a reserve one, it is opened by the Airport Shift Head (hereinafter referred to as "ASH") of the DACC only in agreement with the Flight Operations Director (hereinafter referred to as "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".*

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

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

**6.3.1. Перрон северного терминального комплекса (далее – СТК):**

---

- площадки ПОЖ «D», площадки ПОЖ-Н1, в районе РД – 19/ТЗ «М1» (на траверзе МС № 94, МС № 98) предназначены для ВС с размахом крыла не более 36 м. (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737);

- МС № 105А, МС № 107А, в районе МР С5 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)

- 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);

МС № Т предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

- площадка ПОЖ-3:

на МС 217А 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) и на МС 218А ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737);

или

на МС 217А ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737) и на МС 218А 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).

Ramp of the northern terminal complex (hereinafter referred to as "NTC"):

- AIF "D" pads, AIF-H1 pads, TW - 19/SS "M1" area (on the traverse of PL No. 94, PL No. 98) are designed for aircrafts with a wingspan of no more than 36 m (AC type: А-319/320/321, RRJ-95, В-737);

- PL No. 105А, PL No. 107А, in the area of TR С5 with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/747/767/777/787);

- AIF pad-5:

PL No. V is designed for aircrafts with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/747/767/777/787);

PL No. T is designed for aircrafts with a wingspan of no more than 36 m (AC type: А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

- AIF pad-3:

at PL 217А – AC with a wingspan of no more than 64.8 m and a length of up to 73.9 m (AC type: А-319/320/321/330/359, RRJ-95, В-737/767/777/787) and at PL

218A – AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737);

or

at PL 217A – AC with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737) and at PL 218A – 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).

6.3.2. Перрон южного терминального комплекса (далее – ЮТК):

- площадки ПОЖ МС № 73, в районе РД-S1, в районе РД-S8, в районе РД-S12 предназначены для ВС размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737);

- площадка 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);

МС №83 предназначена для ВС с размахом крыла не более 36 м (ВС типа А-319/320/321, RRJ-95, В-737).

- 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);

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);

- площадки ПОЖ «В-2», МС № 67А и в районе S-2 предназначены для всех типов ВС.

Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с запущенными двигателями» в Приложении Г.

Схемы мест расположения площадок для ПОЗ ВС с запущенными двигателями отражены в Приложении К.

Ramp of the southern terminal complex (hereinafter referred to as "STC"):

- AIF pads of PL No. 73 in the area of TW-S1, in the area of TW-S8, in the area of TW-S12 are designed for aircrafts with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737);

- AIF pad-1:

PL No. 82A is designed for aircrafts 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/В787);

---

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

- "W" AIF pad:

PL No. 7A is designed for aircrafts with a wingspan of no more than 36 m (AC type: A-319/320/321, RRJ-95, B-737);

PL No. 9A is designed for aircrafts 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);

- "B-2" AIF, PL No. 67A pads and those in the S-2 area are designed for all types of aircraft.

Operation Procedure for Aircraft De-Icing with the Engines Running Task Card is given in Appendix D.

The layout schemes of de-icing pads of the aircraft with engines running are given in Appendix J.

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

When carrying out de-icing procedures of the aircraft with engines running, the special aspects established by the airline for its own aircrafts shall be taken into account and shall be communicated to all aircraft de-icing participants prior to the start of their implementation.

6.5. В течение всего периода проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями на МС и ТЗ выпускающий работник находится на безопасном расстоянии от ВС (перед кабиной ВС на расстоянии примерно восемь метров), контактирует с лётным экипажем визуально и при помощи рации.

During the entire period of the D/A procedures of the aircraft with the engines running at the PL and SS, the Technician in charge of release control is at a safe distance from the AC (in front of the aircraft cabin at a distance of about eight meters), communicates with the flight crew visually and using intercom devices.

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.

**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 деайсера из кабины деайсера;
  - отсутствует (не выполняется) установленная схема связи между участниками процедур ПОЗ ВС с запущенными двигателями;
  - отсутствует (недостаточно) освещение места выполнения ПОЗ ВС;
  - наличие снега и льда на площадке выполнения работ (допускается слой рыхлого снега толщиной не более пяти сантиметров).
  - нахождение выпускающего работника и деайсеров в опасных зонах, определенных производителем ВС;
  - нарушение установленных маршрутов движения деайсеров и расстояний от деайсеров до ВС;
  - отсутствует коммуникация между операторами деайсеров;
  - без команды старшего оператора ПОО;
  - отсутствует устойчивая двухсторонняя связь между экипажем деайсера;
  - не получено разрешение КВС на начало проведение процедуры ПОО;

The Technician in charge of release control, Senior D/AT operator shall take precautions for unambiguous understanding by the aircraft 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.

**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 deicer operator to exit the deicer cabin;
  - there is no (not performed) established communication pattern between the participants of the de-icing procedures of the aircraft with engines running;
  - there is no (insufficient) illumination of the place where AC D/A is performed;
  - the presence of snow and ice on the operation pad (a layer of loose snow with a thickness of no more than five centimeters is allowed).
  - the presence of the Technician in charge of release control and deicers in the dangerous zones defined by the AC manufacturer;
  - violation of the established routes of deicers and distances from deicers to the AC;
  - no communication between deicer operators;
  - without the command of the Senior D/AT operator;
  - no stable two-way communication between the deicer crew;
  - no permission of the PIC to start the D/AT procedures has been received;

6.7. Места остановки деайсера «JBT Tempest» для проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями отражены в разделе И.4 – И5. Приложения И.

JBT Tempest deicer stands for de-icing procedures of the aircraft with engines running are given in section I.4 – I5, Appendix I.

6.8. Места остановки деайсера «Vestergaard Elephant Beta» и «Vestergaard Elephant Beta-15» для проведения ПОЗ ВС с запущенными двигателями отражены в разделе И.1 – И3. Приложения И.

Vestergaard Elephant Beta and Vestergaard Elephant Beta-15 deicer stands for de-icing procedures of the aircraft with engines running are given in section I.1 – I3, Appendix I.

## **7. Требования к видеофиксации выполнения ПОЗ ВС / Requirements for aircraft de-icing video recording**

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 каждой ПОЗ ВС направить кабину оператора на регистрационный номер ВС с целью его фиксации видеорегистратором;
  - после окончания рабочей смены, вынуть карту памяти из видеорегистратора и передать ответственному работнику СПООиМВС ДКОВС.

***Примечание** – При активации кабины оператора деайсера, видеорегистратор должен включиться автоматически, если это не происходит, оператору ПОО необходимо принудительно включить видеорегистратор.*

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 referred to as "AD/A&WS") of the Aircraft Commercial Services Directorate (hereinafter referred to as "ACSD");
- upon arrival at the dedicated deicer, insert the memory card into the video recorder;
- check the performance of the video recorder when activating the cab;
- before the start of each AC D/A, direct the operator's cab to the AC registration number in order to fix it with a video recorder;
- after the end of the working shift, remove the memory card from the video recorder and transfer it to the responsible ACSD AD/AT&WS employee.

***Note:** When activating the operator's cab of the deicer, the video recorder shall turn on automatically, if this does not happen, the D/AT operator shall forcibly turn on the video recorder.*

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.

**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 течении всего сезона, до наступления следующего ОЗП.

---

The responsible ACSD AD/A&WS employee shall 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.

*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. Shift Director of the ACSD AD/A&WS is responsible for the timeliness and completeness of archiving data from memory cards.*
- 4. The data archive is stored for the entire season until the next WS.*

## **8. Порядок работы в ПТСД / Working procedure in the DAT**

8.1 Порядок работы в ПТСД описан в Инструкции пользователя по мобильному диалогу.

**ВАЖНО:**

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

Working procedure in the DAT is described in the User Manual through the mobile dialogue.

**IMPORTANT!**

- "Accepted the task" status at the time of assigning a task by the flight operations officer for the flight/transfer/refueling/other;*
- "Arrived at the task execution site" status at the time of arrival at the point/site of getting together/waiting for deicers/refueling/other;*
- "Assign a task" status at the time of visual visibility of the tail number;*

- 
- *"Start of the task" status at the moment the AIF gets into the AC;*
  - *"Completion of the task" status at the time of completion of AC D/A procedures;*
  - *"The end of the task" status after returning to the temporary base point and drawing up all D/A documents.*

**Приложение А**  
 (обязательное)  
 (к п. 5.1)

**Appendix A**  
 (obligatory)  
 (to item 5.1)

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

**Contacts of operational employees involved in the aircraft de-icing process**

№ No.	Контакт Contact	Каналы связи Communication channels
ООО «Шереметьево Хэндлинг» Sheremetyevo Handling LLC		
1.	Начальник смены СПООиМВС ДКОВС Shift Director of ACSD AD/A&WS	Тел. 8(925)002-20-19 СТК; 8(925)066-30-95 ЮТК; Местоположение: СТК – здание «Станция ПОЖ», 2.7; E-mail: nachsm.opoo@svo.aero ЮТК – здание «Берлин 3», 2.14. E-mail: <a href="mailto:nach.sm.spoo.dkovs2@svo.aero">nach.sm.spoo.dkovs2@svo.aero</a> Tel. +7(925)002-20-19 NTC; +7(925)066-30-95 STC; Location: NTC – AIF station building, 2.7; E-mail: nachsm.opoo@svo.aero STC – Berlin 3 building, 2.14. E-mail: nach.sm.spoo.dkovs2@svo.aero
2.	СНП ДЦУП SPH PCCD	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.	НС СУРКОВС ДЦУП SD ACSRMS PCCD	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	Тел. 8(925)105-95-22; Местоположение: СТК – здание «Станция ПОЖ»; ЮТК – здание «Здание ПОЖ» (возле здания «Берлин 3»); Tel. +7(925)105-95-22; Location: NTC – AIF station building; STC – AIF building (near the Berlin 3 building).
5.	Диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	Радиоканал «ПОЗ ВС»; Тел.: Диспетчер ДЦУП СТК: 8(926)099-03-20 IP:22245 E-mail: <a href="mailto:vedspets.dcup@svo.aero">vedspets.dcup@svo.aero</a>

		<p>Диспетчер ДЦУП ЮТК: 8(926)926)099-03-10 IP:22246                  E-mail: stdisp.dcup@svo.aero                  Местоположение: Терминал F, 8.6.                  "AC D/A" radio channel;                  Tel.: NTC PCCD flight operations officer: +7(926)099-03-20                  IP: 22245                  E-mail: vedspets.dcup@svo.aero                  STC PCCD flight operations officer: +7(926)926-099-03-10                  IP: 22246                  E-mail: stdisp.dcup@svo.aero                  Location: Terminal F, 8.6.</p>
6.	СЗД ДЭНТ SDD DOGE	<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 B – room 1.06.042.</p>
7.	Ведущий специалист-инженер ДЭНТ Leading 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 B – +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;                  ЮТК – mekhaniki_sm_sh2@svo.aero;                  Terminal B – mekh.spket@svo.aero;                  Terminal D – mekh.spket2@svo.aero;                  Terminal F – mekh.spket1@svo.aero.                  Location:</p>

		NTC – linear department of Sheremetyevo 1, 2nd floor; STC – linear department of Sheremetyevo 2, 3d floor; Terminal B – room 1.09.032; Terminal D – room G622860; Terminal F – room 1.332.
8.	СЗД ДГМ SDD LMD	Тел: 8 (926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: <a href="mailto:nachsm.sgmsh@svo.aero">nachsm.sgmsh@svo.aero</a> ; Местоположение: ПРК-1, 1 – й этаж, 115. Tel: +7(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: <a href="mailto:nachsm.sgmsh@svo.aero">nachsm.sgmsh@svo.aero</a> ; Location: PRK-1, 1st floor, 115.
9.	Работник склада Warehouse worker	Тел: 8 (495)578-46-46, 2(50-26) Tel: +7(495)578-46-46, 2(50-26)
АО «МАШ» JSC SIA		
10.	СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» SDH AGTCS DACC JSC SIA	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, premises 5.40.001.
11.	СЗН СОКОВС ДЦУА АО «МАШ» SDH AMOCS DACC JSC SIA	Тел: 7(87-01), 8(926)244-45-31; E-mail <a href="mailto:cua_st_pds@svo.aero">cua_st_pds@svo.aero</a> ; Местоположение: Терминал F, 5-й этаж, ЦУА. Tel: +7(87-01), +7(926)244-45-31; E-mail: <a href="mailto:cua_st_pds@svo.aero">cua_st_pds@svo.aero</a> ; Location: Terminal F, 5th floor, ACC.

**Приложение Б**

(обязательное)

(к п. 5.5)

**Appendix B**

(obligatory)

(to item 5.5)

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

**Aircraft De-Icing Order Task Card**

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
выпускающий работник Technician in charge of release control	1. Проверить поверхности ВС на предмет отсутствия СЛО; 1. Check the AC surfaces for the absence of S&ID;	Проверка проведена: СЛО на ВС обнаружены. The check was carried out: S&IDs were found on the AC.	00:05:00	МС ВС AC PL	визуально visually
выпускающий работник Technician in charge of release control	2. Доложить КВС о необходимости проведения ПОЗ ВС и предоставить «Карту ПОО» <i>Примечание - если на критических поверхностях ВС присутствует СЛО, а КВС отказывается от ПОЗ ВС, выпускающий работник сообщает диспетчеру ДЦУП, вызывается инспекция.</i> 2. Report to the PIC on the need to conduct AC D/A procedures and provide an AD/ACO card <i>Note: If there are S&amp;IDs on the critical surfaces of the AC, and the PIC refuses the AC</i>	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 is signed by the Technician in charge of release control and the PIC.	за 30 минут до вылета ВС 30 minutes before AC departure	МС ВС AC PL	Карта ПОО AD/ACO card

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<i>D/A, the Technician in charge of release control informs the PCCD flight operations officer, and an inspection is called.</i>				
выпускающий работник Technician in charge of release control	<p>3. Доложить о заказе ПОЗ ВС Ведущему агенту наземного обслуживания ВС (далее – Ведущий агент НО), проинформировать о степени заснеженности поверхностей ВС, сообщить дополнительную информацию, в случае необходимости обработки нижней части крыла, нижней части стабилизатора.</p> <p>3. Report the AC D/A order to the Leading Agent for Aircraft Ground Handling (hereinafter referred to as "GH Leading Agent"), inform about the degree of snow cover on the aircraft surfaces, provide additional information, if necessary to treat the lower part of the wing, the lower part of the stabilizer.</p>	<p>Заказ передан ведущий агент НО. The order is transferred to the GH Lead Agent.</p>	00:00:30	МС ВС АС PL	-
Ведущий агент НО GH Lead Agent	<p>4. Сформировать заказ на выполнение ПОЗ ВС. Проставить степень заснеженности поверхностей, согласно инструкции по определению степени заснеженности ВС на МС, при помощи ПТСД. <b>Примечание – Низкая (1) степень:</b></p>	<p>Заказ на проведение ПОЗ ВС сформирован. The order for aircraft de-icing has been formed.</p>	00:00:30	МС ВС АС PL	ПТСД, радиостанция (канал ЦУА СТК/ЮТК) DAT, radio station

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	<p>1. Температура от -1 и ниже;                      2. Отсутствие ливневых осадков, замерзающей мороси и т.п.;                      3. Конструкция ВС сухая;                      4. Тип снега на конструкции ВС – легкий и сухой;                      5. Толщина покрова снега на конструкции ВС до 1 см.</p> <p><b>Средняя (2) степень:</b>                      1. Температура от +1 и ниже;                      2. Ливневые осадки в виде снега, замерзающей мороси и т.п.;                      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.</p> <p><b>Высокая (3) степень:</b>                      1. Температура от +1 и ниже;                      2. Ливневые осадки в виде снега, замерзающей мороси и т.п.;                      3. Конструкция ВС заснежена или обледенена 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>				(NTC/STC ACC channel)

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	<p>(в случае сбоя в работе ПТСД, сообщить по радиостанции). В случае необходимости обработки нижней части крыла, нижней части стабилизатора ВС проинформировать диспетчера ДЦУП об особенностях выполнении обработки ВС с неработающими двигателями.</p> <p>4. Draw up an AC D/A order. Jot down the degree of snow cover of the surfaces according to the instructions for determining the degree of snow cover of the AC at the PL using the DAT.</p> <p><b>Note: Low (1) degree:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Temperature from -1 and below;</li> <li>2. No storm precipitation, freezing drizzle, etc.;</li> <li>3. Dry AC structure;</li> <li>4. The type of snow on the AC structure is light and dry;</li> <li>5. The thickness of the snow cover on the AC structure is up to 1 cm.</li> </ol> <p><b>Average (2) degree:</b></p> <ol style="list-style-type: none"> <li>1. Temperature from +1 and below;</li> <li>2. Storm precipitation in the form of snow, freezing drizzle, etc.;</li> <li>3. The AC structure is snow-covered or iced;</li> <li>4. The type of snow on the AC structure is wet and heavy;</li> </ol>				

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	<p>5. The thickness of the snow cover on the AC structure is more than 1 cm.  <b>High (3) degree:</b>                      1. Temperature from +1 and below;                      2. Storm precipitation in the form of snow, freezing drizzle, etc.;                      3. The structure of the AC is snow-covered or iced after a long downtime;                      4. The type of snow on the AC structure is wet and heavy, it lies in layers, and is covered with a tight-fitting crust to the AC structure;                      5. The thickness of the snow cover on the AC structure is more than 1 cm.                      (in case of a failure in the DAT operation, report via the radio station). If it is necessary to treat the lower part of the wing, the lower part of the stabilizer of the AC, inform the PCCD flight operations officer about the features of treating the AC with idle engines.</p>				
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	5. Назначить задание экипажу деайсера/старшему оператору 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 с СЗН	1. Задание поступило на ПТСД, в случае сбоя в работе ПТСД, задание поступило по радиостанции. 1. The task was received by the DAT, in case of a DAT	не позднее 20 минут до отправления ВС no later than 20 minutes	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	RMS; радиостанция (канал «ПОЗ ВС») RMS; radio station

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» назначение точки ПОЗ ВС с неработающими двигателями. 5. Assign a task to the deicer crew/senior operator to carry out the aircraft de-icing procedures at the DAT (in case of an RMS failure – via the radio station). If it is necessary to treat the lower part of the wing, the lower part of the stabilizer, the assignment of a de-icing site for the aircraft with idle engines shall be coordinated with the SDH AGTCS DACC of JSC SIA.	failure, the task was received via the radio station.	before AC departure		(AC D/A channel)
СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» SDH AGTCS DACC of JSC SIA	6. Назначить точку ПОЗ ВС; 6. Assign an AC D/A site;	2. Точка ПОЗ ВС назначена. 2. The AC D/A site is assigned.	00:01:00	Терминал D, G-6001; Терминал F 7.26 Terminal D, G-6001; Terminal F 7.26	ЦАБД «Синхрон» Synchron CADB
экипаж дейсера Deicer crew	7. При получении задания: - подтвердить получение задания; - выехать на точку ПОЗ ВС; - дейсер установить согласно схемам расстановки;	Дейсер прибыл на точку ПОЗ ВС. The deicer arrived at the aircraft deicing site.	00:10:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	ПТСД, радиостанция (канал «ПОЗ ВС») DAT, radio station

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- внести отметку о прибытии на точку ПОЗ ВС (в случае сбоя в работе ПТСД сообщить о прибытии по радиостанции). 7. When receiving a task: - confirm receipt of the task; - go to the AC D/A site; - install a deicer according to the layouts; make a note of arrival at the aircraft de-icing site (in case of a failure in the DAT operation, inform about arrival via the radio station).				(AC D/A channel)

**Приложение В**

(обязательное)

(к п. 5.8)

**Appendix C**

(obligatory)

(to item 5.8)

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

**Performance of Aircraft De-Icing Procedures Task Card with a Technician in charge of release control at the PL and SS.**

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
выпускающий работник Technician in charge of release control	1. По прибытию деайсера на точку ПОЗ 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. <i>Примечание:</i> - процесс ПОО ВС с последующей буксировкой на точку запуска в части подготовки ВС, выполняется в соответствии с актуальной Технологией Т-	ВС сконфигурировано и готово к проведению ПОЗ ВС. The AC is configured and ready for AC D/A procedures.	00:02:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); радиостанция (F=118,900 МГц); СПУ; карта ПОО; инструкция по заполнению карты ПОО; фразеология радиообмена между выпускающим работником и КВС. Radio station (AC D/A channel);

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	<p>2.2-09-17 «Выполнение работ по буксировке воздушных судов силами Общества с ограниченной ответственностью «Шереметьево Хэндлинг» в международном аэропорту Шереметьево»</p> <p>1. Upon arrival of the deicer at the AC D/A site:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- transfer the filled-in AD/ACO card for registration by the D/AT operator (Senior operator) within the area of responsibility.</li> <li>- inform the PIC about the need to configure the AC for de-icing operations;</li> <li>- get confirmation from the PIC about the readiness of the AC for de-icing.</li> </ul> <p><i>Note: The aircraft de-/anti-icing treatment process with subsequent towing to the start site in terms of preparing the AC is carried out in accordance with the current T-2.2-09-17 Procedure "Performance of aircraft towing operations by Sheremetyevo Handling Limited Liability Company at the Sheremetyevo International Airport"</i></p>				<p>radio station (F=118.900 MHz); intercom (aerophone); AD/ACO card; instructions for filling in the AD/ACO card; phraseology of radio exchange between the release control technician and the PIC.</p>
<p>оператор ПОО D/AT operator</p>	<p>2. По прибытию деайсера на точку ПОЗ ВС:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- занять положение в кабине оператора деайсера;</li> </ul>	<p>Деайсер подготовлен к ПОЗ ВС. The deicer is prepared for AC D/A.</p>	<p>00:03:00</p>	<p>точка ПОЗ ВС AC D/A site</p>	<p>система внутренней переговорной связи intercom system</p>

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- проверить работоспособность спецоборудования; - руководить подъездом деайсера к ВС. 2. Upon arrival of the deicer at the AC D/A site: - take a position in the deicer operator's cabin; - check the performance of special equipment; manage the deicer approach to the AC.				
водитель деайсера Deicer driver	3. Выполнять указания оператора деайсера при подъезде к ВС, согласно схемам подъезда. 3. Follow the instructions of the deicer operator when approaching the AC according to the approach schemes.	Деайсер готов к выполнению процедур ПОО ВС. The deicer is ready to perform AC D/AT procedures.	00:01:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	система внутренней переговорной связи intercom system
выпускающий работник Technician in charge of release control	4. Выдать разрешение расчету деайсера на начало ПОЗ ВС по радиостанции (канал «ПОЗ ВС») 4. Issue a deicer calculation permit for the beginning of AC D/A via the radio station (AC D/A channel).	Разрешение на проведение ПОЗ ВС выдано The permit for aircraft de-icing has been issued	00:00:30	точка ПОЗ ВС AC D/A site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС») radio station (AC D/A channel).
Выполнение ПОО ВС производится согласно схемам подъезда (Приложение И) The implementation of the aircraft de-icing is carried out according to the approach schemes (Appendix I)					
экипаж деайсера Deicer crew	5. Осуществить подъезд к ВС согласно схемам подъезда и выполнить ПОО ВС;	Выполнение ПОО ВС Performing AC D/AT	00:10:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»);

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- осуществить контроль качества обработанных поверхностей. 5. Approach the aircraft as per the approach schemes and do aircraft de-icing treatment; - check the quality of treated surfaces.				система внутренней переговорной связи; radio station (AC D/A channel); intercom system;
Завершение работ Work completion					
выпускающий работник Technician in charge of release control	6. Контролировать соблюдение технологии выполнения работ по ПОЗ ВС и состояние элементов не подлежащих обработке ПОЖ. 6. Monitor compliance with the guidelines the de-icing operations for aircraft and the condition of the elements that are not AIF treated.	Контроль осуществлен Control completed	00:15:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); radio station (AC D/A channel);
экипаж деайсера, старший оператор Deicer crew, Senior operator	7. Заполнить соответствующие разделы карты ПОО и передать её выпускающему работнику; - оформить требование- накладную. 7. Fill in the relevant sections of the AD/ACO card and hand it over to the Technician in charge of release control; - issue a requisition note.	Карта ПОО передана выпускающему работнику The AD/ACO card was transferred to the Technician in charge of release control	00:00:30	точка ПОЗ ВС AC D/A site	карта ПОО; требование-накладная. AD/ACO card; requisition note.
выпускающий работник	8. После получения карты ПОО от экипажа деайсера:	Карта ПОО заполнена.	00:01:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	радиостанция (F=118,900 МГц);

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
Technician in charge of release control	- заполнить карту ПОО в зоне ответственности выпускающего работника; - передать КВС код ПОЗ ВС. 8. The following actions shall be taken upon the AD/ACO card receipt from the deicer crew: - fill in the AD/ACO card within the area of responsibility of the release control technician; forward to the PIC the aircraft de-icing code.	Код ПОЗ передан КВС. The AD/ACO card is filled in. The de-icing code is forwarded to the PIC.			СПУ; карта ПОО; фразеология радиообмена между выпускающим работником и КВС. Radio station (F=118.900 MHz); intercom (aerophone); AD/ACO card; phraseology of radio exchange between the release control technician and the PIC.
выпускающий работник Technician in charge of release control	9. 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 точки ПОЗ. 9. After the D/A code has been transmitted:	ВС освободило точку ПОЗ. The AC left a D/A site.	00:02:00	точка ПОЗ ВС AC D/A site	сигнал, разрешающий движение: «Все чисто! Путь свободен!» Приложение Т. sign allowing movement: "All

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- make sure there are no crew, obstacles in the aircraft zone and on the path of the aircraft; - give a sign allowing movement – "All clear, the path is clear!"; control the taxiing of the AC from the D/A site.				clear, the path is clear!" Appendix R.
экипаж деайсера выпускающий работник Deicer crew Technician in charge of release control	10. 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 (2экз): 1 экз. – экипажу деайсера; 2 экз. – представителю авиакомпании. 10. Distribute and forward the primary documents as following: - AD/ACO card (3 copies): 1 copy – to the deicer crew; 2 copy – to the airline representative; 3 copy – to the technician in charge of release control.	Первичная документация распределена и передана Primary documentation is distributed and forwarded	00:00:30	точка ПОЗ ВС AC D/A site	карта ПОО; требование-накладная; чек деайсера. AD/ACO card; requisition note; deicer check.

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	Requisition note (4 copies): 1, 3 and 4 copies – to the deicer crew 2 copy – to the airline representative; - deicer check (2 copies): 1 copy – to the deicer crew; 2 copy – to the airline representative.				
экипаж дейсера Deicer crew	11. 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 ДЦУП информацию о количестве израсходованной ПОЖ и воды). 11. After the primary documentation has been distributed and transferred, add to the DAT: - a mark about the end of the task - the amount of AIF/water consumed (in case of an RMS operation failure, send information about the amount of consumed AIF and water to the PCCD flight operations officer).	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 DAT or radio communication.	00:00:20	точка ПОЗ ВС AC D/A site	карта ПОО; требование-накладная; чек дейсера; ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); AD/ACO card; requisition note; deicer check; DAT; Radio station (AC D/A channel);

<b>Ответственный Responsible person</b>	<b>Действие Action</b>	<b>Результат Result</b>	<b>Норматив Standard</b>	<b>Локация Location</b>	<b>Ресурс Resource</b>
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	12. Направить экипаж деайсера на место постоянной дислокации или назначить следующее задание. 12. Send the deicer crew to the place of permanent location or assign the next task.	Действие выполнено. The task is done.	незамедлительно immediately	место дислокации permanent location (home) site	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); DAT; radio station (AC D/A channel).

**Приложение Г**  
(обязательное)  
(к п. 6.3.2)  
**Appendix D**  
(obligatory)  
(to item 6.3.2)

**Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с  
запущенными двигателями на проходной площадке»  
Operation Procedure for De-Icing of the Aircraft with the Engines Running on the Access Pad Task Card**

<b>Ответственный Responsible person</b>	<b>Действие Action</b>	<b>Результат Result</b>	<b>Норматив Standard</b>	<b>Локация Location</b>	<b>Ресурс Resource</b>
	<p>1. У каждого оператора СПООиМВС, работающего на проходной площадке ПОЗ ВС, должно быть:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- в наличии и включена переносная радиостанция - радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК;</li><li>- в наличии и включена радиостанция для связи с КВС (F=118,900 МГц);</li><li>- спецоборудование деайсеров должно быть проверено и допущено в работу.</li></ul> <p>1. Each AD/A&amp;WS operator working on the access pad of AC D/A shall:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- have a portable radiostation turned on - "Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC;</li><li>- have a radio station turned on for being in touch with the PIC (F=118.900 MHz);</li><li>- have the deicers' special equipment checked and permitted for operation.</li></ul> <p>2. Старший оператор перед началом выполнения работ на площадке в составе группы деайсеров посредством радиосвязи на радиоканале «Резерв 1»/«Резерв 2» убеждается в готовности всех операторов к работе, проверяет наличие и функционирование УКВ радиостанций.</p> <p>2. The senior operator makes sure that all operators are ready for work and checks the availability and operation of VHF radio stations before starting work on the pad as part of the deicer group by means of radio communication on the "Reserve 1"/"Reserve 2" radio channel.</p> <p>3. Обо всех отклонениях при проведении процедур ПОЗ ВС старший оператор обязан незамедлительно доложить диспетчеру ДЦУП и начальнику смены СПООиМВС посредством переносной радиостанции на радиоканале «ПОЗ ВС».</p>				

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
<p>3. The senior operator is obliged to immediately report all deviations during the AC D/A procedures to the PCCD flight operations officer and to the AD/A&amp;WS shift director via a portable radio station on the AC D/A radio channel.</p> <p>4. Заруливание ВС на проходную площадку и остановка в точке обработки, согласно АНПА, производится по командам машины сопровождения.</p> <p>4. Taxiing of the AC to the access pad and stopping at the de-/anti-icing treatment site is carried out by the commands of the follow-me vehicle according to the AAP.</p> <p>5. На проходной площадке для выполнения ПОЗ ВС КВС выходит на связь со старшим оператором СПООиМВС на частоте 118,900 МГц, называет полностью бортовой номер ВС и позывной проходной площадки, идентифицируя себя и заказывает процедуру ПОЗ ВС.</p> <p>5. To perform AC D/A procedures on the access pad, the PIC contacts the Senior AD/A&amp;WS operator at a frequency of 118.900 MHz, says the AC tail number in full and the call sign of the access pad for being identified and orders an AC D/A procedure.</p> <p>6. Экипажам дейсеров, после остановки ВС на проходной площадке машиной сопровождения, не дожидаясь связи от КВС сразу занимать позиции вокруг самолета согласно схемам подъезда к ВС, учитывая меры безопасности. Если КВС не выходит на связь более 20 секунд, выходить на связь самостоятельно.</p> <p>6. After the follow-me vehicle stops the AC on the access pad without waiting for communication from the PIC, the deicer crews shall immediately take positions around the aircraft according to the AC approach schemes taking into account safety precautions. If the PIC does not get in touch for more than 20 seconds, get in touch by yourself.</p>					
старший оператор Senior operator	1. По прибытию ВС на площадку ПОЗ ВС с запущенными двигателями: - согласовать с КВС процедуру и зоны обработки ВС ПОЖ; - заполнить карту ПОО в зоне своей ответственности; - получить от КВС подтверждение о готовности ВС к проведению ПОЗ; - проинформировать КВС о получении информации путем ее дублирования по	ВС сконфигурировано для проведения ПОЗ ВС; КВС проинформирован о начале обработки, экипажи получили информацию по обрабатываемым	00:02:00	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Переносная радиостанция (F=118,900 МГц); фразеология взаимодействия с КВС (Приложение Л); карта ПОО;

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p>радиостанции и сообщить о начале обработки.</p> <p><i>Примечание – КВС, получив от оператора доклад о наличии СЛО на поверхностях ВС, принимает окончательное решение о методе проведения ПОО и обрабатываемых поверхностях.</i></p> <p><i>1. Upon arrival of the AC at the D/A pad of the AC with engines running: - coordinate with the PIC the procedure and the aircraft zones for treating with AIF;</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- <i>fill in an AD/ACO card withing the area of responsibility;</i></li> <li>- <i>get confirmation from the PIC about the readiness of the AC for de-icing;</i></li> <li>- <i>inform the PIC about the receipt of information by duplicating it on the radio station and inform about the beginning of a treatment procedure.</i></li> </ul> <p><i>Note: After receiving a report from the operator on the presence of S&amp;IDs on the surfaces of the AC, the PIC makes the final decision about the de-icing method and surfaces to be treated.</i></p>	<p>поверхностям, способе и концентрации ПООЖ, разрешение на подъезд выдано. The aircraft is configured for de-icing operations; The PIC was informed about the beginning of the treatment procedure, the crews received information on the treated surfaces, the method and AIF concentration, the approach permit was issued.</p>			<p>Инструкция по заполнению карты ПОО;                      переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК)                      Portable radio station (F=118.900 MHz); phraseology of interaction with the PIC                      (Appendix K);                      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)</p>

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
старший оператор Senior operator	2. Довести до всех операторов на площадке способ обработки, концентрацию ПОЖ и обрабатываемые поверхности ВС. Получить обратную связь от каждого оператора на площадке. 2. Inform all operators on the pad of the treatment method, the AIF concentration and the treated aircraft surfaces. Get feedback from each operator on the pad.	Информация доведена до всех операторов на площадке. Обратная связь получена. The information has been communicated to all operators on the pad. Feedback received.	00:00:30	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radiostation ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)
Операторы деайсеров Deicer operators	3. Подтвердить получение информации о способе обработки, концентрации ПОЖ и обрабатываемых поверхностях ВС старшему оператору, согласно установленному порядку радиообмена. 3. Confirm the receipt of information about the treatment method, AIF concentration and the treated surfaces of the aircraft to the Senior operator according to the established radio exchange procedure.	Информация подтверждена. Information confirmed.	00:00:10	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radiostation ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
старший оператор Senior operator	4. Дать команду операторам на площадке на начало выполнения ПОЗ ВС. 4. Give a command to the operators on the pad to start performing the aircraft de-icing procedures.	Команда на начало выполнения ПОЗ дана. The command to start performing the aircraft de-icing procedures is given.	00:00:10	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК) Portable radiostation ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC)
экипажи деайсеров Deicer crews	5. Осуществить подъезд к ВС согласно схемам подъезда и выполнить ПОО ВС; -осуществить контроль качества обработанных поверхностей; - внести отметку о начале и окончании выполнения ПОЗ ВС в ПТСД; - после отъезда от ВС внести в ПТСД: количество затраченной жидкости (ПОЖ/вода). В случае сбоя ПТСД сообщить диспетчеру ДЦУП по радиостанции. 5. Approach the aircraft as per the approach schemes and do aircraft de-icing treatment;	Действия выполнены. Actions accomplished.	00:10:00	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); DAT; Radio station (AC D/A channel);

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- check the quality of treated surfaces; - make a note of the beginning and ending of the aircraft de-icing procedures in the DAT; - after departure from the AC, have it included in the DAT: amount of liquid consumed (AIF, water). In case of a DAT failure, inform the PCCD flight operations officer via the radio station.				
Операторы Operators	6. Информировать старшего оператора об окончании ПОО ВС и отъезда от ВС. 6. Inform the senior operator about the end of the aircraft de-icing and departure from the AC.	ВС обработано. The AC is treated.	00:00:20	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the 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 Senior operator	7. Получить доклады от операторов об окончании ПОО ВС и отъезда от ВС. Контролировать отъезд деайсеров от ВС на безопасное расстояние.	Деайсеры отведены от ВС в точки размещения. Deicers are taken away from the AC to the location points.	00:01:00	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями	Переносная радиостанция (радиоканал «Резерв 1» для СТК, радиоканал «Резерв 2» для ЮТК).

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	7. Get reports from operators about the end of the aircraft de-icing procedures and departure from the aircraft. Monitor the departure of deicers from the aircraft at a safe distance.			Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Portable radio station ("Reserve 1" radio channel for the NTC, "Reserve 2" radio channel for the STC).
старший оператор Senior operator	8. Установить деайсер в зону видимости КВС, передать код ПОЗ ВС, получить подтверждение от КВС о принятии кода. 8. Locate a deicer in the visibility zone of the PIC, transmit the AC D/A code, receive confirmation from the PIC about the acceptance of the code.	Деайсер установлен на безопасном расстоянии от ВС. The deicer is located at a safe distance from the AC.	00:00:30	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Система внутренней переговорной связи. Переносная радиостанция (F=118,900 МГц); Intercom system. Portable radio station (F=118.900 MHz);
старший оператор Senior operator	9. После отъезда от ВС убедиться в отсутствии персонала, препятствий в зоне ВС и на пути ВС; - передать сигнал КВС, разрешающий движение: «Все чисто! Путь свободен!»; - получить подтверждение от КВС о принятии сигнала. 9. After leaving the AC, make sure there are no crew, obstacles in the AC zone and on the path of the AC; - send a signal to the PIC allowing movement: "All clear! The part is clear!";	Сигнал «Всё чисто! Путь свободен!» передан. Signal "All clear! The path is clear!" is transmitted.	00:00:10	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Система внутренней переговорной связи Переносная радиостанция (F=118,900 МГц); Фразеология (Приложение Ж). Intercom system Portable radio station (F=118.900 MHz); Phraseology (Appendix G).

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- get confirmation from the PIC about receiving the signal.				
экипажи деайсеров Deicer crews	10. 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 ДЦУП). 10. When the deicer is set at a safe distance from the AC: - execute primary documentation - enter information in the DAT concerning the AIF/water consumption (in case of a DAT failure, inform the PCCD flight operations officer via a radio station).	Первичная документация в зоне ответственности оператора заполнена The primary documentation of the operator's area of responsibility is filled in	00:01:00	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Требование-накладная ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); Radio station (AC D/A channel);

**Примечания**

1. Старший оператор производит отъезд от ВС в последнюю очередь, только после того как убедится, что все остальные деайсеры отъехали от ВС на безопасное расстояние и не создают помех рулению ВС.
2. Карта ПОО, оформленная выпускающим работником на МС и карта ПОО, оформленная на точке ПОЗ ВС с запущенными двигателями, хранится в САНОВС (СТК и ЮТК) и в СПООиМВС..
3. Пример фразеологии радиообмена между старшим оператором и остальными операторами на площадке:  
 Старший оператор: «Площадка МС73, 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: «Площадка МС73 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 для принятия им окончательного решения о дальнейших действиях.

**Notes**

1. The Senior operator is the last one who departs from the aircraft, only after making sure that all the other deicers have moved away from the aircraft at a safe distance and do not interfere with the taxiing of the aircraft.

2. The AD/ACO card issued by the Technician in charge of release control 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 radio exchange phraseology between the senior operator and the other operators on the pad:

Senior operator: "MC73 pad, treating the wing, stabilizer in one stage, Type-1 concentration of 50 percent."

Operator: "Operator 995, MC73 pad, I confirm the wing, stabilizer in one stage, Type-1 concentration of 50 percent."

Senior operator: "MC73 pad to be treated".

Operator: "Operator 995 has finished treatment, has left the aircraft."

4. The deicer crews shall immediately report all deviations during the aircraft de-icing procedures on the pad to the senior operator who makes a final decision on further actions.

**Технологическая карта «Выполнение работ по противообледенительной защите воздушного судна с  
запущенными двигателями иностранных авиакомпаний на проходной площадке»**  
**Operation Procedure for De-Icing of an Aircraft with the Engines Running of Foreign Airlines on the Access Pad Task  
Card**

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
выпускающий работник Technician in charge of release control	<p>1. Проверить поверхности ВС на предмет отсутствия СЛО. Доложить КВС о необходимости проведения ПОЗ ВС и предоставить «Карту ПОО». Доложить о заказе ПОЗ ВС Ведущему агенту по обслуживанию ВС на перроне (далее – ведущий агент НО).</p> <p><i>Примечание - КВС в ходе руления на площадку постоянно анализирует погодные условия и получив от оператора доклад о наличии СЛО на поверхностях ВС принимает окончательное решение о методе проведения ПОО и обрабатываемых поверхностях.</i></p> <p>1. Check the AC surfaces for the absence of S&amp;ID. Report to the PIC on the need to conduct the aircraft de-icing and provide an AD/ACO card. Report the aircraft de-icing order to the Leading Agent for servicing the aircraft on the ramp (hereinafter referred to as the "GH Leading Agent").</p>	<p>Проверка проведена: СЛО на ВС обнаружены. КВС заказал ПОЗ ВС. Заказ передан ведущему агенту НО</p> <p>The check was carried out: S&amp;IDs were found on the AC. The PIC ordered the aircraft de-icing. The order is transferred to the GH Lead Agent</p>	<p>За 30 минут до планируемого времени вылета 30 minutes before the scheduled flight time</p>	<p>МС PL</p>	<p>Визуально Карта ПОО Visually AD/ACO card</p>

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<i>Note: During taxiing to the pad, the PIC constantly analyzes weather conditions and, having received a report from the operator on the presence of S&amp;IDs on the AC surfaces, makes a final decision on the method of conducting the de-icing procedures and the surfaces to be treated.</i>				
ведущий агент НО GH Lead Agent	2. Сформировать заказ на выполнение ПОЗ ВС. 2. Draw up an AC D/A order.	Заказ на проведение ПОЗ ВС сформирован The order for aircraft de-icing has been drawn up	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	ПТСД DAT
СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» SDH AGTCS DACC of JSC SIA	3. Назначить точку ПОЗ ВС. 3. Assign an AC D/A site.	Точка ПОЗ ВС назначена The AC D/A site assigned	00:01:00	Терминал D, G-6001; Терминал F 7.26 Terminal D, G-6001; Terminal F 7.26	
агент НО GH agent	4. Заполняет карту заказа на ПОО ВС по процедурам ПОО ВС, согласованным с КВС. 4. Fills in the order card for the AC D/AT according to the AC D/AT procedures agreed with the PIC.	Информация передана диспетчеру ДЦУП The information is transmitted to the PCCD flight operations officer	За 30 минут до планируемого времени вылета 30 minutes before the	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	Карта заказа ПОО Aircraft de-/anti-icing control and ordering card

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
			scheduled flight time		
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	5. Назначить задание экипажу деайсеров. 5. Assign a task to the deicer crew.	Задание поступило на ПТСД. The task was received by the DAT.	За 20 минут до планируемого времени вылета 20 minutes before the scheduled flight time	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	(ПТСД, канал «ПОЗ ВС»). (DAT, AC D/A channel).
старший оператор Senior operator	6. По прибытию ВС на площадку ПОЗ ВС с запущенными двигателями: - получить от КВС подтверждение о готовности ВС к проведению ПОЗ; - проинформировать КВС о начале ПОО ВС. <i>Примечание - Фразеология радиообмена между старшим оператором и КВС происходит согласно Приложения Ж.4.</i> 6. Upon arrival of the AC at the AC D/A pad with engines running: - get confirmation from the PIC about the readiness of the aircraft for de-icing;	Информация от КВС о готовности ВС к ПОЗ получена. КВС проинформирован о начале ПОЗ. Information from the PIC about the readiness of the AC for D/A has been received. The PIC is informed about the beginning of the de-icing procedures.	00:10:00	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенным и двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Система внутренней переговорной связи Переносная радиостанция (F=118,900 МГц); Фразеология Intercom system Portable radio station (F=118.900 MHz);

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	- inform the PIC about the beginning of the aircraft de-icing procedures. <i>Note: The radio exchange phraseology between the Senior operator and the PIC is carried out according to Appendix G.4.</i>				Phraseology
экипажи деайсеров Deicer crews	7. Выполнить ПОЗ ВС в соответствии с Приложением «Г». <i>Примечание - КВС в ходе руления на площадку постоянно анализирует погодные условия и получив от оператора доклад о наличии СЛО на поверхностях ВС принимает окончательное решение о методе проведения ПОО и обрабатываемых поверхностях.</i> 7. Perform the aircraft de-icing in accordance with Appendix D. <i>Note: During taxiing to the pad, the PIC constantly analyzes weather conditions and, having received a report from the operator on the presence of S&amp;IDs on the aircraft surfaces, makes a final decision on the method of conducting the de-icing and the surfaces to be treated.</i>	ПОЗ ВС проведено. AC D/A done.		Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенным и двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	
старший оператор Senior operator	8. Установить деайсер в зону видимости КВС и передать код ПОЗ ВС. Получить подтверждение от КВС о принятии кода согласно фразеологии радиообмена. 8. Locate a deicer in the visibility zone of the PIC and transmit the AC D/A code. Get	Деайсер установлен на безопасное расстояние, код ПОЗ передан, подтверждение от КВС получено.	00:00:30	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенным и двигателями	Система внутренней переговорной связи Переносная радиостанция

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	confirmation from the PIC about the acceptance of the code according to the radio exchange phraseology.	The deicer is at a safe distance, the D/A code is transmitted, confirmation from the PIC is received.		Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	(F=118,900 МГц); Фразеология Intercom system Portable radio station (F=118.900 MHz); Phraseology
старший оператор Senior operator	9. После отъезда от ВС убедиться в отсутствии персонала, препятствий в зоне ВС и на пути ВС; - передать сигнал КВС, разрешающий движение: «Все чисто! Путь свободен!»; - получить подтверждение от КВС о принятии сигнала 9. After leaving the AC, make sure there are no crew, obstacles in the AC zone and on the path of the AC; - send a signal to the PIC allowing movement: "All clear! The part is clear!"; - get confirmation from the PIC about receiving the signal	Сигнал «Всё чисто! Путь свободен!» передан Signal "All clear! The path is clear!" transmitted	00:00:10	Проходная площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями Access pad for de-icing of the aircraft with the engines running	Система внутренней переговорной связи Переносная радиостанция (F=118,900 МГц); Фразеология Intercom system Portable radiostation (F=118.900 MHz); Phraseology

**Приложение Д**  
 (обязательное)  
 (к п. 5.12)  
**Appendix E**  
 (obligatory)  
 (to item 5.12)

**Технологическая карта «Действия при выявлении неисправности деайсера»**  
**Actions when Detecting a Malfunction of the Deicer Task Card**

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
Отказ систем деайсера (деайсер имеет собственный ход) Failure of the deicer systems (the deicer runs on its own)					
экипаж деайсера Deicer crew	1. Доложить о неисправности деайсера: - выпускающему работнику; - диспетчеру ДЦУП; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС;  <i>Примечание В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i> 1. Report a deicer malfunction to the following persons: - technician in charge of release	Информация о неисправности деайсера направлена. The information about the deicer malfunction is sent.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК 8(925)002-20-19; ЮТК 8(925)066-30-95 E-mail nachsm@svo.aero; Специалист ДЭЗИС: Тел: 8(925)105-95-22. Radio station (AC D/A channel); Shift director of ACSD AD/A&WS: Tel: +7(925)002-20-19 NTC; +7(925)066-30-95 STC

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	control; - PCCD flight operations officer; - Shift director of ACSD AD/A&WS;  <i>Note: In case of treating the aircraft by several deicers, report to the Senior operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i>				E-mail: nachsm@svo.aero; DOB&S specialist: Tel: +7(925)105-95-22.
выпускающий работник, старший оператор, диспетчер ДЦУП Technician in charge of release control, Senior operator, PCCD flight operations officer	2. Доложить КВС: - причину прекращения ПОЗ; - предпринимаемые действия (по согласованию с КВС); - предполагаемое время задержки;  <i>Примечание: (если время превышает три минуты, вызвать другой деайсер).</i> 2. Report to the PIC: - the reason for the de-icing termination; - actions to be taken (in agreement with the PIC);	Информация о неисправности деайсера передана КВС. Information about the deicer malfunction is transmitted to the PIC	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (F=118,900 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 MHz); intercom.

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- estimated delay time; <i>Note: (if the time exceeds three minutes, call another deicer).</i>				
экипаж деайсера; Deicer crew	После отказа системы провести перезагрузку систем деайсера. After the system failure, reboot the deicer systems.	1. Перезагрузка систем деайсера произведена – работоспособность деайсера восстановлена. 2. Перезагрузка система деайсера произведена – работоспособность деайсера не восстановлена. 1. The deicer systems have been rebooted – the deicer operability has been restored. 2. The deicer system has been rebooted – the deicer functionality has not been restored.	00:03:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС») radio station (AC D/A channel).

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
экипаж деайсера Deicer crew	3. Отъехать от ВС на безопасное расстояние зафиксировать неисправность, переписать ошибки, передать информацию диспетчеру ДЦУП и начальнику смены СПООиМВС. 3. Drive away from the AC at a safe distance to register the malfunction, rewrite the errors, transfer the information to the PCCD flight operations officer and to the AD/A&WS shift director.	Неисправность зафиксирована, информация передана. Malfunction is registered, information is transmitted.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»). radio station (AC D/A channel).
Работоспособность деайсера восстановлена The deicer functionality has been restored					
экипаж деайсера; оператор технологической установки Deicer crew; Process unit operator	4. После восстановления работоспособности деайсера доложить: - выпускающему работнику; - диспетчеру ДЦУП; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС. <i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору.</i>	Информация о восстановлении работоспособности деайсера передана. Information about restoring the deicer operability has been transmitted.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК-8(925)002-20-19; ЮТК-8(925)066-30-95 E-mail nachsm@svo.aero; Специалист ДЭЗИС: Тел. 8(925)105-95-22. Radio station (AC D/A channel);

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	4. After restoring the deicer operability, report to the following persons: - technician in charge of release control; - PCCD flight operations officer; - Shift director of ACSD AD/A&WS.  <i>Note: If the aircraft is treated by several deicers, report to the senior operator.</i>				Shift director of ACSD AD/A&WS: Tel: +7(925)002-20-19 NTC; +7(925)066-30-95 STC E-mail: nachsm@svo.aero; DOB&S specialist: Tel. +7(925)105-95-22.
выпускающий работник; старший оператор Technician in charge of release control; Senior operator	5. Докладить КВС о готовности к возобновлению работ по ПОЗ ВС. 5. Report to the PIC on the readiness to resume aircraft de-icing procedures.	Информация о восстановлении работоспособности деайсера передана КВС. Information about restoring the deicer operability has been transmitted to the PIC.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (F=118,900 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 MHz); intercom.
экипаж деайсера Deicer crew	6. Выполнить работы по ПОЗ ВС.	ВС обработано. The AC is treated.	00:10:00	точка проведения ПОЗ ВС	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»).

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	6. Perform aircraft de-icing procedures.			Aircraft de-icing site	radio station (AC D/A channel).
Работоспособность деайсера не восстановлена The deicer functionality has not been restored					
экипаж деайсера Deicer crew	7. Выехать из зоны обслуживания ВС на безопасное расстояние и доложить: <ul style="list-style-type: none"> <li>- выпускающему работнику;</li> <li>- диспетчеру ДЦУП;</li> <li>- начальнику смены СПООиМВС ДКОВС.</li> </ul> <i>Примечание – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</i> 7. Leave the aircraft service area at a safe distance and report to: <ul style="list-style-type: none"> <li>- technician in charge of release control;</li> <li>- PCCD flight operations officer;</li> <li>- Shift director of ACS D AD/A&amp;WS.</li> </ul>	Информация направлена. The information is forwarded.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК-8(925)002-20-19; ЮТК-8(925)066-30-95 E-mail nachsm@svo.aero; Специалист ДЭЗИС: Тел: 8(925)105-95-22. Radio station (AC D/A channel); Shift director of ACS D AD/A&WS: Tel: +7(925)002-20-19 NTC; +7(925)066-30-95 STC E-mail: nachsm@svo.aero; DOB&S specialist: Tel: +7(925)105-95-22.

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p><i>Note: In case of treating the aircraft by several deicers, report to the Senior operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>				
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	<p>8. При получении доклада о неисправности систем деайсера:                      - доложить НС СУРКОВС ДЦУП;                      - выделить исправный деайсер;                      - выдать задание экипажу неисправного деайсера на следование в ДГМ (в случае сбоя в работе RMS – по радиостанции).                      8. When receiving a report on the malfunction of the deicer systems:                      - report to the PCCD ACSRMS SD;                      - provide a serviceable deicer; issue a task to the crew of a faulty deicer to go to the LMD (in case of an RMS failure – via the radio station).</p>	<p>1. Неисправный деайсер направлен в ОПР ДГМ;                      2. Исправный деайсер направлен на точку проведения ПОЗ ВС.                      1. The deicer which is out of service is sent to the LMD;                      2. A serviceable deicer is directed to the point of carrying out the aircraft de-icing.</p>	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	RMS; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); RMS; Radio station (AC D/A channel);

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
выпускающий работник Technician in charge of release control	9. 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. 9. When a serviceable deicer arrives at the point of carrying out the aircraft de-icing: - report to the PIC on the readiness to resume aircraft de-icing procedures; - issue a permit to the deicer crew to conduct the aircraft de-icing procedures.	ВС обработано. The AC is treated.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС») radio station (AC D/A channel).
Отказ систем деайсера (деайсер не имеет собственный ход) Failure of the deicer systems (the deicer does not run on its own)					
экипаж деайсера Deicer crew	10. При выявлении отказа системы деайсера (деайсер не имеет собственный ход) доложить: - выпускающему работнику; - диспетчеру ДЦУП; - начальнику смены СПООиМВС ДКОВС.	Информация об отказе доведена. The information about the failure has been communicated.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); начальник смены СПООиМВС ДКОВС: Тел: СТК-8(925)002-20-19; ЮТК-8(925)066-30-95 E-mail nachsm@svo.aero Специалист ДЭЗИС:

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	<p><i>Примечание</i> – В случае обработки ВС несколькими деайсерами доложить старшему оператору для дальнейшего перераспределения деайсеров на площадке и выполнения ПОЗ ВС в полном объеме.</p> <p>10. If a deicer system failure is found (the deicer does not run on its own), report to the following persons:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- technician in charge of release control;</li> <li>- PCCD flight operations officer;</li> <li>- Shift director of ACSD AD/A&amp;WS.</li> </ul> <p><i>Note: In case of treating the aircraft by several deicers, report to the Senior operator for further redistribution of deicers on the pad and implementation of aircraft de-icing in full.</i></p>				<p>Тел: 8(925)105-95-22.                      Radio station                      (AC D/A channel);                      Shift director of ACSD                      AD/A&amp;WS:                      Tel: +7(925)002-20-19 NTC;                      +7(925)066-30-95 STC                      E-mail: nachsm@svo.aero                      DOB&amp;S specialist:                      Tel: +7(925)105-95-22.</p>
выпускающий работник старший оператор	11. Осмотреть маршрут руления ВС на отсутствие помехи со стороны неисправного деайсера.	1. Осмотр произведен – неисправный деайсер не является	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС	-

<b>Ответственный</b> <b>Responsible person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
Technician in charge of release control senior operator	11. Inspect the taxi route of the AC for the absence of obstacles from an unserviceable deicer.	помехой на маршруте руления. 2. Осмотр произведен – неисправный деайсер является помехой на маршруте руления. 1. The inspection has been carried out – a faulty deicer is not an obstacle on the taxi route. 2. The inspection has been carried out – a faulty deicer is an obstacle on the taxi route.		Aircraft de-icing site	
выпускающий работник старший оператор Technician in charge of release control Senior operator	12. Доложить КВС: - причину прекращения ПОЗ; - предпринимаемые действия (по согласованию с КВС); - предполагаемое время задержки. 12. Report to the PIC: - the reason for the de-icing	Информация об отказе доведена до КВС. The information about the failure has been communicated to the PIC.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (F=118,900 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 MHz); intercom.

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	termination; - actions to be taken (in agreement with the PIC); - estimated delay time;				
экипаж деайсера; deicer crew;	13. Произвести опускание кабины оператора деайсера, используя аварийную систему деайсера. 13. Lower the deicer operator's cab using the deicer emergency system.	Оператор деайсера и(или) оператор технологической установки спущен. The deicer operator and/or process unit operator is lowered.	00:03:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	-
выпускающий работник, экипаж деайсера; Technician in charge of release control, Deicer crew;	14. Произвести контроль опускания кабины оператора деайсера для предотвращения ПВС. 14. Control the lowering of the deicer operator's cab to prevent an aircraft wreck.	Контроль опускания кабины оператора осуществлен. The lowering of the operator's cab has been controlled.	00:03:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); radio station (AC D/A channel).
диспетчер ДЦУП PSSCD flight operations officer	15. 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 A serviceable deicer is directed for	00:04:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	RMS; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ»; Тел: 578-81-31, 7(56-65), 8(926)244-45-11.

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- доложить НС СУРКОВС ДЦУП; - вызвать ДЭНТ и ДГМ для проведения работ по эвакуации неисправного деайсера; - выделить исправный деайсер. 15. When receiving information about a deicer malfunction: - report to the DACC AGTCS SDH of JSC SIA about an obstacle on the AC taxiway in the form of a faulty deicer; - report to the PCCD ACSRMS SD; - call the DOGE and LMD to carry out work on the evacuation of an unserviceable deicer; - provide a serviceable deicer.	performing aircraft de-icing procedures			E-mail tower@svo.aero; СЗД ДГМ: Тел. 8 (926)606-49-96, 2(82-24); E-mail nachsm.sgms@sva.aero. RMS; Radio station (AC D/A channel); DACC AGTCS SDH of JSC SIA; 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@sva.aero.
начальник смены СПООиМВС ДКОВС Shift director of ACSD AD/A&WS	16. После получения информации о поломке деайсера: - проинформировать ведущего специалиста-инженера ДЭНТ о поломке деайсера; - прибыть на место поломки деайсера.	Начальник смены СПООиМВС ДКОВС на месте поломки деайсера. Shift director of ACSD AD/A&WS is at the	00:10:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	ведущий специалист –инженер ДЭНТ: 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;

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	16. After receiving information about the deicer failure: - inform the leading DOGE specialist-engineer about a deicer malfunction; arrive at the place of the deicer wreck.	site of the deicer wreck.			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. Leading DOGE specialist-engineer: Tel. +7(926)244-55-81 NTC; +7(926)244-55-80 STC; Terminal В +7(925)718-95-40; Terminal D +7(925)719-01-70; Terminal F +7(925)718-99-32; E-mail: mekhaniki_sm_sh1@svo.aero NTC; mekhaniki_sm_sh2@svo.aero STC;

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
					Terminal B mekh.spket@svo.aero; Terminal D mekh.spket2@svo.aero; Terminal F mekh.spket1@svo.aero.
ведущий специалист-инженер ДЭНТ Leading DOGE specialist-engineer	17. После получения информации о поломке деайсера направиться совместно с ИТП ДГМ на место поломки деайсера. 17. After receiving information about the deicer wreck, go together with the LMD ETP to the place where the deicer wreck took place.	Ремонтная бригада на месте поломки деайсера. The maintenance crew is at the site of the deicer wreck.	00:10:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	СЗД ДГМ: Тел: 8(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgms@сvo.aero. SDD LMD: Tel.: +7(926)606-49-96, 2(82-24); E-mail: nachsm.sgms@сvo.aero.
ведущий специалист – инженер ДЭНТ; ИТП ДГМ; начальник смены СПООиМВС ДКОВС	18. После прибытия на место поломки деайсера: - произвести эвакуацию неисправного деайсера из зоны обслуживания ВС; - произвести передачу неисправного деайсера в ремонт. - <i>Примечание</i> - <i>норматив прибытия ИТП ДЭНТ и ДГМ для проведения эвакуации спецмашины,</i>	Неисправный деайсер эвакуирован из зоны обслуживания ВС. The faulty deicer is evacuated from the aircraft service area.	00:10:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	-

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
Leading DOGE specialist-engineer; ETP LMD; Shift director of ACS D AD/A&WS	<p><i>потерявшей возможность самостоятельного движения и создающей помеху рулению/буксировке ВС составляет 10 мин, норматив по эвакуации – 20 мин, со времени передачи информации от диспетчера ДЦУП.</i></p> <p>18. After arriving at the place of the deicer wreck:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- evacuate the faulty deicer from the aircraft service area;</li> <li>- hand over the malfunctioning deicer for repair.</li> </ul> <p><i>Note: The standard time for the arrival of DOGE &amp; ETP LMD for the evacuation of a special vehicle that has lost the ability to move independently and creates an obstacle 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 PCCD flight operations officer.</i></p>				
экипаж дейсера Deicer crew	19. Доложить диспетчеру ДЦУП об окончании эвакуации неисправного дейсера.	Доклад выполнен. The report is done.	00:00:30		radio station (AC D/A channel).

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
	19. Report to the PCCD flight operations officer about the end of the evacuation of the unserviceable deicer.				
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	20. При получении информации об окончании эвакуации доложить: - СЗН СУНДВС ДЦУА АО «МАШ» об устранении помехи на маршруте руления ВС; - доложить НС СУРКОВС ДЦУП. 20. When receiving information about the end of the evacuation, report to the following ones: - SDH AGTCS DACC of JSC SIA on the removal of obstacle(s) on the AC taxiway; - report to the PCCD ACSRMS SD.	Исправный деайсер направлен на выполнение работ по ПОЗ ВС. A serviceable deicer is directed for performing aircraft de-icing procedures.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	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); SDH AGTCS DACC JSC SIA: Tel. 578-81-31, 7(56-65), +7(926)244-45-11. E-mail: tower@svo.aero.
выпускающий работник Technician in charge of release control	21. После эвакуации неисправного деайсера и прибытии исправного деайсера на точку проведения ПОЗ ВС: - доложить КВС о готовности возобновления работ по ПОЗ ВС;	ВС обработано. The AC is treated.	00:01:00	точка проведения ПОЗ ВС Aircraft de-icing site	радиостанция (F=118,900 МГц); СПУ. Radio station (F=118.900 MHz); intercom.

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	<ul style="list-style-type: none"> <li>- проконсультироваться с КВС об обработке, которая должна быть проведена;</li> <li>- выдать разрешение экипажу деайсера на проведение ПОЗ ВС.</li> </ul> <p>21. After the evacuation of the faulty deicer and the arrival of the serviceable one at the aircraft de-icing site:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- report to the PIC on the readiness to resume aircraft de-icing procedures;</li> <li>- consult with the PIC about the D/A treatment that shall be carried out;</li> <li>- issue a permit to the deicer crew to conduct the aircraft de-icing procedures.</li> </ul>				

**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.

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

---

**Attention!** If a deicer catches fire, you shall take measures to move the deicer away from the aircraft to a safe distance and make arrangements for fire extinction with fire extinguishers in the deicer.

In case of loss of two-way communication between the driver and the deicer operator during the aircraft de-icing, the driver shall not move towards the aircraft. The work shall be stopped, the deicer shall be removed from the service area.

**Приложение Е**

(обязательное)

(к п.5.13.)

**Appendix F**

(obligatory)

(to item 5.13.)

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

**Refueling of the Deicer with Fluids (AIFs, water) Task Card**

<b>Ответственный Responsible person</b>	<b>Действие Action</b>	<b>Результат Result</b>	<b>Норматив Standard</b>	<b>Локация Location</b>	<b>Ресурс Resource</b>
диспетчер ДЦУП PCCD flight operations officer	1. Отслеживать уровни ПОЖ/воды в баках деайсеров. 2. Выдать задание экипажу деайсера на заправку деайсера жидкостями (ПОЖ, вода). 1. Monitor the AIF/water levels in the deicer tanks. 2. Issue a task to the deicer crew to fill the deicer with liquids (AIF, water).	1. Задача выдана на ПТСД; 2. Задача выдана по радиостанции. 1. The task is issued at the DAT; 2. The task is issued via the radio station.	00:01:00	Терминал F, 8.6 Terminal F, 8.6	RMS радиостанция (канал «ПОЗ BC») RMS radio station (AC D/A channel).
водитель деайсера; deicer driver;	3. После получения задания: - подтвердить получения задания; - выехать на станцию заправки жидкостями (ПОЖ, вода). 3. After receiving the task: - confirm receipt of the task;	Деайсер прибыл на станцию заправки жидкостями (ПОЖ, вода). The deicer arrived at the filling station (AIF, water).	00:10:00	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ BC») DAT; radio station

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- go to the filling station (types of fluid: AIF, water).				(AC D/A channel).
оператор деайсера deicer operator	4. По прибытию на место заправки: - руководить подъездом деайсера к раздаточному механизму станции. 4. Upon arrival at the filling station: - manage the deicer approach to the distribution mechanism of the station.	Руководство подъездом деайсера к станции ПОЖ осуществлено. The management of the deicer approach to the AIF station was carried out.	00:00:30	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Схемы станций заправки Приложение Л. Filling station schemes Appendix K.
водитель деайсера; deicer driver;	5. Установить деайсер к раздаточному механизму станции. 5. Set a 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.	00:00:30	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	Схемы станций заправки Приложение Л. Filling station schemes Appendix K.
оператор деайсера; deicer 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 tank; - make sure that the type of fluid being	Раздаточный механизм станции ПОЖ подключен к деайсеру The distribution mechanism of the AIF station is connected to the deicer	00:00:30	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	-Деайсер - Deicer

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	poured corresponds to the deicer tank; - confirm that the deicer is ready for being filled.				
работник склада warehouse worker	7. После получения подтверждения готовности к заправке деайсера: - открыть запорную арматуру емкости; - оповестить водителя/оператора о готовности станции к выдаче ПОЖ. 7. After receiving confirmation that the deicer is ready for filling: - open the tank shut-off valve; - notify the driver/operator that the station is ready to provide AIF.	Подготовка к заправке жидкости (ПОЖ) в деайсер осуществлена. Preparation for filling the fluid (AIF) in the deicer has been carried out.	00:01:00	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	- Деайсер - Deicer
оператор деайсера; deicer 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. The deicer tank is filled with fluid.	00:30:00	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	- Деайсер - Deicer
оператор деайсера; deicer operator;	9. При заполнении бака деайсера дать команду на прекращение подачи жидкости (ПОЖ, вода). 9. When filling the deicer tank, give the command to stop the fluid supply (AIF, water).	Работник склада проинформирован. The warehouse worker has been informed.	00:00:10	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	-

Ответственный Responsible person	Действие Action	Результат Result	Норматив Standard	Локация Location	Ресурс Resource
оператор деайсера; deicer operator;	10. После закрытия перепускного клапана: - расписаться в журнале заправки деайсеров. <i>Примечание – Начальник смены СПООиМВС перед завершением смены расписывается в журнале выдачи ПОЖ в деайсеры.</i> 10. After closing the bypass valve: - sign in the deicer filling log. <i>Note: The AD/A&amp;WS shift director signs in the log concerning the provision of AIF to the deicers before the end of the shift.</i>		00:02:00	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	
оператор деайсера; deicer operator;	11. После оформления выдачи ПОЖ: - установить визуальный контакт с водителем деайсера; - руководить отъездом деайсера от раздаточного механизма станции ПОЖ. 11. After the AIF supply execution: - make visual contact with the deicer driver; - manage the deicer departure from the distribution mechanism of the AIF station.	Руководство отъездом деайсера от станции ПОЖ осуществлено. The management of the deicer departure from the AIF station was carried out.	00:00:30	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	-
водитель деайсера; deicer driver;	12. После оформления выдачи ПОЖ: - по команде оператора отъехать от раздаточного механизма станции ПОЖ;	Деайсер отъехал от раздаточного	00:00:30	Станция заправки ПОЖ AIF filling station	ПТСД; радиостанция

<b>Ответственный</b> <b>Responsible</b> <b>person</b>	<b>Действие</b> <b>Action</b>	<b>Результат</b> <b>Result</b>	<b>Норматив</b> <b>Standard</b>	<b>Локация</b> <b>Location</b>	<b>Ресурс</b> <b>Resource</b>
	- внести данные по заправке жидкостями (ПОЖ, вода) и отметку в ПТСД об окончании задания по заправке. 12. After the AIF supply execution: - at the 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 DAT about the end of the refueling task.	механизма станции ПОЖ. Deicer drove away from the distribution mechanism of the AIF station.			(канал «ПОЗ ВС»); DAT; radio station (AC D/A channel).
экипаж деайсера; Deicer crew;	13. Направиться на место постоянной дислокации или следующего задания. 13. Move to the site of permanent location or the next task performance.	Работы по заправке деайсера жидкостями (ПОЖ, вода) завершены. The work on filling the deicer with fluids (AIF, water) has been completed.	Незамедлительно Immediately	место дислокации permanent location (home) site	ПТСД; радиостанция (канал «ПОЗ ВС»); DAT; radio station (AC D/A channel).

**Приложение Ж**

(обязательное)

(к п.5.14)

**Appendix G**

(obligatory)

(to item 5.14)

**Фразеология радиообмена**

**Radio exchange phraseology**

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

G.1. Radio exchange phraseology between the PIC and the technician in charge of release control before the start of the aircraft de-icing procedure (example)

Выпускающий работник Technician in charge of release control	Кабина экипажа Cockpit
«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.)»; “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). Выход на связь после выполнения»; «The treatment will begin now... (special request given, like “ice under wing, etc.) I will call you back when ready.”	-

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

G.2. Radio exchange phraseology between the PIC and the technician in charge of release control after the end of the aircraft de-icing procedure (example)

Выпускающий работник Technician in charge of release control	Кабина экипажа Cockpit
---	---------------------------

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

<p>«Кабина земле»; «Cabin ground»</p>	<p>«Отвечаем»; «Affirm»</p>
<p>«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!»;</p> <p>«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»</p>	<p>«Обработка завершена, код ПОЗ ВС – Тип IV, Клариянт Макс Флайт Авиа 100 процентов, 12:30 локальное время, 12.01.2020»;</p> <p>«Deicing/anti-icing completed, Anti-Icing Code is Type IV, Clariant Max Flight Avia 100%, 12:30 local time, 12.01.2020»</p>

**Продолжение Приложения Ж**

**Appendix G (Cont'd)**

Ж.3. Фразеология радиообмена между КВС и старшим оператором на площадке ПОЗ ВС с работающими двигателями (пример: ВС № VP-BAD, MC №73)

G.3. Radio exchange phraseology between the PIC and the senior operator on the de-icing pad of the aircraft with the engines running (example: AC No. VP-BAD, PL No. 73)

Ж.3.1. Заруливание ВС на проходную площадку и остановка в точке обработки производится по командам машины сопровождения.

G.3.1. Taxiing of the AC to the access pad and stopping at the treatment point is carried out by the commands of the follow-me vehicle.

Ж.3.2. Перед занятием ВС проходной площадки ПОЗ (в процессе движения на точку) КВС выходит на связь со старшим оператором СПООиМВС ДКОВС на частоте 118,900 МГц, называет полностью бортовой номер ВС и позывной проходной площадки, передаёт процедуру обработки и дополнительные инструкции для ПОЗ.

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

G.3.2. Before the aircraft takes a de-icing access pad (in the process of moving to the site), the PIC communicates with the ACSD AD/A&WS senior operator at a frequency of 118.900 MHz, says the AC tail number in full and the call sign of the pad, transmits the treatment procedure and additional de-icing instructions.

*Note: In case of waiting for the access pad to be occupied, the PIC contacts the senior AD/A&WS operator after the previous aircraft starts leaving the access pad. The PIC makes a decision on AC treatment and does not determine the AIF concentration.*

Кабина экипажа Cockpit	Старший оператор Senior operator
«Оператор ПОЗ семьдесят три, Виктор Папа Браво Альфа Дельта»; “Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta”	«Виктор Папа Браво Альфа Дельта, Оператор ПОЗ семьдесят три, на связи»; “Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta on connection”
«Оператор ПОЗ семьдесят три, Виктор Папа Браво Альфа Дельта, крыло, стабилизатор, фюзеляж, киль, носовая область, к обработке готов»; “Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta, wing, stabilizer, aircraft is ready to treatment”	«Виктор Папа Браво Альфа Дельта, оператор ПОЗ семьдесят три, крыло, стабилизатор, тип четыре обработку начинаю»; “Victor Papa Bravo Alfa Delta, deicer seventy three, wing, stabilizer, type four, treatment will begin now”

	<p>После завершения обработки и проверки поверхностей: <i>«Виктор Папа Браво Альфа Дельта, оператор ПОЗ семьдесят три, обработка завершена, тип четыре сто процентов, 12:34, 12.01., контроль поверхностей после обработки выполнен»</i></p> <p>After completion of treatment and Post de-icing/anti-icing check: <i>“Deicing/anti-icing completed, Anti-Icing Code is Type four, Clariant Max Flight Avia 100%, 12:34 local time, 12.01.2020 post deicing/anti-icing check completed”</i></p>
--	--

*Продолжение Приложения Ж*

*Appendix G (Cont'd)*

<p><i>«Оператор ПОЗ семьдесят три, Виктор Папа Браво Альфа Дельта, тип четыре, сто процентов, 12:34»;</i>  <i>“Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta, type four, 100 %, 12:34”</i></p>	<p>После освобождения маршрута, выезда спецмашин из зоны обслуживания на точки размещения:  <i>«Виктор Папа Браво Альфа Дельта, Оператор ПОЗ семьдесят три, всё чисто, путь свободен!»</i></p> <p>After the route is cleared, special vehicles leave the service area for the placement points:  <i>“Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta, All clear”</i></p>
<p><i>«Оператор ПОЗ семьдесят три, Виктор Папа Браво Альфа Дельта, вас понял»;</i>  <i>“Deicer seventy three, Victor Papa Bravo Alfa Delta, All clear”</i></p>	<p>-</p>

Ж.4. Фразеология радиообмена между КВС иностранной авиакомпании и старшим оператором на площадке ПОЗ ВС с работающими двигателями (пример: ВС № VP-BAD). Позывные спецмашин на проходных площадках не озвучиваются.

G.4. Radio exchange phraseology between the PIC of a foreign airline and the senior operator on the D/A pad of the AC with engines running (example: AC No. VPBAD). The call signs of special vehicles are not voiced on the access pads.

Ж.4.1. Заруливание ВС на проходную площадку и остановка в точке обработки производится по командам машины сопровождения.

G.4.1. Taxiing of the AC to the access pad and stopping at the treatment point is carried out by the commands of the follow-me vehicle.

Ж.4.2. После занятия ВС проходной площадки ПОЗ КВС выходит на связь со старшим оператором СПООиМВС ДКОВС на частоте 118,900 МГц, называет полностью бортовой номер ВС.

G.4.2. After the AC has taken the de-icing access pad, the PIC contacts the ACS D AD/A&WS senior operator at a frequency of 118.900 MHz, says the AC tail number in full.

Ж. 4.3 Информацию по типам ПОЖ доводит до КВС на МС выпускающий работник.

G.4.3 The information to the PIC on the AIF types is brought by the release control technician at the PL.

Ж. 4.4 При передаче всех чисел, каждая цифра произносится отдельно.

G.4.4 When transmitting all the numbers, each digit is pronounced separately.

Кабина экипажа Cockpit	Старший оператор Senior operator
<p><i>«Оператор ПОЗ, Виктор Пана Браво Альфа Дельта»;</i>  <i>“Deicer, Victor Papa Bravo Alfa Delta”</i></p>	<p><i>«Виктор Пана Браво Альфа Дельта, Оператор на связи»;</i>  <i>“Victor Papa Bravo Alfa Delta on connection”</i></p>
<p><i>«Оператор ПОЗ, Виктор Пана Браво Альфа Дельта, к обработке готов»;</i>  <i>“Deicer, Victor Papa Bravo Alfa Delta, aircraft is ready”</i></p>	<p><i>«Виктор Пана Браво Альфа Дельта, оператор ПОЗ обработку начинаю»;</i>  <i>“Victor Papa Bravo Alfa Delta, deicer start of the procedure”</i></p>
<p><i>После завершения обработки:</i>  <i>After the treatment is completed:</i>  <i>“Deicer, Victor Papa Bravo Alfa Delta</i>  <i>I accepted the information.”</i></p> <p><i>После передачи информации all clear:</i>  <i>After transmitting the all clear information:</i>  <i>“Deicer, Victor Papa Bravo Alfa Delta</i>  <i>I accepted the information, all clear.”</i></p>	<p><i>После завершения обработки и проверки поверхностей:</i>  <i>«Виктор Пана Браво Альфа Дельта, оператор обработка завершена, тип четыре сто процентов, 12:34, контроль поверхностей после обработки выполнен»</i></p> <p><i>After completion of treatment and Post de-icing/anti-icing check:</i>  <i>“Deicing/anti-icing completed, Type four, 100 %, 12:34 local time, post deicing/anti-icing check completed,</i>  <i>После отъезда от ВС:</i>  <i>After departure from the AC:</i>  <i>“Victor Papa Bravo Alfa Delta, all clear.”</i></p>

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

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

Ж.5. Позывные спецмашин на проходных площадках:

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-3 (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 браво два»;

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

На площадке ПОЖ «107А» – «Оператор ПОЗ сто семь»;

На площадке ПОЖ «РД-6» – «Оператор ПОЗ РД шесть»;

На площадке ПОЖ «РД-6А» – «Оператор ПОЗ РД шесть альфа»;

На площадке ПОЖ «РД-19» – «Оператор ПОЗ РД девятнадцать».

G.5. The call signs of special vehicles on the access pads:

On the AIF pad No. 73 – "De-icing operator seventy-three";

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

On the AIF-3 pad (PL No. 217, No. 218) – "De-icing operator two hundred and seventeen", "De-icing operator two hundred and eighteen", depending on the place of entry to the pad;

---

On the AIF-5 pad (PL No. V, No. T) – *"De-icing operator Victor", "De-icing 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 – *"De-icing operator seven", "De-icing operator nine"*, depending on the place of entry to the pad;

On the AIF V-2 pad – *"De-icing operator bravo two"*;

On the AIF 105A pad – *"De-icing operator one hundred and five"*;

On the AIF 107A pad – *"De-icing operator one hundred and seven"*;

On the AIF TW-6 pad – *"TW D/A operator six"*;

On the AIF TW-6A pad – *"TW D/A operator six alpha"*;

On the AIF TW-19 pad – *"TW D/A operator nineteen"*.

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

G.6. Phraseology of radio exchange between the release control officer and the PIC when a 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 И**  
(обязательное)  
(к п. 6.8)

**Appendix I**  
(obligatory)  
(to item 6.8)

**Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15» / «Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты воздушного судна**

**Vestergaard Elephant Beta-15 / Elephant Beta deicer stopping positions for aircraft de-icing**

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

1. Treating with one deicer begins from the front part of the AC from the side of the PIC counterclockwise, observing the schemes of access 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.

2. Treating with two deicers is carried out symmetrically from the front part of the AC, observing the schemes of access to the AC. When performing de-icing of the AC with engines running, the safe distances of approaching the AC are observed.

3. Обработка 3 деайсерами выполняется симметрично с передней части при условии обработки 2 деайсерами крыла и 3 деайсером стабилизатора. При выполнении ПОО ВС с работающими двигателями соблюдаются безопасные расстояния подъезда к ВС.

3. Treating with 3 deicers is carried out symmetrically from the front part, provided that 2 deicers treated the wing and the 3rd deicer did the stabilizer. When performing de-icing of the AC with engines running, the safe distances of approaching the AC are observed.

4. Обработка 4 деайсерами выполняется симметрично. При выполнении ПОО ВС с работающими двигателями соблюдаются безопасные расстояния подъезда к ВС.

4. Treating with 4 deicers is performed symmetrically. When performing de-icing of the AC with engines running, the safe distances of approaching the AC are observed.

5. Во время ПОО с работающими двигателями:

- Всегда размещать деайсер вне зоны воздействия реактивной струи за работающими двигателями;

- Всегда размещать деайсер вне зоны всасывания во входной канал двигателя для всех типов ВС - не ближе 3 – 3,5 метров, для ВС B777- не ближе 5 метров.

---

**Примечание** - подъезд к стабилизатору ВС А-320F, В-737, SSJ-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.

5. During the deicing procedures of the AC with the engines running:

- Always place the deicer outside the impact zone of the jet stream behind the running engines;

- Always place the deicer outside the suction zone into the engine inlet channel for all types of AC no closer than 3 – 3.5 meters, for B777 AC it shall be no closer than 5 meters.

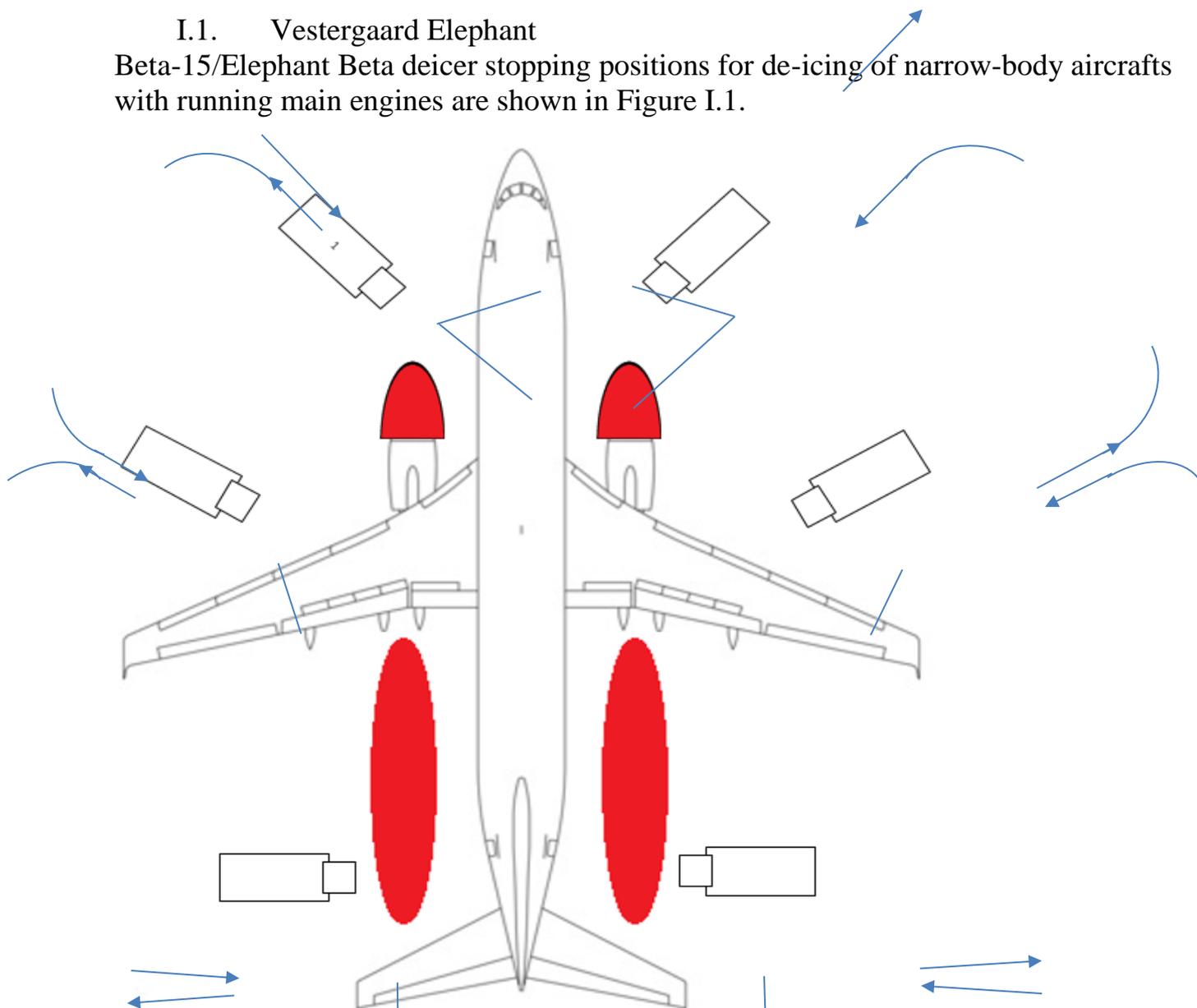
**Note:** Access to the stabilizer of A-320F, B-737, SSJ-1 aircrafts shall be done in the following way:

- for the special "JBT Tempest" vehicle – perpendicular to the fuselage, keeping the minimum permissible distances. The operator's cabin shall be located at a distance of no closer than two meters from the fuselage, approximately in the middle of the stabilizer. The operator's cab shall be turned to the stabilizer. The angle of the AIF jet direction shall be as parallel as possible to the surface of the fuselage.

- for the Vestergaard special vehicle, when the telescope approaches the fuselage, try to maintain the direction of the nozzle in the horizontal plane in such a way that the AIF jet be as parallel as possible to the surface of the fuselage.

И.1. Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты узкофюзеляжных ВС с запущенными маршевыми двигателями представлены на рисунке И.1.

I.1. Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer stopping positions for de-icing of narrow-body aircrafts with running main engines are shown in Figure I.1.

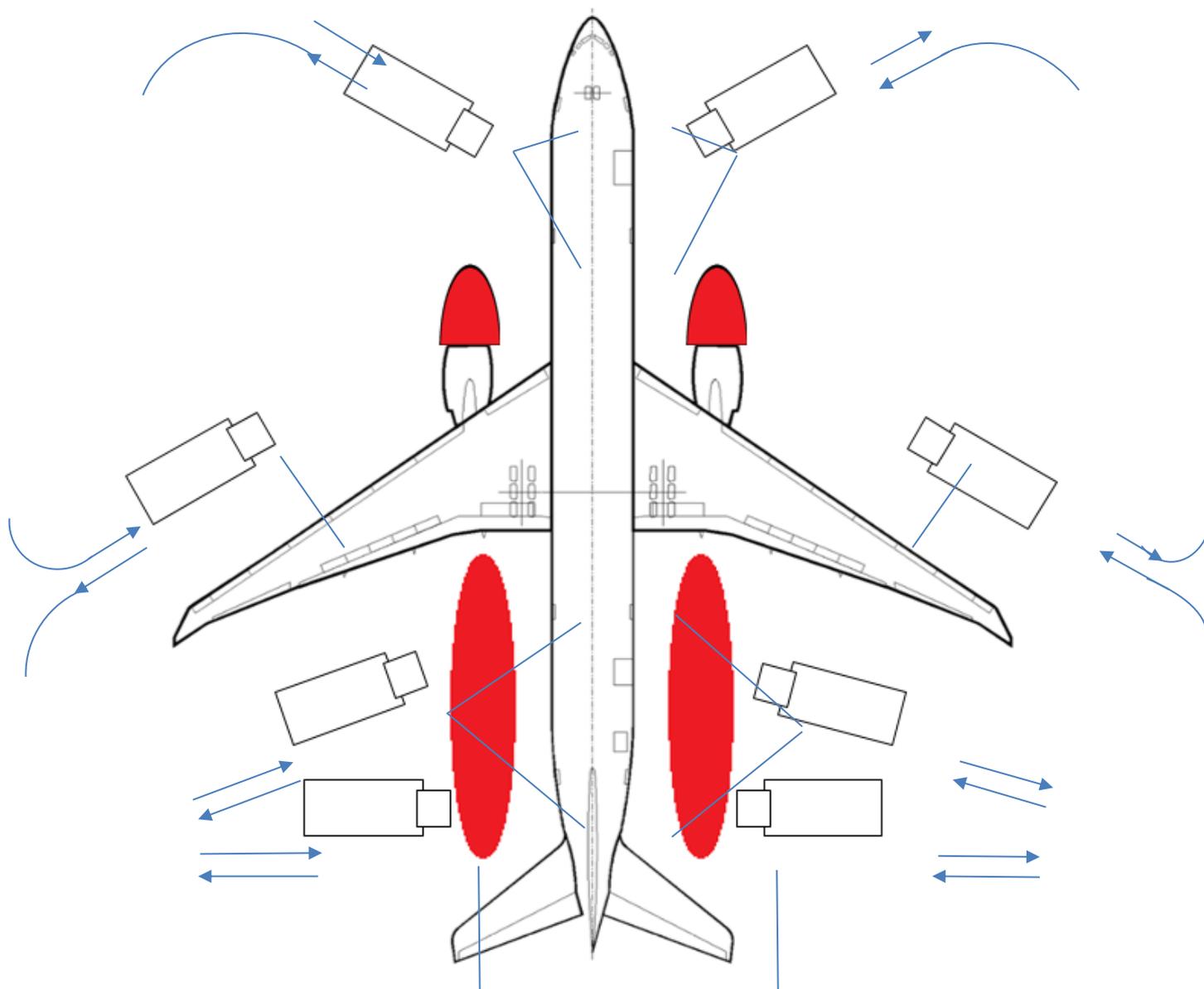


**Рисунок И.1.** Схема поэтапного выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного воздушного судна деайсером «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta»

**Figure I.1.** Step-by-step implementation scheme of de-icing of narrow-body aircrafts by Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer

И.2. Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты широкофюзеляжных ВС с запущенными маршевыми двигателями представлены на рисунке И.2.

I.2. Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer stopping positions for de-icing of wide-body aircrafts with running main engines are shown in Figure I.2.

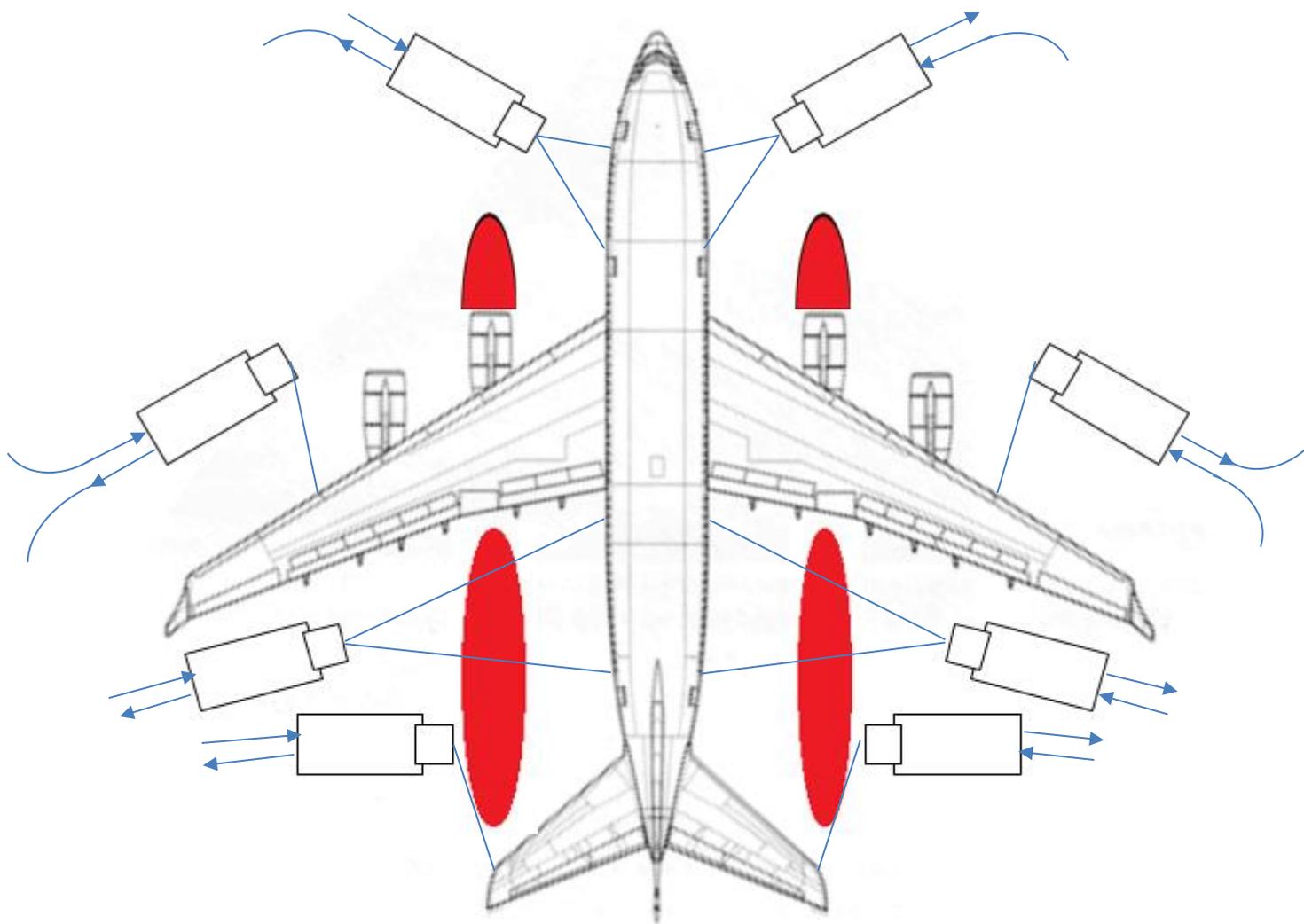


**Рисунок И.2.** Схема поэтапного выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного воздушного судна с двумя двигателями деайсером «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta»

**Figure I.2.** Step-by-step implementation scheme of de-icing of wide-body aircrafts with two engines by Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer

И.3. Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты широкофюзеляжных ВС с запущенными маршевыми двигателями представлены на рисунке И.3.

I.3. Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer stopping positions for de-icing of wide-body aircrafts with running main engines are shown in Figure I.3.

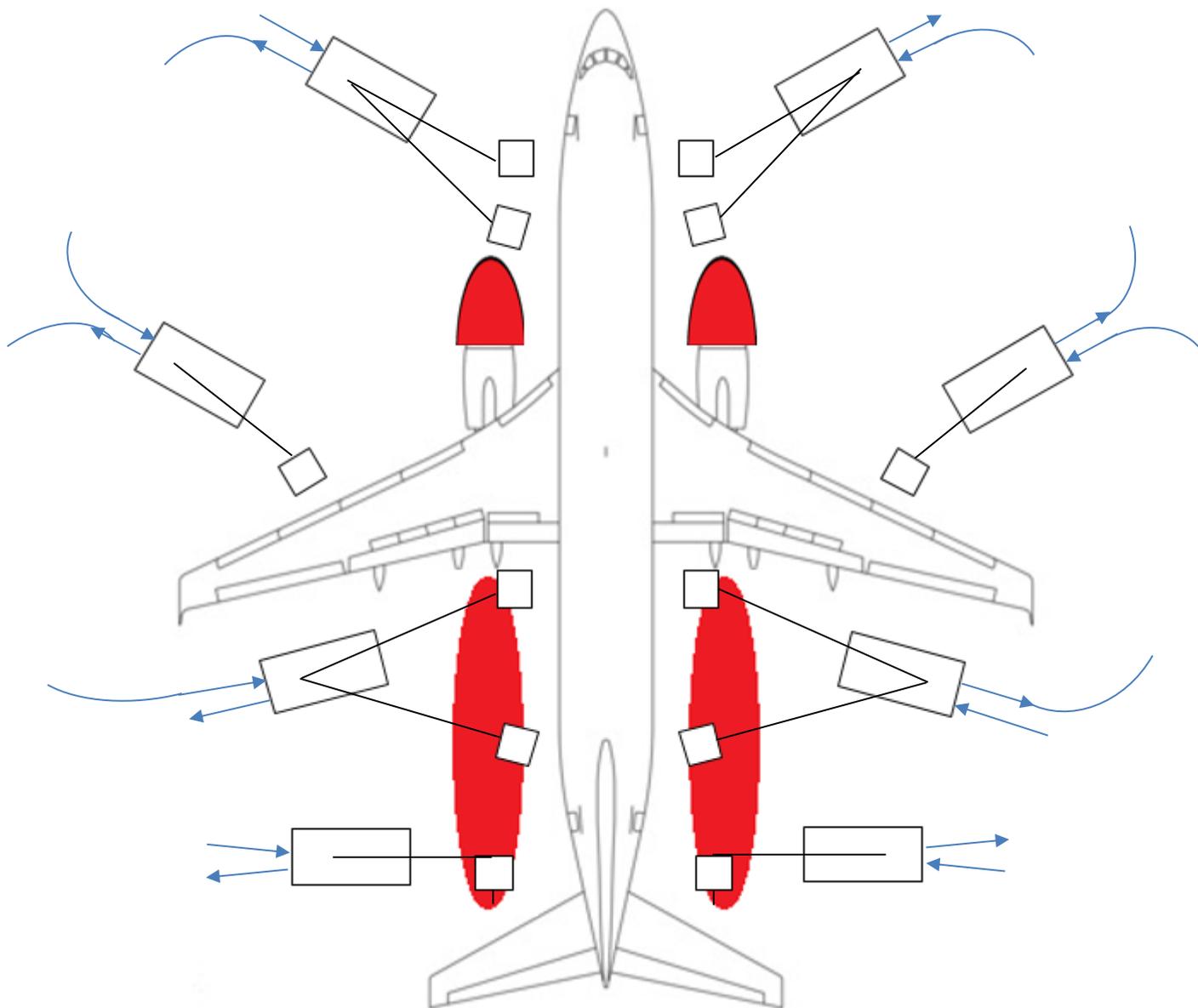


**Рисунок И.3.** Схема поэтапного выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного воздушного судна с четырьмя двигателями деайсером «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta»

**Figure I.3.** Step-by-step implementation scheme of de-icing of a wide-body aircraft with four engines by Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer

И.4. Места остановки деайсера «JBT Tempest» для проведения противообледенительной защиты узкофюзеляжных ВС с запущенными маршевыми двигателями представлены на рисунке И.4.

I.4. JBT Tempest deicer stopping positions for de-icing of narrow-body aircrafts with running main engines are shown in Figure I.4.

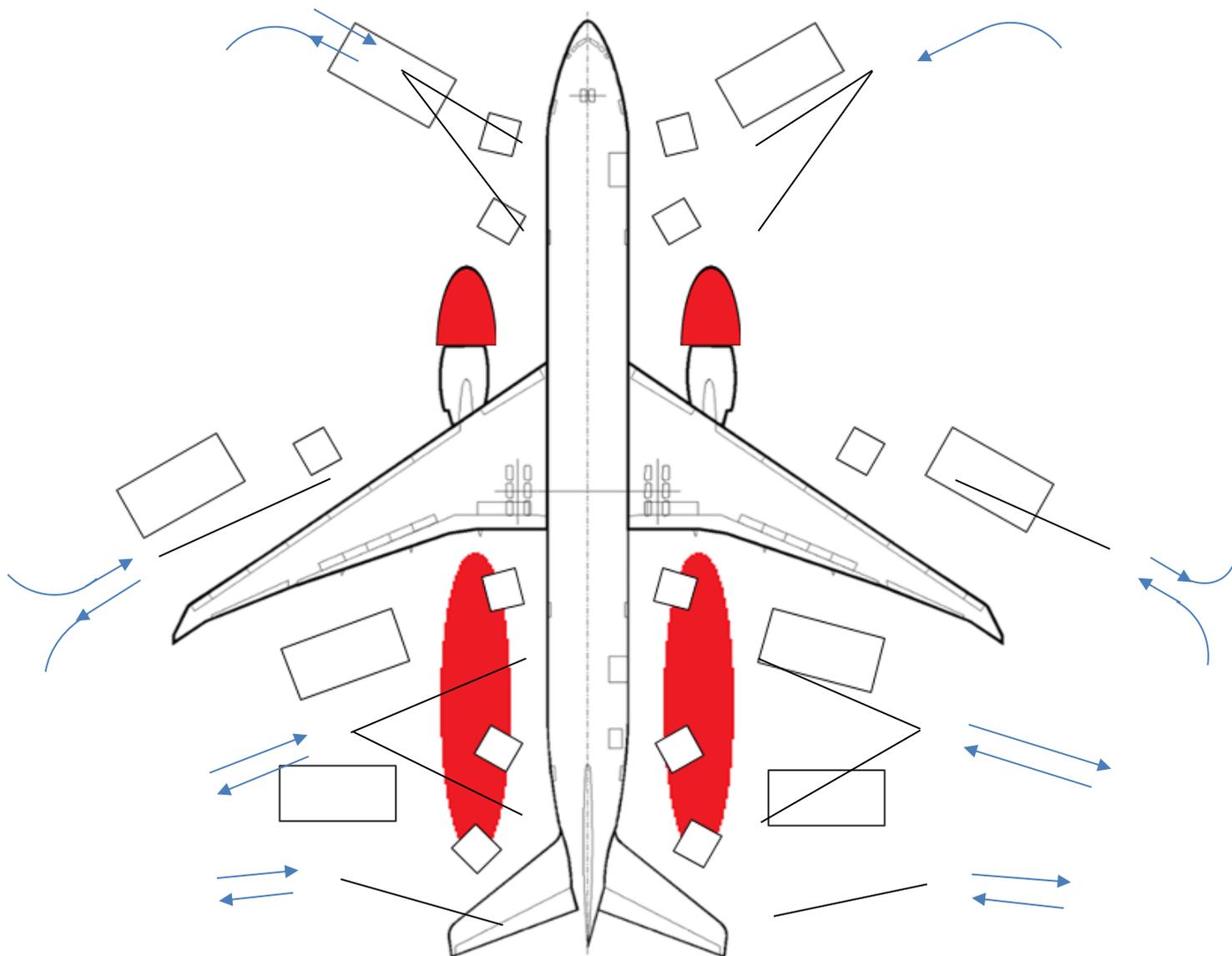


**Рисунок И.4.** Схема поэтапного выполнения противообледенительной защиты узкофюзеляжного воздушного деайсером «JBT Tempest»

**Figure I.4.** Step-by-step implementation scheme of de-icing of a narrow-body aircraft by JBT Tempest deicer

И.5. Места остановки деайсера «JBT Tempest» для проведения противообледенительной защиты широкофюзеляжных ВС с запущенными маршевыми двигателями представлены на рисунке И.5.

I.5. JBT Tempest deicer stopping positions for de-icing of wide-body aircrafts with running main engines are shown in Figure I.5.

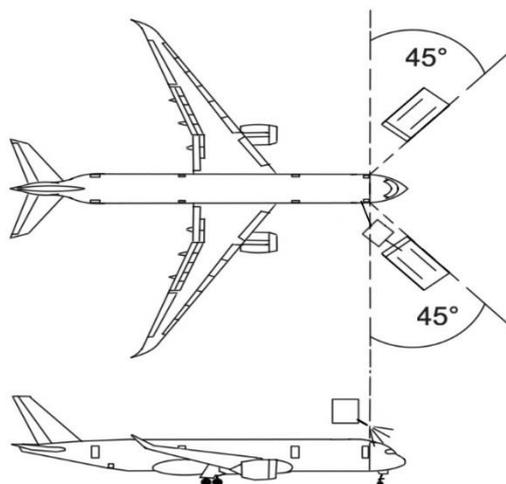


**Рисунок И.5.** Схема поэтапного выполнения противообледенительной защиты широкофюзеляжного воздушного судна с двумя двигателями деайсером «JBT Tempest»

**Figure I.5.** Step-by-step implementation scheme of de-icing of a wide-body aircraft with two engines by JBT Tempest deicer

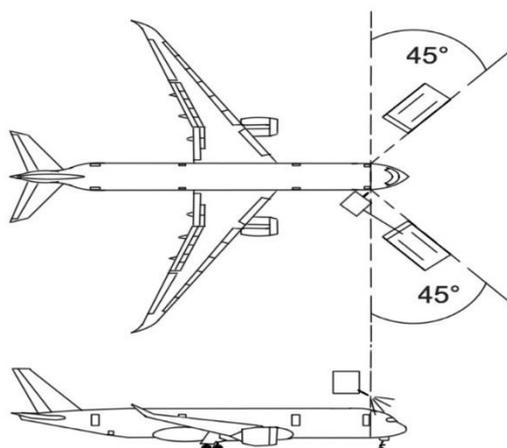
И.6. Противообледенительная обработка носовой части ВС.

I.6. De-icing treatment of the nose of the AC.



**Рисунок И.6.** Обработка носовой части ВС B777, B737, A319/20/21, A330, A350 противообледенительной машиной VESTERGAARD.

**Figure I.6.** Treatment of the nose of AC B777, B737, A319/20/21, A330, A350 with VESTERGAARD deicer.

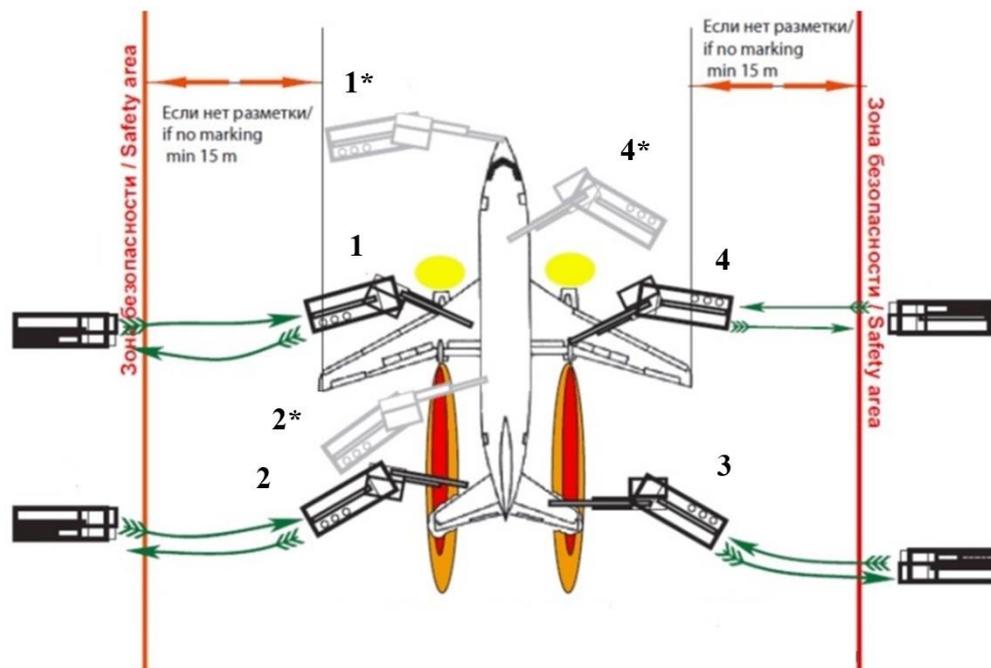


**Рисунок И.7.** Обработка носовой части ВС B777, B737, A319/20/21, A330, A350 противообледенительной машиной TEMPEST.

**Figure I.7.** Treatment of the nose of AC B777, B737, A319/20/21, A330, A350 with TEMPEST deicer.

И.8. Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты ВС типа E-190 представлены на рисунке И.8.

I.8. Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer stopping positions for de-icing of the AC E-190 type are shown in Figure I.8.



**Рисунок И.8.** Места остановки деайсера «Vestergaard «Elephant Beta-15»/«Elephant Beta» для проведения противообледенительной защиты ВС типа E-190.

**Figure I.8.** Vestergaard Elephant Beta-15/Elephant Beta deicer stopping positions for de-icing of the AC E-190 type

Позиция 1 – Подъезд на расстояние не ближе трех метров от внешней боковой обшивки двигателя. Обработка всей площади крыла.

Позиция 2 – Подъезд к хвостовой части ВС по линии параллельной передней кромки стабилизатора на расстоянии не менее двух метров от ВС по направлению к задней пассажирской двери. Остановка на расстоянии от 1,5 до 2 метров от условной линии, проведенной по внешней боковой обшивке двигателя параллельно фюзеляжу ВС. Обработка всей хвостовой части и задней части фюзеляжа с одной стороны ВС.

Позиция 3 – Объезд хвостовой части ВС на расстоянии не менее тридцати метров от неё (при выполнении ПОЗ ВС одним деайсером). Обработка всей хвостовой части и задней части фюзеляжа с другой стороны ВС.

---

*Примечание* – Подъезд к правой стороне стабилизатора выполняется в соответствии с указаниями позиции 2.

Позиция 4 – Подъезд на расстояние не ближе трех метров от внешней боковой обшивки двигателя. Обработка всей площади крыла.

Позиции 1\*, 2\* и 4\* – для проведения противообледенительной защиты фюзеляжа.

**Внимание! Противообледенительная защита ВС типа E-190 с работающим ВСУ запрещена!**

Position 1 – Approaching to a distance not closer than three meters from the outer side casing of the engine. Entire wing area treatment.

Position 2 – Approaching to the rear end of the AC in a line parallel to the leading edge of the stabilizer at a distance of at least two meters from the AC towards the rear passenger door. A stop at a distance from 1.5 to 2 meters from the conventional line drawn along the outer side casing of the engine parallel to the AC fuselage. Treatment of the entire tail-end and rear part of the fuselage on one side of the AC.

Position 3 – Detour of the rear part of the AC at a distance of at least thirty meters from it (when performing the AC de-icing procedures with one deicer). Treatment of the entire tail-end and rear part of the fuselage on the other side of the AC.

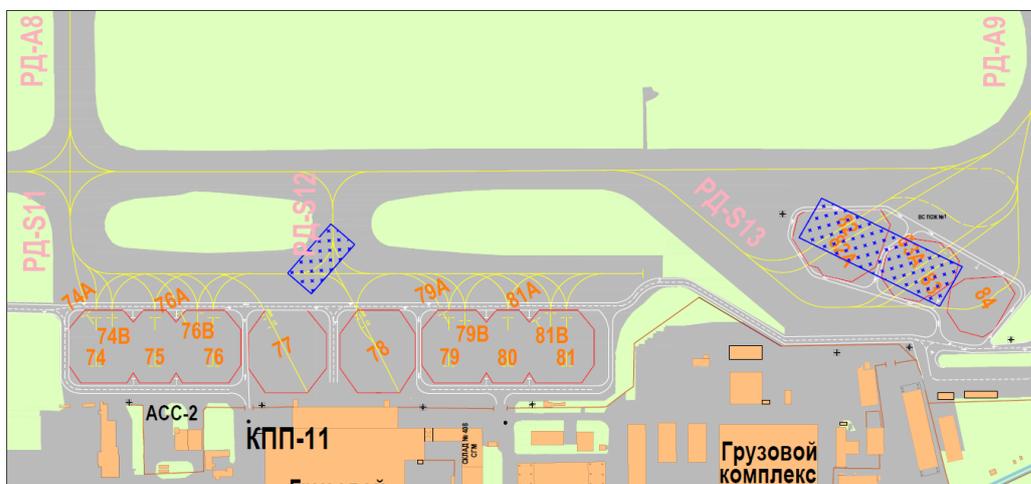
*Note:* Approaching to the right side of the stabilizer is carried out in accordance with the instructions of position 2.

Position 4 – Approaching to a distance not closer than three meters from the outer side casing of the engine. Entire wing area treatment.

Positions 1\*, 2\* and 4\* – for fuselage de-icing.

**Attention! No aircraft de-icing of the E-190 type with a working APU is allowed!**

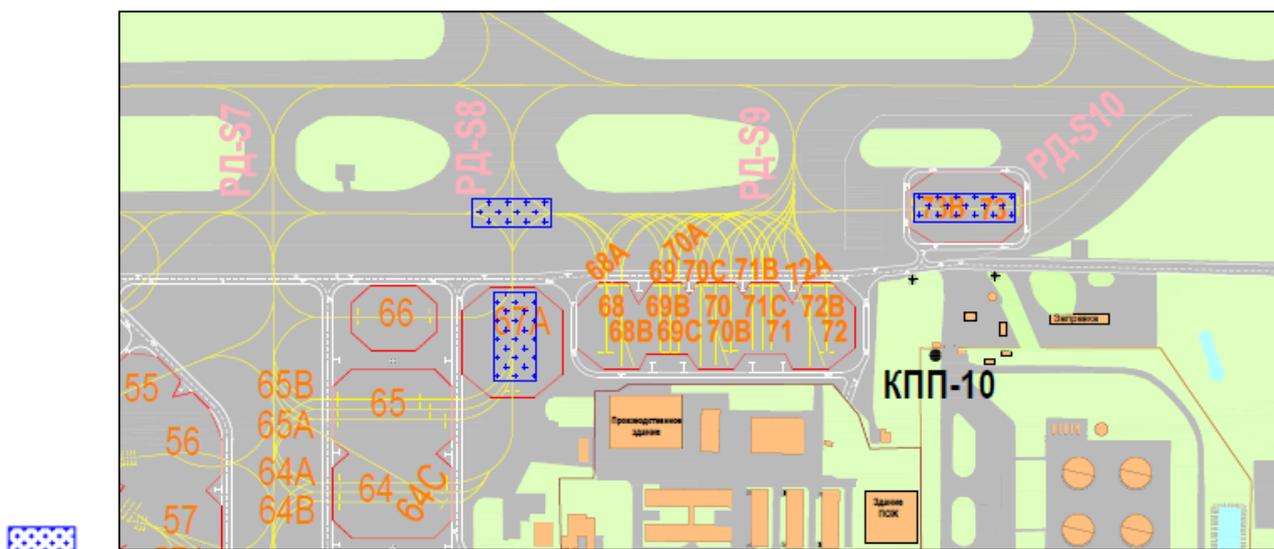




-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running

**Рисунок К.3.** Схема размещения площадок ПОЖ-1 (МС №№ 82А, 83) и ПОЖ-АМ, для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в восточной части перрона ЮТК

**Figure J.3.** Layout scheme of the AIF-1 (PL Nos. 82A, 83) and AIF-AM pads for de-icing of the aircraft with the engines running in the eastern part of the STC ramp



-  - площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running

**Рисунок К.4.** Схема размещения площадок ПОЖ-73 (МС № 73); ПОЖ-67А (МС № 67А); ПОЖ-88 (в районе РД - S8); для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в центральной части перрона ЮТК

**Figure J.4.** Layout scheme of the AIF-73 (PL No. 73); AIF-67A (PL No. 67A); AIF-S8 (in the area of TW - S8) pads for de-icing of the aircraft with the engines running in the central parts of the STC ramp



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running

**Рисунок К.5.** Схема размещения площадок ПОЖ «W» (МС №№ 7А, 9А); ПОЖ на РД S1, РД S2, РД S8, для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в западной части перрона ЮТК

**Figure J.5.** Layout scheme of the AIF "W" (PL Nos. 7A, 9A); AIF on TW S1, TW S2, TW S8 pads for de-icing of the aircraft with the engines running in the western part of the STC ramp



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running



**Рисунок К.6.** Схема размещения площадки ПОЖ-5 (МС «V» и «T») для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в районе ВПП-3

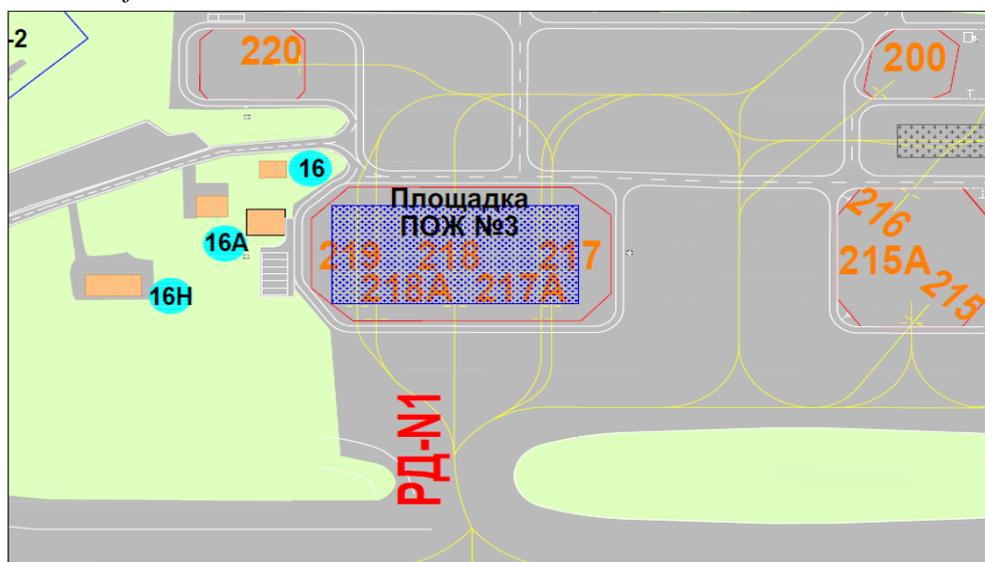
**Figure J.6.** Layout scheme of the AIF-5 pad (PLs "V" and "T") for de-icing of the aircraft with the engines running in the area of RWY-3



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running

**Рисунок К.7.** Схема размещения площадки для ПОЗ ВС с запущенными двигателями в районе РД-D

**Figure J.7.** Layout scheme of the de-icing pad of the aircraft with the engines running in the area of TW-D



- площадка ПОЗ ВС с запущенными двигателями
- pad for de-icing of the aircraft with the engines running

**Рисунок К.8.** Схема размещения площадки ПОЖ-3 (МС №№ 217А и 218А) для ПОЗ ВС с запущенными двигателями

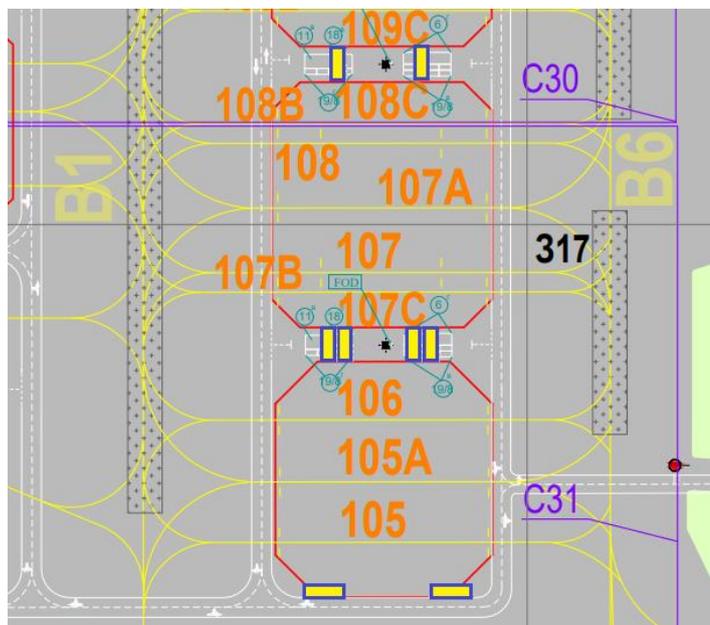
**Figure J.8.** Layout scheme of the AIF-3 pad (PL No. 217A and 218A) for de-icing of the aircraft with the engines running

*Продолжение Приложения К*

*Appendix J (Cont'd)*

К.2. Схемы оперативного размещения деайсеров при открытии площадок ПОЗ ВС с запущенными двигателями

J.2. Operational configuration schemes of deicers at the opening of the de-icing pads of the aircraft with the engines running

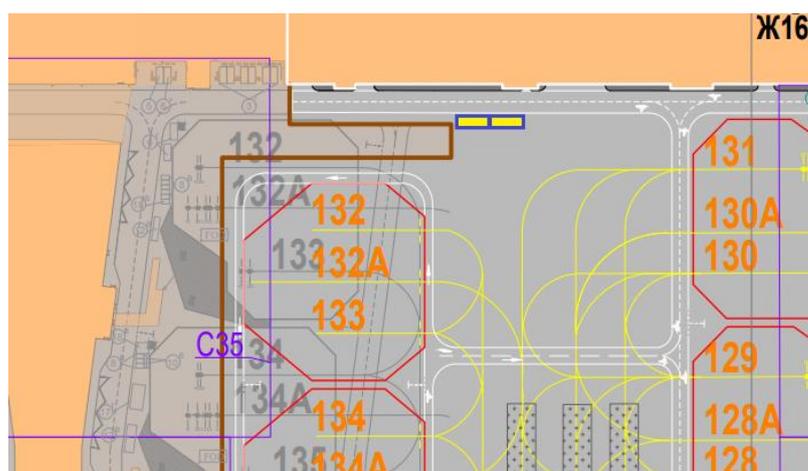


- место для размещения деайсера

- place for a deicer

**К.9.** Схема оперативного размещения деайсеров на МС №№ 105, 107

**J.9.** Operational configuration scheme of deicers at PLs Nos. 105, 107

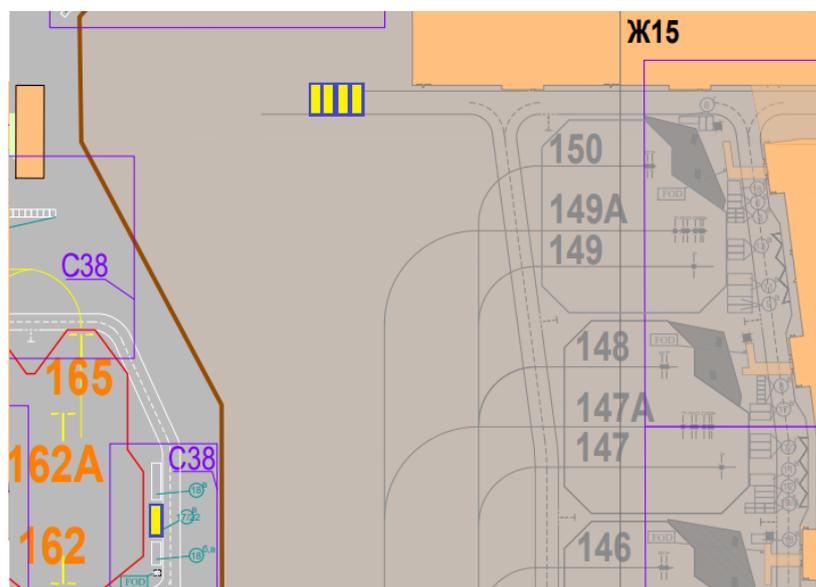


- место для размещения деайсера

- place for a deicer

**К.10.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 132

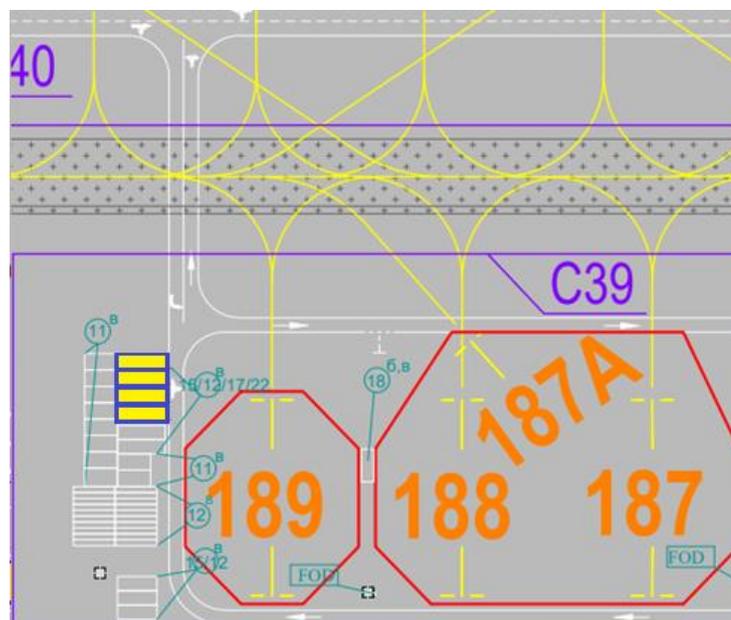
**J.10.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No.132



 - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.11.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС №№ 150, 162

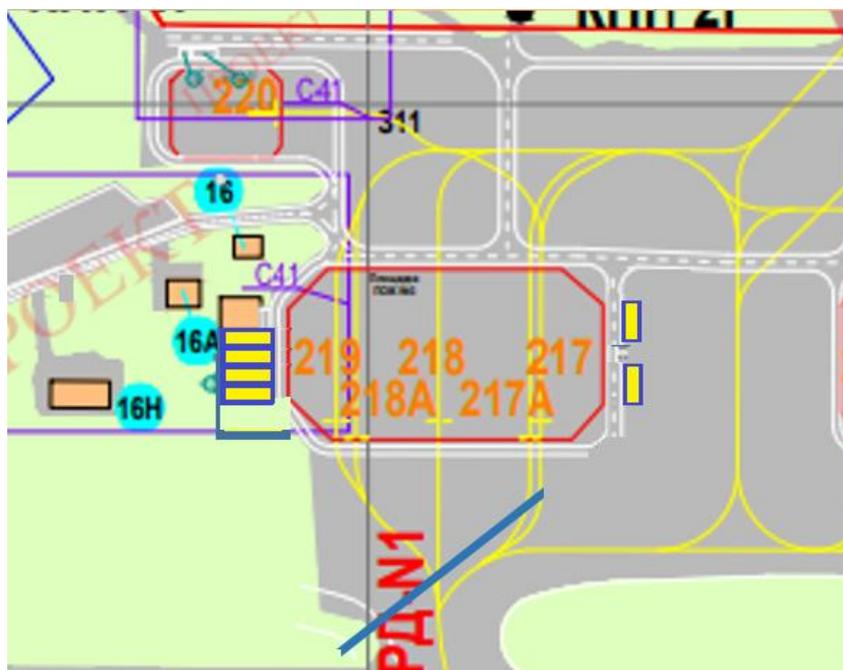
**J.11.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PLs Nos. 150, 162



 - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.12.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 189

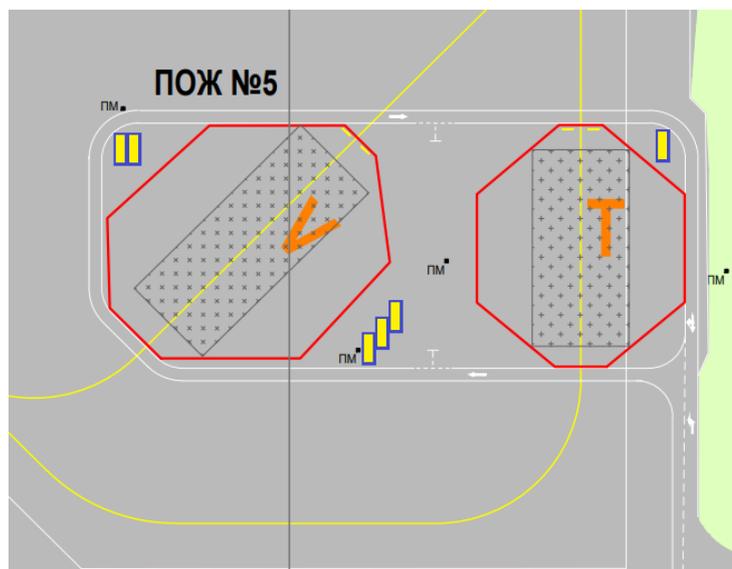
**J.12.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No.189



-  - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.13.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе площадки ПОЖ-3

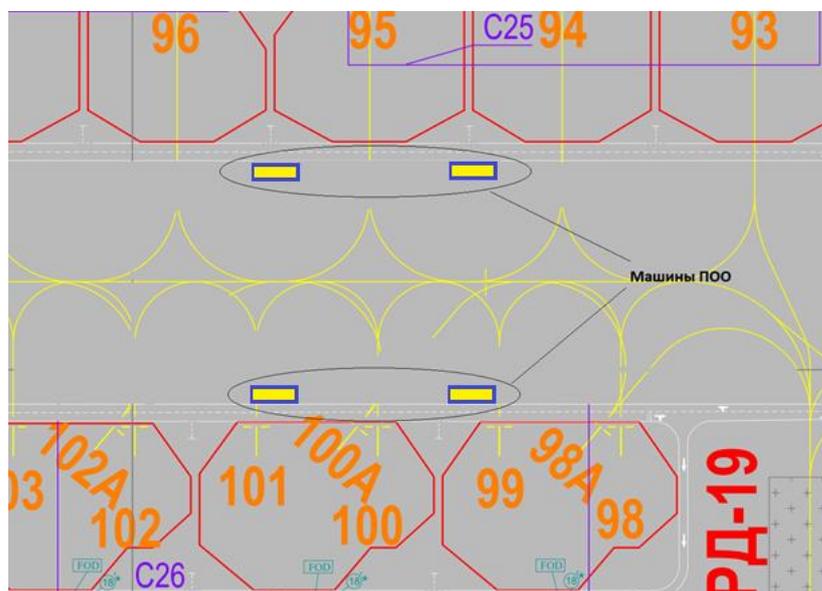
**J.13.** Operational configuration scheme of deicers in the area of the AIF-3 pad



-  - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.14.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе площадки ПОЖ-5

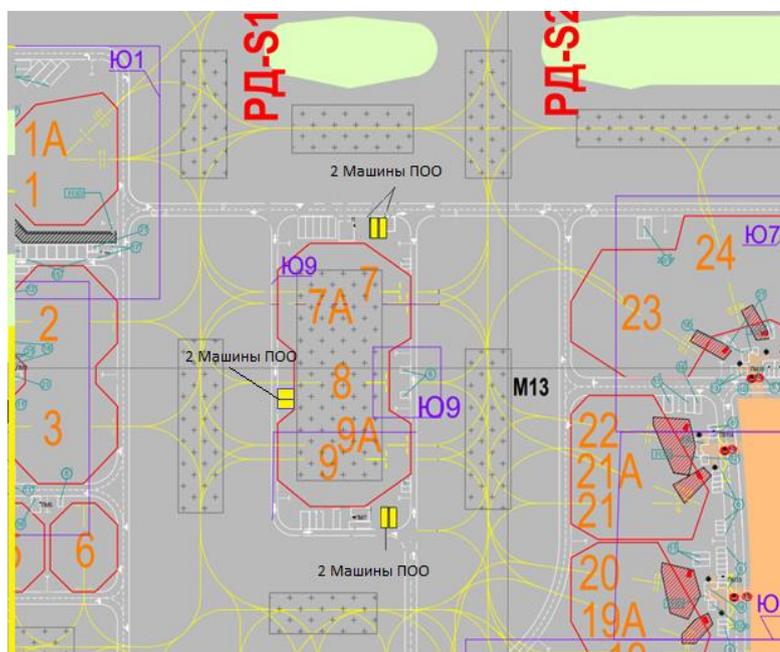
**J.14.** Operational configuration scheme of deicers in the area of the AIF-5 pad



-  - место для размещения деайсера
- place for a deicer

**К.15.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе РД-19

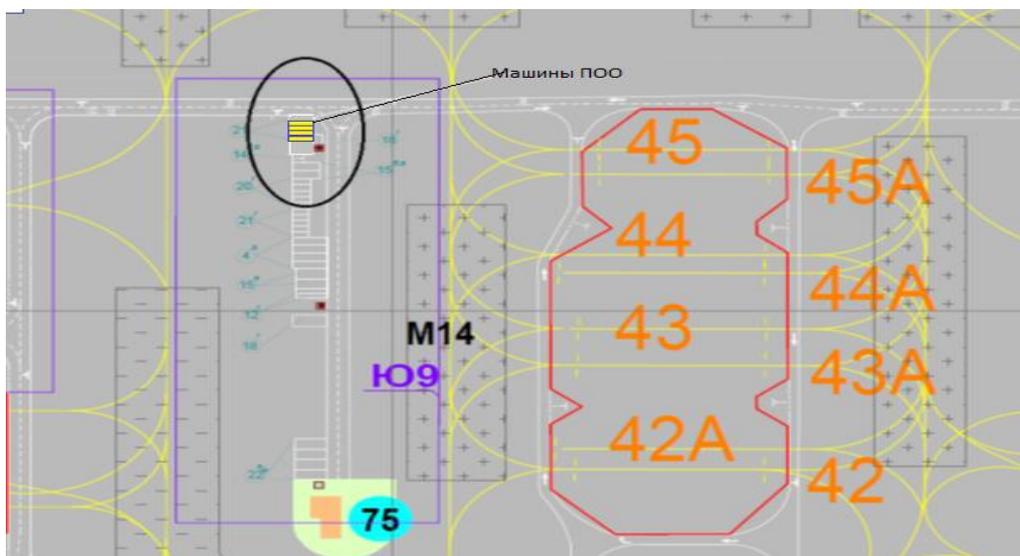
**J.15.** Operational configuration scheme of deicers in the area of TW-19



-  - место для размещения деайсера
- place for a deicer

**К.16.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС №№ 7, 9

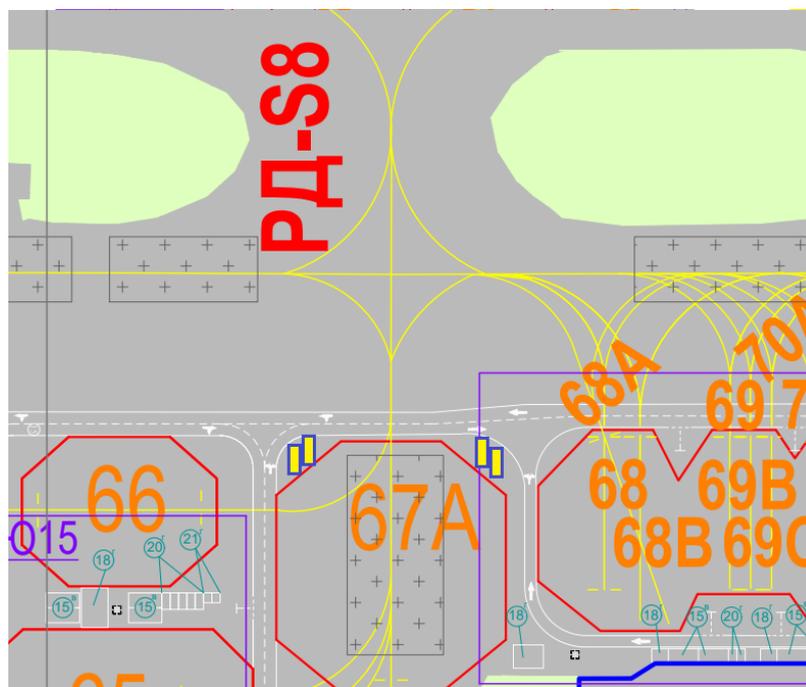
**J.16.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PLs Nos. 7, 9



 - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.17.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС №45

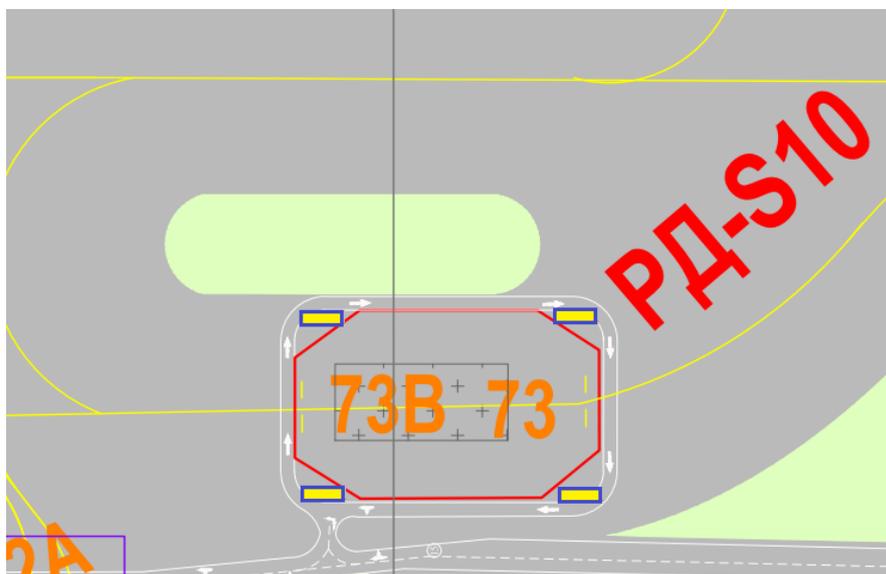
**J.17.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No. 45



 - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.18.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 67А

**J.18.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No. 67A



-  - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.19.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе МС № 73

**J.19.** Operational configuration scheme of deicers in the area of PL No. 73



-  - место для размещения деайсера  
- place for a deicer

**К.20.** Схема оперативного размещения деайсеров в районе площадки ПОЖ-1

**J.20.** Operational configuration scheme of deicers in the area of the AIF-1 pad

**Приложение Л**

(обязательное)

(к п. 5.13.)

**Appendix K**

(obligatory)

(to item 5.13.)

**Схемы расположения станций заправки деайсеров ПОЖ и водой**

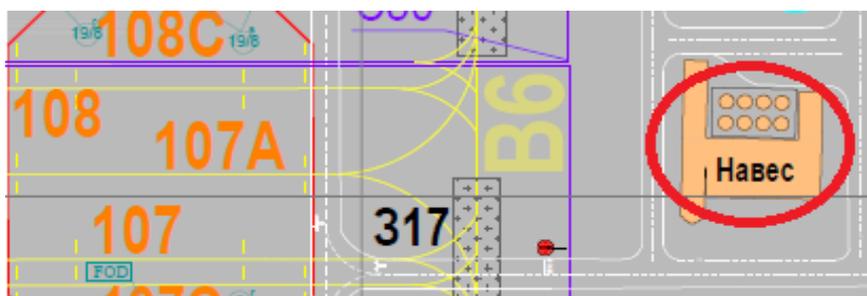
**Layout schemes of stations for filling deicers with AIF and water**

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 providing AIF and water:

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

K.1. The NTC AIF station is located in the eastern part of the ramp of Terminal B in the NTC

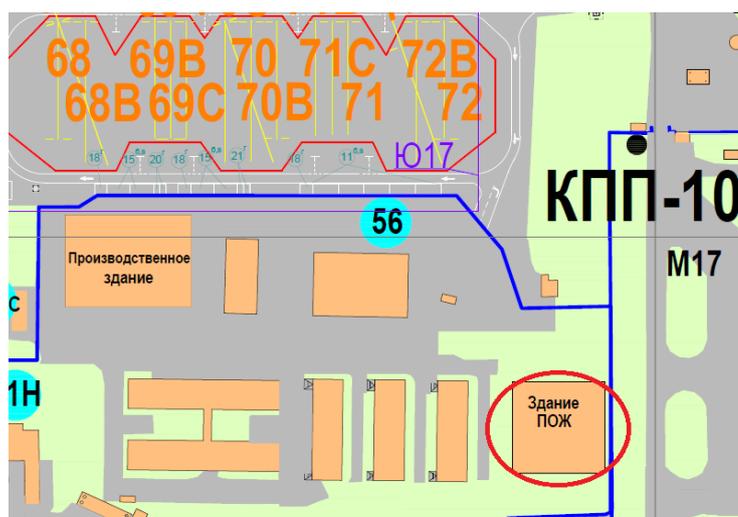


*Рисунок Л.1. Схема расположения станции ПОЖ СТК*

*Figure K.1. Layout scheme of the NTC AIF station*

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

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



*Рисунок Л.2. Схема расположения станции ПОЖ Берлин-3*

*Figure K.2. Layout scheme of Berlin-3 AIF station*



**Приложение М**

(обязательное)

(к п. 5.15)

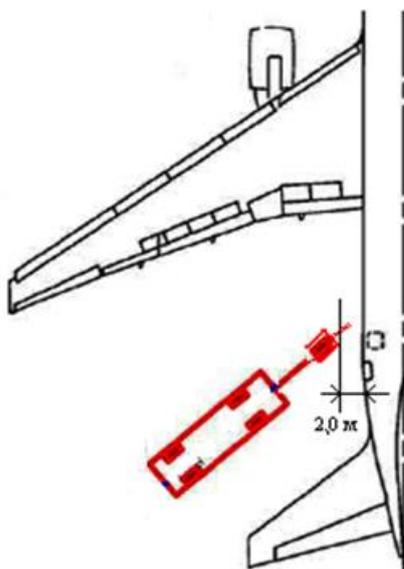
**Appendix L**

(obligatory)

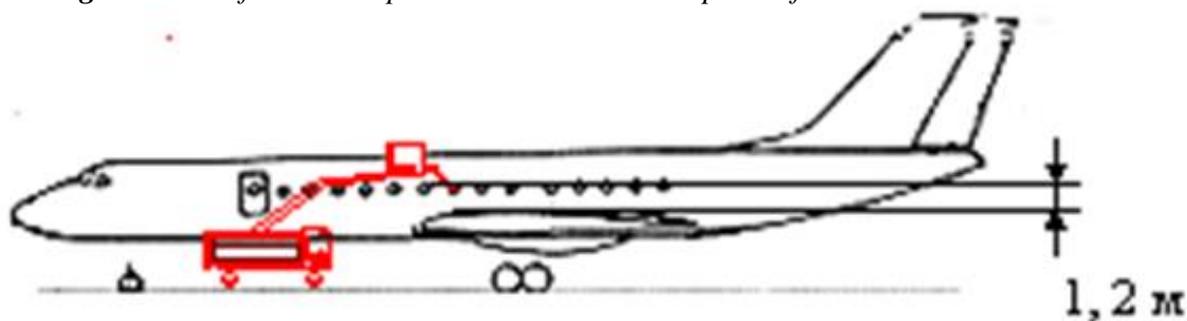
(to item 5.15)

**Безопасные параметры расстояний между частями деайсера и элементами планера воздушного судна**

**Safe parameters of the distances between the parts of the deicer and the elements of the airframe of the aircraft**



*Рисунок М.1. Безопасные параметры расстояний между частями деайсера и ВС*  
*Figure L.1. Safe distance parameters between the parts of the deicer and the AC*



*Рисунок М.2. Оптимальное безопасное расстояние между форсункой и поверхностью ВС 0,5 – 1,5 метра, но не ближе 0,5 метра*

*Figure L.2. The optimal safe distance between the nozzle and the surface of the AC is 0.5 – 1.5 meters, but not closer than 0.5 meters*

**Приложение Н**  
(обязательное)  
(к п. 24 Приложение Д)  
**Appendix M**  
(obligatory)  
(to item 24 Appendix E)

**Сигнал, разрешающий движение воздушного судна после проведения  
противообледенительной защиты**  
**A signal that permits the movement of the aircraft after de-icing procedures are  
carried out**

Сигнал «Все чисто, путь свободен» («All clear» signal):  
"All clear! The path is clear!" signal:



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

**Приложение П**

(обязательное)

(к п.5.16)

**Appendix O**

(obligatory)

(to item 5.16)

**Инструкция по заполнению карты ПОО**

**Instructions for filling in the AD/ACO card**

Форма «Карты заказа и контроля противообледенительной обработки воздушного судна»

Aircraft De-/Anti-Icing Control and Ordering Cards 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 Capitan of aircraft or pre/post de-icing/anti-icing checker	Командир ВС/ Capitan of aircraft	Фамилия/ name	Подпись/ signature	
		Контролер ПОО/ Checker of de-icing/anti-icing	Фамилия/ name	Подпись/ signature	
<b>ЗАКАЗ НА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНУЮ ОБРАБОТКУ ПОВЕРХНОСТЕЙ САМОЛЕТА/ DE/ANTI-ICING TREATMENT ORDER</b>					
3	Время заказа ПОО / Time of Order	Запрашиваемое время защитного действия ПОЖ/ Requested of HOT	Обработать зоны (подпись)/ Zones of Treatment/ Sign	Заказ выполнил. Оператор / Treatment completed / Sign	
	Отказ от заказанной процедуры ПОО. Время отказа / refusal order. Time of refusal	<b>ЗОНЫ/ ZONES</b>		Фамилия/ name	Подпись/ signature
	Фамилия/ name	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ КРЫЛА/ UPPER SURFACE OF WING			
	Подпись/ sign	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА/ HORIZONTAL STABILIZER			
	Температура воздуха/OAT _____ °C	ВЕРХНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ ФЮЗЕЛЯЖА/ FUSELAGE			
	Первая ступень обработки / First step Удаление или защита от СПО/ 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 Защита от обледенения/ anti-icing	НИЖНЯЯ ПОВЕРХНОСТЬ СТАБИЛИЗАТОРА/ LOWER SURFACE OF STABILIZER			
		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 _____					
<b>ПРОВЕРКА КАЧЕСТВА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ/ QUALITY OF TREATMENT CHECKED</b>					
Проверка элементов ВС/ Technical de-icing	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.			Фамилия/ name	Подпись/ signature
	<b>ВЫПУСКАЮЩИЙ ПЕРСОНАЛ/ RELEASE PERSON</b>				
Проверка поверхностей ВС после обработки ПОЖ/ Post de-anti-icing check	Поверхности ВС после обработки ПОЖ проверены/ Post de-anti-icing check completed			Фамилия/ name	Подпись/ signature
	<b>ОПЕРАТОР/ DE-ICER</b>				
<b>ПЕРЕДАЧА КОДА ПРОТИВООБЛЕДЕНИТЕЛЬНОЙ ОБРАБОТКИ ВС/ TRANSMITTED ANTI-ICING CODE</b>					
5	Код противообледенительной обработки передан КВС/ anti-icing code transmitted.			Фамилия/ name	Подпись/ signature
	Выпускающий персонал/Release Staff				

*Продолжение Приложения П*

*Appendix O (Cont'd)*

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

**Блок № 1**

Заполняется:

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

**Блок № 2**

Заполняется:

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

**Блок № 3**

«Время заказа», «Отказ от заказанной процедуры», «t° крыла»(при положительной температуре воздуха), «t° воздуха» (также в данном разделе указываются осадки «\*»), «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;

«Время заказа», «t° крыла»(при положительной температуре воздуха), «t° воздуха» (также в данном разделе указываются осадки «\*»), «зоны для ПОО ВС», «первая ступень обработки», «вторая ступень обработки», «КОД ПОО» заполняется старшим оператором на площадке ПОЗ ВС с запущенными двигателями.

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 деайсера (оператору технологической установки) перед началом ПОО ВС на МС или ТЗ.

---

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

The AD/ACO card contains three identical sheets, two of which are copies of the inscriptions applied to the first sheet (hereinafter referred to as the "original").

### **Unit No.1**

Filled in by:

- the technician in charge of release control after the inspection of the AC, in case of a decision on the need for de-icing
- the senior operator at the AC D/A pad of the aircraft with the engines running.

### **Unit No. 2**

Filled in by:

- the technician in charge of release control and PIC after the inspection of the AC, in case of a decision on the need for de-icing;
- the senior operator at the AC D/A pad of the aircraft with the engines running, "D/AT supervisor" section.

### **Unit No. 3**

"Order time", "Refusal of the ordered procedure", "t° of the wing" (at a positive air temperature), "t° of the air" (precipitation "\*" is also indicated in this section), "Treat areas" are filled in jointly by the PIC and the Technician in charge of release control based on the results of their inspection of the AC and analysis of actual and predicted weather conditions at the Sheremetyevo airport when performing the AC D/AT procedures. The remaining items are filled in by the operator;

"Order time", "t° of the wing" (at a positive air temperature), "t° of the air" (precipitation "\*" is also indicated in this section), "AC D/AT areas", "first stage of treatment", "second stage of treatment", "D/AT CODE" are filled in by the Senior operator at the AC D/A pad of the aircraft with the engines running.

Filling in any row 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 for carrying out the de-icing procedures of the specified aircraft surface.

The technician in charge of release control coordinates the AC D/AT order with the PIC and hands over the AD/ACO card to the operator of the deicer (process unit operator) before the start of the aircraft de-icing at the PL or SS.

After the completion of de-icing procedures of the specific aircraft surfaces, the deicer operator (process unit operator) fills in the appropriate cells of the column "Order executed. Operator" (Full name, signature).

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 деайсера заполняет графу «Код ПОО» и передает заполненную карту заказа выпускающему работнику.

#### **Блок № 4**

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

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

- оператором деайсера – после проведения процедур ПОО ВС и выполнения им (оператором) контроля качества поверхностей ВС обработанных ПОЖ;
- выпускающим работником – после выполнения им работ по проверке отсутствия СЛЮ 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 – после проведения процедур ПОЗ поверхностей ВС и выполнения осмотра старшим оператором (совместно с экипажами остальных участвующих деайсеров) контроля качества ПОЗ всех критических поверхностей ВС и соблюдения технологии выполнения ПОЗ ВС.

#### **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 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».

The line "Additional information" can be used if there is a need for de-icing using AIFs for any other elements of the AC.

---

After performing the aircraft de-icing at the PL and SS, the deicer operator fills in the column "D/AT code" and hands over the completed order card to the technician in charge of release control.

#### **Unit No. 4**

It is filled in after checking the aircraft de-icing by the deicer operator and the technician in charge of release control.

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

- by the deicer operator after carrying out the aircraft de-icing procedures, and the operator performs quality control of the AIF-treated surfaces of the AC;
- by the technician in charge of release control after he/she has performed work on checking the absence of S&IDs on the nose of the fuselage, air pressure and OAT, angle-of-attack transmitters, crew cockpit windows, intake and output devices of the air conditioning system located outside, drainage holes of the fuel system, and monitoring compliance with the technology of performing the aircraft de-icing.

On the de-icing pad of the aircraft with the engines running, Unit No. 4 is filled in by the Senior operator after carrying out the de-icing procedures of the aircraft surfaces and performing an inspection (together with the crews of the other participating deicers) to control the de-icing quality of all critical aircraft surfaces and compliance with the technology for performing the aircraft de-icing.

#### **Unit No. 5**

AT the PL or SS, it is filled in by the Technician in charge of release control after the transfer of the AC D/A code to the PIC.

On the de-icing pad of the aircraft with the engines running it is filled in by the Senior operator after the transfer of the AC D/A code to the PIC.

Registration and transfer of accounting documents is carried out in accordance with the current M-3.2-54-18 Procedure "Record execution procedure during de-icing operations".



