**Lēmuma 2016/009/R pielikums “Pieņemami atbilstības nodrošināšanas līdzekļi (*AMC*) un norādījumi (*GM*) attiecībā uz lidlauku pārvaldību, organizāciju un ekspluatācijas prasībām”**

***GM1* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 1. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

Glābšanas un ugunsdzēsības pakalpojumu sniegšanu var uzticēt publiskām vai privātām organizācijām, kuras atrodas piemērotā vietā un kurām ir pieejams atbilstīgs aprīkojums. Ugunsdzēsēju depo, kurā izvietotas šīs organizācijas, parasti jābūt lidostā, taču tās var būt izvietotas arī ārpus lidostas, ja vien šādā gadījumā ir iespējams nodrošināt ierašanos notikuma vietā noteiktajā laikā. Galvenais glābšanas un ugunsdzēsības dienestu uzdevums ir glābt cilvēku dzīvības gadījumos, kad lidlaukā vai tiešā lidlauka tuvumā noticis ar gaisa kuģi saistīts negadījums vai incidents. Glābšanas un ugunsdzēsības pakalpojums tiek sniegts ar mērķi radīt un uzturēt tādus apstākļus, kuros cilvēki var izdzīvot, lai cilvēkiem radītu iespēju izkļūt no avārijā cietušā objekta un sākt to cilvēku glābšanu, kas bez tiešas palīdzības paši nespēj glābties. Glābšanā var būt jāizmanto aprīkojums un personāls, kas paredzēts galvenokārt citām vajadzībām, nevis glābšanai un ugunsdzēsībai. Neatliekamās medicīniskās palīdzības un medicīniskās aprūpes dienestus neuzskata par *ADR*.*OPS*.*B*.010. punktā noteiktajiem glābšanas un ugunsdzēsības dienestiem. Neatliekamās medicīniskās palīdzības un medicīniskās aprūpes dienestu uzdevumi un pienākumi avārijas situācijā ir jānosaka lidlauka avārijas situāciju pasākumu plānā (*AEP*) saskaņā ar *GM3* *ADR*.*OPS*.*B*.005. punkta a) apakšpunktu.

***AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

2. Lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības kategorija ir noteikta saskaņā ar 1. tabulu, pamatojoties uz garākajām lidmašīnām, kādas parasti tiek uzņemtas lidlaukā, un to fizelāžas platumu. Ja pēc tam, kad ir noteikta kategorija, kas atbilst garākās lidmašīnas kopgarumam, konstatēts, ka attiecīgās lidmašīnas fizelāžas platums ir lielāks par maksimālo platumu, kāds 1. tabulas 3. ailē norādīts attiecībā uz šo kategoriju, tad šīs lidmašīnas kategorija faktiski ir par vienu pakāpi augstāka.

3. Glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmenis atbilst lidlauka kategorijai, kas noteikta, izmantojot iepriekš 2. apakšpunktā minētos principus; ja trīs secīgos noslogotākajos mēnešos lidmašīnas, kuras veic pasažieru pārvadājumus augstākajā kategorijā un parasti izmanto attiecīgo lidlauku, lidlaukā veic mazāk par 700 operācijām (nosēšanās un pacelšanās), tad aizsardzības līmeni, kas noteikts saskaņā ar 2. apakšpunktu, var pazemināt par ne vairāk kā vienu kategoriju, salīdzinot ar noteikto kategoriju.

b) Atkāpjoties no a) punkta, lidlauka ekspluatants paredzamajos samazinātas darbības posmos (piemēram, noteiktos gada vai diennakts posmos) var pazemināt lidlaukā pieejamo glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmeni. Šādā gadījumā:

1. neatkarīgi no operāciju skaita aizsardzības līmenis nedrīkst būt zemāks par to, kas nepieciešams augstākās kategorijas lidmašīnai, kādu plānots uzņemt lidlaukā šajā laika posmā, un

2. lidlauka darbības laika posmi, kad pastāv pazemināts glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmenis, ir jāpublicē aeronavigācijas informācijas publikācijā (*AIP*) vai paziņojumā pilotiem (*NOTAM*).

c) Aizsardzības līmeni, kas nepieciešams lidojumiem, kuros pārvadā vienīgi kravu, un pasta pārvadājumu, pārvietošanas, apmācības, testēšanas, pozicionēšanas un ar ekspluatācijas laika beigām saistītajiem lidojumiem, tostarp lidojumiem, kuros tiek pārvadāta bīstama krava, var pazemināt atbilstīgi tam, kā turpmāk norādīts 2. tabulā, neatkarīgi no operāciju skaita.

|  |  |
| --- | --- |
| Lidlauka kategorija | Nepieciešamais *RFF* aizsardzības līmenis |
| 1 | 1 |
| 2 | 2 |
| 3 | 3 |
| 4 | 4 |
| 5 | 5 |
| 6 | 5 |
| 7 | 6 |
| 8 | 6 |
| 9 | 7 |
| 10 | 7 |

2. tabula

d) Lai novērtētu, vai glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmenis, ko paredzēts nodrošināt lidlaukā, atbilst lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības kategorijai, lidlauka ekspluatantam vismaz vienu reizi gadā jāprognozē lidmašīnu satiksme lidlaukā turpmākajos divpadsmit mēnešos. Zinot plānotās satiksmes apjoma un struktūras izmaiņas, var būt nepieciešami papildu novērtējumi. Tam lidlauka ekspluatants var izmantot visu informāciju, kas pieejama no lidmašīnu ekspluatantiem, kā arī statistiku par lidmašīnu operācijām iepriekšējā gadā pirms dienas, kad tiek veikta pārskatīšana.

e) Par neparedzētiem apstākļiem, kad uz laiku jāsamazina lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības līmenis, uzskata neplānotus notikumus, kad nav pieejamas iekārtas, aprīkojums un resursi.

f) Avārijas nosēšanās gadījumā vai gadījumā, ja gaisa kuģa kapteinis uzskata, ka novirzīšana vai gaidīšana var palielināt bīstamību, darbības ar lidmašīnām, kurām nepieciešamā kategorija ir augstāka par lidlauka nodrošināto aizsardzības līmeni, ir jāatļauj neatkarīgi no pieejamā glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmeņa.

***AMC3* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

1. minimālais glābšanas un ugunsdzēsības transportlīdzekļu skaits lidlaukā, kas nepieciešams lidlauka kategorijai atbilstošu ugunsdzēsības līdzekļu efektīvai piegādei un izmantošanai, atbilst tam, kas norādīts turpmākajā tabulā, un

***AMC4* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

da) tāds putu koncentrātu daudzums, kas tiek atsevišķi nodrošināts transportlīdzekļos putu veidošanai, ir proporcionāls nodrošinātā ūdens daudzumam un izraudzītajam putu koncentrātam;

k) transportlīdzekļu atkārtotai uzpildīšanai lidlaukā tiek glabāta papildvielas rezerve, kas līdzvērtīga 100 % no 1. tabulā norādītā daudzuma, un ir nodrošināts pietiekams dzinējgāzes daudzums, kas paredzēts šīs papildvielas rezerves izmantošanai. Rezervē var ieskaitīt to ugunsdzēsības transportlīdzekļos pieejamo papildvielas(-u) daļu, kas pārsniedz 1. tabulā norādīto daudzumu;

o) gadījumos, kad tiek plānotas darbības ar lidmašīnām, kas pārsniedz attiecīgās kategorijas vidējo lielumu, ūdens un putu koncentrāta daudzums tiek pārrēķināts un tiek atbilstīgi palielināts putu sagatavošanai nepieciešamais ūdens un putu koncentrāta daudzums un putu šķīduma padeves ātrums;

oa) ja aizsardzības līmenis tiek pazemināts atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļai, ugunsdzēsības līdzekļu daudzuma pārrēķināšana jāveic, pamatojoties uz lielāko lidmašīnu pazeminātajā kategorijā;

ob) attiecībā uz lidojumiem, kuros tiek pārvadāta vienīgi krava, un pasta pārvadājumu, apmācības, testēšanas, pozicionēšanas un ar ekspluatācijas laika beigām saistītajiem lidojumiem, tostarp lidojumiem, kuros tiek pārvadāta bīstama krava, ugunsdzēsības līdzekļu daudzuma pārrēķināšana jāveic, pamatojoties uz lielāko lidmašīnu kategorijā, kas norādīta *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļas 2. tabulā, un

***AMC5* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

a) glābšanas un ugunsdzēsības dienesta gatavības laiks attiecībā uz jebkuru ekspluatējama skrejceļa punktu optimālas redzamības un virsmas stāvokļa apstākļos nepārsniedz trīs minūtes, operatīvajam mērķim nepārsniedzot divas minūtes, no brīža, kad glābšanas un ugunsdzēsības dienests saņēmis sākotnējo izsaukumu, un ka tas spēj nodrošināt tādu putu padeves ātrumu, kas atbilst vismaz 50 % no *AMC4* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta 1. tabulā noteiktā padeves ātruma;

***GM4* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

*RFFS* AIZSARDZĪBAS LĪMEŅA SAMAZINĀŠANA

Jāizstrādā darbnepārtrauces pasākumi, lai samazinātu nepieciešamību veikt izmaiņas noteiktajā glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmenī. Tie var būt, piemēram, tehniskās apkopes plāns, lai nodrošinātu glābšanas un ugunsdzēsības aprīkojuma un transportlīdzekļu mehānisko efektivitāti, un kārtība, kā rīkoties minimālā personāla, tostarp uzraudzības līmeņa, neplānota trūkuma gadījumā.

Par neparedzētiem apstākļiem, kas uz laiku pazemina lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmeni, var uzskatīt:

Šādas izmaiņas, tostarp paredzamais pazemināta līmeņa laiks, ir nekavējoties jāpaziņo attiecīgajām gaisa satiksmes pakalpojumu (*ATS*) struktūrvienībām un aeronavigācijas informācijas pakalpojumu (*AIS*) struktūrvienībām (sk. *GM1* *ADR*.*OPS*.*A*.005. punktu “Lidlauka dati”), lai šīs struktūrvienības varētu sniegt nepieciešamo informāciju ielidojošajiem un izlidojošajiem gaisa kuģiem.

Aizsardzības līmeņa pagaidu pazemināšana jānorāda, izmantojot jauno lidlaukā pieejamo glābšanas un ugunsdzēsības dienestu kategoriju. Ja aizsardzības līmeņa pagaidu pazemināšana ir saistīta ar resursiem, kas netiek izmantoti lidlauka *RFF* kategorijas aprēķināšanai (piemēram, ar specializētu glābšanas aprīkojumu, kas paredzēts izmantošanai sarežģītos apstākļos), jāsniedz precizējoša informācija. Kad šāda pagaidu pazemināšana vairs nav spēkā, par to attiecīgi jāinformē iepriekš minētās struktūrvienības.

***GM5* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

GLĀBŠANAS UN UGUNSDZĒSĪBAS AIZSARDZĪBAS LĪMENIS

Turpmākie piemēri sniegti ar mērķi ilustrēt to, kā piemērojami dažādie faktori, kuri jāņem vērā, aprēķinot aizsardzības līmeņus.

1. piemērs. Platāka lidmašīnas fizelāža

Ja lidmašīnas fizelāža ir 47,5 m, *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtās 1. tabulas 2. slejā norādīta *RFF* 7. kategorija. Tomēr piemērā minētās lidmašīnas fizelāžas platums ir 5,5 m, tāpēc atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļas a) punkta 2. apakšpunktam atbilstīgais aizsardzības līmenis ir *RFF* 8. kategorija.

2. piemērs. Garums lielāks par vidējo lidmašīnas garumu

Ja tiek plānotas darbības ar lidmašīnām, kuras ir lielākas par lidmašīnu vidējo izmēru attiecīgajā kategorijā, ir jāpārrēķina ūdens daudzums un attiecīgi jāpalielina putu sagatavošanai nepieciešamā ūdens daudzums, kā arī putu šķīduma padeves ātrums. Turpmāk sniegtajā piemērā izmantota lidmašīna, kuras kopgarums ir 48 m un maksimālais fizelāžas platums ir 5 m. Ūdens daudzums un putu šķīduma padeves ātrums ir aprēķināts, izmantojot *ICAO* kritiskās zonas jēdzienu, un palielināts, lai atbilstu lielākai praktiskajai kritiskajai zonai.

|  |
| --- |
| Ugunsdzēsības līdzekļu minimālais izmantojamais daudzums (noteikts attiecībā uz putām, kas atbilst B iedarbības līmenim) |
| Lidlauka kategorija | Ūdens (l) | Putu šķīduma padeves ātrums (l/min) | Sauss ķimikāliju pulveris (kg) |
| Minimālā 7. kategorijas prasība | 12100 | 5300 | 225 |
| Prasība pēc pārrēķināšanas | 14113 | 6163 | 225 |

3. piemērs. Mazāk par 700 operācijām trīs secīgos noslogotākajos mēnešos

Turpmāk sniegtajos piemēros attēlots paņēmiens, kā noteikt lidlauka glābšanas un ugunsdzēsības aizsardzības līmeni, ņemot vērā operāciju skaitu.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lidmašīna** | **Kopgarums** | **Fizelāžas platums** | **Kategorija** | **Operācijas** |
| *Airbus A320* | 37,6 m | 4,0 m | 6 | 600 |
| *Bombardier CRJ 900* | 36,4 m | 2,7 m | 6 | 300 |
| *Embraer 190* | 36,2 m | 3,0 m | 6 | 500 |
| *ATR 72* | 27,2 m | 2,8 m | 5 | 200 |

Visgarākās lidmašīnas klasificē, atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtajai 1. tabulai novērtējot, pirmkārt, lidmašīnas kopgarumu un, otrkārt, tās fizelāžas platumu, līdz sasniegtas 700 operācijas. Redzams, ka visgarāko lidmašīnu operāciju kopējais skaits augstākajā kategorijā ir lielāks par 700. Šajā gadījumā lidlauks atbilst 6. kategorijai.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lidmašīna** | **Kopgarums** | **Fizelāžas platums** | **Kategorija** | **Operācijas** |
| *Airbus A350-900* | 66,8 m | 6,0 m | 9 | 300 |
| *Boeing 747-8* | 76,3 m | 6,5 m | 10 | 400 |
| *Airbus A380* | 72,7 m | 7,1 m | 10 | 400 |

Visgarākās lidmašīnas klasificē, atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtajai 1. tabulai novērtējot, pirmkārt, lidmašīnas kopgarumu un, otrkārt, tās fizelāžas platumu, līdz sasniegtas 700 operācijas. Redzams, ka visgarāko lidmašīnu operāciju kopējais skaits augstākajā kategorijā ir lielāks par 700. Jāņem vērā arī to, ka tad, kad tiek novērtēta kategorija, kas atbilst *Airbus A380* kopgarumam, piemēram, 9. kategorija, izraudzītā kategorija faktiski ir par vienu pakāpi augstāka, jo lidmašīnas fizelāžas platums ir lielāks par maksimālo fizelāžas platumu 9. kategorijā. Šajā gadījumā lidlauks atbilst 10. kategorijai.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lidmašīna** | **Kopgarums** | **Fizelāžas platums** | **Kategorija** | **Operācijas** |
| *Boeing 737-900ER* | 42,1 m | 3,8 m | 7 | 300 |
| *Bombardier CRJ 900* | 36,4 m | 2,7 m | 6 | 500 |
| *Airbus A319* | 33,8 m | 4,0 m | 6 | 300 |

Visgarākās lidmašīnas klasificē, atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtajai 1. tabulai novērtējot, pirmkārt, lidmašīnas kopgarumu un, otrkārt, tās fizelāžas platumu, līdz sasniegtas 700 operācijas. Redzams, ka ar visgarākajām lidmašīnām augstākajā kategorijā kopā veiktas tikai 300 operācijas. Šajā gadījumā lidlauka minimālā kategorija ir 6. kategorija, kas ir vienu pakāpi zemāk par garākās lidmašīnas kategoriju.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lidmašīna** | **Kopgarums** | **Fizelāžas platums** | **Kategorija** | **Operācijas** |
| *Airbus A380* | 73,0 m | 7,1 m | 10 | 300 |
| *Boeing 747-8* | 76,3 m | 6,5 m | 10 | 200 |
| *Boeing 747-400* | 70,7 m | 6,5 m | 9 | 300 |

Visgarākās lidmašīnas klasificē, atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtajai 1. tabulai novērtējot, pirmkārt, lidmašīnas kopgarumu un, otrkārt, tās fizelāžas platumu, līdz sasniegtas 700 operācijas. Redzams, ka ar visgarākajām lidmašīnām augstākajā kategorijā kopā veiktas tikai 500 operācijas. Jāņem vērā arī to, ka tad, kad tiek novērtēta kategorija, kas atbilst *Airbus A380* kopgarumam, piemēram, 9. kategorija, izraudzītā kategorija faktiski ir par vienu pakāpi augstāka, jo lidmašīnas fizelāžas platums ir lielāks par maksimālo fizelāžas platumu 9. kategorijā. Šajā gadījumā lidlauka minimālā kategorija ir 9. kategorija, kas ir vienu pakāpi zemāk par garākās lidmašīnas kategoriju.

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| **Lidmašīna** | **Kopgarums** | **Fizelāžas platums** | **Kategorija** | **Operācijas** |
| *Airbus A321* | 44,5 m | 4,0 m | 7 | 100 |
| *Boeing 737-900ER* | 42,1 m | 3,8 m | 7 | 300 |
| *ATR 42* | 22,7 m | 2,9 m | 4 | 500 |

Visgarākās lidmašīnas klasificē, atbilstīgi *AMC2* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļā sniegtajai 1. tabulai novērtējot, pirmkārt, lidmašīnas kopgarumu un, otrkārt, tās fizelāžas platumu, līdz sasniegtas 700 operācijas. Redzams, ka ar visgarākajām lidmašīnām augstākajā kategorijā kopā veiktas tikai 400 operācijas. Lidlauka minimālā kategorija ir 6. kategorija. Tomēr, lai arī pastāv salīdzinoši plašs atšķirību klāsts starp visgarākās lidmašīnas (*Airbus A321*) garumu un tās lidmašīnas (*ATR 42*) garumu, ar kuru tiek sasniegta 700 operāciju robeža, minimālā kategorija lidlaukam var tikt pazemināta tikai līdz 6. kategorijai.

4. piemērs. Paredzamie samazinātas darbības periodi

Aizsardzības līmenis nedrīkst būt zemāks par to, kas nepieciešams augstākās kategorijas lidmašīnām, kuras plānots uzņemt lidlaukā šajā laikā. Ja lidlauks ir atzīsts par *RFFS* 7. kategorijas lidlauku, taču laika posmā no plkst. 23.00 līdz 6.00 lielākās ekspluatētās lidmašīnas kopgarums ir 27,5 m un maksimālais fizelāžas platums ir 3,9 m, tad minētajā laika posmā atzīto kategoriju var pazemināt līdz 5. kategorijai.

5. paraugs. Kravas un pasta lidmašīnu operācijas, tostarp bīstamas kravas pārvadājumi

Lidmašīna, kas veic vienīgi kravas pārvadājumus, ir lidmašīna, kas tiek izmantota kravas, tostarp bīstamas kravas, pārvadājumiem. Ja šādas kravas lidmašīnas kopgarums ir 47,5 m un maksimālais fizelāžas platums ir 4,2 m, tad saskaņā ar 1. tabulu tiek norādīta 7. kategorija. Tā kā ar lidmašīnu tiek veikti vienīgi kravas pārvadājumi, tad saskaņā ar 2. tabulu var veikt pārklasificēšanu uz 6. kategoriju.

***GM6* *ADR*.*OPS*.*B*.010. punkta a) apakšpunkta 2. daļa. Glābšanas un ugunsdzēsības dienesti**

KRITISKĀ ZONA ŪDENS DAUDZUMA APRĒĶINĀŠANAI

a) Saistībā ar lidmašīnas pasažieru un apkalpes glābšanu tiek piemērots *ICAO* kritiskās zonas jēdziens. Tā mērķis ir kontrolēt vienīgi fizelāžas tuvumā esošo uguns zonu. Uzdevums ir nosargāt fizelāžas integritāti un nodrošināt ciešamus apstākļus lidmašīnas pasažieriem un apkalpei. Tas, cik lielai jābūt kontrolētajai zonai, kas nepieciešama, lai to nodrošinātu konkrētai lidmašīnai, tiek noteikts eksperimentāli.

b) Teorētiskā kritiskā zona, kurā var būt nepieciešams ierobežot ugunsgrēku, ir jānošķir no praktiskās kritiskās zonas, kas attiecas uz faktiskajiem aviācijas negadījuma apstākļiem. Teorētiskā kritiskā zona ir tikai līdzeklis lidmašīnu klasificēšanai iespējamās ugunsbīstamības lieluma izteiksmē, kurā tās var būt iesaistītas. Ar to nav paredzēts norādīt vidējo maksimālo vai minimālo noplūdes ugunsgrēka lielumu, kas saistīts ar konkrēto lidmašīnu. Teorētiskā kritiskā zona ir taisnstūris, kuram viena mala ir vienāda ar gaisa kuģa kopgarumu, bet otras malas garums mainās atkarībā no fizelāžas garuma un platuma.

c) Veiktajos eksperimentos ir konstatēts, ka lidmašīnai, kuras fizelāža ir 24 m gara vai garāka, apstākļos, kad vēja ātrums ir 16–19 km/h un vēja virziens vērsts taisnā leņķī pret fizelāžu, teorētiskā kritiskā zona stiepjas no fizelāžas 24 metru attālumā virzienā pret vēju un 6 metru attālumā virzienā pa vējam. Mazākām lidmašīnām ir piemērots attālums, kas atbilst 6 metriem uz katru pusi. Ja tomēr fizelāžas garums ietilpst diapazonā starp 12 m un 24 m, izmanto pāreju, lai nodrošinātu teorētiskās kritiskās zonas pakāpenisku palielināšanu.

d) Gaisa kuģa kopgarumu uzskata par atbilstošu teorētiskajai kritiskajai zonai, jo lidmašīna pret degšanu ir jāaizsargā visā tās garumā. Citādi uguns varētu izdedzināt apvalku un iekļūt fizelāžā. Turklāt citām lidmašīnām, piemēram, lidmašīnām ar “T” veida asti, dzinēji vai izejas punkti bieži vien atrodas pagarinātajā daļā.

e) Teorētiskās kritiskās zonas ATaprēķināšanai izmanto šādu formulu:

|  |  |
| --- | --- |
| Kopgarums | Teorētiskā kritiskā zona AT |
| L < 12 m | L × (12 + W) |
| 12 m ≤ L < 18 m | L × (14 + W) |
| 18 m ≤ L < 24 m | L × (17 + W) |
| L ≥ 24 m | L × (30 + W), |

kur “L” ir lidmašīnas kopgarums un “W” ir lidmašīnas fizelāžas maksimālais platums.

f) Tādi gadījumi, kad ugunij tiek pakļauta visa teorētiskā kritiskā zona, praksē notiek reti, tāpēc ugunsdzēsības spēju ir ieteikts nodrošināt attiecībā uz mazāku zonu, kas tiek dēvēta par praktisko kritisko zonu. Faktisko aviācijas negadījumu statistiskajā analīzē ir konstatēts, ka praktiskās kritiskās zonas AP lielums atbilst aptuveni teorētiskās kritiskās zonas AT divām trešdaļām jeb

AP = 0,667 × AT

g) Putu veidošanai nepieciešamā ūdens daudzums jāaprēķina, izmantojot šādu formulu:

Q = Q1 + Q2, kur:

* “Q” ir kopējais nepieciešamā ūdens daudzums;
* “Q1” ir ūdens, kas tiek izmantots ugunsgrēka ierobežošanai praktiskajā kritiskajā zonā, un
* “Q2” ir ūdens, kas nepieciešams pēc tam, kad ugunsgrēks ir ierobežots, šīs kontroles saglabāšanai un/vai atlikušā ugunsgrēka nodzēšanai.

h) Ūdens daudzumu, kas nepieciešams ugunsgrēka ierobežošanai praktiskajā kritiskajā zonā (“Q1”) var izteikt, izmantojot šādu formulu:

Q1= AP × R × T, kur

* “AP” ir praktiskā kritiskā zona;
* “R” ir padeves ātrums un
* “T” padeves ilgums.

i) Nepieciešamo ūdens daudzumu “Q2” nav iespējams precīzi aprēķināt, jo tas ir atkarīgs no vairākiem mainīgajiem lielumiem. Svarīgākie faktori, kas jāņem vērā:

1. lidmašīnas maksimālā bruto masa;

2. lidmašīnas maksimālā pasažierietilpība;

3. lidmašīnas maksimālais degvielas daudzums un

4. iepriekšējā pieredze (lidmašīnas *RFF* operāciju analīze).

Šos faktorus, ja tos attēlo grafiski, izmanto, lai aprēķinātu katrai lidostas kategorijai nepieciešamā ūdens kopējo daudzumu. Ūdens tilpums Q2, izteikts kā procentuāla daļa no Q1, ietilpst diapazonā no 0 % 1. kategorijas lidlaukiem līdz aptuveni 190 % 10. kategorijas lidlaukiem.

j) Turpmākajā tabulā ir norādīta katrai lidostas kategorijai raksturīgā procentuālā attiecība starp Q1 un Q2:

|  |  |
| --- | --- |
| Lidlauka kategorija | Q2 = procentuālā daļa no Q1 |
| 1 | 0 % |
| 2 | 27 % |
| 3 | 30 % |
| 4 | 58 % |
| 5 | 75 % |
| 6 | 100 % |
| 7 | 129 % |
| 8 | 152 % |
| 9 | 170 % |
| 10 | 190 % |

***AMC1* *ADR*.*OPS*.*C*.005. punkts. Vispārēji noteikumi**

e) aprīkojums un transportlīdzekļi, kas nepieciešami lidlauka ekspluatācijas darbību drošībai, tostarp tie, ko izmanto glābšanas un ugunsdzēsības dienesti, un