МИНИСТЕРСТВО ОБОРОНЫ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

19 декабря 2016 г. № 38 г. Минск

Об утверждении Авиационных правил допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

На основании статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь, постановления Совета Министров Республики Беларусь от 4 декабря 2006 г. № 1617 «О некоторых мерах по реализации Воздушного кодекса Республики Беларусь» и подпункта 7.4 пункта 7 Положения   
о Министерстве обороны Республики Беларусь, утвержденного Указом Президента Республики Беларусь от 7 декабря 2006 г. № 719 «Вопросы центральных органов военного управления Вооруженных Сил Республики Беларусь», Министерство обороны Республики Беларусь

ПОСТАНОВЛЯЕТ:

1. Утвердить прилагаемые Авиационные правила допуска   
   к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь.
2. Настоящее постановление вступает в силу с 20 января 2017 г.

Министр обороны

Республики Беларусь

генерал-лейтенант А.А.Равков

ЛИСТ СОГЛАСОВАНИЯ

к постановлению Министерства обороны Республики Беларусь «Об утверждении Авиационных правил допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь»

|  |  |
| --- | --- |
| СОГЛАСОВАНО  Министр по чрезвычайным  ситуациям Республики Беларусь  генерал-лейтенант внутренней службы  В.А.Ващенко  7.12.2016 | СОГЛАСОВАНО  Председатель Государственного  пограничного комитета Республики  Беларусь  генерал-полковник  Л.С.Мальцев  28.11.2016 |
| СОГЛАСОВАНО  Председатель Государственного  военно-промышленного комитета  Республики Беларусь  С.П.Гурулев  1.12.2016 | СОГЛАСОВАНО  Председатель Центрального  совета республиканского  государственно-общественного  объединения «Добровольное  общество содействия армии,  авиации и флоту  Республики Беларусь»  И.В.Дырман  28.11.2016 |

УТВЕРЖДЕНО

Постановление Министерства обороны Республики Беларусь

2016 №

АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА

допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

РАЗДЕЛ I

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

ГЛАВА 1

ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. В настоящих Авиационных правилах определяется порядок допуска аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь (далее – аэродромы (вертодромы)) к эксплуатации   
и устанавливаются требования, предъявляемые к элементам приаэродромной территории и летного поля, к метеорологическому оборудованию на аэродромах (вертодромах) при обеспечении полетов государственной авиации Республики Беларусь.

2. Для целей настоящих Авиационных правил применяются следующие сокращения:

АПМ – аэродромный прожекторный маяк;

АРП – автоматический радиопеленгатор;

АСИ – аэродромно-сигнальное имущество;

АТУ – аварийная тормозная установка;

БПБ – боковая полоса безопасности;

БПРМ – ближний приводной радиомаркерный маяк;

ВПП – взлетно-посадочная полоса;

ВНГО – высота нижней границы облаков;

ВС – воздушное судно;

ГВПП – грунтовая взлетно-посадочная полоса;

ГГС – громкоговорящая связь;

ГРП – группа руководства полетами;

ДОСААФ – республиканское государственно-общественное объединение «Добровольное общество содействия армии, авиации   
и флоту Республики Беларусь»;

ДПРМ – дальний приводной радиомаркерный маяк;

ДРЛ – диспетчерский радиолокатор;

ИВПП – взлетно-посадочная полоса с искусственным покрытием;

ИПП – инструкция по производству полетов;

КВ – короткие волны;

КДП – командно-диспетчерский пункт;

КНС – кодовый неоновый светомаяк;

КП – командный пункт;

КПБ – концевая полоса безопасности;

КТА – контрольная точка аэродрома (вертодрома);

ЛП – летная полоса;

МДВ – метеорологическая дальность видимости;

МКП – магнитный курс посадки;

МРД – магистральная рулежная дорожка;

МРЛ – метеорологический локатор;

МРМ – маркерный радиомаяк;

МС – место стоянки;

ОГ – особая группа;

ПАР – приводная аэродромная радиостанция;

ПВП – полосы воздушных подходов;

ПРЛ – посадочный радиолокатор;

ПРП – помощник руководителя полетов;

ПТ – приаэродромная территория;

ПУ – пункт управления;

РБЗ – руководитель ближней зоны;

РД – рулежная дорожка;

РЗП – руководитель зоны посадки;

РЛО – радиолокационное обеспечение;

РМС – радиомаячная система;

РОГУ – республиканские органы государственного управления;

РП – руководитель полетов;

РСБН – радиотехническая система ближней навигации;

РСП – радиолокационная система посадки;

РТО – радиотехническое обеспечение;

СКП ­ стартовый командный пункт;

ССО – светосигнальное оборудование;

СРЛ – средства радиолокации;

ТППВС – техническая позиция подготовки воздушных судов;

УКВ – ультракороткие волны;

ЦЗ – центральная заправка;

ЭД – эксплуатационная документация.

3. В настоящих Авиационных правилах применяются следующие основные термины и их определения:

авиационная часть – организация или воинская часть, подчиненная руководителю РОГУ или ДОСААФ, в которой на законном основании имеются и используются для полетов государственные ВС;

аэродром (вертодром) государственной авиации – аэродром (вертодром), находящийся на законном основании в ведении РОГУ   
или ДОСААФ и зарегистрированный в Государственном реестре;

аэродромная (вертодромная) одежда – многослойная конструкция, устраиваемая, как правило, на грунте и воспринимающая нагрузки   
и воздействия от ВС, эксплуатационных и природных факторов, включающая в себя покрытие и искусственное основание;

аэродромное (вертодромное) покрытие – верхний слой аэродромной (вертодромной) одежды, непосредственно воспринимающий нагрузки   
и воздействие от ВС, эксплуатационных и природных факторов;

БПБ – часть летной полосы, примыкающая к боковой стороне ВПП   
и предназначенная для повышения уровня безопасности при возможном выкатывании ВС за ее пределы;

вертодром – земельный участок, водный объект (его часть)   
или площадка на здании или сооружении, специально подготовленные   
и оборудованные полностью или частично для обеспечения взлета, посадки, руления, стоянки и обслуживания вертолетов;

ВПП – часть аэродрома (вертодрома), предназначенная для разбега при взлете и пробега после посадки ВС. ВПП может быть   
с искусственным аэродромным покрытием или грунтовой;

видимость (дальность видимости) – максимальное расстояние,   
с которого видны и опознаются объекты;

видимость на ВПП (дальность видимости на ВПП) – максимальное расстояние, в пределах которого пилот ВС, находящегося на осевой линии ВПП, может видеть маркировку ее покрытия или световые ориентиры;

ВНГО – расстояние по вертикали между земной (водной) поверхностью и нижней границей самого низкого слоя облаков;

давление атмосферное стандартное – установленное значение давления 1013,25 гектопаскаля (760 миллиметров ртутного столба   
или 1013,25 миллибара);

давление на аэродроме (вертодроме) – атмосферное давление   
на уровне рабочего порога ВПП;

измерительный преобразователь метеорологической величины – средство измерения метеорологической величины, предназначенное   
для выработки сигнала измерительной информации в форме, удобной   
для передачи, дальнейшего преобразования, обработки и (или) хранения, но не поддающееся непосредственному восприятию метеонаблюдателем;

интенсивность воздушного движения – количество взлетов   
и посадок, выполненных с ВПП аэродрома (вертодрома) в единицу времени;

категорированный аэродром (вертодром) – аэродром (вертодром), допущенный к эксплуатации при минимуме I, II и III категории, оборудованный не менее чем двумя независимыми закольцованными источниками электропитания (промышленная сеть), автоматическим автономным источником электроснабжения, позволяющим восстанавливать напряжение на гарантированном щите электроснабжения аэродрома (вертодрома) за время не более чем 1 с, централизованной системой дистанционного управления и контроля за средствами связи   
и РТО полетов.

КТА – точка, определяющая местоположение аэродрома (вертодрома) в выбранной системе координат;

КПБ – часть летной полосы, примыкающая к концам ВПП и БПБ, предназначенная для повышения уровня безопасности при возможном выкатывании ВС за ее пределы;

летное поле – часть площади аэродрома (вертодрома), на которой располагаются ВПП с боковыми и концевыми полосами безопасности, рулежные дорожки, места стоянки ВС, посадочные площадки, технические позиции и площадки для подготовки ВС к вылету;

ЛП – участок летного поля, предназначенный для обеспечения взлета и посадки ВС и включающий в себя одну или несколько ВПП, боковые и концевые полосы безопасности;

МРД – рулежная дорожка, расположенная вдоль ВПП   
и обеспечивающая руление ВС от одного конца ВПП к другому   
по кратчайшему расстоянию;

максимальная скорость ветра (порывы) – наибольшее значение мгновенной скорости ветра за истекшие 10 мин;

мгновенная скорость ветра – скорость ветра, осредненная за 3 – 5 с;

места стоянки ВС – подготовленные площадки для размещения   
и обслуживания ВС: индивидуальные – для одного ВС, групповые –   
для двух и более ВС;

метеорологические величины – общее название для ряда характеристик состояния воздуха и некоторых атмосферных процессов;

МДВ – наибольшее расстояние, с которого можно различить   
или обнаружить на фоне неба вблизи горизонта (на фоне дымки   
или тумана) темный объект с угловым размером более 15º;

минимум I категории – высота принятия решения не менее 60 м   
и видимость не менее 800 м либо дальность видимости на ВПП не менее 550 м;

минимум II категории ‑ высота принятия решения менее 60 м,   
но не менее 30 м и дальность видимости на ВПП не менее 350 м;

минимумы III категории:

III А–высота принятия решения менее 30 м или без ограничения   
по высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП не менее   
200 м;

III В – высота принятия решения менее 15 м или без ограничения   
по высоте принятия решения и дальность видимости на ВПП менее 200 м, но не менее 50 м;

III С – без ограничения по высоте принятия решения и дальности видимости ВПП.

направление ветра (метеорологическое) – направление воздушного потока, определяемое углом между северным географическим меридианом и направлением на точку горизонта («откуда дует»), выраженное в градусах с округлением до десятков;

независимый источник питания электроэнергией – источник питания, который в установленных пределах (в том числе   
и для послеаварийного режима) сохраняет параметры электроэнергии   
при нарушении их на других источниках;

некатегорированный аэродром (вертодром) – аэродром (вертодром), не удовлетворяющий хотя бы по одному из условий   
для категорированного аэродрома (вертодрома) и обеспечивающий заход   
на посадку до высоты принятия решения более 60 м при видимости более 800 м.

обочина аэродромных покрытий – полоса с искусственным покрытием, устраиваемая вдоль кромки аэродромного покрытия   
для его сопряжения с грунтовой поверхностью;

особая группа электроприемников – оборудование электропитания аэродрома (вертодрома), бесперебойная работа которого имеет важное значение для управления полетами;

отказ электропитания объектов аэродрома (вертодрома) – отключение электропитания на время, большее установленного   
для перехода на резервный источник электропитания;

относительная влажность воздуха – отношение (выражается   
в процентах) парциального давления водяного пара к давлению насыщенного водяного пара над водой при одних и тех же значениях температуры воздуха и давления;

первичный измерительный преобразователь метеорологической величины – измерительный преобразователь метеорологической величины, стоящий первым в измерительной цепи;

переходный участок – участок КПБ, примыкающий к торцу ВПП   
с искусственным покрытием, в пределах которого осуществляется укрепление грунта или устраивается простейшее аэродромное покрытие для повышения уровня безопасности при приземлении ВС на грунт перед торцом ИВПП или при его выкатывании за ее пределы во время пробега;

ПВП – воздушное пространство над участком ПТ, примыкающее   
к концу ВПП, в пределах которого проводится набор высоты после отрыва при взлете и снижение при заходе на посадку;

порог ВПП – начало участка ВПП, который может быть использован для приземления ВС;

препятствие – все неподвижные и подвижные объекты или части   
их, которые размещены в зоне, предназначенной для движения ВС   
по поверхности, или которые возвышаются над определенной поверхностью, предназначенной для обеспечения безопасности ВС   
в полете;

ПТ – прилегающая к аэродрому местность определенных размеров, над которой ВС маневрируют при взлете и заходе на посадку и в пределах которой с использованием условных поверхностей регламентируются высоты естественных и искусственных препятствий;

приемник электрической энергии – аппарат (агрегат, механизм), предназначенный для преобразования электрической энергии в энергию другого вида;

РД – подготовленный на летном поле аэродрома (вертодрома) путь для руления и буксировки ВС;

скорость ветра – скорость движения воздуха относительно земной поверхности;

соединительная рулежная дорожка – рулежная дорожка, соединяющая ВПП с МРД;

смещенный порог ВПП – порог ВПП, не совпадающий с ее началом;

средняя скорость ветра – усредненные значения измеренной мгновенной скорости ветра за 2 мин;

уширение ВПП – часть ВПП, предназначенная для обеспечения разворота ВС;

централизованное электроснабжение – электроснабжение потребителей от энергетической системы или центральной постоянно действующей стационарной электростанции аэродрома (вертодрома), которое предусматривается при отсутствии вводов от внешних источников электроэнергии;

щит гарантированного питания электроэнергией – распределительное устройство, на котором после отказа одного источника питания электроэнергией напряжение восстанавливается от другого источника через гарантированное время;

электромагнитная совместимость – способность радиоэлектронных средств одновременно функционировать в реальных условиях эксплуатации с требуемым качеством при воздействии   
на них непреднамеренных радиопомех и не создавать недопустимых радиопомех другим радиоэлектронным средствам;

электроснабжение аэродрома (вертодрома) – подача электроэнергии от источников электроснабжения до центрального распределительного пункта или трансформаторных подстанций аэродрома (вертодрома);

электропитание объектов аэродрома (вертодрома) – подача электроэнергии от центрального распределительного пункта   
и трансформаторных подстанций аэродрома (вертодрома) к его объектам.

ГЛАВА 2

КЛАССИФИКАЦИЯ АЭРОДРОМОВ (ВЕРТОДРОМОВ)

4. Аэродромы (вертодромы) классифицируются в первую очередь   
по длине ВПП в стандартных условиях, дополнительно – по прочности аэродромных (вертодромных) покрытий, выраженной классификационным числом покрытия (далее – PCN) в соответствии   
со значениями согласно приложению 1 к настоящим Авиационным правилам.

5. Вертодромы с учетом их размещения делятся на три типа: расположенные на уровне поверхности, приподнятые над поверхностью   
и вертопалубы.

6. Пересчет длины ВПП и характеристик ПВП применительно   
к местным условиям проводится по методике согласно приложению   
2 к настоящим Авиационным правилам.

7. Физические характеристики элементов летного поля и ПВП   
для аэродромов (вертодромов) IV класса принимаются исходя   
из технических характеристик ВС, базирующихся на аэродроме.

РАЗДЕЛ II

ФИЗИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ АЭРОДРОМОВ (ВЕРТОДРОМОВ)

ГЛАВА 3

ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ РАЗМЕРЫ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ

8. В зависимоти от фактической длины ИВПП и КПБ на аэродроме (вертодроме) для каждого направления взлета и посадки устанавливаются следующие располагаемые дистанции: разбега, взлета, посадочная.

9. Значения геометрических размеров элементов летного поля определяются согласно приложению 3 к настоящим Авиационным правилам.

10. Ширина ИВПП должна быть не менее значений, приведенных   
в таблице 1 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.

11. При отсутствии МРД на концевых участках ИВПП необходимо предусматривать уширения. Ширина ИВПП в местах уширения должна быть не менее значений, приведенных в таблице 2 приложения 3   
к настоящим Авиационным правилам.

12. Размеры летных полос и их элементов применительно к тяжелым и средним вертолетам приведены в таблице 3, к легким вертолетам –   
в таблице 4 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.   
Для обеспечения полетов одиночных вертолетов на летной полосе вертодрома оборудуется одна ИВПП, длина которой принимается   
из расчета:

для средних (до 15 тонн) и тяжелых (до 56 тонн) вертолетов –   
не менее 400 м;

для легких вертолетов (до 5 тонн) – не менее 200 м.

13. Продольный профиль ИВПП должен обеспечивать взаимную видимость двух точек, находящихся на высоте 3 м от поверхности ИВПП и на расстоянии не менее половины ее длины.

14. Продольные и поперечные уклоны ИВПП должны быть не более значений, приведенных в таблице 5 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.

15. Длина КПБ должна быть не менее:

100 м – на аэродромах III, IV классов;

200 м – на остальных аэродромах;

50 м – на вертодромах.

Для задержания ВС при аварийном выкатывании их за пределы ИВПП на КПБ могут размещаться АТУ. Расстояние от торца ВПП до АТУ и размеры площадки аварийного торможения принимаются   
в соответствии с требованиями, изложенными в технической документации на устанавливаемые АТУ.

16. На КПБ аэродромов всех классов и вертодромов должны предусматриваться укрепленные участки, примыкающие к ИВПП   
и имеющие менее жесткое покрытие по сравнению с покрытием ИВПП.

Ширина укрепленного участка должна быть не менее ширины ИВПП, а длина – не менее 20 м.

17. КПБ и их укрепляемые участки на аэродромах всех классов   
и вертодромах должны иметь продольные уклоны не более:

нисходящий – 0,025;

восходящий – 0,015.

Поперечные уклоны КПБ должны быть не более 0,025.

18. На аэродромах с каждой стороны ИВПП оборудуются БПБ, ширина которых должна быть не менее значений, приведенных   
в таблице 6 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.   
Для вертодромов ширина БПБ должна быть не менее 25 м.

19. Для определения минимальных параметров ширины аэродромных (вертодромных) покрытий РД, укрепленных обочин РД, радиусов закруглений РД, удаления РД от препятствий и других РД должен быть установлен индекс ВС, эксплуатирующихся на аэродроме (вертодроме).

20. Индекс ВС устанавливается в зависимости от размаха крыла   
и колеи колес шасси по внешним пневматикам в соответствии   
со значениями, приведенными в таблице 7 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.

21. Ширина покрытия РД должна быть не менее значений, приведенных в таблице 8 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам.

Ширина РД для вертодромов применяется:

магистральные для тяжелых и средних вертолетов – 14 м, для легких вертолетов – 12 м;

соединительные и выводные для тяжелых и средних вертолетов – 12 м, для легких вертолетов – 8 м.

22. РД могут иметь укрепленные с двух сторон обочины, ширина которых для ВС с индексами 5 и 6 должна быть не менее 3 м.

23. Радиус закругления РД по внутренней кромке покрытия в местах примыкания к ИВПП должен быть не менее значений, приведенных   
в таблице 9 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам. Радиусы сопряжения РД (по оси) для вертодромов принимаются равными   
их удвоенной ширине.

24. Расстояния между осевой линией РД и неподвижными препятствиями, а также между осевыми линиями параллельных РД должны быть не менее значений, приведенных в таблице 10 приложения 3 к настоящим Авиационным правилам. Для вертодромов расстояние в осях между ВПП и параллельным ей участком МРД необходимо принимать равным 200 м. В отдельных случаях допускается уменьшение этого расстояния до 100 м при условии обеспечения нормальной работы радиотехнических средств.

25. Аэродром (вертодром) должен охраняться,   
на нем устанавливается оборудование (ограждение или технические средства) в целях ограничения несанкционированных выруливания   
и взлета ВС, доступа посторонних лиц, транспортных средств,   
а также животных на летное поле. Охрана и оборудование аэродрома (вертодрома) осуществляются в соответствии с правовыми актами РОГУ   
или ДОСААФ.

ГЛАВА 4

ТРЕБОВАНИЯ К ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

26. ПТ в плане должна иметь форму прямоугольника с параметрами не менее значений, приведенных в таблице 1 приложения 4 к настоящим Авиационным правилам.

Для вертодромов ПТ в плане должна соответствовать параметрам, приведенным в таблице 2 приложения 4 к настоящим Авиационным правилам.

27. Требования к размерам участков ПВП и ограничению высоты препятствий в границах ПВП приведены в таблице 3 приложения 4   
к настоящим Авиационным правилам.

28. Высота естественных возвышенностей и искусственных сооружений на участках ПТ, прилегающих к боковым границам ЛП   
и ПВП, должна ограничиваться условными плоскостями, плановое   
и высотное положения которых приведены на схемах согласно приложениям 5 и 6 к настоящим Авиационным правилам.

На КПБ и БПБ наличие высотных препятствий не допускается,   
за исключением:

огней ССО и дистанционных знаков на щитах;

АПМ и АТУ.

На остальной части ПТ высота естественных возвышенностей   
и искусственных сооружений не должна быть более 200 м, считая   
от порога ВПП с меньшей отметкой.

29. При наличии на ПТ естественных возвышенностей, зданий   
и сооружений, высота которых превышает допустимую, эксплуатация аэродрома (вертодрома) может быть разрешена при условии установления режимов полетов, обеспечивающих безопасность, при этом искусственные препятствия должны быть маркированы в соответствии   
с требованиями, изложенными в настоящих Авиационных правилах,   
и учтены в ИПП на аэродроме (вертодроме).

ГЛАВА 5

ПРОЧНОСТЬ АЭРОДРОМНЫХ (ВЕРТОДРОМНЫХ) ПОКРЫТИЙ

30. На аэродроме (вертодроме) могут быть следующие элементы   
с покрытиями:

ВПП, РД, МРД, МС и спецплощадки;

укрепленные участки КПБ, примыкающие к торцам ИВПП;

укрепленные обочины ИВПП при их необходимости;

укрепленные обочины РД для ВС с индексами 5 и 6.

31. Для каждой ИВПП, МРД, РД и МС должна быть определенная прочность аэродромных (вертодромных) покрытий, выраженная классификационным числом покрытия (далее – PCN). Для каждой ГВПП должна быть определенная прочность грунта, выраженная показателем σ (кгс/см²) (далее – σ).

PCN должно быть не ниже классификационного числа ВС (далее – ACN), эксплуатирующегося на данных покрытиях:

KACN ≤ PCN,

где К – коэффициент, учитывающий интенсивность движения ВС;

ACN – классификационное число ВС, выражающее относительное воздействие ВС на искусственное покрытие для установленной категории стандартной прочности основания.

ACN для эксплуатируемых типов ВС указывают изготовители   
или они определяются в органах Международной организации гражданской авиации.

Значение σ должно быть не ниже значения, указанного в ТТХ эксплуатируемых на аэродроме (вертодроме) ВС.

32. PCN ИВПП, МРД, РД, МС (σ – для ГВПП), а также типы ВС, которые разрешается эксплуатировать на этих покрытиях, должны быть указаны в ИПП на аэродроме (вертодроме), при необходимости   
в нее должны быть внесены ограничения по массе ВС.

ГЛАВА 6

СОСТОЯНИЕ АЭРОДРОМНЫХ (ВЕРТОДРОМНЫХ) ПОКРЫТИЙ

33. На поверхности аэродромных (вертодромных) покрытий   
не допускается наличие:

посторонних предметов или продуктов разрушения покрытий;

оголенных стержней арматуры;

наплывов мастики высотой более 15 мм;

выбоин и раковин с размерами в плане более 50 мм и глубиной более 30 мм (для ИВПП – 25 мм), сколов с острыми краями глубиной более   
30 мм, незалитых мастикой;

уступов в швах между соседними плитами или кромками трещин высотой более 30 мм (для ИВПП – 25 мм);

неровностей на ИВПП, образующих просвет под трехметровой рейкой более 25 мм (кроме вершины двухскатного профиля   
и дождеприемных лотков);

уступов поверхностей укрепленных обочин ИВПП и РД высотой более 50 мм.

34. Алгебраическая разность продольных уклонов соседних плит должна быть не более 0,033 (для ИВПП – 0,02).

ГЛАВА 7

СОСТОЯНИЕ ГРУНТОВОЙ ЧАСТИ ЛЕТНОЙ ПОЛОСЫ

35. Грунтовая поверхность ЛП должна сопрягаться на одном уровне со всеми аэродромными (вертодромными) покрытиями.

36. Грунтовая ЛП считается пригодной к эксплуатации (с учетом ограничений, указанных в руководствах (инструкциях) по летной эксплуатации ВС), если:

средняя прочность грунта на ней не ниже допустимой величины   
для ВС, указанной в ИПП на аэродроме (вертодроме);

отсутствуют участки протяженностью более 10 м со средней прочностью грунта менее 0,6 допустимой величины;

неровности не превышают значений, приведенных в приложении 7   
к настоящим Авиационным правилам.

РАЗДЕЛ III

МАРКИРОВКА АЭРОДРОМНЫХ (ВЕРТОДРОМНЫХ) ПОКРЫТИЙ   
И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

ГЛАВА 8

ТРЕБОВАНИЯ К ДНЕВНОЙ МАРКИРОВКЕ ИСКУССТВЕННЫХ ПОКРЫТИЙ, ГРУНТОВЫХ ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС   
И ПРЕПЯТСТВИЙ НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ

37. На искусственные покрытия ВПП должна быть нанесена дневная маркировка для повышения уровня безопасности при взлете, посадке   
и рулении ВС.

38. На поверхности ИВПП должны наноситься маркировочные знаки порога, полосы точного приземления, осевой линии, центра, линий, выделяющих часть ИВПП шириной 22,5 м (18 м) (для аэродромов (вертодромов) Министерства обороны), линий выхода с ВПП на РД (МРД), а также цифровые знаки, обозначающие номер порога ВПП.

39. На искусственное покрытие РД, МРД должны наноситься маркировочные знаки продольной оси, места ожидания ВС   
при выруливании на ИВПП.

40. Все маркировочные знаки на искусственное покрытие должны наноситься дорожными красками белого цвета, а их расположение   
и размеры соответствовать схемам согласно приложению 8 к настоящим Авиационным правилам.

41. При постоянном и временно смещенном пороге к новой   
его маркировке должна добавляться поперечная линия шириной 1,8 м. Все маркировочные знаки, предшествующие смещенному порогу, ликвидируются, за исключением маркировки осевой линии ИВПП, полосы которой преобразуются в стрелки-указатели.

42. Маркировка мест ожидания ВС на РД, примыкающих к ИВПП, оборудованных РМС, должна наноситься с выполнением следующих требований:

расстояние от осевой линии ИВПП до маркировки места ожидания ВС на РД должно составлять не менее 120 м;

маркировка места ожидания ВС на РД не должна располагаться  
в пределах критических зон РМС;

ни одна из частей ВС не должна находиться в пределах ЛП.

43. Маркировка мест ожидания ВС на РД, примыкающих к ИВПП, не оборудованных РМС, должна наноситься с расстоянием от осевой линии ИВПП до знака места ожидания ВС:

не менее 90 м для ИВПП на аэродромах ВК и I класса;

не менее 75 м для ИВПП на аэродромах II и III классов;

ни одна из частей ВС не должна находиться в пределах ЛП.

44. На МС, ЦЗ, ТППВС и газовочных площадках обозначаются: оси руления самолетов (линии заруливания, разворотов и выруливания), зоны особой чистоты, ограничительные линии стоянок ВС.

Линии заруливания, разворотов и выруливания предназначены   
для обозначения движения ВС.

Ограничительные линии стоянок предназначены для определения места остановки ВС и наносятся перпендикулярно осевой линии заруливания, сбоку от нее в поле зрения летчика.

Зоны особой чистоты выделяются на площадках для запуска (опробования) двигателей, а также в местах остановки ВС на РД и ИВПП. На газовочной площадке минимальные размеры зоны особой чистоты должны иметь форму круга под каждым воздухозаборником диаметром   
3 – 5 м в зависимости от типа ВС.

На стоянках, на которые осуществляется заруливание ВС, зоны особой чистоты следует наносить под каждым воздухозаборником   
в виде эллипсов, малая (перпендикулярная направлению движения ВС) ось которых должна быть не менее вышеуказанных размеров, а большая – на 1 – 2 м больше. Маркировка зон особой чистоты выполняется посредством двухразовой покраски дорожной краской отремонтированных и очищенных участков покрытия.

Маркировкау МС, ЦЗ, ТППВС и газовочных площадок выполняется   
с учетом базирующихся на аэродроме ВС по согласованию со старшим должностным лицом инженерно-авиационной службы.

45. Между ДПРМ и БПРМ по оси ВПП должны устанавливаться дневные ориентиры, а на ЛП – призмы для обозначения боковых границ ПВП, начала и конца ВПП, полосы точного приземления, боковых границ ВПП.

Для маркировки ГВПП устанавливаются призмы начала и конца ГВПП, ограничительные знаки полосы приземления и боковых границ ГВПП. Разрешается вместо маркировочного оборудования ГВПП применять комплект АСИ-3, в который входят посадочный знак «Т», обозначающий место приземления ВС, состоящий из трех сигнальных полотнищ, и флажки (белого, красного и черного цветов).

Схемы размещения маркировочного оборудования и его размеры приведены в приложениях 9, 10 к настоящим Авиационным правилам.

46. Маркировке подлежат все искусственные препятствия, расположенные в пределах ПТ, высота которых превышает условные поверхности ограничения высот препятствий или 100 м.

Кроме того, в ПВП маркировке подлежат искусственные препятствия, превышающие уровень порога ВПП:

на 1 м и более – на расстоянии до 1 км от конца ЛП;

на 10 м и более – на расстоянии от 1 до 4 км от конца ЛП;

на 50 м и более – на расстоянии 4 км от конца ЛП и до конца ПВП.

47. Дневная маркировка высотных препятствий должна отчетливо выделяться на фоне местности, быть визуально видной со всех направлений и иметь два резко отличающихся друг от друга маркировочных цвета: красный (оранжевый) и белый.

48. Дневной маркировке не подлежат высотные препятствия, которые своей формой, размерами и цветом обращают на себя достаточное внимание летчика (дымовые трубы и другие сооружения   
из красного кирпича), затененные более высокими замаркированными объектами, а также средства и объекты связи и РТО.

49. На подлежащих маркировке препятствиях высотой до 100 м маркировочные знаки наносятся от верхней его точки на 1/3 общей высоты. Маркировка наносится в виде горизонтальных чередующихся   
по цвету полос шириной 0,5 – 6 м в зависимости от размеров маркируемой поверхности. Число чередующихся по цвету полос должно быть не менее трех. Крайние по высоте полосы окрашиваются в красный (оранжевый) цвет. На препятствиях, имеющих ширину (диаметр) 40 м и более, допускается маркировочные полосы разбивать на квадраты и закрашивать в шахматном порядке.

На дымовых трубах верхняя маркировочная полоса наносится   
на 1,5 – 2 м ниже обреза трубы.

Препятствия высотой более 100 м должны маркироваться с высоты не более 75 м от основания до верхней точки сооружения (если это расстояние не оговорено при согласовании строительства данного объекта) чередующимися по цвету полосами шириной не более 30 м   
в соответствии с данными, значения которых приведены в приложении 11   
к настоящим Авиационным правилам.

Схема маркировки высотных препятствий приведена в приложении 12 к настоящим Авиационным правилам.

ГЛАВА 9

ТРЕБОВАНИЯ К СВЕТООГРАЖДЕНИЮ ПРЕПЯТСТВИЙ

50. Для светового ограждения должны быть использованы заградительные огни, а в отдельных случаях – заградительные светомаяки.

Световое ограждение устанавливается на самой верхней части (точке) препятствия и ниже через каждые 45 м. Расстояния между промежуточными ярусами должны быть одинаковыми. На дымовых трубах верхние огни размещаются ниже обреза трубы на 1,5 – 3 м.

Количество и расположение заградительных огней на каждом ярусе должны быть такими, чтобы с любого направления полета (под любым углом азимута) было видно не менее двух заградительных огней.

Сооружения, превышающие условные плоскости ограничения высоты препятствий, дополнительно светоограждаются спаренными огнями на уровне пересечения их с плоскостями.

Световое ограждение объектов связи и РТО осуществляется заградительными огнями, входящими в комплект радиотехнического оборудования.

51. В верхних точках препятствий устанавливаются по два огня (основной и резервный), работающих одновременно, или по одному   
при наличии устройства автоматического включения резервного огня   
в случае отказа основного.

52. Заградительные огни и светомаяки должны давать излучение красного цвета. Светораспределение и установка заградительных огней   
и светомаяков должны обеспечивать наблюдение их со всех направлений в пределах зенита до 5º ниже горизонта.

Максимальная сила света заградительных огней и светомаяков должна быть направлена под углом 7 – 15º над горизонтом.

53. Излучение заградительных огней должно быть постоянным   
или проблесковым.

Заградительные огни должны выделяться среди окружающих огней и иметь максимальную силу света не менее 70 кд в красном диапазоне  
в пределах требуемых углов излучения.

Заградительные светомаяки должны иметь частоту 20 – 60 проблесков в минуту и обеспечивать максимальную силу света не менее   
2 000 кд в красном диапазоне.

54. Световое ограждение должно включаться на период темного времени суток (от захода до восхода солнца), а также на период светлого времени суток при ухудшенной видимости (туман, дымка, снегопад, дождь и тому подобное).

РАЗДЕЛ IV

ТРЕБОВАНИЯ ГОДНОСТИ К ЭКСПЛУТАЦИИ

МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

ГЛАВА 10

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

55. Метеорологическое оборудование аэродромов (вертодромов) предназначено для проведения метеорологических и аэрологических наблюдений, сбора, обработки, отображения, приема и передачи метеорологической информации с целью обеспечения полетов   
и их безопасности.

56. На все средства измерения метеорологических величин, установленных на аэродромах (вертодромах), должна быть ЭД.

ГЛАВА 11

СОСТАВ МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОГО ОБОРУДОВАНИЯ

И ТРЕБОВАНИЯ К ЕГО РАЗМЕЩЕНИЮ

57. Минимальный состав метеорологического оборудования аэродромов (вертодромов) для захода на посадку по приборам и захода   
на посадку по минимумам I, II и III категорий указан в таблице 1 приложения 13 к настоящим Авиационным правилам.

58.  Метеорологическое оборудование на аэродромах (вертодромах) размещается в соответствии со схемой, которую утверждает командир авиационной части (вариант схемы изложен в [приложении 14](#Par541)  
к настоящим Авиационным правилам).

59. Исходя из принципа репрезентативности метеорологических наблюдений, метеорологическое оборудование должно размещаться вблизи ВПП, ДПРМ, БПРМ, СКП, КДП.

60. Измерители-регистраторы дальности видимости должны устанавливаться:

первичные измерительные преобразователи (датчики) видимости –   
на удалении 300 (± 200) м от торцов ВПП в сторону середины,   
у середины за пределами спланированной части ЛП и на расстоянии   
не более 120 – 180 м от осевой линии ВПП;

пульты управления (указатели) и регистраторы – в помещении метеорологического подразделения.

На ВПП длиной 2 000 м и менее измерители-регистраторы видимости у середины не устанавливаются.

61. Щиты-ориентиры видимости должны устанавливаться вдоль ВПП на участке от СКП к середине ВПП на расстояниях 400, 800, 1 000, 1 500   
и 2 000 м, а также на других расстояниях, соответствующих минимумам взлета и посадки самолетов (вертолетов), указанных в ИПП на аэродроме (вертодроме), но не более чем 2 000 м.

Размеры щитов-ориентиров должны быть не менее:

установленных на расстоянии до 800 м – 1,5 х 1,5 м;

установленных на расстоянии от 800 до 1 500 м – 2,5 х 2,0 м;

установленных на расстоянии 1 500 м и более – 3,0 х 2,0 м.

Щиты-ориентиры должны быть окрашены:

в черно-белый цвет (в виде четырех, расположенных в шахматном порядке, клеток), если они с места наблюдения проецируются   
на возвышенность, лес и другие объекты;

в черный цвет, если они с места наблюдения проецируются на фоне неба.

Для определения дальности видимости огней в темное время суток   
на щитах-ориентирах должны устанавливаться одиночные источники света (электрические лампочки мощностью 60 Вт) с посекционным   
или раздельным включением (выключением) с места наблюдения.

62. Измерители ВНГО должны устанавливаться:

первичные измерительные преобразователи ВНГО – на расстоянии не более 50 м от помещений метеорологического подразделения;

пульты управления – в помещении метеорологического подразделения.

63. Дистанционные измерители ВНГО должны устанавливаться:

первичные измерительные преобразователи ВНГО – на БПРМ; пульты управления – в помещении БПРМ;

указатели ВНГО – в помещении метеорологического подразделения.

64. Измерители параметров ветра должны устанавливаться:

первичные измерительные преобразователи (датчики) параметров ветра – в районе СКП на расстоянии не более 200 м от осевой линии ВПП, за пределами спланированной части ЛП, а также на метеорологической площадке или на репрезентативных для измерения местах на мачтах (столбах) высотой 6 – 10 м;

пульты (указатели) параметров ветра – в помещениях метеорологического подразделения и СКП.

65. Измерители атмосферного давления должны устанавливаться   
в помещении метеорологического подразделения или вне этого помещения таким образом, чтобы в него поступала информация   
о величине атмосферного давления.

66. Измерители температуры и влажности воздуха должны размещаться на метеорологической площадке.

67. МРЛ должны устанавливаться в районе аэродрома (вертодрома). При расположении двух или нескольких аэродромов (вертодромов) в зоне радиусом до 100 км допускается установка МРЛ на одном из этих аэродромов (вертодромов) с возможностью автоматизированной передачи данных.

68. Автоматизированные метеорологические измерительные системы должны устанавливаться:

специализированные электронно-вычислительные машины –   
в помещении метеорологического подразделения;

первичные измерительные преобразователи видимости – согласно   
пункту 60, ВНГО – согласно пунктам 62, 63, параметров ветра – согласно пункту 64 , атмосферного давления – согласно пункту 65, температуры   
и влажности воздуха – согласно пункту 66 настоящих Авиационных правил;

средства регистрации передаваемой РП метеорологической информации – в помещении метеорологического подразделения.

69. Средства отображения метеорологической информации (блоки индикации) должны устанавливаться на КДП (на рабочих местах РП   
и дежурного синоптика) и на КП.

70. Рабочее место дежурного синоптика обеспечивается:

громкоговорящей, телефонной связью с РП и КП;

связью с БПРМ;

каналами телекоммуникационной связи с метеорологическим сервером связи для приема и передачи метеорологической информации;

телефонной связью с МРЛ и СРЛ, привлекаемых к разведке погоды.

ГЛАВА 12

ТРЕБОВАНИЯ К МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОЙ ИНФОРМАЦИИ

71. На средства отображения (блоки индикации) должна передаваться следующая информация, соответствующая рабочему курсу:

время наблюдения (измерения);

количество облаков (общее и нижнего яруса);

ВНГО (минимальная);

дальность видимости на ВПП (два – три значения   
при инструментальных и одно значение при визуальных наблюдениях);

МДВ (минимальное значение);

явления погоды;

направление ветра;

средняя скорость ветра;

максимальная скорость ветра (порывы);

давление на аэродроме (вертодроме);

температура воздуха;

относительная влажность воздуха.

При обеспечении взлета и посадки по минимуму I категории, информация о дальности видимости на ВПП, МДВ, ВНГО, параметрах ветра на средства отображения, должна передаваться автоматически   
не реже чем через 15 мин, а при обеспечении взлета и посадки   
по минимумам II и III категорий ‑ не реже чем через 1 мин.

Время передачи метеоинформации на средства отображения (блоки индикации) не должно превышать 15 с после окончания обработки измерений (наблюдений).

72. Вся передаваемая на средства отображения метеорологическая информация в период полетов должна документироваться.

ГЛАВА 13

ТЕХНИЧЕСКИЕ ТРЕБОВАНИЯ К МЕТЕОРОЛОГИЧЕСКОМУ ОБОРУДОВАНИЮ

73. Метеорологическое оборудование аэродромов (вертодромов) должно обеспечивать измерение метеорологических величин в диапазонах   
и с погрешностями в соответствии с данными, значения которых приведены в приложении 15 к настоящим Авиационным правилам.

74. Автоматизированные метеорологические измерительные системы должны обеспечивать автоматическое измерение, обработку результатов измерений и выдачу на средства отображения, регистрации   
и в линии связи информации, перечисленной в пункте 71.

75. МРЛ устанавливаются согласно действующей документации   
и должны обеспечивать обнаружение опасных явлений погоды в радиусе их технических возможностей.

76. Для подключения первичных измерительных преобразователей метеорологических величин должны быть выделены линии связи.

Линии связи, предназначенные для передачи сигналов от первичных измерителей преобразователей метеорологических величин на входные устройства указателей (регистраторов) или специализированных персональных электронно-вычислительных машин, а также для передачи метеорологической информации на средства отображения (блоки индикации), должны удовлетворять требованиям, изложенным   
в эксплуатационной документации на тип метеорологического оборудования.

77. Электропитание метеорологического оборудования должно осуществляться от сети переменного тока напряжением 220 В ± 10 %   
и 380 В ± 10 %, частотой (50 ± 2) Гц.

Метеорологическое оборудование, размещенное на аэродромах (вертодромах), должно обеспечиваться электропитанием от двух независимых источников: от электросети (основное) и от автономного   
дизель-электрического агрегата (аварийное).

РАЗДЕЛ V

ЭЛЕКТРОСНАБЖЕНИЕ АЭРОДРОМОВ (ВЕРТОДРОМОВ)

ГЛАВА 14

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

78. Электроснабжение категорированных аэродромов (вертодромов) должно осуществляться не менее чем от двух независимых взаимно резервирующих источников питания электроэнергией. Переход на резервный источник питания должен осуществляться автоматически.

79. Объекты управления полетами, связи и РТО, средства радиолокационного обеспечения полетов по степени надежности электроснабжения, в зависимости от типа оборудования и установленной на аэродроме (вертодроме) категории метеоминимума, разделяются на две категории – первую и вторую.

Из состава электроприемников первой категории выделяется особая группа электроприемников (аварийная УКВ радиостанция, светотехническое оборудование, РМС), бесперебойная работа которых имеет важное значение для управления полетами.

80. Пропускная способность каждой линии электропередачи  
от взаимно резервирующих источников питания электроэнергией должна обеспечивать, с учетом допустимой перегрузки, электрическую нагрузку объектов аэродрома (вертодрома).

81. Электроснабжение объектов управления полетами, связи и РТО, средств радиолокационного обеспечения полетов на категорированных аэродромах (вертодромах) должно осуществляться от щитов гарантированного питания электроэнергией.

82. Щиты гарантированного питания электроэнергией устанавливаются, как правило, на объектах (средствах), которые   
они питают. Допускается размещение щитов гарантированного питания   
вне расположения объектов (средств).

83. К щитам гарантированного питания электроэнергией должно подключаться только технологическое и вспомогательное оборудование (рабочее и аварийное освещение, технологический обогрев, вентиляция, кондиционирование, пожарно-охранная сигнализация, система пожаротушения).

ГЛАВА 15

ВРЕМЯ ВОССТАНОВЛЕНИЯ НАПРЯЖЕНИЯ

84. Электроснабжение объектов с электроприемниками особой группы первой категории должно предусматриваться от трех независимых источников питания.  Электроприемники первой и второй категорий необходимо обеспечивать электроэнергией от двух независимых взаимно резервирующих источников питания. Перерыв электроснабжения   
при нарушении электроснабжения от одного из источников питания допускается на время, необходимое для автоматического включения электропитания, в соответстствии с требованиями, изложенными   
в приложении 16 к настоящим Авиационным правилам.

85. Электроснабжение некатегорированных аэродромов (вертодромов) допускается осуществлять от одного источника централизованного электроснабжения, при этом в качестве резерва применяется местная электростанция, а для РМС и аварийных радиостанций дополнительно в качестве третьего источника электроснабжения должны использоваться химические источники тока   
и тому подобное.

86. При использовании в качестве резервного источника питания химического источника работа РМС должна обеспечиваться   
от него в течение не менее 15 мин.

87. При использовании вкачестве резервного источника питания местной электростанции (автоматизированного дизель-генератора) электроснабжение щита гарантированного питания от нее должно обеспечиваться не менее 24 ч.

88. Время повторного включения средств связи и РТО, СРЛ подразделений РЛО при перерывах в централизованном электроснабжении и при переходе на автономные источники электропитания на некатегорированном аэродроме (вертодроме) должно составлять не более:

для наземных КВ, УКВ радиостанций, ПАР и МРМ, УКВ АРП,   
ССО – 4 мин;

для аварийной УКВ радиостанции, работающей от аккумуляторов   
в буферном режиме, – близкое к 0 (менее 0,2 с);

для РСП, наземного оборудования РСБН, СРЛ (радиолокационные станции наведения и обнаружения, наземные радиовысотомеры) – 8 мин;

для РМС дециметрового диапазона – 5 мин.

89. На время перехода на автономные источники электропитания должно обеспечиваться энергоснабжение РМС (если это предусмотрено конструктивно) и одной – двух УКВ наземных радиостанций на ПУ полетами от химических источников питания.

90. Химические источники питания должны обеспечивать   
их нормальную работу в течение не менее 15 мин.

91. Категории потребителей электроэнергии по степени надежности электроснабжения и максимально допустимому времени восстановления напряжения на щитах гарантированного питания (вводных устройствах) объектов управления полетами, связи и РТО, средств радиолокационного обеспечения полетов и метеорологического оборудования должны соответствовать данным, значения которых приведены в приложении 16   
к настоящим Авиационным правилам.

РАЗДЕЛ VI

ПОРЯДОК ДОПУСКА

АЭРОДРОМОВ (ВЕРТОДРОМОВ) К ЭКСПЛУАТАЦИИ

ГЛАВА 16

ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

92. К эксплуатации допускается аэродром (вертодром), зарегистрированный в Государственном реестре регистрации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь, соответствующий установленным требованиям годности к эксплуатации аэродромов (вертодромов) и оборудования, установленного на них, определенных в авиационных правилах государственной авиации Республики Беларусь.

Основные критерии, на основании которых аннулируется допуск   
к эксплуатации аэродромов (вертодомов), – несоответствие требованиям, установленным в настоящем документе.

В отдельных случаях некатегорированный аэродром (вертодром) может быть допущен к эксплуатации с обоснованными отступлениями  
от требований, изложенных в настоящих Авиационных правилах, после их внесения в установленном порядке в документы аэронавигационной информации и ИПП на аэродроме (вертодроме).

93. При текущем ремонте аэродрома (вертодрома) и проведении профилактического ремонта (регламентных работ) его оборудования действие допуска к эксплуатации аэродрома (вертодрома)   
не приостанавливается.

При капитальном ремонте аэродрома (вертодрома), замене   
его оборудования, обеспечивающего посадку ВС, и невозможности обеспечения безопасности полетов действие указанного допуска временно приостанавливается.

94. Временная приостановка действия допуска осуществляется   
на основании приказа руководителя РОГУ, в деятельности которого используется государственная авиация (председателя ДОСААФ).

Восстановление действия допуска к эксплуатации аэродрома (вертодрома) осуществляется в порядке, предусмотренном   
для его получения.

ГЛАВА 17

НАЗНАЧЕНИЕ КОМИССИИ И ПОРЯДОК РАБОТЫ   
В ЕЕ СОСТАВЕ

95. Обследование аэродрома (вертодрома) проводят председатель   
и члены комиссии, о назначении которой издается приказ руководителя РОГУ, в деятельности которого используется государственная авиация (председателя ДОСААФ), не реже одного раза в три года. Председателем комиссии по обследованию аэродрома (вертодрома) назначается должностное лицо органа управления авиацией, имеющее соответствующую специальную подготовку и летную специальность. Членами комиссии назначаются лица из числа авиационного персонала органа управления авиацией, имеющие соответствующую специальную подготовку по следующим видам обеспечения полетов:

аэродромное;

связь и радиотехническое;

метеорологическое;

поисково-спасательное.

По решению руководителя РОГУ или председателя ДОСААФ   
в состав комиссии (при необходимости) могут назначаться специалисты радиолокационного, штурманского, инженерно-авиационного обеспечения, объективного контроля и группы руководства полетами.

Подготовку членов комиссии к проведению обследования аэродрома (вертодрома) организует председатель комиссии.

В ходе подготовки члены комиссии изучают требования, изложенные в нормативных правовых актах, регламентирующих вопросы обеспечения полетов ВС, порядок проведения обследования аэродрома (вертодрома) и оценки соответствия проверяемых элементов настоящим Авиационным правилам.

При проведении обследования председатель и члены комиссии руководствуются сведениями, содержащимися в формуляре аэродрома (вертодрома), ИПП на аэродроме (вертодроме), эксплуатационной документацией на оборудование.

96. О допуске аэродрома (вертодрома) к эксплуатации издается приказ руководителя РОГУ, в деятельности которого используется государственная авиация (председателя ДОСААФ), на основании акта обследования аэродрома (вертодрома) по форме согласно приложению 17 к настоящим Авиационным правилам.

Акт представляется руководителю РОГУ (председателю ДОСААФ) в течение 10 суток с момента окончания комплексного обследования аэродрома (вертодрома).

Приложение 1

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ЗНАЧЕНИЯ

длины взлетно-посадочной полосы в стандартных условиях

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Класс аэродрома (вертодрома) | | | | | |
| ВК | I | II | III | | IV |
| Минимальная длина ИВПП в стандартных условиях, м | Более 2 100 | 2 100 | 1 500 | | 1 000 | Менее 1 000 |
| Минимальная длина ВПП летного поля аэродрома (вертодрома), не имеющего искусственного покрытия, м | Более 2 100 | 2 100 | 1 500 | | 1 000 | Менее 1 000 |
| Допустимое значение клас- сификационного числа пок- рытий – PCN (для искус- ственных покрытий) | Более 30 | 17 – 30 | 10 – 16 | | 5 – 9 | Менее 5 |

Приложение 2

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

МЕТОДИКА

пересчета длины взлетно-посадочной полосы и характеристик полос воздушных подходов применительно   
к местным условиям

1. При расположении аэродромов (вертодромов) в районах, местные условия которых отличаются от стандартных, пересчету подлежат длина ВПП (рабочей площади летной полосы) и характеристики полос воздушных подходов.
2. Местные условия характеризуются:

расчетной температурой воздуха, за которую принимается средняя температура в 13 часов по декретному времени самого жаркого месяца   
в году, увеличенная на 6 °С. Значения расчетной температуры воздуха   
для ряда населенных пунктов Республики Беларусь следующие: Брест, Гомель – 23 °С; Витебск, Минск – 21 °С; Гродно, Могилев, Молодечно, Слуцк – 22 °С;

высотой расположения аэродрома (вертодрома) над уровнем моря. Высота расположения над уровнем моря ряда населенных пунктов следующая: Брест, Гомель – 140 м; Витебск, Молодечно, Слуцк – 160 м; Гродно – 150 м; Минск – 230 м; Могилев – 180 м;

средним продольным уклоном ВПП, полученным как отношение разности максимальной и минимальной отметок ВПП к ее длине;

наличием двусторонних или односторонних воздушных подходов.

1. Если расчетная температура воздуха или высота расположения аэродрома (вертодрома) меньше соответствующих характеристик стандартных условий, коэффициенты, учитывающие влияние этих факторов, признаются равными 1.
2. Пересчет нормативной длины ВПП в стандартных условиях   
   на местные расчетные условия проводится следующим образом:

при увеличении расчетной температуры воздуха на каждый градус сверх + 15 °С длина ВПП увеличивается на 1 %;

при расположении аэродрома (вертодрома) выше уровня моря   
на каждый метр изменения высоты длина ВПП увеличивается на 0,03 %;

при наличии среднего уклона на ВПП ее длина увеличивается   
на 0,5 % на каждую 0,001 уклона;

при наличии односторонних воздушных подходов длина ВПП увеличивается на 10 % (учитывается действие попутного ветра   
со скоростью до 5 м/с).

1. Пересчет характеристик ПВП в стандартных условиях на местные расчетные условия проводится следующим образом:
   1. уклон условной поверхности в пределах I участка ПВП   
      в зависимости от величины и направления продольного уклона концевого участка ВПП длиной 200 м определяется по формулам:

при нулевом и восходящем уклонах:

ІI=0,005+ί впп к;

при нисходящем уклоне:

ІI=0,005–0,8 ί впп к,

где ІI – уклон условной поверхности, ί впк – величина продольного уклона;

5.2. ввиду малых размеров длины I участка ПВП его характеристики на местные условия не пересчитываются;

5.3. при увеличении расчетной температуры на каждый градус сверх +15 °С длина II участка ПВП увеличивается, а уклон условной поверхности на этом участке уменьшается на 1 %;

5.4. при расположении аэродрома (вертодрома) выше уровня моря   
на каждый метр изменения высоты длина II участка ПВП увеличивается,   
а уклон условной поверхности уменьшается на 0,03 %;

5.5. характеристики III участка ПВП от местных условий практически не зависят и пересчету не подлежат.

Приложение 3

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ЗНАЧЕНИЯ

геометрических размеров элементов летного поля аэродрома (вертодрома)

Таблица 1

|  |  |
| --- | --- |
| Класс аэродрома (вертодрома) | Минимально допустимая ширина ИВПП, м |
| ВК | 60 |
| I | 40 |
| II | 32 |
| III | 28 |
| IV | Менее 28 |

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| Класс аэродрома (вертодрома) | Ширина ИВПП с уширением, м |
| ВК, I | 75 |
| II, III | 45 |
| IV | Менее 45 |

Таблица 3

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Размер, м | Расчетная группа тяжелых и средних вертолетов | |
| эскадрилья | звено (отряд) |
| Длина (L)  Ширина (B) | 1 000  550 | 550  400 |

Таблица 4

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Размер, м | Расчетная группа легких вертолетов | |
| эскадрилья | звено (отряд) |
| Длина (L)  Ширина (B) | 850  350 | 400  250 |

Таблица 5

|  |  |
| --- | --- |
| Наименование уклона | Все классы аэродромов (вертодромов) |
| Максимальный продольный | 0,015 |
| Средний продольный | 0,01 |
| Максимальный поперечный | 0,015 |

Таблица 6

|  |  |
| --- | --- |
| Класс аэродрома (вертодрома) | Минимально допустимая ширина БПБ, м |
| ВК | 50 |
| I, II, III, IV | 25 |

Таблица 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индекс воздушного судна | Размах крыла, м | Колея шасси, м |
| 1 | До 24 | До 4 |

Окончание таблицы 7

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индекс воздушного судна | Размах крыла, м | Колея шасси, м |
| 2 | От 24 до 32 | От 4 до 6 |
| 3 | От 24 до 32 | От 6 до 9 |
| 4 | От 32 до 42 | От 9 до 10,5 |
| 5 | От 32 до 42 | От 10,5 до 12,5 |
| 6 | От 42 до 60 | От 10,5 до 14 |

Таблица 8

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индекс воздушного судна | Ширина колеи, м | Ширина РД, м |
| 1 | До 4 | 7,0 |
| 2 | До 6 | 11,0 |
| 3 | До 9 | 13,0 |
| 4 | До 7,5 | 14,0 |
| 4 | До 10,5 | 17,0 |
| 5 | До 12,5 | 19,0 |
| 6 | До 9,5 | 18,0 |
| 6 | До 12,5 | 21,0 |
| 6 | До 14 | 22,5 |

Таблица 9

|  |  |
| --- | --- |
| Индекс воздушного судна | Радиус закругления, м |
| 1, 2, 3 | 30 |
| 4 | 50 |
| 5 | 50 |
| 6 | 60 |

Таблица 10

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Индекс воздушного судна | Расстояние, м, между осевой линией РД и | |
| неподвижными препятствиями | осевой линией, параллельной РД |
| 1 | 25 | 38 |
| 2,3 | 29,5 | 47 |
| 4,5 | 38 | 61 |
| 6 | 47,5 | 80 |

Примечания:

1. Для аэродромов (вертодромов) класса ВК минимальную ширину ИВПП допускается принимать равной 45 м. При этом должны быть предусмотренны укрепленные обочины шириной не менее 7,5 м.

2. Если индексы ВС по размаху крыла и колее шасси различны,   
принимается наибольший из индексов.

3. В случае если поворот ВС с РД выполняется только в одну сторону, закругления с другой стороны РД может не быть.

4. Для ВС с размахом крыла более 60 м расстояние между осью РД   
и неподвижным препятствием должно быть не менее половины размаха крыла плюс 17,5 м, а расстояние между осями паралельных РД – не менее размаха крыла плюс   
20 м.

Приложение 4

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ПАРАМЕТРЫ

приаэродромной территории

Таблица 1

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Класс аэродрома (вертодрома) | | | |
| ВК | I | II | III, IV |
| Длина, км | 70 | 60 | 40 | 30 |
| Ширина, км | 35 | 30 | 30 | 25 |

Таблица 2

|  |  |
| --- | --- |
| Показатель (вертодрома) | Величина |
| Привертодромная территория:  длина, км  ширина, км  Полосы воздушных подходов:  длина, км  ширина, км | 30  20  10  2 |

Таблица 3

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Показатель | Класс аэродрома (вертодрома) | | |
| ВК, I | II | III, IV |
| Общая длина, м | 10 650 | 10 350 | 6 900 |
| Наибольшая ширина, м | 2 000 | 2 000 | 2 000 |
| I участок  Длина участка, м  Уклон поверхности, ограничивающей высоту препятствий | 400  0,005 | 400  0,005 | 200  0,005 |
| II участок  Длина участка, м  Уклон поверхности, ограничивающей высоту препятствий | 1 450  0,013 | 950  0,019 | 700  0,028 |
| III участок  Длина участка, м  Уклон поверхности, ограничивающей высоту препятствий | 9 000  0,02 | 9 000  0,02 | 6 000  0,03 |

Примечание. Ширина ПВП в пределах КПБ принимается равной ширине летной полосы, далее уширение в плане до 2 000 м принимается под уклоном 15°  
в каждую сторону.

|  |  |
| --- | --- |
| Приложение 5к Авиационным правилам допуска  к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики БеларусьСХЕМАусловных плоскостей приаэродромной территории 22  Разрез по 2 – 2  Н = 50  Н ≤ 200  Н ≤ 200  Н ≤ 200  Н ≤ 200    Н = 50  1:25  15˚  Н = 50  1:10  1:10  1  1  500  500  Рабочая площадь  летной полосы  1 000  1 000    1 000  4 750  4 750  2  Н ≤ 200  J III  J II  J III  J II  Разрез по 1-1  J I  J I  РП  L I  L II  L III  L I  L II  L III  LВПП  Условные обозначения: 1 – рабочая площадь летной полосы (ИВПП); 2 – КПБ; 3, 4, 5 – участки полос воздушных подходов; 6 – участки местности, в пределах которых высота препятствий ограничивается условными плоскостями с уклоном  не более 1:10 (от границ рабочей площади летной полосы и полос воздушных подходов); 7 – участки местности, в пределах которых высота препятствий не должна выходить за пределы горизонтальной плоскости, проходящей на высоте 50 м; 8 – участки местности, в пределах которых высота препятствий ограничивается условными плоскостями с уклоном не более 1:25; 9 – участок местности, в пределах которого высота препятствий не должна превышать 200 м.  32 |  |

Приложение 6

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

СХЕМА

условных плоскостей привертодромной территории

II

30 000

Н = 50

Н = 200

II

I

Н = 200 м

Н = 200 м

10 000

20 000

I

10 000

10 000

лп

лп

Разрез II-II

Разрез I-I

1:10

Н = 50

Н = 50

20 000

1 500

1 000

1 000

1 500

30 000

10 000

10 000

1:50

1:50

0

Н = 200 м

Н = 200 м

1:10

1:10

1:10

1:10

1:50

1:50

1:10

1:10

Приложение 7

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ЗНАЧЕНИЯ

неровностей грунтовой летной полосы аэродрома (вертодрома)

|  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- |
| Типы эксплуатируемых ВС | Неровности  под трехметровой рейкой, см | Разность смежных уклонов при расстоянии между точками измерения отметок, м | | |
| 5 | 10 | 20 |
| Транспортные | 15 | 0,040 | 0,030 | 0,020 |
| Другие | 10 | 0,030 | 0,022 | 0,015 |

Приложение 8

к Авиационным правилам допуска   
к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

СХЕМЫ

маркировки искусственных покрытий аэродрома (вертодрома)

2,6

1,8-2,0 

1

Полоса точного приземления

30

3 3

12

2

3,6-4,0

35

3

1,8-2,0

не более

3

9

15

Условные обозначения (размеры указаны в метрах): 1 – порог ИВПП; 2 – цифровой знак номера порога.

2,6

1

22,5 (18)

0,5

30

30

3

2

8

3

36

50

22,5

150

150

150

150

0 м

Условные обозначения (размеры указаны в метрах): 1 – продольная ось ИВПП; 2 – полоса точного приземления; 3 – узкая полоса шириной 22,5 м (18 м).

.

15

1

не менее 120

0,5

2

15

15

не более 50

0,15

3

37

0,9

0,9

0,15

0,15

Условные обозначения (размеры указаны в метрах): 1 – центр ИВПП; 2 – продольная ось РД прямолинейных и поворотных участков; 3 – место ожидания ВС перед выруливанием на ИВПП.

Приложение 9

к Авиационным правилам допуска

к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

СХЕМА

размещения маркировочного оборудования

4

3 ­ 5

3 ­ 5

2,6

5

БПРМ

ДПРМ

38

200

200

200

Полоса точного приземления

100

100

100

200

2

1

3

Условные обозначения элементов маркировочного оборудования (размеры указаны в метрах):1 – призма для обозначения боковых границ ПВП; 2 – призма для обозначения начала и конца ВПП; 3 – призма для обозначения полосы точного приземления; 4 – призма для обозначения боковых границ ВПП; 5 – дневной ориентир.

Приложение 10

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

РАЗМЕРЫ

маркировочного оборудования

0,7

5,0

2,0

2,0

12,0

9,0

1,0

0,4

0,5 – 0,8

0,7

1,2

3,0

0,7

0,5

0,2

0,3

0,3

0,4

0,4

1,0

1,0

1,0

1,0

1,0

1,5

а б

в г д

3,0

е ж

Маркировочное оборудование (размеры в метрах):

а – призма для обозначения границ ПВП; б – призма для обозначения начала и конца ВПП; в – призма для обозначения боковых границ ВПП; г – призма для обозначения полосы точного приземления; д – флажок; е – дневной ориентир; ж – посадочное «Т».

Примечание. Части призм и дневных ориентиров, отображенные белым цветом, окрашиваются красной (оранжевой) эмалью.

Приложение 11

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ЗНАЧЕНИЯ

ширины маркировочных знаков высотных препятствий на приаэродромной территории

|  |  |
| --- | --- |
| Высота сооружения, м | Ширина маркировочного знака в долях общей высоты сооружения |
| От 100 до 210 | 1/7 |
| От 210 до 270 | 1/9 |
| От 270 до 330 | 1/11 |
| От 330 до 390 | 1/13 |
| От 390 до 450 | 1/15 |
| От 450 до 510 | 1/17 |
| От 510 до 570 | 1/19 |
| От 570 до 630 | 1/21 |

Приложение 12

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

СХЕМА

маркировки и светоограждения высотных препятствий

< 4,5

> 4,5

> 4,5

< 4,5

а

~ 1,5

н/з5

Н

Н

1,5 ‑ 3

б

45

Х

25

15

Нр

45

Х

30

15

45

Х

30

25

45

Х

75

Х

45

в

Условные обозначения:

а – сооружения для обслуживания полетов;

б – сооружения на приаэродромной территории;

в – дымовые трубы и мачты.

Примечание. Элементы маркировки, отображенные на схеме черным цветом, окрашиваются красной (оранжевой) эмалью.

Приложение 13

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

МИНИМАЛЬНЫЙ СОСТАВ

метеорологического оборудования

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Метеорологическое оборудование | ВПП (направления взлета  и посадки), для захода  на посадку  по приборам | ВПП (направления взлета и посадки), для обеспечения посадки  по минимуму  I категории | ВПП (направления взлета и посадки), для обеспечения посадки  по минимумам II  и III категорий |
| Дистанционные измерители ВНГО (вертикальной видимости), комплект | 2 | 4, из них два резервных | – |
| Измерители ВНГО (вертикаль- ной видимости), комплект | 2, из них один резервный | 2, из них один резервный | – |
| Измерители-регистраторы МДВ, комплект | 3 | 3 | – |
| Измерители параметров ветра, комплект | 3 | 3 | – |
| Измерители атмосферного давления, шт. | 2, из них один резервный | 2, из них один резервный | – |
| Измерители температуры  и влажности воздуха, комп- лект | 1 | 1 | – |
| Средства отображения метео- рологической информации (блоки индикации), шт. | Количество определяется по пункту 69 настоящих Авиационных правил | Количество определяется  по пункту 69 настоящих Авиационных правил | Количество определяется  по пункту 69 настоящих Авиационных правил |
| Специализированные автома- тизированные метеорологичес- ские системы, обеспечиваю-щие автоматическое вычисле- ние и выдачу на средства отоб- ражения (блоки индикации) значений: видимости, дально- сти видимости на ВПП, ВНГО (вертикальной видимости), параметров ветра, атмосфер- ного давления, температуры  и влажности воздуха, комплект | – | – | 2, из них один резервный |
| Первичные измерительные преобразователи видимости, комплект | – | – | 6, из них три резервных |
| Первичные измерительные преобразователи высоты ниж- ней границы облаков (верти- кальной видимости), комплект | – | – | 4, из них два резервных |

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| Метеорологическое оборудование | ВПП (направления взлета  и посадки), для захода  на посадку  по приборам | ВПП (направления взлета и посадки), для обеспечения посадки  по минимуму  I категории | ВПП (направления взлета и осадки), для обеспечения посадки  по минимумам II  и III категорий |
| Первичные измерительные преобразователи параметров ветра, комплект | – | – | 4, из них два резервных |
| Первичные измерительные преобразователи атмосферного давления, шт. | – | – | 2, из них один резервный |
| Первичные измерительные преобразователи температуры  и влажности воздуха, комплект | – | – | 2, из них один резервный |
| Средства регистрации выдава- емой метеорологической информации, шт | – | 1 | 1 |
| Щиты-ориентиры видимости, комплект | – | 1 | 2 |
| Метеорологический радиоло- катор | – | – | 1 |

Примечания:

1. Для захода на посадку по приборам допускается вместо дистанционных измерителей ВНГО (вертикальной видимости) использовать измерители ВНГО (вертикальной видимости).

2. Для захода на посадку по приборам допускается проводить измерения МДВ   
с использованием подобранных дневных или ночных ориентиров видимости.

3. При длине ВПП 2 000 м и менее для захода на посадку   
по приборам допускается использование двух измерителей параметров ветра.

4. Для захода на посадку по приборам при отсутствии в районе ВПП объектов (огней), которые могли бы быть использованы в качестве ориентиров   
для определения МДВ, устанавливается комплект щитов-ориентиров видимости.

Приложение 14

к Авиационным правилам допуска  
к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

Вариант

СХЕМА

метеорологического оборудования   
на аэродроме (вертодроме)

БПРМ

ВПП

44

|  |
| --- |
| Комната дежурного синоптика |

Руководитель полетов

Метеорологическая площадка

Комната обслуживания   
и ремонта аппаратуры

Командный

пункт

Метеорологическое  
подразделение

На схеме метеорологического оборудования применяются следующие условные обозначения, которые могут быть другими   
по решению старшего должностного лица метеорологического подразделения авиационной части:

|  |  |
| --- | --- |
| Условные обозначения | Метеорологическое оборудование |
|  | Датчик регистратора дальности видимости |
|  | Датчик измерителя параметров ветра |
|  | Измеритель ВНГО (вертикальной видимости) |
|  | Дистанционный измеритель ВНГО (вертикальной видимости) |
|  | Указатель параметров ветра |
|  | Средство отображения метеорологической информации |
|  | Индикатор МРЛ |
|  | Наборное табло блока индикации |
|  | Пульт управления дистанционной приставки |
|  | Указатель регистратора дальности видимости |
|  | Пульт управления измерителя или регистратора ВНГО |
|  | МРЛ |
|  | Психометрическая будка |

Приложение 15

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

ЗНАЧЕНИЯ

диапазонов и погрешностей измеряемых метеорологических величин

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| Метеорологическая величина | Диапазон измерения | Допустимая погрешность |
| Метеорологическая дальность види- мости | От 50 до 150 м  От 500 до 6 000 м  От 150 до 250 м  от 3 000 до 5 000 м  От 250 до 400 м  От 1 500 до 3 000 м  От 400 до 1 500 м | ± 20 %  ± 20 %  ± 15 %  ± 15 %  ± 10 %  ± 10 %  ± 7 % |
| Высота нижней границы облаков (вертикальная видимость), h | От 50 до 150 м  От 150 до 500 м  От 500 до 1 500 м | ± (0,1 h + 5) м  ± (0,07 h + 10) м  ± (0,05 h + 15) м |
| Направление ветра | От 0 до 360° | ±10° |
| Мгновенная скорость, v | От 1,5 до 60 м/с | ± (0,5 + 0,05 v) м/с |
| Средняя скорость ветра, v | От 1,0 до 40 м/с | ± (0,5 + 0,05 v) м/с |
| Максимальная скорость ветра, v | От 3 до 60 м/с | ± (1 + 0,05 v) м/с |
| Давление, приведенное к уровню порога ВПП | От 680 до 1070 гПа | ± 0,5 гПа |
| Температура воздуха | От минус 35  до плюс 50 °С | ± 0,2°С при температуре от 0 °С до плюс 50 °С,  ± 0,3 °С при темпера- туре ниже 0 °С |
| Относительная влажность воздуха | От 30 до 90 %  От 90 до 100 % | ±10 %  ±5 % |

Приложение 16

к Авиационным правилам допуска   
к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

## ТРЕБОВАНИЯ

к электроснабжению объектов аэродрома (вертодрома)

|  |  |  |  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- | --- | --- | --- |
| Наименование объекта  (потребителя электроэнергии) | Некатегорированные аэродромы (вертодромы) | | Категорированные аэродромы (вертодромы), обеспечивающие взлет и посадку по минимуму | | | |
| I категория | | II, III категории | |
| категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с | категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с | категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с |
| Светосигнальное оборудование | II | Не более времени, не-  обходимого для вклю- чения резервного пи- тания при отсутствии автоматизированных источников электро- снабжения | ОГ | 15 | ОГ | 0 |
| Кодовый неоновый светомаяк | II | I | 15 | I | 15 |
| Аэродромный прожекторный маяк | II | I | 15 | I | 15 |
| Радиомаячная система посадки | II | ОГ | 15 | ОГ | 0 |
| Приводной радиомаркерный пункт | II | 1 | 15 | I | 15 |
| Пункты управления полетами:  КДП  СКП  КП | I  II  I | I  I  I | 15  15  15 | I  I  I | 15  15  15 |
| Радиолокационная система посадки:  ДРЛ  ПРЛ | II  II | I  I | 15  15 | I  I | 15  15 |
| Наименование объекта  (потребителя электроэнергии) | Некатегорированные аэродромы (вертодромы) | | Категорированные аэродромы (вертодромы), обеспечивающие взлет и посадку по минимуму | | | |
| I категория | | II, III категории | |
| категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с | категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с | категория потре- бителя электроэ- нергии | максимально до- пустимое время восстановления напряжения  на щите питания электроэнергией, не более, с |
| Радиотехническая система ближней навигации | II |  | I | 15 | I | 15  43 |
| Автоматический радиопеленгатор | II | I | 15 | I | 15 |
| Приемный радиоцентр | II | I | 15 | I | 15  44 |
| Передающий радиоцентр | II | I | 15 | I | 15 |
| СРЛ подразделения РЛО | II | I | 15 | I | 15 |
| Метеорологический радиолокатор | II | I | 60 | I | 60 |
| Метеорологическое оборудование | II | I | 60 | I | 60 |
| Заградительные огни высотных препятствий в пределах полос воздушных подходов | II | I | 60 | I | 60 |

Приложение 17

к Авиационным правилам допуска к эксплуатации аэродромов (вертодромов) государственной авиации Республики Беларусь

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_(руководитель республиканского органа государственного управления или ДОСААФ)

\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_20\_\_\_ г.

АКТ

обследования аэродрома (вертодрома) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

(наименование)

на соответствие годности к эксплуатации

В ходе работы по предназначению комиссии в составе председателя \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

и членов комиссии:\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

в период с \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ 20\_\_\_г. проведена проверка

аэродрома (вертодрома) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ с МКП \_\_\_\_\_  
 (наименование)

и установлено:

1. Аэродром (вертодром) и приаэродромная территория:
   1. летная полоса с искусственным покрытием (состояние, маркировка, длина и ширина ВПП, ее толщина, тип покрытия, допустимая одноколесная нагрузка, наличие и размеры КПБ, БПБ);
   2. грунтовая летная полоса (состояние, маркировка, размеры);
   3. приаэродромная территория (характеристика ПВП, наличие препятствий и светоограждений на них);
   4. наличие и состояние ограждения.

Вывод о соответствии аэродрома (вертодрома) классу   
и пригодности для эксплуатации государственных ВС \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

(типы ВС)

1. Радиотехническое оборудование подразделений связи и РТО, установленное на аэродроме (вертодроме):
   1. наземное оборудование радиомаячной системы посадки.

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

соответствие требованиям, изложенным в эксплуатационной документации, по размещению на позиции, зонам формирования диаграмм направленности, автоматическому переключению с комплекта   
на комплект и переключению на химические источники питания;

принятый угол наклона траектории снижения ВС;

летная проверка наземного оборудования радиомаячной системы посадки (дата, вид летной проверки, тип ВС-лаборатории, бортовой номер, командир экипажа, акт летной проверки №\_\_\_   
от \_\_\_\_\_\_);

Вывод о способности наземного оборудования радиомаячной системы посадки (тип, №\_\_) обеспечить управление ВС при заходе   
на посадку с МКП \_\_\_ в ручном, директорном, автоматическом режимах пилотирования до высоты \_\_\_\_\_\_ и удаления \_\_\_\_\_ от порога ВПП   
(при наличии ограничений указать причины);

* 1. наземное оборудование радиотехнической системы ближайшей навигации.

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

соответствие требованиям, изложенным в нормативных актах,   
по размещению на позиции и точности соответствия характеристикам   
(по результатам летной проверки);

соответствие времени автоматического переключения комплектов установленному времени;

летная проверка выполнена с использованием воздушного судна-лаборатории (дата, вид летной проверки, тип воздушного судна-лаборатории, бортовой номер, командир экипажа, акт летной проверки №\_\_\_ от \_\_\_\_\_\_).

Вывод о способности радиотехнической системы ближней навигации обеспечивать полеты ВС в пределах зоны действия   
(при наличии ограничений указать причины);

* 1. приводные радиомаркерные пункты, отдельные приводные радиостанции и автоматические радиопеленгаторы.

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

размещение на позиции относительного ВПП;

дальность действия ПАР;

качество радиосвязи по каналу ПАР-АРК (21 канал);

работоспособность системы автоматического переключения   
на резервный комплект;

среднеквадратическая ошибка пеленгования (для АРП);

летная проверка выполнена (дата, вид летной проверки, тип ВС, бортовой номер, командир экипажа, акт летной проверки № \_\_\_ от \_\_\_\_\_).

Вывод о способности приводных радиомаркерных пунктов, отдельных приводных радиостанций и АРП обеспечивать полеты ВС   
в пределах дальности действия (при наличии ограничений указать причины);

* 1. радиолокационная система посадки и выносные индикаторы системы посадки с аппаратурой отображения навигационной информации.

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

размещение на позиции относительно ВПП (для РСП);

работоспособность в различных режимах работы;

работоспособность встроенного АРП;

фактическое удаление и высоты (максимальная, минимальная),   
до которых обеспечивается уверенный радиолокационный контроль ДРЛ и ПРЛ;

летная проверка выполнена (дата, вид летной проверки, акт летной проверки № \_\_\_ от \_\_\_\_\_).

Вывод о способности радиолокационной системы посадки   
и выносных индикаторов системы посадки с аппаратурой отображения навигационной информации обеспечивать управление полетами   
и контроль за воздушной обстановкой в районе аэродрома, вывод ВС   
на ВПП и управление их снижением до высоты \_\_\_\_ м и удаления \_\_\_\_\_ км (если не способны, указать, по каким параметрам и причинам);

* 1. наземные средства связи для управления полетами.

Указываются:

тип средств и их количество для обеспечения воздушной радиосвязи, резерв наземных средств радиосвязи, наземная аварийная радиостанция;

телефонная и громкоговорящая связь на аэродроме (вертодроме);

летная проверка наземных средств радиосвязи выполнена (дата, вид летной проверки, акт летной проверки № \_\_\_ от \_\_\_\_\_).

Вывод о способности наземных средств связи в пределах   
их дальности действия обеспечить связь с взаимодействующим авиационным персоналом и управление полетами ВС в районе аэродрома (вертодрома) (при наличии ограничений указать их причины);

* 1. светотехническое оборудование аэродрома (вертодрома).

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

соответствие размещения требованиям, изложенным в технических нормативных правовых актах (ЭД, утвержденной схеме, приведенной   
в ИПП на аэродроме (вертодроме)) (в случае несоответствия указываются причины отсутствия отдельных огней или подсистем, их наименования   
и количество);

соответствие времени переключения электропитания установленному времени;

летная проверка выполнена (дата, вид летной проверки, акт летной проверки № \_\_\_ от \_\_\_\_\_).

Аналогичные данные на КНС, АПМ.

Вывод о способности светотехнического оборудования обеспечить посадку (взлет) ВС (при наличии ограничений указать их причины);

* 1. аппаратура дистанционного управления и контроля   
     за техническим состоянием наземных средств связи и РТО.

Указываются:

тип системы телеуправления и телесигнализации;

перечень средств, охваченных дистанционным управлением   
и контролем;

Вывод о способности обеспечивать дистанционное управление   
и контроль;

2.8. выносные индикаторы системы посадки подразделения связи   
и РТО, установленные на рабочих местах лиц, входящих в состав группы руководства полетами, в зале управления полетами.

Указываются:

тип аппаратуры отображения;

соответствие оборудования рабочих мест РП, РБЗ, РЗП требованиям, изложенным в технических нормативных правовых актах (нормативных правовых актах) РОГУ и ДОСААФ.

Вывод о способности оборудования рабочих мест лиц, входящих   
в состав ГРП (РП, РБЗ, РЗП), обеспечить управление полетами ВС   
(при наличии ограничений указать причины).

3. СРЛ, установленные на аэродроме (вертодроме), подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО.

Указываются:

тип системы, заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

соответствие утвержденной схеме размещения средств радиолокации подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО, приведенной в ИПП на аэродроме (вертодроме), размещение на позиции относительного ВПП, возможность переключения с комплекта   
на комплект и переключения на резервные источники питания;

соответствие оборудования рабочих мест РП, руководителей дальней и ближней зон средствами отображения радиолокационной информации требованиям, изложенным в технических нормативных правовых актах (нормативных правовых актах, ЭД) РОГУ и ДОСААФ;

результаты летной проверки СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО, установленных на аэродроме (вертодроме),   
и их способность обеспечивать полеты ВС.

Вывод о способности СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО полетов, обеспечивать полеты ВС в пределах зоны обнаружения.

4. Оборудование рабочих мест лиц, входящих в состав ГРП, на базе комплексов средств автоматизации подразделения управления полетами.

Указываются:

заводской номер, год выпуска, наработка с начала эксплуатации;

соответствие оборудования рабочих мест ГРП и других требованиям, изложенным в ЭД (нормативных правовых актах) РОГУ   
и ДОСААФ.

Вывод о способности оборудования рабочих мест лиц, входящих   
в состав ГРП, в зале управления полетами обеспечить управление полетами ВС (при наличии ограничений указать причины).

5. Объективный контроль.

Указываются:

место установки и работоспособность средств объективного контроля наземных средств связи и РТО подразделений связи и РТО;

место установки и работоспособность средств объективного контроля наземных СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО полетов.

Вывод о соответствии организации объективного контроля требованиям, изложенным в технических нормативных правовых актах, нормативных правовых актах РОГУ и ДОСААФ.

6. Метеорологическое оборудование.

Соответствие метеорологического оборудования, его размещения требованиям, изложенным в настоящих Авиационных правилах.

Вывод о способности метеорологического оборудования обеспечивать полеты при \_\_\_\_\_\_\_\_минимуме аэродрома.

7. Поисково-спасательные и аварийно-спасательные средства.

Указывается способность средств обеспечить поиск и спасание   
в соответствии с техническими нормативными правовыми актми, нормативными правовыми актами РОГУ и ДОСААФ.

8. Система энергоснабжения аэродрома (вертодрома), наземных средств связи и РТО подразделений связи и РТО, СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО.

Указываются:

основные и резервные источники энергоснабжения аэродрома (вертодрома), средств связи и РТО подразделений связи и РТО, СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО;

время перевода аэродрома (вертодрома), средств связи и РТО подразделений связи и РТО, СРЛ подразделений, личный состав которых осуществляет РЛО, на энергоснабжение от резервных источников питания.

Вывод о соответствии требованиям, изложенным в технических нормативных правовых актах (нормативных правовых актах) РОГУ   
и ДОСААФ.

9. Ограничения на аэродроме (вертодроме) и в районе аэродрома (вертодрома).

10. Минимум аэродрома (вертодрома).

Заключение. Аэродром (вертодром) соответствует \_\_\_\_\_ классу, является \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ и пригоден

категорированный (некатегорированный)

к полетам при минимуме аэродрома (вертодрома) \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_.

Председатель комиссии:

Члены комиссии:

Примечание. По каждому пункту акта председатель и члены комиссии вправе делать замечания и вносить предложения об их устранении.