

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Державної авіаційної
служби України

« ____ » _____ 20 ____

Технічні вимоги до аеродромів обмеженого використання
(спеціалізовані АОВ та аеродроми приватного використання)

I. Кодове позначення аеродрому

1. Кодові номери та літери позначення АОВ мають значення, що наведені в табл.1-1.

2. Кодова цифра для елемента 1 визначається з колонки 1 табл. 1-1, при цьому вибирається кодова цифра, що відповідає найбільшій розрахунковій довжині льотного поля (ARFL) для типу літака для якого вона визначена.

3. Кодова літера для елемента 2 визначається з колонки 3 табл. 1-1, при цьому вибирається кодова літера, що відповідає найбільшому розмаху крила літака.

Таблиця 1-1. Кодове позначення АОВ

Кодовий елемент 1		Кодовий елемент 2	
Кодова цифра	ARFL (розрахункова для типу ПС довжина льотного поля)	Кодова літера	Розмах крила
1	< 800 м	A	< 15 м

2	≥ 800 м < 1200 м	В	≥ 15 м < 24 м
		С	≥ 24 м < 36 м

II. Фізичні характеристики аеродрому

1. Злітно-посадкові смуги

1. ЗПС на АОВ може бути природною поверхнею (грунт) або з штучного покриття.

2. Довжина ЗПС повинна забезпечувати достатні наявні дистанції, що відповідають типу ПС, для якого спроектована ЗПС.

3. Ширина ЗПС не повинна бути меншою ніж відповідне значення у табл. 3-1:

Таблиця 2-1. Ширина ЗПС

Кодова цифра	OMGWS (відстань між зовнішніми колесами основного шасі)		
	$< 4,5$ м	$\geq 4,5$ м < 6 м	≥ 6 м < 9 м
1	МТОМ (максимальна злітна маса) ≥ 5700 кг або нічне використання АОВ: 18 м		23 м
	2000 кг \leq МТОМ < 5700 кг: 15 м		
	МТОМ < 2000 кг або приватне використання: 10 м		
2	МТОМ ≥ 5700 кг або нічне використання: 23 м		30 м
	МТОМ < 5700 кг: 18 м		

3. У тих випадках, коли паралельні ЗПС призначені для одночасного використання в умовах візуальних польотів, мінімальна відстань між їх осьовими лініями повинна складати:

- а) 150 м, коли найбільшим кодовим номером є 2;
- б) 120 м, коли найбільшим кодовим номером є 1.

4. Загальний поздовжній ухил між кінцями ЗПС не повинен перевищувати 2 %.

5. Поздовжній ухил будь-якої частини ЗПС не повинен перевищувати 3 %.

6. Для спеціалізованих АОВ у випадку, коли зміни ухилів не має змоги уникнути, вони повинні забезпечувати повну видимість з:

а) будь-якої точки, розташованої на висоті 3 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 3 м над ЗПС, на відстані, яка складає, принаймні, половину довжини ЗПС, коли вказана кодова буква С;

б) будь-якої точки, розташованої на висоті 2 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 2 м над ЗПС, на відстані, яка складає, принаймні, половину довжини ЗПС, коли вказана кодова буква В;

с) будь-якої точки, розташованої на висоті 1,5 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 1,5 м над ЗПС, на відстані, яка складає, принаймні, половину довжини ЗПС, коли вказана кодова буква А.

7. З метою забезпечення стоку води максимальний поперечний ухил поверхні ЗПС повинен складати:

- а) 1,5 %, коли вказана кодова буква С;
- б) 2,5 %, коли вказана кодова буква А або В.

8. Поверхня ЗПС повинна витримувати навантаження, що виникають від ПС, для яких вона запроектована.

9. Поверхня ГЗПС повинна бути без значних нерівностей та, за необхідності, вкрита дерном. Припускаються загальні нерівності глибиною до 6 см під триметровою рейкою.

Висота травостою на ГЗПС повинна бути не більше 15 см.

10. Міцність поверхні ЗПС повинна забезпечувати зліт, посадку та руління ПС з максимально схваленою злітною масою, але в усякому разі глибина колії від ПС не повинна перевищувати значення зазначене в КЛЕ експлуатуємого типу ПС.

На поверхні ГЗПС не повинно бути сторонніх предметів.

11. При облаштуванні ГЗПС необхідно враховувати нахили поверхні для стоку дощової та талої води.

2. Льотні смуги

1. ЗПС повинна знаходитись у межах ЛС.

2. ЛС включає ділянки, розташовані до порогу і за кінцем ЗПС довжиною не менше:

- а) 60 м, коли вказаний кодівий номер 2;
- б) 25 м, коли вказаний кодівий номер 1.

3. ЛС повинна простиратися у поперечному напрямку по обидва боки від осі ЗПС і продовження її осьової лінії на всій довжині ЛС на відстань не менше вказаної в табл. 2-2:

Таблиця 2-2. Ширина ЛС

Кодова	OMGWS
--------	-------

цифра	< 4,5 м	$\geq 4,5$ м < 6 м	≥ 6 м < 9 м
1	МТОМ ≥ 5700 кг або нічне використання АОВ: 30 м від осі ЗПС		30 м від осі ЗПС
	2000 кг \leq МТОМ < 5700 кг: 2,5х розмах крила розрахункового ПС або 15 м від осі ЗПС (обирається більше значення)		
	МТОМ < 2000 кг або приватне використання: 15 м від осі ЗПС		
2	30 м від осі ЗПС		40 м від осі ЗПС

4. Поперечні та поздовжні ухили спланованої частини ЛС повинні бути такими, щоб запобігти накопиченню води на її поверхні, але не повинні перевищувати 3 % за винятком тих випадків, коли у межах перших 3м від краю ЗПС, для покращення стоку води, ухил бічної смуги безпеки в напрямку від ЗПС може складати 5 %.

5. Поверхня ЛС повинна бути такою щоб при викочуванні ПС із ЗПС звести до мінімуму небезпеку пошкодження ПС через різницю несучої здатності аеродромних покриттів.

6. На ЛС не повинно бути нерухомих об'єктів, окрім тих, що мають легку і ламку конструкцію, візуальних засобів або об'єктів для забезпечення безпеки польотів ПС, які повинні бути розташовані на ЛС.

3. Руліжні доріжки

1. Ширина прямолінійної ділянки РД із штучним покриттям повинна бути не менше вказаної у табл. 3-3:

Таблиця 3-3. Ширина РД

OMGWS	Ширина РД
< 4,5 м	7,5 м
$\geq 4,5$ м < 6 м	10,5 м
≥ 6 м < 9 м	15 м

2. У місцях примикання РД до ЗПС, перонів та інших РД, а також перетину РД бажано передбачити поширення.

3. Мінімальні припустимі відстані між осьовою лінією РД та осьовою лінією ЗПС, осьовою лінією паралельної РД або нерухомою перешкодою повинні бути не менше значень вказаних у табл. 3-4. Зменшення мінімально припустимих відстаней можливе, якщо за результатами аеронавігаційного дослідження це не буде впливати на безпеку польотів ПС.

Таблиця 3-4. Мінімальні відстані від РД

Відстань між осьовою лінією ЗД та осьовою лінією ЗПС			Відстань від осьової лінії РД до осьової лінії РД	Відстань від осьової лінії РД до об'єкту	
Кодова літера	Кодова цифра			МТОМ < 2000 кг або приватне використання	Інші
	1	2			
А	37,5 м	47,5 м	23,75 м	9 м*	13,5 м**
В	42 м	52 м	33,5 м	16,25 м*	20 м**
С	-	-	44 м	26 м	26 м

* Ці відстані визначені таким чином, щоб ПС, яке відхилилось від осі РД у

бік краю РД, не зіштовхнулось із об'єктом.

** Ці відстані визначені таким чином, щоб ПС, яке відхилилось від осі РД доки шасі повністю не зйдуть з РД, не зіштовхнулось із об'єктом.

4. Повздовжній ухил РД для кодової літери А та В повинен не перевищувати 3 %, а для кодової літери С – 1,5 %.

5. Поперечні ухили РД повинні запобігати накопиченню води на поверхні РД та повинні не перевищувати 2 % для кодової літери А та В, а для кодової літери С – 1,5 %.

6. Міцність РД повинна бути такою же, як і на ЗПС. Поверхня РД не повинна мати нерівностей, які можуть викликати пошкодження конструкції ПС.

4. Смоги РД

1. РД повинна знаходитись у межах смуги РД.

2. Смога РД повинна бути розташована симетрично з обох боків від осьової лінії РД, шириною принаймні не менше вказаної у 4 колонці табл. 3-4.

3. Смога РД повинна бути вільною від об'єктів, які можуть представляти загрозу для безпеки руху ПС.

5. Місця очікування біля ЗПС і місця очікування на маршруті руління

1. Місце або місця очікування біля ЗПС встановлюють:

а) на РД, на перетині РД та ЗПС;

б) на перетині ЗПС з іншою ЗПС, коли перша ЗПС є частиною стандартного маршруту руління;

с) на РД, коли її місцеположення таке, що ПС, що виконують руління або транспортні засоби можуть перетинати захисні поверхні.

2. Відстань між місцем очікування біля ЗПС, встановленим на перетині РД та ЗПС або місцем очікування на маршруті руління та осью лінією ЗПС повинна бути такою, щоб ПС або транспортні засоби не перетинали поверхні обмеження перешкод.

6. Перони

1. Будь-яка частина перону повинна витримувати навантаження від руху ПС по ній.

2. Необхідно також враховувати, що інтенсивність руху на деяких ділянках перону, внаслідок невеликої швидкості руху ПС або їх зупинки, вища, тому вони витримують більше навантаження, ніж ЗПС.

7. Огородження АОВ

1. На спеціалізованих АОВ експлуатант повинен забезпечити захист попадання на робочу площу аеродрому тварин, а також несанкціонованому доступу осіб та мати відповідну процедуру.

III. Обмеження та усунення перешкод

Дані вимоги мають метою визначити повітряний простір навколо аеродрому, який необхідно зберігати вільним від перешкод, для забезпечення безпеки польотів на цьому аеродромі.

1. Внутрішня горизонтальна поверхня

1. Овальна поверхня розташована в горизонтальній площині над аеродромом і прилеглою до нього територією на заданій висоті відносно висоти аеродрому.

2. Радіус або зовнішні межі внутрішньої горизонтальної поверхні вимірюються від встановленої для цієї мети початкової точки (точок) – кінці ЗПС.

3. Висота внутрішньої горизонтальної поверхні вимірюється від встановленого перевищення аеродрому (висоти аеродрому).

2. Поверхня заходу на посадку

1. Похила поверхня або сполучення поверхонь розташованих перед порогом ЗПС.

2. Межами поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа вказаної довжини, що проходить горизонтально і перпендикулярно по відношенню до продовження осьової лінії ЗПС на вказаній відстані перед її порогом;

дві бічні межі, що починаються від кінців внутрішньої межі і рівномірно розходяться під вказаним кутом від продовження осьової лінії ЗПС;

зовнішня межа, паралельна внутрішній межі.

3. Висота внутрішньої межі поверхні заходу на посадку дорівнює висоті середньої точки порогу ЗПС.

4. Нахил поверхні заходу на посадку вимірюється у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС.

3. Поверхня набору висоти при зльоті

1. Похила площина або інша визначена поверхня за кінцем ЗПС або смуги, вільної від перешкод.

2. Межами поверхні набору висоти при зльоті є:

а) внутрішня межа, що проходить горизонтально і перпендикулярно до осьової лінії ЗПС і розташована або на визначеній відстані за кінцем ЗПС, або у кінці смуги, вільної від перешкод, при її наявності, та її довжина перевищує визначену відстань;

б) дві бічні межі, що починаються у кінців внутрішньої межі і рівномірно розходяться під визначеним кутом від лінії руху ПС при зльоті до вказаної кінцевої ширини і продовжуються на частину довжини поверхні набору висоти при зльоті, що залишилася;

в) зовнішня межа, що проходить горизонтально і перпендикулярно до визначеної лінії руху ПС при зльоті.

3. Висота внутрішньої межі дорівнює найвищій точці на продовженні осьової лінії ЗПС між кінцем ЗПС і внутрішньою межею, однак за наявності смуги, вільної від перешкод, висота дорівнює найвищій точці на поверхні землі, що знаходиться на осьовій лінії смуги, вільної від перешкод.

4. Нахил поверхні набору висоти при зльоті вимірюється у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС.

4. Перехідна поверхня

1. Похила комбінована поверхня розташована вздовж бічної межі льотної смуги і частини бічної межі поверхні заходу на посадку та простягається вверх і у сторони до внутрішньої горизонтальної поверхні.

2. Межами перехідної поверхні є:

- a) нижня межа, що починається у перетині бічної межі поверхні заходу на посадку з внутрішньою горизонтальною поверхнею і продовжується вниз уздовж бічної межі поверхні заходу на посадку до внутрішньої межі поверхні заходу на посадку і далі уздовж льотної смуги паралельно осьовій лінії ЗПС;
- b) верхня межа, розташована в площині внутрішньої горизонтальної поверхні.

3. Висота точки на нижній межі перехідної поверхні:

- a) уздовж бічної межі поверхні заходу на посадку дорівнює висоті поверхні заходу на посадку в цій точці;
- b) уздовж льотної смуги дорівнює висоті найближчої точки на осьовій лінії ЗПС або її продовженні.

4. Нахил перехідної поверхні вимірюється у вертикальній площині під прямими кутами до осьової лінії ЗПС.

5. Вимоги до обмеження перешкод

1. Для необладнаних ЗПС встановлюються наступні поверхні обмеження перешкод:

- a) внутрішня горизонтальна поверхня;
- b) поверхня заходу на посадку;
- c) поверхня набору висоти при зльоті;
- d) перехідна поверхня.

2. Відносна висота, нахил та розміри даних поверхонь повинні відповідати значенням, які вказані у таблиці 5-5:

Таблиця 5-5. Розміри і нахили поверхонь обмеження перешкод.

Поверхні і розміри	Кодова цифра	
	1	2
Внутрішня горизонтальна		
Висота	45 м	
Радіус	2000 м	2500 м
Заходу на посадку / набору висоти при зльоті		
Довжина внутрішньої межі	ширина льотної полоси	
Відстань від порогу	25 м	60 м
Розбіжність (в кожную сторону)	10 %	
Довжина	1600 м	2500 м
Нахил	5 %	4 %
Перехідна		
Нахил	20%	

3. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти виступали за поверхню заходу на посадку, поверхню набору висоти при зльоті або перехідну поверхню (в перші 100 м вимірюється горизонтально від краю льотної смуги), за винятком випадків, коли буде встановлено, що новий або збільшений в розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом.

4. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти виступали за внутрішню горизонтальну поверхню, за винятком випадків, коли буде встановлено, що новий або збільшений в розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом та/або за результатами додаткових аеронавігаційних досліджень буде встановлено, що об'єкт не буде мати

негативного впливу на безпеку польотів.

5. Експлуатант АОВ повинен здійснювати контроль за виникненням нових перешкод.

6. При виникненні нової перешкоди, яка перетинає встановлені поверхні обмеження перешкод, експлуатант АОВ повинен здійснивши аналіз впливу цієї перешкоди на тип операцій, які проводяться на АОВ для того щоб оцінити вплив цієї перешкоди на безпеку польотів та застосувати відповідні заходи та повідомити уповноважений орган.

7. Інформація щодо перешкод, які перетинають обмежувальні поверхні, їх координати, відносна та абсолютна висота, положення відносно аеродрому та величину проникнення перешкоди у відповідну поверхню. Повинна бути доведена експлуатантом АОВ до пілотів, які будуть виконувати операції на АОВ та опублікована до збірника VFR.

IV. Візуальні аеронавігаційні засоби

1. Вітропоказчик

1. Аеродром обладнується хоча б одним вітропоказчиком.

2. Вітропоказчик розташовується таким чином, щоби він був помітний з повітряного судна що знаходиться в польоті або на робочі площі аеродрому і так щоб на нього не впливали повітряні потоки, що створюються близько розташованими об'єктами.

3. Вітропоказчик повинен мати форму усіченого конусу, бути з тканини та мати розміри:

а) принаймні 1,5 м в довжину та не менш 0,3 м діаметр основи для ЗПС довжиною менше 500 м;

б) принаймні 3,6 м в довжину та не менш 0,9 м діаметр основи для ЗПС довжиною 500 м або більше.

Вітропоказчик повинен бути виготовлений з таким розрахунком, щоб він чітко вказував напрям приземного вітру і давав загальне уявлення про швидкість вітру. Колір або кольори вітропоказчика слід вибирати з урахуванням фону таким чином, щоб він був добре помітний і його показання були зрозумілі з висоти принаймні 300 м. Якщо можливо, слід використовувати один колір, бажано білий або помаранчевий. У тих випадках, коли для забезпечення необхідної контрастності вітропоказчика на неоднорідному фоні необхідно використовувати поєднання двох кольорів, слід віддати перевагу поєднанню оранжевого з білим, червоного з білим або чорного з білим, причому кольори слід розташовувати у вигляді п'яти смуг, що чергуються так, щоб перша і остання мали більш темний колір.

4. Місцезнаходження принаймні одного вітропоказчика слід позначити смугою шириною 1,2 м, нанесеної у вигляді кола з діаметром 15 м. Опора вітропоказчика повинна знаходитися в центрі кола, і колір смуги слід вибирати таким чином, щоб забезпечити необхідну контрастність, при цьому бажано вибирати білий колір.

5. Необхідно передбачити, щоб на аеродромі, призначеному для використання в нічний час, принаймні один вітропоказчик був освітлений.

2. Маркування позначення ЗПС

1. Біля порогу ЗПС зі штучним покриттям наноситься маркувальний знак позначення ЗПС білого кольору.

2. Маркування позначення ЗПС розташовується біля порогу ЗПС як вказано на рис.2-1.

3. Маркування позначення ЗПС складається з двозначного числа, а на паралельних ЗПС до цифрових знаків додається буква. Двозначне число є цілим числом, що представляє собою найближче значення однієї десятої магнітного азимута осі ЗПС, якщо дивитися з боку заходу на посадку. Якщо по згаданому вище правилу виходить однозначне число, то перед ним ставиться нуль.

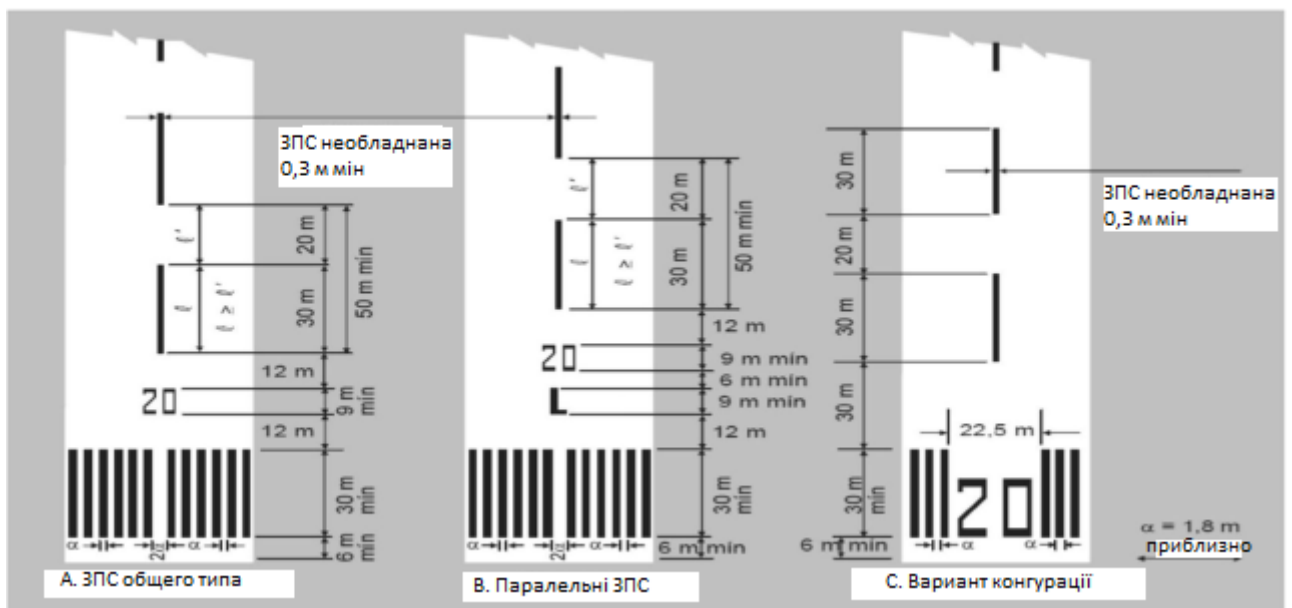


Рис. 2-1. Маркування позначення ЗПС, її осьової лінії та порогу

5. При наявності паралельних ЗПС, кожне число позначення ЗПС доповнюється літерою, що розташовується у вказаному порядку зліва на право, якщо дивитися з боку заходження на посадку, а саме:

- для двох паралельних ЗПС: L, R;
- для трьох паралельних ЗПС: L, C, R.

6. Цифрові та літерні знаки мають форму та розміри, що вказані на рис. 2-2. Використовуються розміри не менш тих, що вказані на рис. 2-2, але у випадках коли цифри включені в маркування порогу ЗПС, розміри збільшуються таким чином, щоби заповнити проміжок між полосами маркування порогу ЗПС.

3. Маркування осьової лінії ЗПС.

1. На ЗПС зі штучним покриттям передбачається маркування осьової лінії. Колір маркування – білий.
2. Маркування осьової лінії ЗПС розташовується вздовж осьової лінії ЗПС між маркуванням позначення ЗПС, як вказано на рис. 2-1.
3. Маркування осьової лінії ЗПС являє собою лінію, що складається зі смуг однакової довжини, що розташовані на рівній відстані одна від одної. Довжина осьової смуги з інтервалом складає не менш 50 м та не більше 75 м. Довжина кожної смуги дорівнює інтервалу або 30 м в залежності від того, що більше.
4. Смуги повинні мати ширину не менш 0,3 м.

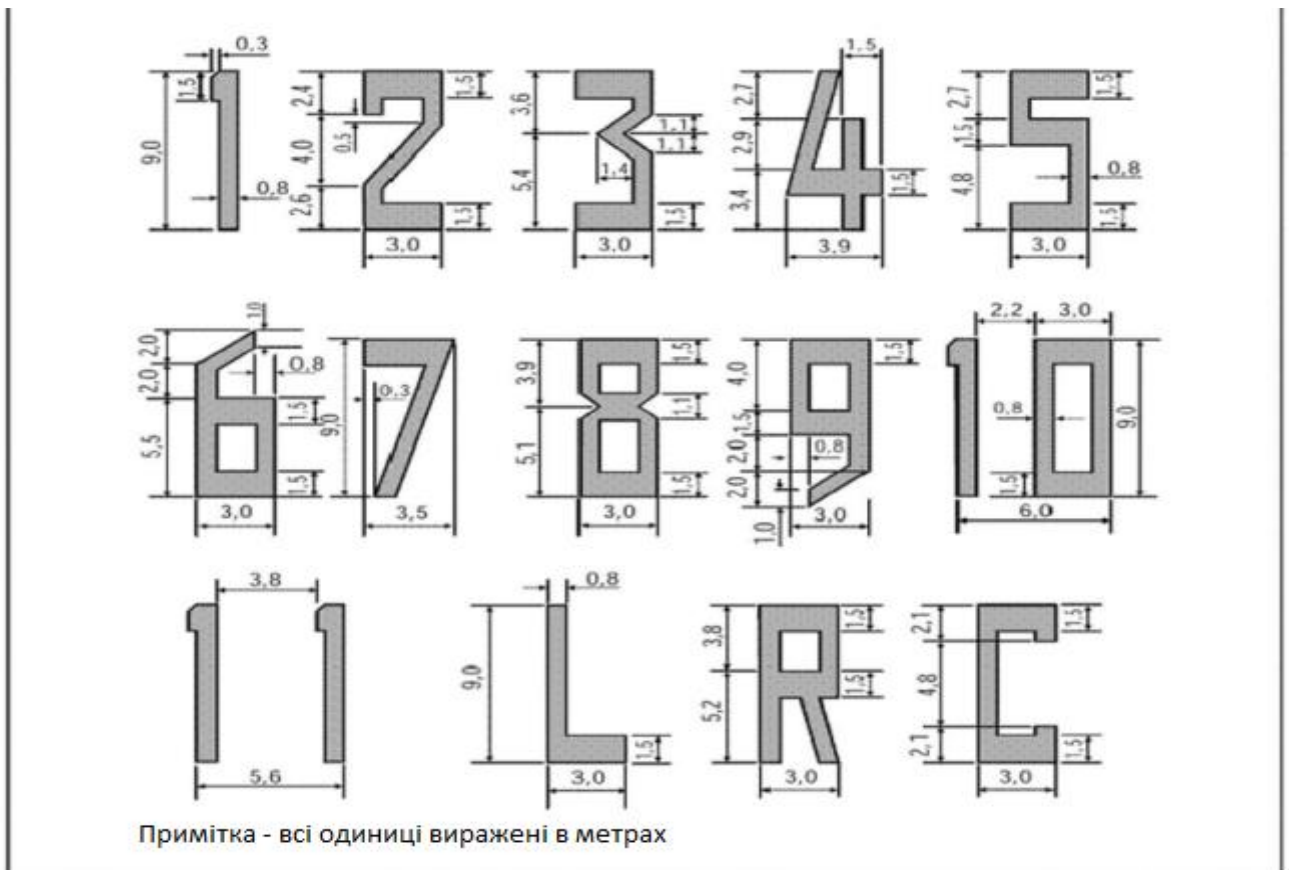


Рис. 2-2. Форма та розміри цифрових та літерних знаків, які використовуються для маркування позначення ЗПС

4. Маркування порогу ЗПС

1. Пороги ЗПС зі штучним покриттям повинні маркуватись. Колір маркування – білий.

2. Маркувальні смуги порогу ЗПС починаються на відстані 6 м від порогу.

3. Маркування порогу ЗПС складається з ряду поздовжніх смуг однакового розміру, що розміщені симетрично по відношенню до осьової лінії ЗПС, як вказано на рис. 4-1. Кількість смуг відповідає ширині ЗПС наступним чином:

Ширина ЗПС	Кількість смуг
18 м або менше	4
23 м	6

30 м	8
------	---

4. В поперечному напрямку смуги розташовуються не більш 3 м від краю ЗПС. В тому випадку коли маркування позначення ЗПС наноситься в межах маркування порогу ЗПС, з кожного боку від осьової лінії ЗПС розташовується мінімум три смуги. В тому випадку коли маркування позначення ЗПС розташовується над маркуванням порогу – смуги наносяться по всій ширині ЗПС. Смуги мають бути приблизно 30 м довжиною та 1,8 м шириною, за виключенням випадку коли смуги наносяться по всій ширині ЗПС – витримується двійний інтервал між двома найближчими до осьової лінії ЗПС смугами, а у випадку коли ширина ЗПС становить менше 18 м – інтервал дорівнює 10 % від ширини ЗПС.

5. Якщо поріг ЗПС зміщений або торець ЗПС не перпендикулярний осьовій лінії ЗПС, до маркування порогу слід додати поперечну смугу, як вказано на рис. 4-3.

6. Поперечна смуга повинна бути завширшки не менш 1,8 м.

7. При постійно зміщеному порозі ЗПС, на частині ЗПС перед зміщеним порогом, наносяться стрілки покажчики, як вказано на рис. 4-3.

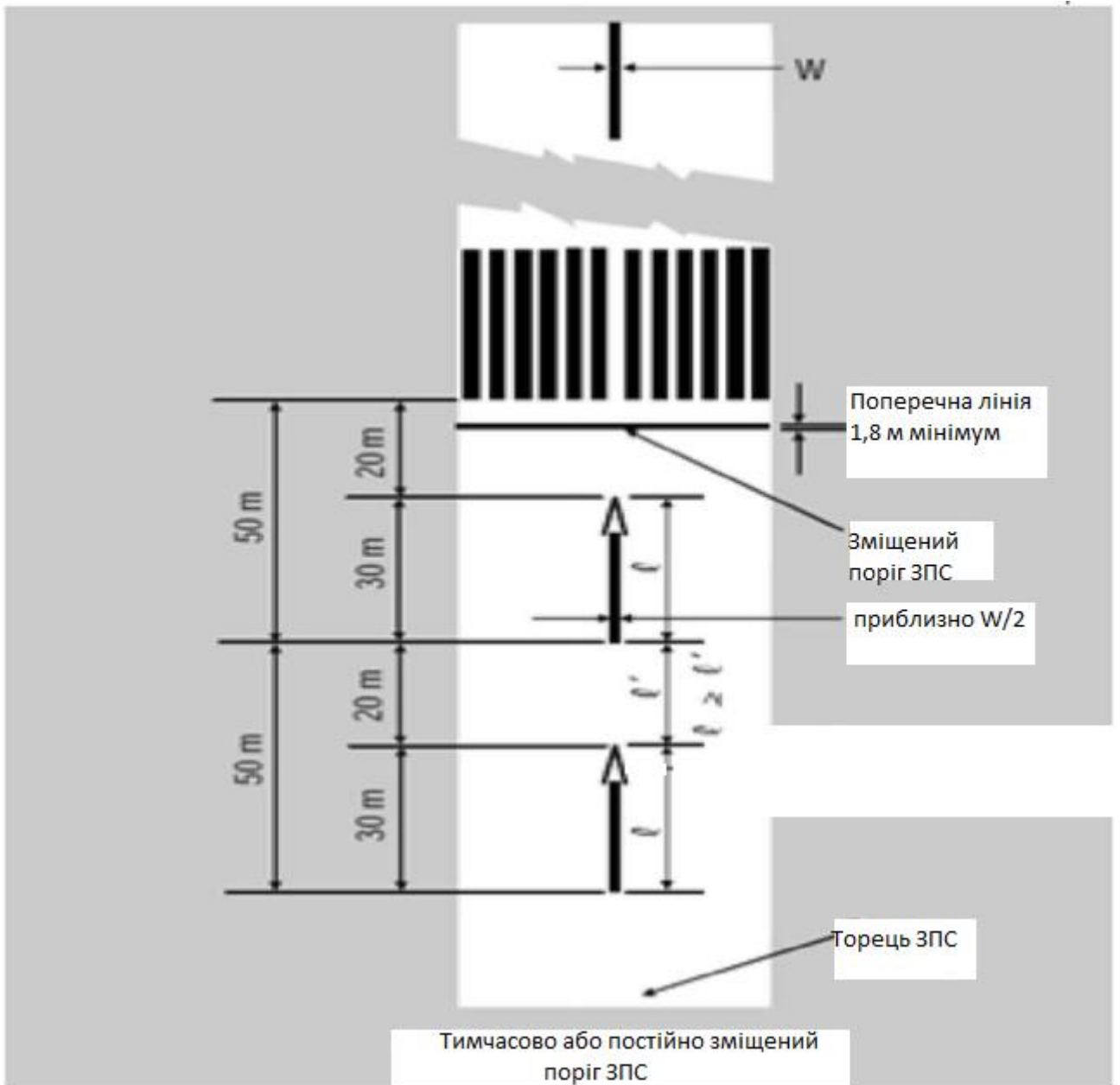


Рис. 4-3. Маркування зміщеного порогу ЗПС

5. Маркування осьової лінії РД.

1. На РД зі штучним покриттям передбачається маркування осьової лінії РД. Колір маркування – жовтий.

2. На прямій ділянці РД маркування осьової лінії слід наносити вздовж осьової лінії РД. На повороті РД маркування осьової лінії слід продовжити від

прямої ділянки дотримуючись постійної відстані до зовнішнього краю заокруглення РД.

3. При пересіченні РД та ЗПС, коли РД є виходом з ЗПС, маркування осьової лінії РД повинно зливатися з маркуванням осьової лінії ЗПС. Маркування осьової лінії РД слід подовжити паралельно маркування осьової лінії ЗПС на відстані не менше 30 м.

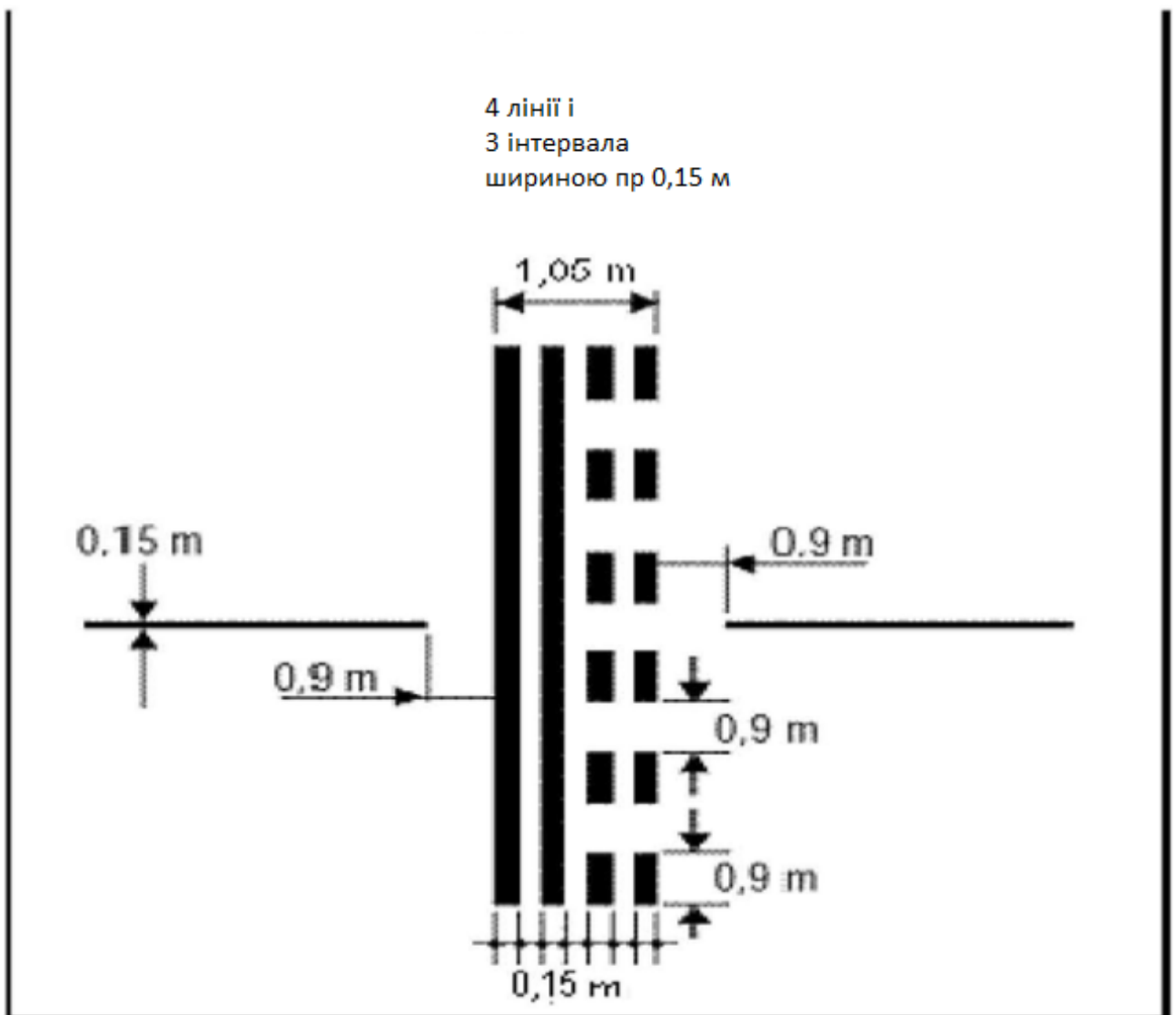


Рис. 4-4 Маркування місця очікування перед ЗПС

4. Маркування осьової лінії РД має ширину 15 см та наноситься у вигляді суцільної лінії по всій довжині, за винятком коли вона перетинає маркування місця очікування у ЗПС або маркування проміжного місця очікування, як

вказано на рис. 4-4.

6. Маркування місця очікування перед ЗПС

1. У разі необхідності наноситься маркування місця очікування перед ЗПС вздовж місця очікування біля ЗПС. Колір маркування – жовтий.

2. В місці перетинання РД та ЗПС, маркування місця очікування перед ЗПС відповідає рис.4-4.

7. Маркування місця очікування на маршруті руху

1. Маркування місця очікування на маршруті руху наноситься на всіх пересіченнях маршрутів руху з ЗПС.

2. Маркування місця очікування на маршруті руху розташовується поперек маршруту руху в місці очікування.

3. Маркування місця очікування на маршруті руху відповідає місцевим правилам дорожнього руху.

8. Маркування "Вїзд заборонено"

1. Маркування "Вїзд заборонено" передбачається у випадках коли вїзд у відповідну зону не дозволений.

2. Маркування "Вїзд заборонено" наноситься поперек РД симетрично по відношенню до осьової лінії РД на стороні маркування місця очікування біля ЗПС.

3. Маркування "Вїзд заборонено" являє собою напис "NO ENTRY" білого кольору на червоному фоні.

4. Висота символів повинна складати 4 м у випадку написів, що відносяться до кодової літери С та 2 м для написів що відносяться до кодових літер А та В.

5. Фон повинен мати прямокутну форму та виходити по горизонталі та вертикалі за межі напису не менш ніж на 0,5 м.

9. Маркування ЗПС довжиною менше 500 м

1. Для ЗПС із штучним покриттям довжиною менше 500 м маркування може бути зменшено на 60 % так, що довжина маркування порогу ЗПС становитиме 12 м, а довжина маркування позначення ЗПС становитиме 4 м.

8. Маркування перонів

1. На покритті перонів і місць стоянок повинні бути нанесені принаймні наступні маркувальні знаки:

контурів зон обслуговування ПС або ліній безпечної відстані від кінців крила ПС;

осі руління ПС;

знак зупинення ПС;

номерів стоянок.

2. На перонах із штучним покриттям може наноситись маркування країв перону, якщо краї не можуть бути чітко визначені по відношенню до навколишньої місцевості.

3. На перонах із штучним покриттям за необхідності може наноситись маркування шляхів руху і місць зупинок спецтранспорту.

4. Маркувальні знаки перону повинні бути наступних кольорів:

жовтого – для осей руління ПС, місця зупинки ПС, номерів стоянки, країв перону;

червоного – для контурів зон обслуговування ПС або лінії безпечної відстані;

білого - шляхів руху і місць зупинок спецтранспорту.

5. Маркувальні лінії повинні бути шириною 15 см.

9. Світлосигнальне обладнання АОВ

Вимоги до технічних характеристик вогнів розміщені у Додатку 14 ІСАО, а також в «Технічних вимогах до обладнання світлосигнальних систем аеродромів цивільної авіації України», затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.11.2010 № 821.

Бічні вогні ЗПС

1. Бічні вогні передбачаються для ЗПС, призначеної для використання в нічний час.

2. Бічні вогні розташовуються уздовж всієї довжини ЗПС двома паралельними рядами на однаковому віддаленні від осьової лінії.

3. Бічні вогні розташовуються уздовж країв зони, оголошеної для використання в якості ЗПС, або за межами країв цієї зони на відстані не більше 3 м.

4. Вогні розташовуються рядами, з однаковим інтервалом не більше 100 м. Вогні, розташовуються по обидві сторони від осі ЗПС, знаходяться на лініях, що проходять під прямим кутом до цієї осі. На перетинах ЗПС вогні можуть розташовуватися нерівномірно або не встановлюватися взагалі за умови, що пілот буде користуватись належними засобами орієнтування.

5. Бічні вогні ЗПС є вогнями білого кольору, за винятком того, що:

а) за наявності зміщеного порога ЗПС вогні між початком ЗПС і зміщеним порогом випромінюють червоне світло в напрямку заходу на посадку;

б) на останніх 600 м або на останній третині довжини ЗПС, в залежності від того, що менше, повинні випромінювати жовте світло.

Вхідні вогні ЗПС

1. Вхідні вогні передбачаються для ЗПС, оснащеної бічними вогнями, за винятком випадків, де поріг ЗПС зміщений і встановлені флангові вогні. Колір вхідних та флангових вогнів – зелений.

2. Якщо поріг співпадає з торцем ЗПС, вхідні вогні розташовуються в ряд під прямим кутом до осі ЗПС, якомога ближче до торця ЗПС, і в будь-якому випадку не далі 3 м за його межами.

3. Коли поріг ЗПС зміщений від торця ЗПС, вхідні вогні розміщуються в ряд, під прямим кутом до осі ЗПС у зміщеного порога.

4. Вхідні вогні ЗПС складаються принаймні з шести вогнів.

5. Вхідні вогні повинні бути:

а) або розташовані з однаковими інтервалами між рядами бічних вогнів ЗПС;

б) або розташовані двома групами симетрично осьової лінії ЗПС, при цьому в кожній групі вогні встановлюються з однаковими інтервалами і розрив між цими групами повинен становити не більше половини відстані між рядами бокових вогнів ЗПС.

6. Флангові вогні передбачаються на ЗПС, на яких зміщений поріг і на яких вхідні вогні ЗПС необхідні, але не встановлені.

7. Флангові вогні розташовуються двома групами, симетрично осьової лінії, біля порогу ЗПС, тобто у формі флангових горизонтів. Кожен фланговий горизонт утворюється принаймні п'ятьма вогнями, встановлюваними на лінії довжиною як мінімум 10 м із зовнішньої сторони від лінії, утвореної бічними вогнями ЗПС, і під прямим кутом до останньої, при цьому найближчий вогонь кожного флангового горизонту знаходиться на одній лінії з бічними вогнями ЗПС.

Обмежувальні вогні ЗПС

1. Обмежувальні вогні передбачаються для ЗПС, оснащеної бічними вогнями ЗПС. Колір обмежувальних вогнів – червоний.

2. Обмежувальні вогні розташовуються на прямій лінії під прямим кутом до осі ЗПС, якомога ближче до торця ЗПС, і будь-якому випадку не далі 3 м із зовнішньої сторони від торця ЗПС.

3. Обмежувальні вогні повинні складатися мінімум з шести вогнів. Ці вогні слід розташовувати:

або з однаковим інтервалом між рядами бічних вогнів ЗПС;

або двома групами симетрично осьової лінії ЗПС, при цьому в кожній групі вогні встановлюються з однаковим інтервалом і розрив між групами

вогнів повинен складати не більше половини відстані між рядами бічних вогнів ЗПС.

15. Бічні вогні РД

1. Бічні вогні РД передбачаються на РД, призначених для використання в нічний час, за винятком того, що вони не встановлюються там, де, враховуючи характер операцій, орієнтування може забезпечуватися шляхом освітлення поверхні або іншими способами. Колір бічних вогнів РД – синій.

2. Бічні вогні РД на прямолінійній ділянці РД слід встановлювати з однаковим подовжнім інтервалом, що не перевищує 60 м. Інтервал між вогнями на повороті становить менше 60 м, щоб забезпечити чітке позначення повороту.

3. Вогні слід розташовувати якомога ближче до країв РД, або за краями на відстані не більше 3 м.

5. Замість бічних вогнів РД можливе використання маркерів краю РД. Маркери краю РД слід встановлювати принаймні в тих же місцях, де встановлювалися б бічні вогні РД. Поверхня маркера, видима пілотом, повинна мати світловідбиваюче покриття синього кольору, та бути прямокутною з мінімальною видимою площею 150 см². Маркери краю РД повинні бути ламкими. Їх висота над поверхнею повинна бути досить малою для забезпечення кліренсу повітряних гвинтів і гондол двигунів реактивних повітряних суден.

6. Маркери краю РД слід передбачати в тих випадках, коли протяжність РД без штучного покриття не визначена чітко внаслідок відсутності достатнього контрасту між поверхнею РД і навколишнього земною поверхнею. У тих випадках, коли на РД встановлені вогні, маркери слід об'єднувати з

арматурою вогнів. У тих випадках, коли вогні не передбачені, слід встановлювати маркери конічної або циліндричної форми, щоб чітко позначити межі РД.

16. Маркування елементів ґрунтової ЗПС

1. Ґрунтова ЗПС маркується такими знаками (рис.4-5):

граничні знаки;

посадковий знак "Т" (рис.4-6);

вхідні знаки (рис. 4-7).

2. На заміну маркувальних знаків можливе встановлення прапорців білого та червоного кольору влітку, червоного та чорного кольору - взимку на снігу.

На ЗПС, ЛС, РД, МС та інших елементах ЗПМ, на яких може здійснюватися рух ПС, підлягають обов'язковому маркуванню червоними прапорцями місця пошкодження поверхні (ями, калюжі тощо) та місця розташування елементів його обладнання, які можуть вплинути на безпеку польотів.

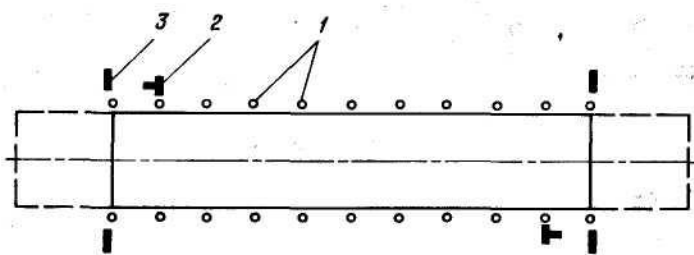


Рис. 4-5. Схема обладнання маркувальними знаками ґрунтової ЗПС:

1 - граничні знаки; 2 - посадковий знак «Т»; 3 - вхідний знак.

Примітка. Замість маркувальних знаків можливе встановлення прапорців.

3. Граничні знаки виготовляються із легкого матеріалу і фарбуються смугами червоного та білого кольору або чорного і білого кольору.

4. Граничні знаки можуть бути у формі конуса, призми або щита. Загальна площа поверхні, яка направлена в бік ПС що заходить на посадку або злітає повинна бути не менш $0,5 \text{ м}^2$.

5. Граничні знаки встановлюють на ГЗПС на відстані 100 м один від одного та 1,0 м за межею ЗПС.

6. Місця вирулювання ПС з ГЗПС на РД і з РД на перон позначаються здвоєними граничними знаками, вони встановлюються з кожного боку РД з інтервалом 2,0 м друг від друга.

7. Посадковий знак «Т», яким позначається місце посадки на ЗПС у напрямку зльоту та посадки.

8. Посадковий знак «Т» влаштовується на відстані 3 м з поздовжнього боку ГЗПС та на відстані 50 м від початку ГЗПС, способом, який дозволяє його чітко відрізнити від фону місцевості.

9. Форма та мінімальні розміри посадкового знаку «Т» наведені на рис. 4-6. Знак «Т» має бути білого або червоного кольору. Вибір кольору повинен бути контрастним до фону на якому він розташований. На аеродромі, що використовується в нічний час покажчик посадки «Т» повинен бути підсвічений.

Знак «Т» може викладатись викладається полотнищами білого кольору влітку, червоного або чорного кольору взимку на снігу. Розмір сигнального полотна дорівнює $5 \times 1 \text{ м}$.

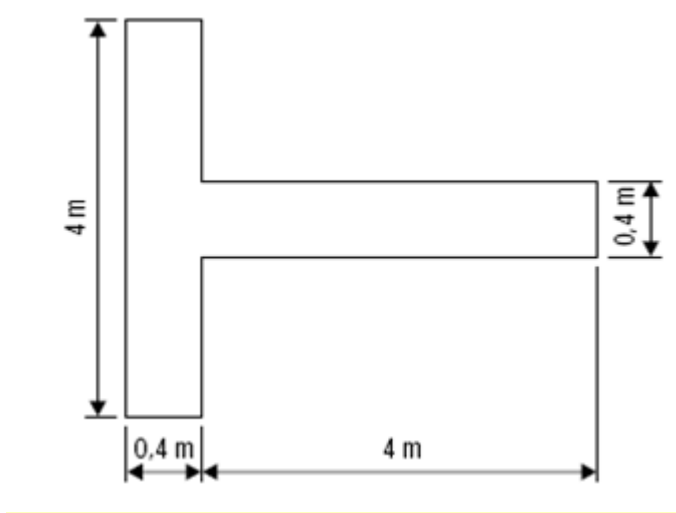


Рис. 4-6 Показник напрямку посадки

10. Вхідний знак це трьохгранна призма, як правило довжиною 4,9 м та висотою 1 м. Вхідні знаки встановлюються на лінії початку ГЗПС мають вертикальні чорні та білі полоси. Крайні полоси повинні мати темний колір. Протилежна сторона знаку краситься в червоний колір.



Рис. 4-7. Вхідний знак

17. Маркування ґрунтових РД

1. Руліжний маркувальний знак – щит розміром 1,1 x 0,6м (рис.4-8) жовтого кольору з обох сторін та смугою помаранчево - червоного кольору шириною 3-10см по контуру. В центрі з обох сторін наноситься помаранчево – червоним кольором літери «РД» та цифра, що вказує номер руліжної доріжки.

2. Для покращення видимості в нічний час руліжний знак обладнується підсвіткою або виготовляється з застосуванням світловідбиваючої фарби.

Руліжні знаки встановлюються перпендикулярно боковій межі напроти місця сполучення РД та ГЗПС або іншої РД.

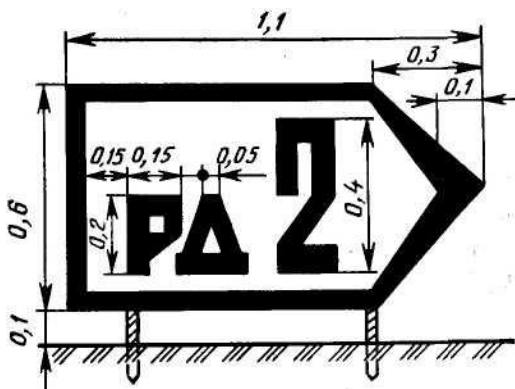


Рис. 4-8. Руліжний знак

18. Маркування МС на ґрунті

1. Маркувальний знак МС (рис 4-9), що позначає номер стоянок ПС, повинен встановлюватися на відстані 2,0 м від бокової межі МС. Він має жовтий колір, а цифри та окантовка – чорний колір.

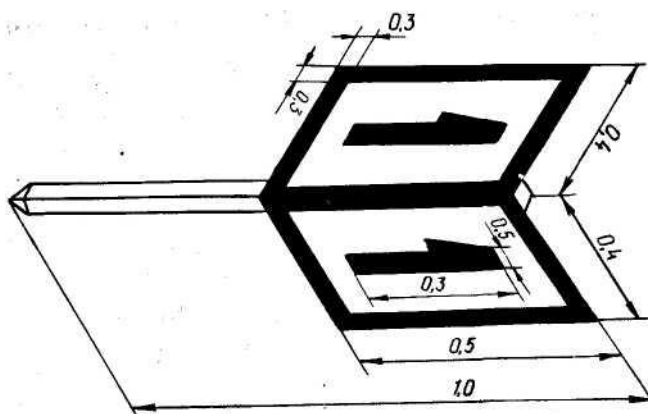


Рис. 4-9. Маркувальний знак для позначення місця стоянки ПС

2. Маркувальні знаки повинні бути ламкими. Маркувальні знаки, що розташовуються поблизу ЗПС і РД, встановлюються досить низько, щоб забезпечити достатній кліренс для гвинтів і гондол двигунів реактивних повітряних суден. Для запобігання виносу струменем повітря маркувальні знаки закріплюються.

19. Розміри майданчиків приземлення парашутистів

1. Майданчики для приземлення парашутистів повинні мати розміри не менше наведених у таблиці 1.

Таблиця 1.

Розміри майданчиків приземлення при стрибках в одне заходження, м		
1-2 особи	3-5 осіб	6-11 осіб
300x200	500x300	800x400

V. Візуальні засоби позначення перешкод

1. Об'єкти що підлягають маркуванню або освітленню

1. Будь-яку нерухому перешкоду, яка виступає за поверхню набору висоти при зльоті, поверхню заходу на посадку, перехідну поверхню та внутрішню горизонтальну поверхню слід маркувати і, якщо ЗПС використовується в нічний час, освітлювати, за винятком випадків, коли:

таке маркування та світлоогородження можуть не проводитися в тому випадку, якщо подібну перешкоду затінено іншою нерухомою перешкодою;

маркування може не проводитися в тому випадку, якщо перешкода освітлюється загороджувальними вогнями середньої інтенсивності типу А в денний час і його висота над рівнем навколишньої місцевості не перевищує 150 м;

маркування може не проводитися в тому випадку, якщо подібна перешкода освітлюється загороджувальними вогнями високої інтенсивності в денний час;

світлоогородження може не виконуватися, якщо перешкодою є світломаяк.

VI. Візуальні засоби для позначення зон обмеженого використання

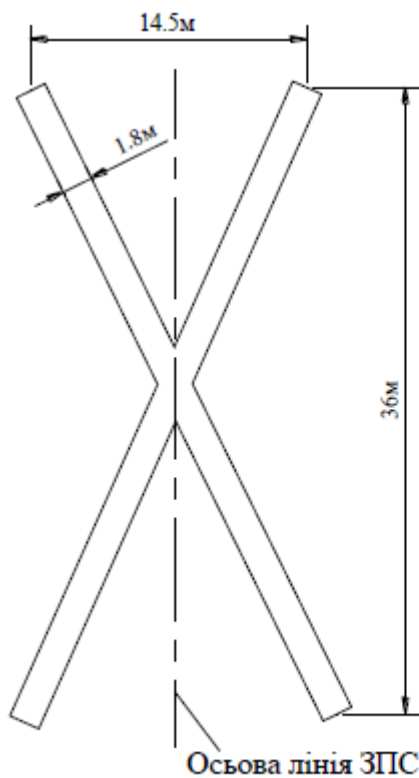
1. ЗПС і РД або їх окремі ділянки, закриті для руху

1. ЗПС, РД або їх окремі ділянки, які постійно закриті для руху всіх повітряних суден, повинні мати маркування, яке вказує на їх закриття.

2. ЗПС, РД або їх окремі ділянки, тимчасово закриті для руху, повинні мати тимчасове маркування, яке вказує на їх закриття.

3. Маркування, що вказує на закриття, має вигляд і розміри, як це показано на позиції а) рис. 6-1, коли вона наноситься на ЗПС, і має вигляд і розміри, як це показано на позиції б) рис. 6-1, коли вона наноситься на РД. Маркування має білий колір, коли наноситься на ЗПС, і жовтий колір, коли наноситься на РД.

Примітка. Якщо зона тимчасово закрита, можуть бути використані ламки



Маркування закритої для руху ЗПС бар'єри або маркувальні знаки.



Рис. 6-11 Маркування закритої для руху ЗПС та РД

4. Якщо ЗПС, РД або їх окремі ділянки постійно закриті для руху, то все звичайне маркування, що на них було нанесено раніше усувається.

5. Світлосигнальні засоби закритих для руху ЗПС, РД або їх окремих ділянок відключаються, крім тих випадків, коли їх включення необхідно для технічного обслуговування цих засобів.

6. У тому випадку, коли закрита для руху ЗПС, РД або окрему ділянку їх перетинається з діючої ЗПС або РД, яка використовується в нічний час, маркувальні знаки, що попереджають про їх закриття, доповнюються вогнями, які розміщуються поперек входу в закриту зону і встановлюються з інтервалом, що не перевищує 3 м.

2. Зона перед порогом ЗПС

1. Якщо розташоване на ділянці перед порогом ЗПС штучне покриття непридатне для нормального руху повітряних суден, і довжина цієї ділянки перевищує 60 м, то по всій його довжині слід нанести маркувальні знаки типу "шеврон".

2. Маркувальний знак типу "шеврон" слід наносити кутом в напрямку ЗПС і розташовувати, як показано на рис. 6-2.

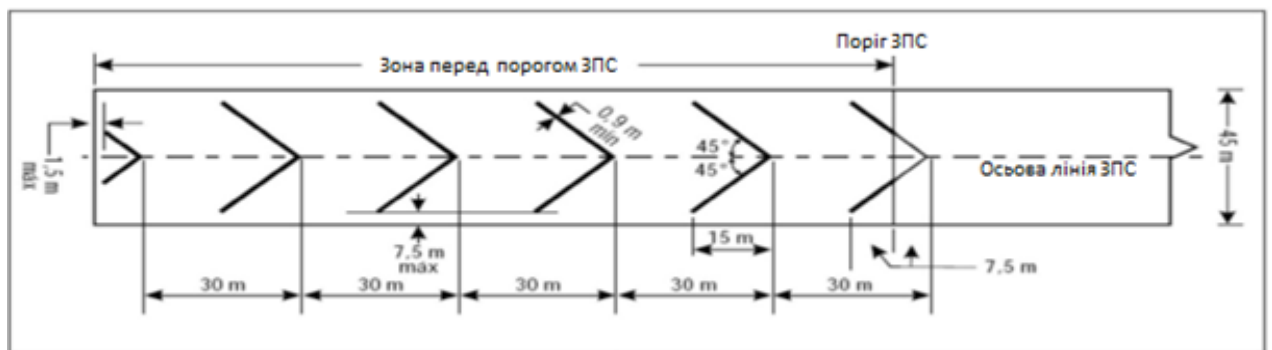


Рис. 6-2 Маркування зони перед порогом ЗПС

3. Маркувальний знак типу "шеврон" повинен бути яскравого кольору, переважно жовтого, і повинен контрастувати з кольором маркування ЗПС. Його ширина повинна бути не менше 0,9 м.

3. Зони, непридатні для використання

1. Маркери, що попереджають про непридатні для використання зони, застосовуються в тих випадках, коли яка-небудь ділянка РД, перону або майданчика очікування стає непридатною для руху повітряних суден, але при цьому все ще існує можливість безпечного об'їзду цієї зони. У нічний час ділянки робочої площі, непридатні для руху, позначаються вогнями, що попереджають про непридатність для використання.

Примітка. Маркери і вогні, що попереджають про непридатні для використання зони, застосовуються для оповіщення пілотів про вибоїні в покритті РД або перону або для позначення ділянки покриття, наприклад на пероні, який ремонтується. Вони не застосовуються ні на ЗПС в разі виходу з ладу будь-якої її частини, ні на РД, коли значна частина її ширини стає непридатною для руху. У таких випадках ЗПС або РД зазвичай закриваються для руху.

2. Маркери і вогні, що попереджають про непридатні для використання зони, розташовуються досить близько один від іншого з таким розрахунком, щоб окреслити зону, непридатну для руху.

3. Маркери, що попереджають про непридатність будь-яких зон для використання, це наприклад, прапорці, конуси або маркерні щити.

4. Вогонь, що попереджає про непридатні для використання зони, являє собою вогонь червоного кольору постійного випромінювання. Цей вогонь має достатню інтенсивність, що дозволяє виділити його серед оточуючих вогнів і на

фоні загальної освітленості, на якій він зазвичай проглядається. Сила світла червоного вогню ні в якому разі не допускається менше 10 кд червоного світла.

5. Конус, що попереджає про непридатні для використання зони, повинен бути висотою не менше 0,5 м і фарбуватися в червоний, помаранчевий або жовтий колір, або в будь-який з цих кольорів в поєднанні з білим.

6. Прапорець, що попереджає про непридатні для використання зони, повинен мати форму квадрата зі стороною не менше 0,5 м і фарбуватися в червоний, помаранчевий або жовтий колір, або в будь-який з цих квітів у поєднанні з білим.

7. Маркерний щит, який попереджає про непридатні для використання зони, повинен бути висотою не менше 0,5 м і довжиною не менше 0,9 м, з червоними і білими або помаранчевими і білими вертикальними смугами що чергуються.

VII. Електричні системи

1. Для безпечного функціонування електричних візуальних засобів на АОВ повинно бути джерело електропостачання.

2. Системи енергопостачання, призначені для аеродромних візуальних електричних засобів, проектується та забезпечуються таким чином, щоб при відмові обладнання пілот не втрачав належного візуального контакту з орієнтирами і не отримував спотвореної інформації.

3. Підключення джерел електропостачання до тих засобів, для яких необхідно передбачити резервне живлення, слід робити таким чином, щоб ці

засоби автоматично підключалися до резервних джерел при відмові основного джерела живлення.

4. Період між відмовою основного джерела живлення і повним відновленням роботи обладнання, повинний бути якомога коротшим.

5. На АОВ, призначених для нічного використання, рекомендовано забезпечити резервне джерело живлення, за винятком тих випадків, коли немає необхідності передбачати резервне джерело живлення для візуальних засобів, оскільки передбачається система аварійних вогнів, здатна функціонувати через 15 хв.

6. Для перерахованих нижче візуальних засобів слід передбачати резервне джерело електроживлення, здатне забезпечувати електропостачання при відмові основного джерела електроживлення:

усіх загороджувальних вогнів, які необхідні для забезпечення безпечної експлуатації повітряних суден;

вогнів ЗПС та вогнів РД.

7. В якості резервного джерела живлення слід використовувати:

незалежну енергосистему, що постачає електроенергію до АОВ через автономну підстанцію, і самостійну лінію електропередачі, прокладену окремо від робочої лінії електропостачання, в зв'язку з чим можливість одночасної відмови робочого джерела живлення і незалежної системи живлення стає малоімовірною;

запасні блоки живлення, наприклад електрогенератори, акумулятори тощо, здатні служити джерелом електроенергії.

VIII. Експлуатаційні процедури

Для спеціалізованих АОВ

1. Інспекційні перевірки експлуатантом аеродрому робочої площі АОВ.
2. Технічне обслуговування робочої площі/захист від снігу та обледеніння та інших небезпечних метеорологічних умов.
3. План заходів у випадку аварійної обстановки на аеродромі.
4. Засоби, обладнання, персонал і процедури, які використовуються для забезпечення рятування і пожежогасіння.
5. Видалення повітряних суден, що втратили здатність рухатися.
6. Контролювання перешкод.
7. Організація робіт у зв'язку з небезпекою, що створює жива природа.
8. Візуальні засоби та електричні системи аеродрому.
9. Безпечне проведення робіт на аеродромі.
10. Поводження з небезпечними матеріалами (заправлення ПММ ПС).
11. Доступ на робочу площу аеродрому.
12. Наземний рух на аеродромі (тільки для організацій з підготовки пілотів та АОВ для авіаційних робіт).

Для аеродромів приватного використання

1. Перевірка робочої площі АОВ.
2. Засоби та обладнання, які використовуються для забезпечення рятування і пожежогасіння.
3. Контролювання перешкод.
4. Візуальні засоби та електричні системи аеродрому.

ІХ. Радіотехнічне та метеорологічне забезпечення на АОВ

1. У разі, коли на спеціалізованому АОВ проводиться діяльність організацій з підготовки пілотів або інші види операцій авіації загального призначення, обов'язковою умовою є резервування повітряного простору.

У цьому випадку з метою організації польотів в зарезервованому повітряному просторі АОВ повинен мати зарезервовані засоби авіаційного повітряного електрозв'язку (АПЕЗ), експлуатація яких здійснюється відповідно до чинних нормативно-правових актів, та засоби об'єктивного контролю, що здійснюють зберігання мовної інформації, що передавалась каналом АПЕЗ, відповідального за управління у зарезервованому повітряному просторі протягом 30 діб.

2. Для метеорологічного обслуговування польотів на спеціалізованих аеродромах обмеженого використання, за умови експлуатації за правилами візуальних польотів, встановлюється наступне метеорологічне обладнання:

прилади для вимірювання напрямку та швидкості вітру;

прилади для вимірювання атмосферного тиску;

прилади для вимірювання температури та вологості повітря.

Визначення видимості здійснюється візуально по природних або штучних орієнтирах видимості.

Процедура підготовки до польотів та виконання польотів на аеродромі повинна передбачати визначення відповідності висоти нижньої межі хмар умовам експлуатації аеродрому протягом періоду роботи аеродрому.

Наявність приладів обов'язкова. Резервування рекомендоване.

3. До пакету метеорологічної інформації повинні бути включені:

прогноз погоди по аеродрому у форматі TAF;

попередження по аеродрому згідно АПУ;

попередження по аеродрому про зсув вітру.

Х. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів

1. Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на аеродромах обмеженого використання здійснюється їх керівниками з призначенням відповідальної особи за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення.

Для проведення аварійно-рятувальних робіт на період виконання польотів на аеродромі обмеженого використання утворюється аварійно-рятувальна команда з персоналу аеродрому або на договірних засадах.

Для проведення аварійно-рятувальних робіт на період виконання польотів приватні аеродроми обмеженого використання оснащуються необхідними аварійно-рятувальними та протипожежними засобами, наведеними у таблиці 3.

2. Аеродрому обмеженого використання встановлюється категорія за рівнем необхідного пожежного захисту (далі – РНПЗ) з точки зору аварійно-рятувальних і протипожежних операцій. Категорія за РНПЗ повинна відповідати розмірам ПС, які виконують польоти на даному аеродромі обмеженого використання.

Таблиця 1. Визначення категорії аеродрому обмеженого використання за РНПЗ

Загальна довжина найбільшого повітряного судна, м	Максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС, не більше, м	Категорія за РНПЗ
від 0 до 9	2	1
від 9 до 12	2	2
від 12 до 18	3	3

У випадках, коли передбачається зниження інтенсивності польотів, для спеціалізованих аеродромів обмеженого використання категорія за РНПЗ може бути знижена до найвищої категорії літака, який використовує в даний час аеродром, незалежно від кількості операцій.

3. Для спеціалізованих аеродромів обмеженого використання, призначених для експлуатації вертольотів, категорія за РНПЗ наведена в таблиці 2 та встановлюється з урахуванням габаритної довжини, включаючи хвостову балку та несучі гвинти вертольота.

Таблиця 2. Визначення категорії АОВ для вертольотів за РНПЗ

Габаритна довжина вертольота, м	Категорія за РНПЗ
до 15	Н1
від 15 до 24	Н2
від 24 до 35	Н3

Категорія АОВ для вертольотів за РНПЗ може бути знижена на період виконання польотів менших за розміром вертольотів до найвищого значення категорії АОВ за РНПЗ для вертольота, польоти якого плануються на визначений період.

4. Мінімальний перелік аварійно-рятувальних та протипожежних засобів залежно від типів аеродромів обмеженого використання наведено в таблиці 3.

Таблиця 3.

Найменування	Тип АОВ	
	приватного використання	спеціалізовані
Аварійно-рятувальні та протипожежні засоби		
Рятувальне обладнання	рятувальна сокира бортового типу, зубило - 60 см, лапчастий лом - 105 см, крюк пожежний, трос для буксирування ПС довжиною 15м, ніж для різання прив'язних ременів, дві пари рукавиць вогнестійких.	розвідний ключ, рятувальна сокира бортового типу, зубило- 60 см, лапчастий лом - 105 см, пила для різання металу з 6 запасними полотнами, крюк пожежний, трос для буксирування ПС довжиною 15м., кусачки для різання під кутом, болторіз - 61 см, набір викруток, ніж для різання прив'язних ременів, дві пари рукавиць вогнестійких.
Вогнегасні речовини	вогнегасники місткістю	<u>основні ВГР:</u>

	24кг сухих хімічних порошкоподібних речовин та 10 кг CO ₂ .	піна, що відповідає характеристикам рівня «В» ІСАО з інтенсивністю подавання робочого розчину не менше 60 л за хвилину (піноутворювач характеристик рівня «В» – 90 л., вода – 1300 л.) <u>додаткові ВГР:</u> вогнегасники місткістю 12 кг сухих хімічних порошкоподібних речовин або 28 кг CO ₂ .
Транспортні засоби	необов'язково	автомобіль пристосований для евакуації потерпілих з місця авіаційної події, оснащений ношами або місцем розташування потерпілого в лежачому положенні, здатний перевозити аварійно-рятувальні та протипожежні засоби та персонал АРК, оснащений схемою розташування та зв'язку з найближчими медичними закладами; Транспортний засіб для евакуації ПС при посадці за його межами (при проведенні маршрутних польотів безмоторних ПС); черговий катер з рятувальною командою або моторний човен з водолазом (власні або на договірних засадах) (додатково забезпечується при виконанні польотів ПС з водної поверхні).
Персонал	персонал належним чином підготовлений для виконання аварійно-рятувальних робіт, застосування аварійно-рятувального та протипожежного обладнання. надання першої медичної допомоги	персонал, належним чином підготовлений для організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, виконання аварійно-рятувальних робіт, управління транспортними засобами та застосування аварійно-рятувального та протипожежного обладнання.

Мінімальний рівень оснащення аварійно-рятувальними та протипожежними засобами для забезпечення категорії аеродрому за РНПЗ повинен бути достатній для ПС, які виконують польоти на такому аеродромі.

5. Для спеціалізованих аеродромів обмеженого використання для забезпечення встановленої категорії за РНПЗ повинен бути один з наступних видів спеціальних транспортних засобів (пожежний автомобіль, причеп з необхідними вогнегасними речовинами та пожежно-технічним устаткуванням, та аварійно-рятувальним спорядженням). Кількість вогнегасних речовин, які знаходяться на цих спеціальних транспортних засобах, і продуктивність подачі вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії аеродрому за РНПЗ для використання піни, що відповідає характеристикам рівня «В» повинні бути не меншими даних, приведених у таблиці 3.

Таблиця 4. Мінімальна кількість вогнегасних речовин залежно від категорії аеродрому за РНПЗ

Категорія АОВ за РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня «В»			Додаткові вогнегасні речовини (вогнегасники)	
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні порошкоподібні речовини, кг	Вуглекислотні, CO ₂ , кг
1	230	17	230	9	18
2	670	47	550	12	28
3	1 200	85	900	18	46

6. Кількість вогнегасних речовин для гасіння пожежі на ПС і норми витрати вогнегасних речовин для забезпечення встановленої категорії за РНПЗ для спеціалізованих аеродромів обмеженого використання призначених для польотів вертольотів з використанням піни, що відповідає характеристикам рівнів «В» та «С», для АОВ на рівні поверхні, та АОВ які підняті над поверхнею повинні бути не меншими даних, приведених у таблицях 5 та 6.

Таблиця 5. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для АОВ на рівні поверхні, призначених для польотів вертольотів

Категорія РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня «В»			Піна, що відповідає характеристикам рівня «С»			Додаткові речовини		
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні речовини, кг	або галогени, кг	або СО ₂ кг
Н1	500	35	250	340	24	171	23	23	45
Н2	1 000	70	500	680	48	341	45	45	90
Н3	1 600	112	800	1090	76	546	90	90	180

Таблиця 6. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для АОВ, які підняті над поверхнею та призначені для польотів вертольотів

Категорія РНПЗ	Піна, що відповідає характеристикам рівня «В»			Піна, що відповідає характеристикам рівня «С»			Додаткові речовини		
	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	вода, л	піноутворювач, л	норма витрати розчину піни, л/хв.	сухі хімічні речовини, кг	або галогени, кг	або СО ₂ кг
Н1	2 500	175	250	1 704	119	171	45	45	90
Н2	5 000	350	500	3410	239	341	45	45	90
Н3	8 000	560	800	5455	382	546	45	45	90

7. Для піднятих над земною, водною поверхнею спеціалізованих аеродромів обмеженого використання, призначених для експлуатації вертольотів передбачається наявність не менше одного рукава/лафетного ствола для подачі з розпилем під тиском розчину піни з нормованою витратою не менше 250л/хв. Крім того АОВ для категорій за РНПЗ Н2 і Н3 повинні

забезпечуватись двома лафетними стволами, які розміщуються в різних місцях навколо майданчика для посадки вертольоту з розрахунку забезпечення застосування піни в будь-якому місці майданчика та за будь-яких погодних умов з метою зведення до мінімуму можливості пошкодження обох лафетних стволів в результаті аварії вертольоту. Також на таких АОВ необхідно забезпечити наявність додаткових вогнегасних речовин та можливість подачі основних та додаткових вогнегасних речовин по всій поверхні майданчика для посадки вертольоту незалежно від напрямку вітру.

8. На спеціалізованих АОВ розробляється план заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі з урахуванням польотів повітряних суден та інших видів діяльності на аеродромі.

9. План заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі повинен включати принаймні наступне:

аварійні ситуації з ПС;

аварійні ситуації, що не мають відношення до ПС;

поєднання цих аварійних ситуацій.

10. План заходів на випадок аварійної обстановки затверджується керівником експлуатанта аеродрому та погоджується з територіальними органами ДСНС України (далі – територіальні органи ДСНС України).

План заходів на випадок аварійної обстановки передбачає координацію дій, які виконуються під час виникнення авіаційної події та надзвичайних ситуацій на аеродромі.

На аеродромі окремим розділом до плану заходів на випадок аварійної обстановки розробляються заходи з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися в межах льотного поля аеродрому.

11. Для приватних аеродромів обмеженого використання планування заходів на випадок аварійної обстановки на аеродромі здійснюється відповідно до Керівництва з експлуатації аеродрому і записується окремим розділом який включає аварійні ситуації з ПС.

XI. Авіапаливозабезпечення на АОВ

1. Якщо на спеціалізованому АОВ здійснюється заправлення ПС сертифікованою паливозаправною компанією відповідальність за якість авіаційних паливно-мастильних матеріалів та технічних рідин, технічний стан паливозаправного обладнання несе відповідальна особа паливозаправної компанії.

2. Якщо заправлення ПС на спеціалізованому АОВ здійснюється самим експлуатантом АОВ або експлуатантами ПС необхідно забезпечити наявність:

акту комісії за участю представників експлуатанта аеродрому про допуск до роботи об'єктів, засобів транспортування та заправлення повітряних суден паливно-мастильними матеріалами (Додаток 1).

наказу експлуатанта про призначення відповідальних за постачання, приймання, зберігання, підготовку, контроль якості, видачу та заправку повітряних суден паливно-мастильними матеріалами, за технічний стан і експлуатацію технічних засобів.

технологія виконання робіт з покроковим описом виконання процесів від приймання паливно-мастильних матеріалів до заправлення ПС паливно-мастильними матеріалами з урахуванням місцевих умов.

3. Заправлення ПС може здійснюватися за допомогою:

паливозаправників, пересувних заправних агрегатів та стаціонарних заправних комплексів (для авіаційних палив та бензинів);

паливозаправників та спеціальних відер (для авіаційних олив).

4. Вимоги до системи фільтрації

засоби заправлення ПС авіаційними паливами та бензинами повинні забезпечити тонкість фільтрації 3-5 мкм;

заправлення ПС авіаційними оливами повинні здійснюватися через фільтр-сітку, який має 8000-10000 чарунок на 1 квадратний сантиметр.

5. Всі паливно-мастильні матеріали, технічні рідини та противодокристалізаційна присадка, які надходять на спеціалізований аеродром для заправлення в ПС, із заводів-виробників, нафтобаз, автозаправних станцій, повинні мати паспорти якості.

До початку видавання з витратної ємності, відповідно до ДСТУ 4488, повинна бути відібрана проба (не менше 1л), яка зберігається у експлуатанта АОВ протягом 3-х діб після повного витрачання продукту.

6. На приватних АОВ відповідальність за застосування кондиційних паливно-мастильних матеріалів та технічних рідин та відповідність їх нормативним документам на тип ПС несе експлуатант ПС.

Типи та марки паливно-мастильних матеріалів та технічних рідин, які застосовуються при експлуатації та технічному обслуговуванні ПС, встановлюються керівництвами з технічної експлуатації двигунів, інструкціями по експлуатації та технічному обслуговуванню двигунів та бюлетенями розробників авіаційної техніки.

Начальник управління
аеродромів та аеропортів

Г. ГОЛОДНЯК

Додаток 1 до Технічних вимог
до спеціалізованих АОВ
(пункт 2 розділу XI)

ЗАТВЕРДЖУЮ

_____ (посада)

_____ (підпис, прізвище)

« ___ » _____ 20__ р.

АКТ

допуску до експлуатації об'єктів і споруд, засобів
транспортування і заправлення авіаційних ПММ на

_____ (назва)

Комісія у складі _____ (посада, прізвище, ініціали)

в період з _____ до _____ 20__ року провела перевірку готовності об'єктів та споруд, засобів транспортування і заправлення авіаційних ПММ до експлуатації на 20__ рік.

Встановлено, що зберігання авіаційних ПММ здійснюється у (вертикальних, горизонтальних) резервуарах (тарі, паливозаправнику), оснащених необхідним обладнанням. Ємності для зберігання зачищені (Акт від _____ № ____). Ємності обваловані та відкалібровані (за необхідності).

Зливання авіаційних ПММ з автопаливоцистерни здійснюється (насосом, самоплином)

Насосно-фільтраційний пункт складається з:

насос _____ (тип, марка)

фільтри _____ з фільтроелементами _____.

Дозування ПВК присадки здійснюється дозатором _____ з витратного бачка, обладнаного мірною лінійкою. Фільтрація ПВК присадки проводиться _____ .

Контролювання перепаду тиску на фільтрах здійснюється манометрами _____ що мають клейма про метрологічну повірку. Фільтри опломбовані і мають крани зливу відстою.

Під час перевірки встановлено, що відстій палива з фільтрів чистий, вода та механічні домішки відсутні.

Для заправлення ПС підготовлений ПЗ (державний номер), пересувний заправний агрегат, стаціонарний заправний комплекс).

Цистерна ПЗ зачищена (Акт від _____ № _____).

Роздавальний та приймальний рукави пройшли гідравлічні випробування (Акт від _____ № _____).

Всі об'єкти і споруди мають справні та перевірені заземлювальні пристрої.

Фарбування і маркування обладнання відповідає вимогам нормативно-технічної документації.

ВИСНОВОК

Комісія вважає, що об'єкти і споруди змонтовані правильно, пройшли випробування і придатні до експлуатації з приймання, зберігання і видачі авіаційного палива (бензину).

Комісія пропонує допустити об'єкти і споруди до експлуатації.

Дата

Підписи членів комісії

Начальник управління

аеродромів та аеропортів

Г. ГОЛОДНЯК