



## МІНІСТЕРСТВО ОБОРОНИ УКРАЇНИ

## НАКАЗ

13.04.2020

м. Київ

№ 121

Про внесення змін до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

ЗАРЕЄСТРОВАНО  
в Міністерстві юстиції України

"18" червня 2020 року

за № 542/34825

Відповідно до статті 7 Повітряного кодексу України та з метою удосконалення Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України, приведення їх у відповідність до стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Організації Північноатлантичного договору (NATO) **н а к а з у ю:**

1. Внести зміни до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 17 листопада 2014 року № 811, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 грудня 2014 року за № 1571/26348, виклавши їх у новій редакції, що додається.

2. Генеральному штабу Збройних Сил України забезпечити подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України в установленому порядку.

3. Цей наказ набирає чинності з дня його офіційного опублікування.

Міністр оборони України



Андрій ТАРАН

ЗАТВЕРДЖЕНО

Наказ Міністерства оборони України

17 листопада 2014 року № 811

(у редакції наказу Міністерства  
оборони України

від 13 квітня 2020 року № 121)

ЗАРЕЄСТРОВАНО  
в Міністерстві юстиції України

"18 " червня 2020 року

за № 542/34825

## ПРАВИЛА

визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових  
майданчиків державної авіації України

### I. Загальні положення

1. Ці Правила розроблені відповідно до положень Повітряного кодексу України, на підставі узагальненої міжнародної практики сертифікації аеродромів, результатів досліджень із забезпечення безпеки польотів повітряних суден (далі – ПС) з урахуванням нормативних документів, міжнародних стандартів і рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO) та Організації Північноатлантичного договору (NATO).

2. Ці Правила визначають вимоги щодо облаштування аеродромів та вертодромів, а також злітно-посадкових майданчиків (далі – ЗПМ) та

вертолітних ЗПМ державної авіації України з метою забезпечення безпеки польотів ПС залежно від їх категорії при визначених експлуатаційних мінімумах.

3. Аеродроми, вертодроми, ЗПМ та вертолітні ЗПМ державної авіації України повинні відповідати вимогам цих Правил.

4. У цих Правилах терміни вживаються в таких значеннях:

бокова смуга безпеки – частина льотної смуги, що межує зі злітно-посадковою смугою (далі – ЗПС) і призначена для підвищення рівня безпеки від можливого бокового викочування ПС за межі ЗПС;

вертолітний злітно-посадковий майданчик – земельна (водна, льодова) ділянка, спеціально підготовлений майданчик або споруда (підняті над землею, водною поверхнею конструкції), що придатні та використовуються для зльоту, посадки, руху та стоянки вертольотів;

захисна зона – зона в межах маршруту руління і навколо місця стоянки (далі – МС) вертольота, що забезпечує достатнє віддалення від об'єктів, зони кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту, інших маршрутів руління і МС вертольотів з метою безпечного маневрування вертольотів;

зміщений поріг злітно-посадкової смуги – поріг, розташований не в торці ЗПС;

значення D (D) – найбільший габаритний розмір вертольота під час обертання гвинта (гвинтів), що дорівнює відстані від передньої кінцевої точки площини обертання несучого гвинта до задньої кінцевої точки площини обертання хвостового гвинта або до задньої точки конструкції вертольота;

зона безпеки – визначена зона вертодрому навколо зони кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту, вільна від перешкод, окрім перешкод, необхідних для цілей аеронавігації, та призначена для зменшення небезпеки пошкодження вертольотів у разі випадкового виходу за межі зони кінцевого



етапу заходу на посадку і зльоту;

зона, вільна від перешкод (OFZ) – повітряний простір над внутрішньою поверхнею заходу на посадку, внутрішньою перехідною поверхнею та поверхнею заходу на друге коло при перерваній посадці та частиною льотної смуги (далі – ЛС), обмежена цими поверхнями, в який не виступають жодні нерухомі перешкоди, за винятком легких за масою та на ламкій основі, необхідних для цілей аеронавігації;

зона кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту (final approach and take-off area) (далі – зона FATO) – встановлена зона, над якою виконується кінцевий етап маневру заходу на посадку до режиму висіння або посадка та з якої розпочинається маневр зльоту. Якщо FATO призначена для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1, ця встановлена зона включає наявну зону перерваного зльоту;

зона перерваного зльоту – визначена зона на поверхні вертодрому, придатна для здійснення перерваного зльоту вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1;

зона приземлення – ділянка ЗПС за її порогом, призначена для першого торкання ЗПС ПС, які здійснюють посадку;

зона приземлення та відриву (touchdown and lift-off area) (далі – зона TLOF) – майданчик, на який вертоліт може виконувати приземлення або відрив;

зона FATO, подібна злітно-посадковій смугі (далі – зона FATO, подібна ЗПС) – зона FATO, яка за геометричними характеристиками аналогічна ЗПС;

класифікаційне число повітряного судна (ACN) – число, що виражає відносний вплив ПС на штучне покриття для встановленої категорії стандартної міцності основи;

класифікаційне число покриття (PCN) – число, що виражає несучу спроможність штучного покриття для експлуатації без обмежень;

контрольна точка аеродрому – точка, що визначає географічне місце

розташування аеродрому;

кінцева смуга безпеки – смуга, що розташована симетрично по обидві сторони від продовження осьової лінії ЗПС і примикає до кінця смуги, призначена головним чином для зменшення ризику пошкодження літака під час приземлення з недольотом до ЗПС або в разі викочування за межі ЗПС;

кінцева смуга гальмування – визначена прямокутна ділянка земної поверхні наприкінці наявної довжини розбігу, підготовлена як придатна ділянка для зупинки ПС у разі перерваного зльоту;

ламкий об'єкт – об'єкт малої маси, конструктивно призначений руйнуватися, деформуватися або згинатися у випадку ударного впливу, з метою забезпечення мінімальної небезпеки для ПС;

майданчик очікування – визначений майданчик для тимчасової стоянки ПС або їх об'їзду з метою упорядкування наземного руху ПС;

маршрут руління вертольота – визначена траєкторія, що встановлена для пересування вертольотів з однієї частини вертодрому до іншої. Маршрут руління включає повітряну або наземну руліжну доріжку (далі – РД) для вертольотів, що проходить по осьовій лінії маршруту руління;

маршрут руху – встановлений у межах робочої площі наземний маршрут, призначений для виключного використання транспортними засобами;

місце очікування на маршруті руху – визначене місце, де транспортний засіб може зупинитися;

місце очікування поруч із ЗПС – визначене місце, призначене для захисту ЗПС, поверхні обмеження перешкод, критичної зони/зони чутливості системи посадки за приладами/мікрохвильової системи посадки, в якому ПС, що рулять, і транспортні засоби зупиняються та очікують, якщо немає іншої вказівки від керівника польотів на аеродромі;

місце стоянки вертольота – МС ПС, що призначене для стоянки вертольота та на якому завершується виконання руління по земній поверхні, або на якому вертоліт приземляється і відривається для виконання руління в

повітрі;

наземна руліжна доріжка для вертольотів – наземна РД, призначена для наземного руху вертольотів з колісним шасі;

наявна дистанція зльоту (TODA) – наявна довжина розбігу і довжина смуги, вільної від перешкод, якщо вона передбачена;

наявна дистанція перерваного зльоту (ASDA) – наявна дистанція розбігу і довжина кінцевої смуги гальмування, якщо вона передбачена;

наявна дистанція розбігу (TORA) – довжина ЗПС, яка оголошується наявною та придатною для розбігу літака, що виконує зліт;

наявна посадкова дистанція (LDA) – довжина ЗПС, яка оголошується наявною та придатною для пробігу літака після посадки;

перевищення вертодрому – перевищення найвищої точки зони FATO;

площадка розвороту на злітно-посадковій смузі – визначена ділянка на аеродромі, що примикає до ЗПС та використовується для розвороту на 180° ПС на ЗПС за відсутності РД;

площа маневрування – частина аеродрому, крім місць МС, технічних позицій підготовки ПС, призначена для зльоту, посадки і руління ПС;

повітряна руліжна доріжка для вертольотів – визначена траса на поверхні, встановлена для руління вертольотів у повітрі;

поріг злітно-посадкової смуги (далі – поріг ЗПС) – початок ділянки ЗПС, що може використовуватися для посадки ПС;

посадкова площа – частина робочої площі, що використовується для посадки та зльоту ПС;

проміжне місце очікування – визначене місце, призначене для керування рухом, в якому ПС, що рулять, і транспортні засоби зупиняються і очікують до отримання дозволу на продовження руху;

робоча площа – частина аеродрому, призначена для зльоту, посадки і руління ПС, що складається з площі маневрування та МС, технічних позицій підготовки ПС;

розрахункова для типу літака довжина льотної смуги – мінімальна

довжина ЗПС, необхідна для зльоту при максимальній сертифікованій злітній масі, на рівні моря, при стандартних атмосферних умовах, за відсутності вітру та при нульовому ухилі ЗПС, що вказана у відповідному керівництві з льотної експлуатації літака;

система аварійного гальмування – система, призначена для сповільнення руху літака, що викочується за межі ЗПС;

смуга, вільна від перешкод – визначена прямокутна ділянка земної або водної поверхні, що знаходиться під контролем експлуатанта аеродрому, вибрана та/або підготовлена як придатна, над якою літак може здійснювати частину першочергового набору висоти до встановленої висоти;

смуга, вільна від перешкод, для вертольотів – визначена ділянка земної або водної поверхні, вибрана та/або підготовлена як придатна, над якою вертоліт, що виконує польоти відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1, може виконати розгін і досягнути визначеної висоти;

смуга руліжної доріжки – ділянка, що включає в себе РД та призначена для захисту ПС, що експлуатується на РД, та для зниження ризику пошкоджень ПС, що випадково викотилось за межі РД.

Інші терміни, що використовуються у цих Правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України та інших нормативно-правових актах з питань діяльності державної авіації України.

#### 5. У цих Правилах використано такі скорочення:

ВГР – вогнегасні речовини

ВЗПМ – вертолітний злітно-посадковий майданчик

ГЗПС – ґрунтова злітно-посадкова смуга

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик

ЗПС – злітно-посадкова смуга

ЛС – льотна смуга

МС – місце стоянки

ОГ – особлива група

ОСП – обладнання системи посадки

ПА – пожежний автомобіль

ПК – позакласний аеродром

ПМетЗПДА – Правила метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України

ПС – повітряне судно

РМС – радіомаякова система інструментального заходу повітряного судна на посадку

РНПЗ – рівень необхідного пожежного захисту

РСБН – радіотехнічна система ближньої навігації

РСП – радіолокаційна система посадки

РСТО – радіосвітлотехнічне обладнання

РТЗ – радіотехнічне забезпечення

РД – руліжна доріжка

СПП – смуга повітряних підходів

СТЗ – службово-технічна забудова

ШЗПС – штучна злітно-посадкова смуга

ACN – класифікаційне число повітряного судна

ASDA – наявна дистанція перерваного зльоту

FATO (final approach and take-off area) – зона кінцевого етапу заходу на посадку і зльоту

ICAO – рекомендована практика Міжнародної організації цивільної авіації

LDA – наявна посадкова дистанція

NATO – Організація Північноатлантичного договору

OFZ – зона, вільна від перешкод

PCN – класифікаційне число покриття

TLOF (touchdown and lift-off area) – зона приземлення та відриву

TORA – наявна дистанція розбігу

TODA – наявна дистанція зльоту

II. Класифікація аеродромів, вертодромів, злітно-посадкових майданчиків та вертолітних злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

1. Аеродроми, вертодроми, ЗПМ, вертолітні ЗПМ (далі – аеродроми) державної авіації України класифікуються:

- за призначенням;
- за належністю;
- за особливостями географічного розташування;
- за ступенем обладнання;
- за розміром ЗПС.

2. За призначенням аеродроми державної авіації України поділяються на:  
основні – аеродроми, призначені для постійного базування ПС суб'єктів державної авіації;

оперативні – аеродроми (незалежно від їх належності), призначені для створення авіаційних угруповань;

розосередження – аеродроми, закріплені за суб'єктами державної авіації;

запасні – аеродроми, виділені на випадок неможливості використання основних;

маневру – аеродроми, призначені для короткочасного базування ПС суб'єктів державної авіації з метою забезпечення виконання поставлених завдань;

взаємодії – аеродроми, призначені для використання суб'єктами державної авіації під час виконання єдиного завдання;

підскоку – аеродроми, розташовані поблизу лінії переднього краю оборони та ті, що використовуються для проміжної посадки під час польоту



до цілі або повернення із завдання;

засідки – аеродроми, розташовані в безпосередній близькості до переднього краю оборони або поблизу ймовірних маршрутів польоту авіації противника та ті, що використовуються для досягнення найбільшої раптовості;

передові – аеродроми, що розташовані ближче до противника, ніж основні аеродроми;

тилові – аеродроми, що розташовані на більшій відстані від противника, ніж основні;

дозаправлення – аеродроми, що використовуються ПС суб'єктів державної авіації України для заправлення, а також відпочинку екіпажу;

завантаження (розвантаження) – аеродроми, призначені для використання транспортною авіацією суб'єктів державної авіації України з метою забезпечення перегрупування (десантування) військ;

фіктивні (несправжні) – спеціально підготовлені аеродроми для введення в оману противника.

3. За належністю аеродроми державної авіації України поділяються на:

аеродроми Державної прикордонної служби України;

аеродроми Державної служби України з надзвичайних ситуацій;

аеродроми Міністерства внутрішніх справ України;

аеродроми Міністерства оборони України;

аеродроми Національної гвардії України;

аеродроми Національної поліції України;

аеродроми інших військових формувань, утворених відповідно до законодавства України;

аеродроми митних органів.

4. За особливостями географічного розташування аеродроми державної авіації України поділяються на:

рівнинні аеродроми – аеродроми, розташовані на місцевості з рівним або слабо хвилястим рельєфом та відносними перевищеннями до 500 м;

аеродроми у гірській місцевості – аеродроми, розташовані на місцевості з пересіченим рельєфом та відносними перевищеннями від 500 до 1000 м у радіусі 25 км від контрольної точки аеродрому;

гірські аеродроми – аеродроми, розташовані на висоті 1000 і більше метрів над рівнем моря;

гідроаеродроми – спеціально обладнані ділянки на водній поверхні для забезпечення зльоту та посадки амфібійних ПС.

5. За ступенем обладнання аеродроми державної авіації України класифікують як:

постійні – аеродроми, які мають ЗПС, РД і МС зі штучним покриттям, капітальні споруди і стаціонарне устаткування;

польові – аеродроми, які мають ЗПС, РД і МС ґрунтові або зі штучним покриттям збірно-розбірного типу, також можуть мати будівлі та споруди або переносне обладнання.

6. Залежно від довжини ЗПС у середніх розрахункових умовах (середня температура повітря 27° С, атмосферний тиск 746 мм рт. ст. (розташування аеродрому над рівнем моря на висоті 160 м), відсутність вітру – штиль, нульовий повздовжній ухил ЗПС) аеродроми класифікують як:

при довжині ЗПС 3500 і більше метрів – позакласний аеродром (далі – ПК);

при довжині ЗПС від 2500 до 3500 м, але не включаючи 3500 м – аеродром I класу;

при довжині ЗПС від 1800 до 2500 м, але не включаючи 2500 м – аеродром II класу;

при довжині ЗПС від 1200 до 1800 м, але не включаючи 1800 м – аеродром III класу.



Аеродроми з довжиною ЗПС менше 1200 м відносяться до вертодромів та ЗПМ.

7. ЗПМ та вертолїтні ЗПМ залежно від ступеня обладнання та тривалості використання поділяються на постійні та тимчасові.

До постійних відносяться ЗПМ та вертолїтні ЗПМ з/без штучного покриття, які призначені для постійного (тривалого) використання та виконання польотів державних ПС, мають необхідні споруди та обладнання для його експлуатації.

До тимчасових відносяться ЗПМ та вертолїтні ЗПМ з/без штучного покриття, які використовуються періодично для польотів державних ПС та, які можуть не мати капітальних споруд, обладнання та відведеного повітряного простору.

III. Вимоги до облаштування аеродромів та приаеродромної території державної авіації України

#### 1. Кодове позначення аеродрому

1. Кодові позначення застосовуються з метою спрощення порівняння вимог до характеристик аеродромів та забезпечення відповідності ряду аеродромних споруд, обладнання та засобів тим типам літаків, що експлуатуються на даному аеродромі. Це кодове позначення не призначене для визначення вимог до довжини ЗПС або міцності аеродромних покриттів.

Кодове позначення складається з двох елементів, які відносяться до льотно-технічних характеристик літака та його розмірів. Елемент 1 – номер, що залежить від розрахункової для типу літака довжини льотної смуги, елемент 2 – літера, що залежить від розмаху крила літака. Кодова літера або номер в елементі належать до характеристик критичного літака (літака з найбільшими значеннями льотно-технічних характеристик), який

експлуатується на аеродромі.

2. Кодове позначення аеродрому – кодний номер і літера, визначаються відповідно до характеристик літаків, які експлуатуються на аеродромі.

3. Кодові номери і літери аеродрому мають значення, наведені відповідно у таблицях 1 та 2 додатка 1 до цих Правил.

Кодовий номер має відповідати найбільшому значенню розрахункової довжини ЛС для типу літака, який експлуатується на даній ЗПС. Визначення розрахункової довжини ЛС для типу літака проводиться тільки з метою вибору кодового номера та не повинно впливати на фактично забезпечувану довжину ЗПС.

Кодова літера має відповідати найбільшому розмаху крила літака, який використовує даний елемент льотного поля або засіб.

## 2. Аеронавігаційні дані аеродромів

1. Для аеродромів визначаються аеронавігаційні дані щодо:

- контрольної точки аеродрому;
- перевищення аеродрому;
- розрахункової температури повітря в районі аеродрому;
- розмірів елементів льотного поля аеродрому;
- несучої спроможності аеродромних покриттів;
- майданчиків передпольотної перевірки висотомірів;
- оголошених дистанцій.

2. Для аеродрому встановлюється його контрольна точка.

Контрольна точка аеродрому розташовується поблизу початкового або запланованого геометричного центру аеродрому (у геометричному центрі

основної ЗПС або між паралельними ЗПС).

Контрольна точка аеродрому характеризується геодезичними координатами та абсолютною висотою.

Місцезнаходження контрольної точки аеродрому вимірюється та повідомляється уповноваженому органу з питань забезпечення аеронавігаційної інформації суб'єктів авіаційної діяльності державної авіації України (далі – Уповноважений орган) у градусах, хвилинах та секундах.

3. Перевищення аеродрому та хвиля геоїда в місці перевищення аеродрому вимірюються з точністю до півметра.

Для аеродромів, призначених для неточних заходів на посадку ПС, перевищення і хвиля геоїда кожного порогу ЗПС, перевищення торців ЗПС та наявних проміжних точок значного підвищення або пониження вздовж ЗПС вимірюються з точністю до півметра.

Для ЗПС, обладнаних для точного заходу на посадку, перевищення та хвиля геоїду порогів ЗПС, перевищення торців ЗПС та найбільше перевищення зони приземлення вимірюються з точністю до однієї четвертої метра.

Для визначення хвилі геоїда використовується Всесвітня геодезична система (WGS-84).

Дані перевищення та хвилі геоїда повідомляються Уповноваженому органу.

4. Розрахункова температура повітря в районі аеродрому визначається в градусах Цельсія та являє собою середньомісячну температуру, розраховану на підставі добових максимальних температур найспекотнішого місяця року (найспекотнішим вважається місяць з найвищою середньомісячною температурою). Показники температури щорічно усереднюють з показниками попередніх років.

5. Для кожної споруди льотного поля вимірюються та встановлюються такі дані:

ЗПС – істинний азимут з точністю до однієї сотої градуса, цифрове позначення, довжина, ширина, розташування зміщеного порогу ЗПС з точністю до найближчого метра, ухил, тип поверхні, тип ЗПС, а для ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку за категорією I, – наявність зони, вільної від перешкод, за наявності;

ЛС, бокова смуга безпеки, кінцева смуга безпеки, кінцева смуга гальмування – довжина і ширина з точністю до найближчого метра, тип поверхні;

система аварійного гальмування – місцезнаходження (на якому торці ЗПС) та її опис;

РД – позначення, ширина, тип поверхні;

МС – довжина, ширина, тип поверхні;

смуга, вільна від перешкод – довжина з точністю до найближчого метра, профіль земної поверхні;

візуальні засоби для схем заходу на посадку, маркування та світлосигнальні засоби ЗПС, РД і МС, інші візуальні засоби орієнтування і керівництва на РД і МС, включаючи вогні місць очікування під час руління та лінії “СТОП”;

розташування місця перевірки всебічно направлено азимутального радіомаяка діапазону дуже високої частоти та його радіочастота;

розташування та позначення стандартних маршрутів руління;

відстань з точністю до найближчого метра від курсового і глісадного радіомаяків, що входять до системи посадки за приладами, або антен мікрохвильової системи посадки до відповідних кромek ЗПС.

Географічні координати кожного порогу вимірюються в градусах, хвиликах і сотих частках секунди.

Географічні координати точок осьової лінії відповідних РД вимірюються в градусах, хвиликах і сотих частках секунди.

Географічні координати точок кожного МС вимірюються в градусах, хвилинах і сотих частках секунди.

Географічні координати перешкод у районі 2 (частина району в межах кордонів аеродрому) та в районі 3 (зона, яка прилягає до робочої площі аеродрому, що в горизонтальному напрямку простирається від бокової кромки ЗПС на відстань 90 м від осьової лінії ЗПС і на відстань 50 м від бокової кромки всіх інших частин робочої площі аеродрому) вимірюються в градусах, хвилинах і сотих частках секунди.

Відповідні географічні координати повідомляються Уповноваженому органу. Крім цього, Уповноваженому органу повідомляються значення максимального перевищення, тип, маркування та світлогородження (за наявності) перешкод.

6. Для аеродромних покриттів визначається несуча спроможність.

Несуча спроможність аеродромного покриття, призначеного для ПС масою на МС більше 5700 кг, визначається за методикою “ACN-PCN” (класифікаційне число ПС – класифікаційне число покриття), визначеною в документах Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), з наданням таких даних:

класифікаційне число покриття (PCN);

код типу покриття (за ознаками конструкції);

код категорії міцності ґрунтової основи;

код категорії максимально допустимого для покриття тиску в пневматиках ПС або конкретне значення величини максимального допустимого тиску в пневматиках ПС;

код методу оцінки несучої спроможності покриття.

Несуча спроможність аеродромного покриття, призначеного для ПС масою на МС 5700 кг та менше, надаються у вигляді таких даних:

максимально допустима маса ПС;

максимально допустимий тиск у пневматиках ПС.

7. На аеродромі визначається один або декілька майданчиків передпольотної перевірки висотомірів.

Перевищення майданчика передпольотної перевірки висотоміра визначається як середнє перевищення ділянки, на якій він розташовується, з точністю до метра. Перевищення будь-якої частини майданчика передпольотної перевірки висотоміра обмежується 3 метрами середнього перевищення для цього майданчика.

8. Для ЗПС розраховуються з точністю до найближчого метра та оголошуються такі дистанції:

наявна довжина розбігу;

наявна злітна дистанція;

наявна дистанція перерваного зльоту;

наявна посадкова дистанція.

Якщо на ЗПС не передбачена кінцева смуга гальмування або смуга, вільна від перешкод, а поріг ЗПС розташований у кінці ЗПС, чотири оголошені дистанції повинні дорівнювати довжині ЗПС.

Якщо на ЗПС передбачена смуга, вільна від перешкод, наявна злітна дистанція буде містити смугу, вільну від перешкод.

Якщо на ЗПС передбачена кінцева смуга гальмування, наявна дистанція перерваного зльоту буде містити кінцеву смугу гальмування.

Якщо на ЗПС у наявності зміщений поріг, наявна посадкова дистанція буде зменшена на величину зміщення порогу ЗПС. Зміщений поріг ЗПС впливає лише на наявну посадкову дистанцію для заходів на посадку, що виконуються в напрямку даного порогу ЗПС. Усі оголошені дистанції для польотів у зворотному напрямку залишаються незмінними.



### 3. Вимоги до елементів льотного поля аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

1. На постійних аеродромах, розташовані одна або декілька штучних ЗПС (далі – ШЗПС) та дві-три ґрунтові ЗПС (далі – ГЗПС), на польових аеродромах – одна-дві ГЗПС.

На постійних ЗПМ розташована одна ШЗПС, на тимчасових – одна або декілька ГЗПС.

2. Фактична довжина ЗПС повинна забезпечувати експлуатаційні вимоги літаків, для яких призначена ця ЗПС, та не повинна бути менше найбільшої довжини, що визначається шляхом застосування поправок на місцеві умови (перевищення, температура повітря, ухил ЗПС, вологість і характеристики поверхні ЗПС) до злітно-посадкових характеристик відповідних літаків.

3. При недостатній наявній довжині ЗПС замість подовження ЗПС передбачають облаштування кінцевих смуг гальмування та/або смуг, вільних від перешкод. Розміри ЗПС, кінцевої смуги гальмування та смуги, вільної від перешкод, повинні бути достатніми для того, щоб найбільший літак, який експлуатується на аеродромі, з початку зльоту міг або безпечно зупинитися, або безпечно завершити зліт. У разі відмови двигуна літака при швидкості, меншій, ніж швидкість прийняття рішення, зліт літака повинен бути перерваний, а при більшій швидкості зліт літака повинен бути закінчений. Мінімальну довжину ЗПС та максимальну довжину кінцевої смуги гальмування або смуги, вільної від перешкод, визначають на основі інформації в керівництві з льотної експлуатації критичного літака. При цьому:

якщо облаштування кінцевої смуги гальмування економічно доцільне, то її довжина визначається таким чином, щоб забезпечити збалансовану



довжину ЛС. Довжина ЗПС дорівнює необхідній довжині розбігу або необхідній посадковій дистанції в залежності від того, яка з них більша. Якщо необхідна дистанція перерваного зльоту перевищує розраховану таким чином довжину ЗПС, облаштовуються кінцеві смуги гальмування з обох кінців ЗПС. Довжина кожної кінцевої смуги гальмування повинна бути не менше довжини ЗПС, що не вистачає для зупинки літака у разі перерваного зльоту. Крім цього, передбачається смуга, вільна від перешкод, тієї ж довжини, що і кінцева смуга гальмування;

якщо кінцеву смугу гальмування не передбачено, то довжина ЗПС дорівнює наявній посадковій дистанції або, якщо вона більше, – наявній дистанції перерваного зльоту, яка відповідає практичній мінімальній величині швидкості прийняття рішення. Коли наявна злітна дистанція перевищує довжину ЗПС, то з обох торців ЗПС передбачається смуга, вільна від перешкод;

якщо злітна дистанція літака зі всіма працюючими двигунами перевищує злітну дистанцію літака з двигуном, що відмовив, облаштовується смуга, вільна від перешкод.

4. Залежно від типів літаків, що експлуатуються на аеродромі та ЗПМ, ширина ЗПС повинна бути не менше відповідного значення, вказаного в додатку 2 до цих Правил.

Ширина ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку, повинна бути не менше 30 м, при кодовому номері 1 або 2.

5. Поріг ЗПС розміщується біля торця.

Під час зміни звичайного місця розташування порогу ЗПС, незалежно від того, буде ця зміна тимчасовою або постійною, враховуються фактори, які впливають на розташування порогу.

Якщо зміщення порогу викликане непридатністю ЗПС до експлуатації, передбачається ділянка довжиною не менше 60 м між непридатною до

експлуатації частиною ЗПС та зміщеним порогом. При цьому під час підготовки кінцевої смуги безпеки ЗПС передбачається також додаткова відстань для її розміщення.

За наявності об'єкта, що перетинає поверхню заходу на посадку і не може бути усунений, приймається рішення щодо зміщення порогу ЗПС. При цьому враховуються типи літаків, що експлуатуються, вимоги до їх експлуатації в умовах обмеженої видимості, висота нижньої межі хмар, розташування перешкод відносно порогу ЗПС і продовження осьової лінії ЗПС, а для ЗПС, обладнаних для точного заходу на посадку, – розмір перешкод, які впливають на визначення безпечної висоти прольоту перешкод.

6. На кінцях ШЗПС на аеродромах усіх класів облаштовуються перехідні ділянки з менш жорстким покриттям довжиною 20 м по всій ширині ШЗПС.

7. Середній повздовжній ухил (що визначається як відношення різниці між максимальним і мінімальним перевищенням вздовж осьової лінії ЗПС до довжини ЗПС) не повинен перевищувати:

- 1 % при кодовому номері 3, 4, 5 або 6;
- 2 % при кодовому номері 1 або 2.

8. Повздовжній ухил будь-якої частини ЗПС не повинен перевищувати:

1,25 % для ЗПС з кодовим номером 4, 5 або 6, окрім повздовжнього ухилу першої і останньої чверті довжини ЗПС, який не повинен перевищувати 0,8 %;

1,5 % для ЗПС з кодовим номером 3, окрім повздовжнього ухилу першої і останньої чверті довжини ЗПС категорії II або III, обладнаної для точного заходу на посадку, який не повинен перевищувати 0,8 %;

2 % для ЗПС з кодовим номером 1 або 2.

9. Різниця двох суміжних повздовжніх ухилів не повинна перевищувати:

1,5 % для ЗПС з кодовим номером 3, 4, 5 або 6;

2 % для ЗПС з кодовим номером 1 або 2.

10. Зміна повздовжніх ухилів здійснюється по криволінійній поверхні з показником зміни (зламу поверхні), що не перевищує:

0,1 % на 30 м (мінімальний радіус кривизни 30 000 м при кодовому номері 4, 5 або 6;

0,2 % на 30 м (мінімальний радіус кривизни 15 000 м) при кодовому номері 3;

0,4 % на 30 м (мінімальний радіус кривизни 7 500 м) при кодовому номері 1 або 2.

11. Повздовжній профіль ЗПС повинен забезпечувати повну видимість з 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 не менше половини довжини ЗПС, при кодовій літері C, D, E або F;

2 м над ЗПС, – до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 2 м над ЗПС, на відстані, яка складає не менше половини довжини ЗПС, при кодовій літері B;

1,5 м над ЗПС, – до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 1,5 м над ЗПС, на відстані, яка складає не менше половини довжини ЗПС, при кодовій літері A.

12. Зміна повздовжніх ухилів має бути плавною, без різких переходів або крутих зворотних ухилів. Відстань між точками зміни ухилів (ділянками зламу профілю) повинна бути не менше:

суми абсолютних числових значень відповідних змін ухилу,

помноженої на такі відповідні значення:

- 30 000 м при кодовому номері 4, 5 або 6;
- 15 000 м при кодовому номері 3;
- 5 000 м при кодовому номері 1 або 2;
- або 45 м, залежно від того, яка величина більше.

13. Для забезпечення найбільш швидкого стоку води з поверхні ЗПС вона повинна мати двосхилий поперечний профіль. Поперечний ухил ЗПС повинен бути не більше:

- 1,5 % при кодовій літері C, D, E або F;
- 2 % при кодовій літері A або B.

Мінімальний поперечний ухил не повинен бути менше 1 %, окрім місць перетину ЗПС або РД, де необхідно мати більш пологі ухили.

На ЗПС з двосхилим профілем поперечний ухил по обидві сторони від осової лінії повинен бути однаковим.

Допускається односхилий поперечний профіль ЗПС, якщо ухил її поверхні співпадає з напрямком вітру, який найчастіше буває під час дощу, що пришвидшує стікання води.

14. Вимоги до профілю ЗПС, зазначені в пунктах 7–13 глави 3 цього розділу, застосовуються під час проектування ЗПС.

15. ЗПС повинна витримувати навантаження, що виникають під час руху літаків, для яких вона призначена.

16. Класифікаційне число покриття ЗПС повинно бути не нижче класифікаційного числа літака, що експлуатується на ЗПС ( $PCN \geq ACN$ ). Штучне покриття ЗПС експлуатується без обмежень, якщо виконується умова  $ACN \leq PCN$ .

У разі невиконання вищезазначених умов експлуатація штучних

покриттів ЗПС можлива лише після введення обмежень за масою літака, тиском у пневматику шасі або в разі зменшення інтенсивності злітно-посадкових операцій.

17. Для ГЗПС середня міцність ґрунту повинна бути не нижче припустимої величини для визначеного типу літака, зазначеної в керівництві з льотної експлуатації літака (інструкції екіпажу літака).

18. Якщо на аеродромі планується до експлуатації літак, характеристики якого перевищують характеристики аеродрому, здійснюється оцінка сумісності експлуатаційних характеристик цього літака з характеристиками цього аеродрому, його інфраструктури, операціями, які виконуються на аеродромі, розробляються та запроваджуються відповідні заходи, що забезпечують еквівалентний рівень безпеки польотів.

19. Елементи льотного поля аеродрому повинні мати відповідні маркувальні знаки, маркери, знаки та покажчики.

#### 4. Вимоги до бокових смуг безпеки

1. Бокові смуги безпеки облаштовуються для ЗПС на аеродромах усіх класів та ЗПМ.

2. Бокові смуги безпеки розташовуються симетрично по обидві сторони ЗПС, окрім коли до ШЗПС з однієї сторони прилягає ГЗПС. Між ШЗПС та найближчою ГЗПС передбачають ґрунтову ділянку шириною 25 м для забезпечення водовідведення від ШЗПС.

3. Ширина бокової смуги безпеки повинна становити:

50 м для ПК та аеродрому I класу;

25 – 50 м для аеродрому II класу;

25 м для аеродрому III класу та ЗПМ.

При несприятливих умовах місцевості ширина бокової смуги безпеки може бути зменшена до 25 м.

4. Поверхня бокової смуги безпеки, що прилягає до ЗПС, має бути розміщена на одному рівні з поверхнею ЗПС та її поперечний ухил не повинен перевищувати 2,5 %.

5. Повздовжній ухил бокової смуги безпеки не повинен перевищувати:

1,5 %, коли зазначено кодівий номер 4, 5 або 6;

1,75 %, коли зазначено кодівий номер 3;

2 %, коли зазначено кодівий номер 1 або 2.

6. Поверхня бокових смуг безпеки повинна витримувати навантаження від літака під час викочування за межі ЗПС, не викликаючи при цьому конструктивних пошкоджень літака, або витримувати навантаження від наземного транспорту, які можуть рухатися боковою смугою безпеки.

7. Під час експлуатації на ШЗПС літаків з кодовою літерою F частина бокової смуги безпеки, що межує зі ШЗПС, облаштовується штучним покриттям, при цьому мінімальна загальна ширина ШЗПС і частини бокової смуги безпеки зі штучним покриттям повинна становити не менше 60 м.

#### 5. Вимоги до кінцевих смуг безпеки

1. Біля кожного торця ЗПС передбачається кінцева смуга безпеки, довжина якої повинна становити:

500 м для ПК;

400 м для аеродрому I та II класу;



200 м для аеродрому III класу;

100 м для ЗПМ.

За наявності системи аварійного гальмування вказана вище довжина може бути зменшена (на підставі проектних характеристик системи за наявності відповідного обґрунтування).

2. Залежно від розмірів відведеної під аеродром, ЗПМ земельної ділянки або наявності перешкод довжина кінцевої смуги безпеки може зменшуватися до:

240 м при кодовому номері 3, 4, 5 або 6;

120 м при кодовому номері 1 або 2 і ЗПС є обладнаною;

30 м при кодовому номері 1 або 2 і ЗПС є необладнаною.

3. Ширина кінцевої смуги безпеки повинна дорівнювати загальній ширині ЗПС та бокових смуг безпеки.

4. Кінцева смуга безпеки повинна бути придатною для літаків у разі їх приземлення з недольотом або викочування за межі ЗПС.

5. Ухили кінцевої смуги безпеки мають бути такими, щоб жодна з частин кінцевої смуги безпеки не перевищувала поверхню заходу на посадку або набору висоти під час зльоту.

6. Повздовжні низхідні ухили кінцевої смуги безпеки не повинні перевищувати 5 %. Зміна повздовжніх ухилів має бути плавною, без різких переходів або крутих зворотних ухилів.

7. Поперечні висхідні або низхідні ухили кінцевої смуги безпеки не повинні перевершувати 5 %. Переходи між різними ухилами мають бути максимально плавними.

8. Кінцева смуга безпеки повинна бути підготовлена таким чином, щоб у разі приземлення літака з недольотом або викочування за межі ЗПС сприяла зменшенню швидкості руху літака та полегшувала пересування аварійно-рятувальних і протипожежних транспортних засобів.

#### 6. Вимоги до смуги, вільної від перешкод

1. Смуга, вільна від перешкод, починається в кінці наявної довжини розбігу. Довжина смуги, вільної від перешкод, не повинна перевищувати половину наявної довжини розбігу.

2. Смуга, вільна від перешкод, повинна простиратися не менше ніж на 75 м у кожную сторону від подовження осьової лінії ЗПС.

3. Поверхня смуги, вільної від перешкод, не повинна виступати над площиною, що має висхідний ухил 1,25 %, нижньою межею цієї площини є горизонтальна лінія, перпендикулярна вертикальній площині, що містить осьову лінію ЗПС, та проходить крізь точку, розташовану на осьовій лінії ЗПС у кінці наявної довжини розбігу.

Якщо через наявність повздовжніх або поперечних ухилів на ЗПС, боковій смузі безпеки та кінцевій смузі безпеки нижня межа площини смуги, вільної від перешкод, знаходиться нижче відповідного перевищення ЗПС, бокової смуги безпеки та кінцевої смуги безпеки, планування поверхонь ЗПС, бокової смуги безпеки та кінцевої смуги безпеки не вимагається. Також не передбачається, щоб ділянка земної поверхні або об'єкти, розміщені над площиною смуги, вільної від перешкод, за кінцем ЛС, але нижче рівня ЛС, усувалися за умови, що ці об'єкти не загрожують безпеці польотів літаків.

4. У смузі, вільній від перешкод, не має бути об'єктів, які можуть представляти загрозу безпеці польотів літаків.

## 7. Вимоги до кінцевої смуги гальмування

1. Ширина кінцевої смуги гальмування повинна дорівнювати ширині ШЗПС.

2. Ухили і зміни ухилів кінцевої смуги гальмування, а також перехід від ЗПС до кінцевої смуги гальмування мають відповідати вимогам, зазначеним у пунктах 7–13 глави 3 цього розділу, за винятком випадків коли:

на кінцевих смугах гальмування не застосовуються обмеження щодо ухилу 0,8 % першої і останньої чверті довжини ЗПС;

у місці примикання кінцевої смуги гальмування до ЗПС і вздовж кінцевої смуги гальмування максимальний показник зміни ухилу може становити 0,3 % на 30 м (мінімальний радіус кривизни дорівнює 10 000 м) для ЗПС із кодовим номером 3, 4, 5 або 6.

3. Штучне покриття кінцевої смуги гальмування повинно витримувати навантаження, що створює літак у разі припинення зльоту, не викликаючи при цьому пошкодження конструкції літака.

4. Характеристики зчеплення на кінцевій смузі гальмування повинні відповідати характеристикам зчеплення на ШЗПС або перевищувати їх.

## 8. Вимоги до РД

1. Мінімальне віддалення від зовнішнього колеса шасі до краю РД (у разі розміщення кабіни екіпажу літака, для якого передбачена РД, над маркуванням осьової лінії РД) визначається відповідно до таблиці 1 додатка 3 до цих Правил.

2. Залежно від типів літаків, що експлуатуються на аеродромі, ширина прямолінійної ділянки РД повинна бути не менше відповідного значення,

вказаного в таблиці 2 додатка 3 до цих Правил.

3. Радіуси поворотів РД повинні відповідати маневреності та звичайній швидкості руління літаків, для яких призначена РД, та враховувати мінімальне віддалення від зовнішнього колеса шасі до краю РД, наведеного в таблиці 1 додатка 3 до цих Правил.

4. Для полегшення руління літаків у місцях приєднання РД до ЗПС, МС та інших РД, а також у місцях їх перетину облаштовуються розширення. Розширення повинні враховувати мінімальне віддалення від зовнішнього колеса шасі до краю РД, наведене в таблиці 1 додатка 3 до цих Правил.

5. Радіуси спряження країв РД у місцях їх перетину і приєднання до ЗПС встановлюються з урахуванням забезпечення безпеки поворотів під час руління літаків і визначаються відповідно до таблиці 3 додатка 3 до цих Правил.

6. Відстань між осьюовою лінією РД та осьюовою лінією ЗПС, осьюовою лінією паралельної РД або будь-яким об'єктом не повинна бути менше відповідних значень, вказаних у таблиці 4 додатка 3 до цих Правил. Допускається експлуатація з меншими відстанями за умови забезпечення безпеки польотів ПС та нормальної роботи радіотехнічних засобів посадки ПС.

7. Повздовжні ухили РД не повинні перевищувати:

1,5 % при кодовій літері C, D, E або F;

3 % при кодовій літері A або B.

8. Зміна повздовжніх ухилів повинна здійснюватися по криволінійній поверхні з показником зміни (зламу) поверхні, що не перевищує:

1 % на 30 м (мінімальний радіус кривизни 3 000 м) при кодовій літері C, D, E або F;

1 % на 25 м (мінімальний радіус кривизни 2 500 м) при кодовій літері A або B.

9. Поперечні ухили РД повинні запобігати накопиченню води на поверхні РД, але не повинні перевищувати:

1,5 % при кодовій літері C, D, E або F;

2 % при кодовій літері A або B.

10. Несуча спроможність РД повинна бути, , не менше ніж несуча спроможність ЗПС.

11. На прямолінійних ділянках РД при кодовій літері C, D, E або F облаштовують бокові смуги безпеки, що розміщують симетрично з кожної сторони РД таким чином, щоб загальна ширина РД з боковими смугами безпеки була не менше:

44 м при кодовій літері F;

38 м при кодовій літері E;

34 м при кодовій літері D;

25 м при кодовій літері C.

У місцях повороту, примикання або перетину РД ширина бокових смуг безпеки повинна бути не менше ширини бокових смуг безпеки, що простягаються вздовж суміжних прямолінійних ділянок РД.

12. Якщо РД експлуатується літаками з газотурбінними двигунами, поверхня бокових смуг безпеки РД облаштовується та утримується в стані, що запобігає виникненню ерозії та потраплянню уламків сторонніх предметів у двигуни літаків.

13. Смуга РД включає в себе РД, крім смуги руління на стоянці, та розташовується симетрично з обох боків від осьової лінії РД вздовж всієї її довжини, займаючи по ширині, як мінімум, відстані від осьової лінії РД, наведені у таблиці 4 додатка 3 до цих Правил.

14. Смуга РД має бути вільною від об'єктів, які можуть становити загрозу для безпеки руху літаків. Розташування і конструкція водовідвідних та дренажних систем у межах смуг РД не повинні створювати загрозу пошкодження конструкції літака у разі викочування його за межі РД. За необхідності забезпечення водовідведення поверхневих вод на неспланованій частині смуги РД можуть бути застосовані системи водовідведення відкритого типу, розташовані на максимально можливій відстані від РД.

15. Ширина спланованої центральної частини смуги РД від осьової лінії РД повинна бути не менше відповідного значення, вказаного в таблиці 5 додатка 3 до цих Правил.

16. Поверхня смуги РД повинна спрягатися на одному рівні з кромкою РД або боковою смугою безпеки РД, за її наявності, та висхідний поперечний ухил її спланованої центральної частини не повинен перевищувати:

2,5 % для смуг РД при кодовій літері C, D, E або F;

3 % при кодовій літері A або B.

При цьому висхідний ухил вимірюється відносно поперечного ухилу поверхні РД, а не відносно горизонтальної площини. Низхідний поперечний ухил, виміряний відносно горизонтальної площини, не повинен перевищувати 5 %.

17. Поперечні ухили (висхідні або низхідні) будь-якої неспланованої частини смуги РД у напрямку від РД не повинні перевищувати 5 %.



9. Вимоги до майданчиків очікування, місць очікування поруч із ЗПС, проміжними місцями очікування та місцями очікування на маршруті руху

1. Передбачається майданчик(и) очікування при середній або значній щільності руху.

2. Місце або місця очікування поруч із ЗПС встановлюють:

на РД, на перетині РД і ЗПС;

на перетині ЗПС з іншою ЗПС, якщо перша ЗПС є частиною стандартного маршруту руління.

3. Місце очікування поруч із ЗПС встановлюється на РД, якщо ПС або транспортні засоби, що рухаються по ній, можуть порушити поверхню обмеження перешкод або створити перешкоди роботі засобам радіотехнічного забезпечення (далі – РТЗ) польотів.

4. Проміжне місце очікування встановлюють на РД у будь-якій точці, яка не збігається з місцем очікування поруч із ЗПС, де необхідно визначити конкретну межу місця очікування.

5. Місце очікування на маршруті руху встановлюється на перетині маршруту руху із ЗПС.

6. Відстань між майданчиком очікування, місцем очікування поруч із ЗПС, встановленим на перетині РД і ЗПС, або місцем очікування на маршруті руху та осью лінією ЗПС визначається відповідно до додатка 4 до цих Правил, а для ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку, відстань повинна забезпечувати нормальну роботу засобів РТЗ польотів під час зупинки у визначеному місці ПС або транспортного засобу. При цьому жодна з частин ПС або транспортного засобу, що зупинився на відповідному місці очікування, не повинна знаходитися в межах ЛС.

7. При перевищенні аеродрому більше 700 м, наведена у додатку 4 до цих Правил відстань 90 м для ЗПС з кодовим номером 4, 5 або 6, обладнаної для точного заходу на посадку, збільшується таким чином:

до перевищення в 2000 м – 1 м на кожні 100 м понад 700 м;

для перевищення понад 2000 м і до 4000 м – 13 м плюс 1,5 м на кожні 100 м понад 2000 м.

8. Якщо перевищення майданчика очікування, місця очікування поруч із ЗПС або місцями очікування на маршруті руху для ЗПС з кодовим номером 4, 5 або 6, обладнаної для точного заходу на посадку, більше перевищення порогу ЗПС, наведена в додатку 4 до цих Правил відстань 90 м або, у відповідних випадках, 107,5 м додатково збільшується на 5 м для кожного метра перевищення над порогом ЗПС.

9. Розташування місця очікування поруч із ЗПС, встановленого відповідно до пункту 3 глави 9 цього розділу, повинно бути таким, щоб ПС або транспортний засіб, які знаходяться на ньому, не порушували зону, вільну від перешкод, поверхню заходу на посадку, поверхню набору висоти при зльоті або критичну зону/зону чутливості системи посадки за приладами/мікрохвильової системи посадки, або не створювали перешкод роботі радіотехнічних засобів посадки літаків.

#### 10. Вимоги до МС

1. МС на аеродромах повинні бути індивідуальні (на один літак) та розосереджені та/або групові (аеродроми базування навчальної авіації тощо).

2. Кількість, розміри і конфігурація МС повинні забезпечувати:  
розміщення розрахункової кількості ПС та їх безпечне маневрування;  
проїзд і розміщення засобів наземного забезпечення польотів;

розміщення стаціонарного обладнання, призначеного для технічного обслуговування ПС;

розміщення пристроїв заземлення, кріплення ПС, пристроїв для спрямування потоку вихідних газів;

можливість механізованого очищення покриття від снігу.

3. Класифікаційне число покриття МС повинно бути не нижче класифікаційного числа літака, що експлуатується на МС ( $PCN \geq ACN$ ). Штучне покриття МС експлуатується без обмежень, якщо виконується умова  $ACN \leq PCN$ . У разі невиконання вищезазначених умов експлуатація штучних покриттів МС можлива лише після введення обмежень за масою літака, тиском у пневматику шасі або зменшення інтенсивності руху.

4. Ухили МС, включаючи ухили смуги руління ПС на стоянці, повинні бути достатніми для забезпечення стоку води з їх поверхонь. Максимальний ухил поверхні МС не повинен перевищувати 1 %.

5. Мінімальні безпечні відстані між ПС, що зарулює на МС або вирулює з нього, та будь-якою розташованою поруч будівлею, спорудою, ПС або іншими об'єктами наведені в додатку 5 до цих Правил.

6. Відстань від габариту ПС, розміщеного на МС, до кромки штучного покриття повинна бути не менше 4 м.

7. Для забезпечення безперешкодного руління ПС відстань між МС та осьюовою лінією РД не повинна бути менше значень, указаних у таблиці 4 додатку 3 до цих Правил. Допускається експлуатація з меншими відстанями за умови забезпечення безпеки руління ПС.

## 11. Вимоги до стану поверхні ЛС, РД, МС аеродромів і ЗПМ

1. На штучній поверхні не допускаються:

уламки сторонніх предметів;

оголення стрижнів арматури;

напливи мастики заввишки більше 20 мм на ШЗПС і 30 мм на інших покриттях;

вибоїни і раковини розмірами в плані більше 50 мм та завглибшки більше 25 мм на ШЗПС і 30 мм на інших покриттях;

уступи в швах суміжних плит або кромках тріщин висотою більше 20 мм на ШЗПС і 27 мм на інших покриттях;

нерівності на ШЗПС, що утворюють зазор під триметровою рейкою більше 25 мм (крім вершини двосхилого профіля та лоткових рядів);

алгебраїчна різниця повздовжніх ухилів суміжних плит більше 0,02 на ШЗПС і 0,033 на інших покриттях;

відколи кромок плит шириною 30 мм і завглибшки більше 25 мм, не залитих мастикою;

обриви більше одного гака (однієї перемички) або двох фіксаторів металевих плит та розрив дротових скруток;

розкриття повздовжнього стику між рядами плит.

2. На ґрунтовій поверхні не допускаються:

уламки сторонніх предметів;

нерівності, визначені під час укладання триметрової рейки на ґрунтову (засніжену) поверхню льотного поля, у будь-яких напрямках, які перевищують 15 см для транспортних ПС та 10 см для ПС інших типів;

просадки ґрунтів і застій води на окремих ділянках;

травостій висотою більше 30 см;

котовини, кущі, дерева.

## 12. Вимоги до розміщення об'єктів, обладнання та установок

1. Якщо це не обумовлено функціями, пов'язаними із забезпеченням аеронавігації або безпеки польотів ПС, жоден об'єкт, обладнання або установка не розміщується:

на ЛС, боковій смузі безпеки РД або в межах відстаней, наведених у таблиці 4 додатка 3 до цих Правил, якщо це буде створювати небезпеку для ПС;

на смузі, вільній від перешкод, якщо це буде створювати небезпеку для ПС, яке знаходиться в повітрі.

2. На ЛС, що містить ЗПС, обладнану для точного заходу на посадку за категорією I, II або III, з кодовим номером 4, 5 або 6 і кодовою літерою F, у межах 77,5 м у кожену сторону від осової лінії ЗПС, не допускається наявність нерухомих об'єктів, за виключенням візуальних засобів, що мають ламку конструкцію, або об'єктів, які необхідні для забезпечення безпеки польотів ПС та повинні розташовуватися на ЛС.

3. На ЛС, що містить ЗПС, обладнану для точного заходу на посадку за категорією I, II або III, з кодовим номером 3, 4, 5 або 6 у межах 60 м у кожену сторону від осової лінії ЗПС, не допускається наявність нерухомих об'єктів, за виключенням візуальних засобів, що мають ламку конструкцію, або об'єктів, які необхідні для забезпечення безпеки польотів ПС та повинні розташовуватися на ЛС.

4. На ЛС, що містить ЗПС, обладнану для точного заходу на посадку за категорією I, з кодовим номером 1 або 2, у межах 45 м у кожену сторону від осової лінії ЗПС, не допускається наявність нерухомих об'єктів, за виключенням візуальних засобів, що мають ламку конструкцію, або об'єктів, які необхідні для забезпечення безпеки польотів ПС та повинні

розташовуватися на ЛС.

5. На ЛС у межах, зазначених у пунктах 2 – 4 глави 12 цього розділу, не допускається наявність рухомих об'єктів під час використання ЗПС для посадки або зльоту.

6. Будь-яке обладнання або установка, необхідні для забезпечення аеронавігації або безпеки польотів ПС, мають бути ламкими та встановлюватися якомога нижче, у разі їх розміщення на:

ЛС у межах 75 м від осьової лінії ЗПС з кодовим номером 3, 4, 5 або 6;

ЛС у межах 45 м від осьової лінії ЗПС з кодовим номером 1 або 2;

боковій смузі безпеки РД або в межах відстаней, наведених у таблиці 4 додатка 3 до цих Правил.;

смузі, вільній від перешкод, та створюють небезпеку для ПС, яке знаходиться в повітрі.

7. Будь-яке обладнання або установка, крім необхідного для забезпечення аеронавігації або безпеки польотів ПС, не можуть розташовуватися в межах до 240 м від кінця ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку за категоріями I, II або III, або кінцевої смуги гальмування, за її наявності, та:

до 60 м від продовження осьової лінії ЗПС з кодовим номером 3, 4, 5 або 6;

до 45 м від продовження осьової лінії ЗПС з кодовим номером 1 або 2.

8. Будь-яке обладнання або установка, які необхідні для забезпечення аеронавігації або безпеки польотів ПС та повинні розташовуватися на ЛС або поруч із цією смугою ЗПС, обладнаною для точного заходу на посадку за категорією I, II або III, мають бути ламкими та встановлюватися якомога нижче, якщо:



розташовуються на тій частині ЛС, яка знаходиться в межах 77,5 м від осьової лінії ЗПС з кодовим номером 4, 5 або 6 та кодовою літерою F;

розташовуються в межах 240 м від кінця ЗПС або кінцевої смуги гальмування, за її наявності;

розташовуються в межах 60 м від продовження осьової лінії ЗПС з кодовим номером 4, 5 або 6;

розташовуються в межах 45 м від продовження осьової лінії ЗПС з кодовим номером 1 або 2;

перевищують внутрішню поверхню заходу на посадку, внутрішню перехідну поверхню або поверхню відходу на друге коло під час перерваного заходу на посадку.

### 13. Вимоги до приаеродромної території аеродромів та злітно-посадкових майданчиків

1. Приаеродромна територія аеродрому та ЗПМ повинна забезпечувати безпеку набору висоти під час зльоту літака, що необхідна для першого розвороту і маневру (зниження) під час заходу на посадку.

2. Розміри приаеродромної території визначаються для аеродромів та ЗПМ прямокутником, більша сторона якого розташована паралельно осі ЛС, з центром у контрольній точці аеродрому, зі сторонами, розміри якого наведено в таблиці додатка 6 до цих Правил.

3. Для аеродрому повинні бути встановлені поверхні обмеження перешкод, які визначають допустимі висоти об'єктів у повітряному просторі:

1) зовнішня горизонтальна поверхня – поверхня установленної форми, розташована в горизонтальній площині над аеродромом і прилеглої до нього території на заданому рівні відносно висоти аеродрому. Допускається

встановлення зовнішньої горизонтальної поверхні у формі кола із центром у контрольній точці аеродрому;

2) конічна поверхня – похила поверхня, що простягається вгору і в сторони від зовнішньої межі внутрішньої горизонтальної поверхні.

Межами конічної поверхні є:

нижня межа, що збігається із зовнішніми межами внутрішньої горизонтальної поверхні;

верхня межа, розташована на вказаній висоті над внутрішньою горизонтальною поверхнею.

Нахил конічної поверхні нормується і вимірюється у вертикальній площині, перпендикулярній до зовнішньої межі внутрішньої горизонтальної поверхні;

3) внутрішня горизонтальна поверхня – поверхня, розташована в горизонтальній площині над аеродромом і приаеродромною територією.

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

Внутрішня горизонтальна поверхня не обов'язково повинна мати форму кола. Допускається встановлення внутрішньої горизонтальної поверхні овальної форми з використанням дуг кола встановленого радіусу, побудованих від торців ЗПС, з'єднаних по дотичній прямими лініями (малюнок додатка 6 до цих Правил).

Висота внутрішньої горизонтальної поверхні вимірюється відносно висоти аеродрому.

4) поверхня заходу на посадку – похила поверхня або сполучення поверхонь, розташованих перед порогом ЗПС.

Межами поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа визначеної довжини, що проходить горизонтально і

перпендикулярно відносно продовження осьової лінії ЗПС на визначеній відстані перед її порогом;

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

зовнішня межа, паралельна внутрішній межі;

у разі використання заходів на посадку з боковим зміщенням, заходів на посадку зі зміщенням або криволінійних заходів на посадку вищезазначені поверхні відрізняються. А саме: дві бокові межі, що починаються від кінців внутрішньої межі і рівномірно розходяться під відповідним кутом від продовження осьової лінії ЗПС, що проходить через траєкторію заходу на посадку з боковим зміщенням, заходом на посадку зі зміщенням або криволінійним заходом на посадку.

Перевищення внутрішньої межі поверхні заходу на посадку дорівнює перевищенню середньої точки порогу ЗПС.

Нахил(и) поверхні заходу на посадку вимірюється(ються) у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС, та включає осьову лінію, що проходить через траєкторію заходу на посадку з бічним зсувом або криволінійним заходом на посадку;

5) внутрішня поверхня заходу на посадку – це прямокутна ділянка поверхні заходу на посадку, розташована безпосередньо перед порогом ЗПС.

Межами внутрішньої поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа, яка співпадає з внутрішньою межею поверхні заходу на посадку, але має меншу довжину;

дві бокові межі, що починаються біля кінців внутрішньої межі і проходять паралельно вертикальній площині, яка проходить через осьову лінію ЗПС;

зовнішня межа, паралельна внутрішній межі;

б) перехідна поверхня – складна поверхня, розташована вздовж бокової межі умовної площини ЛС і частини бокової межі поверхні заходу на посадку, яка простягається вгору і у сторони до внутрішньої горизонтальної поверхні. Перехідна поверхня є контрольною поверхнею обмеження перешкод для будівель та споруд.

Межами перехідної поверхні є:

нижня межа (що починається поруч з перетином бокової межі поверхні заходу на посадку з внутрішньою горизонтальною поверхнею та продовжується вниз уздовж бокової межі поверхні заходу на посадку до внутрішньої межі поверхні заходу на посадку і далі уздовж умовної площини ЛС паралельно осевій лінії ЗПС);

верхня межа (розташована в площині внутрішньої горизонтальної поверхні).

Перевищення точки на нижній межі перехідної поверхні:

уздовж бокової межі поверхні заходу на посадку дорівнює перевищенню поверхні заходу на посадку в цій точці;

уздовж умовної площини ЛС дорівнює висоті найближчої точки на осевій лінії ЗПС або її продовженні.

Перехідна поверхня вздовж умовної площини ЛС буде криволінійною при криволінійному профілі ЗПС або буде рівною площиною при прямолінійному профілі ЗПС. Перетин перехідної поверхні з внутрішньою горизонтальною поверхнею буде також криволінійним або прямолінійним залежно від профілю ЗПС.

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

Умовна площина ЛС включає ЗПС і кінцеві смуги гальмування, що прилягають до неї.

Умовна площина ЛС включає ділянки, розташовані до порогу і за кінцем ЗПС або кінцевої смуги гальмування довжиною не менше:

60 м при кодовому номері 2, 3, 4, 5 або 6;

60 м при кодовому номері 1 для обладнаної ЗПС;

30 м при кодовому номері 1 для необладнаної ЗПС.

Умовна площа ЛС, що включає ЗПС, обладнану для точного заходу на посадку, повинна простиратися в поперечному напрямку по обидва боки від осі ЗПС і продовження її осьової лінії на всій довжині ЛС, де це можливо, на відстань не менше:

140 м при кодовому номері 3, 4, 5 або 6;

70 м при кодовому номері 1 або 2.

Умовна площа ЛС, що включає ЗПС, обладнану для неточного заходу на посадку, повинна простиратися в поперечному напрямку по обидва боки від осі ЗПС і продовження її осьової лінії на всій довжині ЛС на відстань не менше:

140 м при кодовому номері 3, 4, 5 або 6;

70 м при кодовому номері 1 або 2.

Умовна площа ЛС, що включає необладнану ЗПС, повинна простиратися у поперечному напрямку по обидва боки від осі ЗПС і продовження її осьової лінії на всій довжині ЛС на відстань не менше:

75 м при кодовому номері 3, 4, 5 або 6;

40 м при кодовому номері 2;

30 м при кодовому номері 1;

7) внутрішня перехідна поверхня – поверхня, аналогічна перехідній поверхні, але розташована ближче до ЗПС. Внутрішня перехідна поверхня є контрольною поверхнею обмеження перешкод для засобів РТЗ польотів, метеорологічного обладнання, ПС на РД та інших транспортних засобів, що рухаються за встановленими маршрутами, крім об'єктів, які мають ламку конструкцію.

Межами внутрішньої перехідної поверхні є:

нижня межа (яка починається від кінця верхньої межі внутрішньої поверхні заходу на посадку і простягається вниз уздовж бокової межі

внутрішньої поверхні заходу на посадку і далі уздовж ЛС паралельно осьовій лінії ЗПС до внутрішньої межі поверхні заходу на друге коло під час перерваної посадки до точки перетину цієї бокової межі з внутрішньою горизонтальною поверхнею);

верхня межа (розташована в площині внутрішньої горизонтальної поверхні).

Перевищення точки на нижній межі внутрішньої перехідної поверхні:

уздовж бокової межі поверхні заходу на посадку і поверхні заходу на друге коло під час перерваної посадки дорівнює перевищенню відповідної поверхні у цій точці;

уздовж ЛС дорівнює перевищенню найближчої точки на осьовій лінії ЗПС або її продовженні.

Нахил внутрішньої перехідної поверхні вимірюється у вертикальній площині під прямими кутами до осьової лінії ЗПС;

8) поверхня відходу на друге коло під час перерваної посадки – похила площина, яка розташована на визначеній відстані за порогом і проходить між внутрішніми перехідними поверхнями.

Межами поверхні відходу на друге коло при перерваній посадці є:

внутрішня межа (що проходить горизонтально і перпендикулярно відносно осьової лінії ЗПС та розташована на визначеній відстані за її порогом);

дві бокові межі (що починаються біля кінців внутрішньої межі і рівномірно розходяться під визначеним кутом від вертикальної площини, що проходить через осьову лінію ЗПС);

зовнішня межа (паралельна внутрішній межі і розташована в площині внутрішньої горизонтальної поверхні).

Перевищення внутрішньої межі дорівнює перевищенню осьової лінії ЗПС у місці розташування внутрішньої межі.

Нахил поверхні відходу на друге коло під час перерваної посадки



вимірюється у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС;

9) поверхня набору висоти під час зльоту – похила площина або інша визначена поверхня за межами кінця ЗПС або смуги, вільної від перешкод.

Межами поверхні набору висоти під час зльоту є:

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

дві бокові межі (що починаються біля кінців внутрішньої межі і рівномірно розходяться під визначеним кутом, відносно траєкторії зльоту до визначеної кінцевої ширини і продовжуються з цією шириною протягом довжини поверхні набору висоти під час зльоту, що залишилася);

зовнішня межа (що проходить горизонтально і перпендикулярно відносно встановленої траєкторії зльоту).

Перевищення внутрішньої межі дорівнює найвищій точці на продовженні осьової лінії ЗПС між кінцем ЗПС і внутрішньою межею, а за наявності смуги, вільної від перешкод, перевищення дорівнює найвищій точці на земній поверхні, що знаходиться на осьовій лінії смуги, вільної від перешкод.

Якщо траєкторія набору висоти під час зльоту є прямолінійною, нахил поверхні набору висоти під час зльоту вимірюється у вертикальній площині, що проходить через осьову лінію ЗПС.

Якщо траєкторія набору висоти під час зльоту має розворот, поверхня набору висоти під час зльоту є складною поверхнею, що містить нормалі в горизонтальній площині, проведені до осьової лінії. Нахил осьової лінії аналогічний нахилу для прямолінійної траєкторії зльоту;

10) планове і висотне положення поверхонь обмеження перешкод аеродрому та їх розміри, наведено в додатку 7 до цих Правил.

#### 14. Вимоги до обмеження перешкод для необладнаних ЗПС

1. Вимоги до поверхонь обмеження перешкод наводяться для певного типу використання ЗПС – тільки для зльоту або посадки. Якщо зліт і посадка здійснюються із ЗПС та на ЗПС в обох напрямках, застосовуються вимоги до поверхонь обмеження перешкод з більш жорсткими вимогами.

2. Для необладнаної ЗПС встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 1 додатка 7 до цих Правил):

- конічна поверхня;
- внутрішня горизонтальна поверхня;
- поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні.

3. Відносна висота, нахил та розміри поверхонь обмеження перешкод для необладнаної ЗПС повинні відповідати значенням, наведеним у таблиці 1 додатка 7 до цих Правил.

4. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти перевищували поверхню заходу на посадку або перехідну поверхню, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом.

5. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти виступали за конічну поверхню або внутрішню горизонтальну поверхню, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом або за результатами проведення дослідження буде встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

6. Існуючі об'єкти, що перевищують площини обмеження перешкод, необхідно, усувати, крім випадків, коли ці об'єкти затінені іншими нерухомими об'єктами або за результатами проведення дослідження встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

Якщо через наявні повздовжні та поперечні ухили ЛС внутрішня межа поверхні заходу на посадку або її частини розташовані нижче відповідного перевищення ЛС, планування поверхні ЛС не вимагається. Також не вимагається планування ділянок місцевості або усунення об'єктів, які перевищують поверхню заходу на посадку за межами ЛС, але не перевищують рівень ЛС, та не впливають на безпеку польотів.

15. Вимоги до обмеження перешкод для ЗПС, обладнаних для неточного заходу на посадку

1. Для ЗПС, обладнаних для неточного заходу на посадку, встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 1 додатка 7 цих Правил):

- конічна поверхня;
- внутрішня горизонтальна поверхня;
- поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні.

2. Відносна висота і нахил поверхонь обмеження перешкод для ЗПС, обладнаних для неточного заходу на посадку, та їх розміри повинні відповідати значенням, наведеним у таблиці 1 додатка 7 до цих Правил, крім розмірів горизонтальної ділянки поверхні заходу на посадку.

3. Поверхня заходу на посадку розташована горизонтально за точкою, в якій лінія нахилу з градієнтом 2,5 % перетинає горизонтальну площину на висоті 150 м над перевищенням порогу або горизонтальну площину, яка

проходить через верхню точку будь-якого об'єкта, що визначає абсолютну/відносну висоту прольоту перешкод, залежно від того, що вище.

4. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти перевищували поверхню заходу на посадку у межах 3000 м від внутрішньої межі або перехідну поверхню, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом.

5. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти перевищували поверхню заходу на посадку на відстані більше 3000 м від внутрішньої межі, конічну поверхню або внутрішню горизонтальну поверхню, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом або за результатами проведення дослідження буде встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

6. Існуючі об'єкти, що перевищують площини обмеження перешкод, необхідно, усувати, крім випадків, коли ці об'єкти затінені іншими нерухомими об'єктами або за результатами проведення дослідження встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

Якщо через наявні повздовжні та поперечні ухили ЛС внутрішня межа поверхні заходу на посадку або її частини розташовані нижче відповідного перевищення ЛС, планування поверхні ЛС не вимагається. Також не вимагається планування ділянок місцевості або усунення об'єктів, які перевищують поверхню заходу на посадку за межами ЛС, але не перевищують рівень ЛС, та не впливають на безпеку польотів.

16. Вимоги до обмеження перешкод для ЗПС, обладнаних для точного заходу на посадку

1. Для ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку за категорією I, установлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 1 додатка 7 до цих Правил):

- конічна поверхня;
- внутрішня горизонтальна поверхня;
- поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні.

Додатково можуть встановлюватися (мал. 2 додатка 7 до цих Правил):

- внутрішня поверхня заходу на посадку;
- внутрішня перехідна поверхня;
- поверхня відходу на друге коло під час перерваної посадки.

2. Для ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку за категорією II або III, встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 1 – 3 додатка 7 до цих Правил):

- конічна поверхня;
- внутрішня горизонтальна поверхня;
- поверхня заходу на посадку і внутрішня поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні;
- внутрішні перехідні поверхні;
- поверхня відходу на друге коло під час перерваної посадки.

3. Відносні висоти, нахили поверхонь обмеження перешкод для ЗПС, обладнаної для точного заходу на посадку, та їх розміри повинні відповідати значенням, наведеним у таблиці 1 додатка 7 до цих Правил, крім розмірів горизонтальної ділянки поверхні заходу на посадку.

4. Поверхня заходу на посадку розташована горизонтально за точкою, в якій лінія нахилу з градієнтом 2,5 % перетинає горизонтальну площину на висоті 150 м над перевищенням порогу або горизонтальну площину, що проходить через верхню точку будь-якого об'єкта, що визначає мінімально безпечну висоту прольоту перешкод, залежно від того, що вище.

5. Не допускається, щоб нерухомі об'єкти виступали за внутрішню поверхню заходу на посадку, внутрішню перехідну поверхню і поверхню відходу на друге коло під час перерваної посадки, крім ламких об'єктів, які за своїм функціональним призначенням повинні розташовуватись у межах ЛС. Не допускається, щоб під час використання ЗПС для посадки рухомі об'єкти перевищували ці поверхні.

6. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти перевищували поверхню заходу на посадку на відстані більше 3000 м від внутрішньої межі, конічну поверхню або внутрішню горизонтальну поверхню, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом або за результатами проведення спеціального дослідження буде встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

7. Існуючі об'єкти, що перевищують площини обмеження перешкод, необхідно, усувати, крім випадків, коли ці об'єкти затінені іншими нерухомими об'єктами або за результатами проведення дослідження встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

Якщо через наявні повздовжні та поперечні ухили ЛС внутрішня межа поверхні заходу на посадку або її частини розташовані нижче відповідного перевищення ЛС, планування поверхні ЛС не вимагається. Також не вимагається планування ділянок місцевості або усунення об'єктів, які перевищують поверхню заходу на посадку за межами ЛС, але не



перевищують рівень ЛС, та не впливають на безпеку польотів.

#### 17. Вимоги до обмеження перешкод для ЗПС, призначених для зльоту

1. Для ЗПС, призначених для зльоту, встановлюється поверхня набору висоти під час зльоту.

2. Розміри поверхні набору висоти під час зльоту повинні відповідати значенням, наведеним у таблиці 2 додатка 7 до цих Правил, крім:

довжини поверхні, яка може бути встановлена меншою відповідно до правил виконання польотів літаків, що віддаляються від аеродрому;

нахилу поверхні, який у залежності від експлуатаційних характеристик літаків може бути зменшений за потреби виконувати польоти в критичних умовах. Якщо наведений нахил зменшується, проводиться відповідне коректування довжини поверхні набору висоти під час зльоту, щоб забезпечити безпеку зльоту до відносної висоти 300 м.

Якщо місцеві атмосферні умови значно відрізняються від стандартних атмосферних умов на рівні моря, доцільно зменшити визначений нахил поверхні набору висоти під час зльоту. Ступінь зменшення нахилу залежить від величини відхилення місцевих атмосферних умов від стандартних, а також від експлуатаційних характеристик літаків.

3. Не допускається, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти перевищували поверхню набору висоти під час зльоту, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом.

4. Якщо жоден з об'єктів не досягає поверхні набору висоти під час зльоту з градієнтом нахилу 2 % (1/50), нові об'єкти не повинні перевищувати існуючу поверхню, вільну від перешкод, або поверхню з градієнтом нахилу

1,6 % (1/62,5).

5. Існуючі об'єкти, що перевищують поверхню набору висоти під час зльоту, необхідно усувати, крім випадків, коли ці об'єкти затінені іншими нерухомими об'єктами або за результатами проведення дослідження встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

Якщо через наявні повздовжні та поперечні ухили ЛС або смуги, вільної від перешкод, частини внутрішньої межі поверхні набору висоти під час зльоту розташовані нижче відповідного перевищення ЛС або смуги, вільної від перешкод, планування поверхні ЛС або смуги, вільної від перешкод, не вимагається. Також не вимагається панування ділянок місцевості або усунення об'єктів, які перевищують поверхню набору висоти під час зльоту за межами ЛС або смуги, вільної від перешкод, але не перевищують їх рівень, та не впливають на безпеку польотів. Зазначене вище також стосується примикання смуги, вільної від перешкод, до ЛС при різниці поперечних ухилів.

6. Об'єкти, розташовані за межами поверхонь обмеження перешкод, висота яких становить 150 і більше метрів відносно рівня земної поверхні, вважаються перешкодами, якщо за результатами проведення дослідження не буде встановлено, що такі об'єкти не створюють загрозу безпеці польотів.

#### 18. Вимоги до інших об'єктів на приаеродромній території

1. Об'єкти, які не перевищують поверхню заходу на посадку, але які несприятливо впливають на оптимальне розміщення або роботу засобів РТЗ польотів, необхідно усувати.

2. Об'єкти, які можуть становити небезпеку для ПС на робочій площі аеродрому або в повітряному просторі в межах внутрішньої горизонтальної

поверхі та конічної поверхні, вважаються перешкодами та усуваються.

3. У межах смуг повітряних підходів (далі – СПП) торці ЛС повинні бути віддалені від повітряних високовольтних ліній електропередачі не менше ніж на 4 км. Цю відстань може бути зменшено в тих випадках, коли високовольтні лінії не створюють небезпеки для польотів та закриті природними висотами або штучними спорудами (будівлями, лісовими масивами, місцевим рельєфом).

4. Поза межами СПП межі ЛС повинні бути віддалені від високовольтних ліній електропередачі не менше ніж на 1 км. При цьому має бути забезпечена робота без перешкод засобів зв'язку та РТЗ польотів.

5. За наявності на приаеродромній території та в СПП природних височин і штучних споруд, висота яких перевищує допустиму та які не можуть бути знесені, перешкоди зазначаються в інструкції з виконання польотів на аеродромі. При цьому перешкоди повинні бути марковані відповідно до правил денного маркування і світлового загородження перешкод.

6. Мінімальна відстань між межами льотного поля аеродрому і житловою забудовою міст і селищ міського типу (з урахуванням їх перспективного розвитку) визначається відповідно до додатка 8 цих Правил.

#### 19. Вимоги до огороження аеродрому

1. Територія аеродрому повинна бути огорожена по периметру для забезпечення безпеки зльоту, посадки та руління ПС, збереження обладнання аеродрому від пошкодження та для запобігання несанкціонованого доступу транспортних засобів, людей і тварин до контрольованої зони. Огорожа

повинна виключати можливість проникнення осіб і тварин через, наскрізь та під огорожу, вільного перекидання пристроїв або речовин, що можуть використовуватись для скоєння актів незаконного втручання (посягань) як на ПС, так і на територію поблизу нього.

2. Межа між контрольованою і неконтрольованою зонами повинна бути чітко визначена шляхом спорудження огорожі. Контрольована зона аеродрому повинна мати безперервне огороження по периметру льотного поля з включенням до неї зон робочих секторів курсових та глісадних радіомаяків.

Ступінь захисту, який забезпечується огорожею, залежить від її висоти, конструкції, матеріалу, з якого вона виготовлена, та додаткових засобів забезпечення безпеки, що використовуються для підвищення надійності і ефективності, таких, як колючий дріт зверху огорожі. Перевага віддається прозорим, а не глухим огорожам, оскільки вони дають можливість персоналу охорони здійснювати спостереження за простором, що знаходиться із зовнішньої сторони захищеної зони. Прозорі огорожі можуть виготовлятися із зв'язаних між собою ланок металевих листів, сталевих стержнів або зварної сітки. Для спорудження огорожі застосовуються залізобетонні плити, вертикальні металеві стержні, металева сітка, колючий дріт, неметалеві матеріали, комбінована система з вищевказаних елементів.

Огорожа зверху обладнується козирками. Для створення додаткових перешкод можливим порушникам зверху огорожі встановлюється 3 – 5 рядів колючого дроту, який утримується за допомогою кутових консолей з нахилом у сторону можливого проникнення, а також можуть встановлюватись концентричні смуги з колючого дроту.

Загальна висота захисної огорожі з урахуванням декількох рядів колючого дроту повинна бути не менш ніж 2,44 м (не менше 2,13 м від поверхні землі для аеродромів, розташованих на відкритих площах).

Вибраний тип огорожі повинен бути сумісний з рельєфом

навколишньої місцевості.

Уздовж огорожі з внутрішнього її боку прокладається дорога для проїзду патрульної техніки, а із зовнішнього боку – захисна смуга, вільна від перешкод, шириною 3 м.

Огородженню також підлягають парки (місця стоянок) автомобільної та спеціальної техніки, склади пально-мастильних матеріалів, авіаційно-технічного майна, авіаційних засобів ураження, боєприпасів, зон розосередження, об'єктів засобів зв'язку та РТЗ польотів. Висота огорожі повинна бути не менше 2,0 м.

#### IV. Службово-технічна забудова аеродромів державної авіації України

1. Будівлі та споруди службово-технічної забудови (далі – СТЗ) за функціональним призначенням розподіляються на такі групи:

будівлі та споруди, які використовуються для керування польотами, передпольотної підготовки льотного складу, засобів зв'язку та РТЗ;

будівлі та споруди технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки;

споруди в зонах розосередження ПС;

склади;

інші споруди.

2. Розташування груп та окремих споруд СТЗ має забезпечувати:

безпечний зліт, посадку та руління ПС;

зручне керування польотами ПС;

раціональну організацію наземного обслуговування та ремонту авіаційної техніки;

зручний функціональний зв'язок між групами і окремими спорудами всередині груп, а також із зонами розосередження, адміністративно-господарськими територіями, найближчою залізничною станцією (портом);

мінімальну протяжність доріг та інженерних мереж, а також мінімальне освоєння земельних ділянок;

можливість розширення льотного поля і СТЗ.

3. Споруди СТЗ розміщуються поза СПП (крім засобів зв'язку та РТЗ польотів), при цьому враховується необхідність розосередження груп й окремих споруд та їх маскування для підвищення живучості.

Не допускається будівництво будь-яких споруд між ЗПС і МРД (крім споруд системи посадки).

Для забезпечення руління ПС різних типів по МРД споруди СТЗ на аеродромах повинні розміщуватися на відстані не менше 40 м від її кромки.

4. Групи споруд СТЗ повинні бути зв'язані під'їзними автомобільними дорогами з найближчими магістральною і місцевою автомобільними дорогами, а також з адміністративно-господарською територією. Усередині груп СТЗ будівлі і споруди залежно від їх функціонального призначення з'єднуються між собою автомобільними дорогами і пішохідними доріжками, забезпечуються мережами електрозабезпечення, зв'язку і сигналізації, а також системами водопостачання, каналізації і теплопостачання.

До СТЗ повинен проводитися під'їзний шлях (залізничний) для доставки на аеродром матеріально-технічних засобів. Якщо підведення залізничної гілки до аеродрому неможливе, на найближчій залізничній станції облаштовується прирейковий склад для приймання вантажу і авіаційного палива, який з'єднують з аеродромними складами стаціонарними або збірно-розбірними трубопроводами.

5. Перелік основних будівель і споруд СТЗ та вимоги до їх розміщення наведено в таблиці 1 додатка 9 до цих Правил.

6. Склади авіаційного палива, їдальні льотного та інженерно-



технічного складу, об'єкти групи газового забезпечення тощо повинні відповідати встановленим у державній авіації України вимогам та бути допущені в установленому законодавством порядку до експлуатації.

V. Вимоги до облаштування вертодромів та вертолітних злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

1. Аеронавігаційні дані вертодромів та вертолітних злітно-посадкових майданчиків

1. Для вертодромів та вертолітних ЗПМ визначаються аеронавігаційні дані щодо:

- контрольної точки вертодрому, вертолітного ЗПМ;
- перевищення вертодрому, вертолітного ЗПМ;
- розмірів вертодрому, вертолітного ЗПМ;
- оголошених дистанцій.

2. Контрольна точка вертодрому, вертолітного ЗПМ встановлюється для вертодрому або вертолітного ЗПМ, не суміщеного з аеродромом.

Контрольна точка вертодрому, вертолітного ЗПМ розташовується поблизу початкового або запланованого геометричного центру вертодрому або вертолітного ЗПМ (у геометричному центрі зони FATO).

Місцезнаходження контрольної точки вертодрому, вертолітного ЗПМ вимірюється та повідомляється Уповноваженому органу в градусах, хвилинах та секундах.

3. Перевищення вертодрому, вертолітного ЗПМ та хвиля геоїда в місці перевищення вертодрому, вертолітного ЗПМ вимірюються з точністю до пів метра для неточних заходів на посадку і до чверті метра для точних заходів на посадку.

Перевищення і хвиля геоїда зони TLOF та/або перевищення кожного порогу зони FATO (за потреби) вимірюються з точністю до пів метра.

Для визначення хвилі геоїда використовується Всесвітня геодезична система (WGS-84).

Дані перевищення та хвилі геоїда повідомляються Уповноваженому органу.

4. Для вертодрому, вертолітного ЗПМ вимірюються та встановлюються такі дані:

тип вертодрому, вертолітного ЗПМ – розташований на рівні поверхні, піднятий над поверхнею, польотна палуба тощо;

зона приземлення і відриву – розміри з точністю до найближчого метра, ухил, тип поверхні, несуча спроможність у тонах;

зона FATO – тип зони FATO, істинний пеленг з точністю до однієї соті градуса, що позначає номер (якщо передбачається), довжина і ширина з точністю до найближчого метра, ухил, тип поверхні;

зона безпеки – довжина, ширина та тип поверхні;

наземна РД для вертольотів та повітряна РД для вертольотів – позначення, ширина, тип поверхні;

МС вертольота – довжина, ширина, тип поверхні;

смуга, вільна від перешкод, – довжина з точністю до найближчого метра, профіль земної поверхні;

візуальні засоби для схем заходу на посадку, маркування та вогні зони FATO, TLOF, наземних РД для вертольотів, повітряних РД для вертольотів та МС вертольотів;

відстань з точністю до найближчого метра між курсовим і глісадним радіомаяками, що входять до системи посадки за приладами, або азимутною та кутномісцевою антенами мікрохвильової системи посадки і відповідними кромками зони TLOF або FATO;

географічні координати в градусах, хвилинах і сотих частках секунди:

центру зони TLOF та/або кожного порогу зони FATO;  
точок осьової лінії наземної РД для вертольотів та повітряної РД для вертольотів;

точок кожного МС вертольотів;  
перешкод у районі 2 та в районі 3.

Дані географічні координати повідомляються Уповноваженому органу.

Крім цього, Уповноваженому органу повідомляються значення максимального перевищення, тип, маркування та світлоогородження (за наявності) перешкод.

5. Для вертодрому, вертолїтного ЗПМ оголошуються у відповідних випадках з точністю до найближчого метра такі дистанції:

наявна злітна дистанція – довжина зони FATO плюс довжина вертолїтної смуги, вільної від перешкод (за наявності), яка оголошується наявною та придатною для завершення зльоту вертольотами;

наявна дистанція перерваного зльоту – довжина зони FATO, яка оголошується наявною та придатною для завершення перерваного зльоту вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1;

наявна посадкова дистанція – довжина зони FATO і будь-яка додаткова зона, яка оголошується наявною та придатною для завершення вертольотами маневру посадки зі встановленої висоти.

2. Вимоги до розмірів льотної смуги вертодрому на рівні поверхні та її елементів

1. Вимоги до розмірів ЛС вертодрому та її елементів, що забезпечують одночасний зліт і посадку розрахункової групи вертольотів (для середніх розрахункових умов).

2. Розміри елементів ЛС вертодрому для важких та середніх вертольотів наведені в таблиці 1 додатка 10 до цих Правил.

3. У межах робочої площі ЛС вертодрому, що забезпечують одночасний зліт і посадку розрахункової групи важких та середніх вертольотів облаштовуються дві паралельні зони FATO, подібні ЗПС із штучним покриттям. Безпечна відстань між кромками паралельних зон FATO під час виконання одночасних польотів вертольотів встановлюється з урахуванням типів вертольотів, впливу струменя від несучого гвинта вертольота, траєкторії польоту для кожної зони FATO.

4. Розміри елементів ЛС вертодрому для легких вертольотів наведені в таблиці 2 додатка 10 до цих Правил.

5. Для забезпечення польотів одиночних вертольотів на ЛС вертодрому обладнується одна зона FATO, подібна ЗПС із штучним покриттям, довжина якої приймається:

для важких і середніх вертольотів – 400 м;

для легких вертольотів – 200 м.

6. Зону FATO, подібну ЗПС із штучним покриттям, рекомендується розмішувати в середній частині робочої площі ЛС вертодрому поруч із боковою смугою безпеки, розміщеною ближче до СТЗ вертодрому.

7. Уздовж кожної зовнішньої повздовжньої межі робочої площі ЛС передбачається бокова смуга безпеки, ширина якої повинна становити 25 м.

8. У кожного торця робочої площі ЛС вертодрому передбачається кінцева смуга безпеки, довжина якої повинна становити 50 м.

### 3. Вимоги до зони FATO для забезпечення польотів одиночних вертольотів

1. На вертодромі, вертолїтному ЗПМ на рівні поверхні розташовується як мінімум одна зона FATO для забезпечення польотів одиночних вертольотів. Зона FATO повинна бути вільною від перешкод.

2. Розміри зони FATO, призначеної для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1, визначають відповідно до керівництва з льотної експлуатації вертольотів (мінімальна зона посадки/зльоту). При цьому, якщо вимоги до ширини не встановлено, ширина повинна бути не менше значення  $D$  найбільшого вертольота, для обслуговування якого призначена зона FATO.

3. Розміри зони FATO, призначеної для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 2 або 3, повинні бути достатніми для розміщення певної зони, у межах якої можна провести коло діаметром не менше:

1  $D$  найбільшого вертольота з максимальною злітною масою, що перевищує 3175 кілограмів;

0,83  $D$  найбільшого вертольота з максимальною злітною масою, що становить 3175 або менше кілограмів.

4. Зона FATO повинна забезпечувати швидкий стїк води, але середній ухил у будь-якому напрямку не повинен перевищувати 3 %. Місцевий ухил будь-якої ділянки зони FATO не повинен перевищувати:

5 %, якщо вертодром, ВЗПМ призначений для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1;

7 %, якщо вертодром, ВЗПМ призначений для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними

характеристиками класу 2 або 3.

5. Поверхня зони FATO повинна:

витримувати дію струменя несучого гвинта;

бути без нерівностей, які можуть негативно вплинути на виконання зльоту та посадки вертольотів;

мати несучу спроможність, достатню для виконання перерваного зльоту вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1.

6. Поверхня зони FATO навколо зони TLOF, призначеної для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 2 та 3, повинна витримувати статичне навантаження (маса вертольота, що стоїть на поверхні).

7. Зона FATO повинна забезпечувати вплив земної поверхні (реакція низхідного від несучого гвинта вертольота повітряного потоку, що вдаряється у земну або водну поверхню та збільшує складову підйомної сили, діючої на вертолiт).

8. Зону FATO необхідно розташовувати з урахуванням максимального зниження негативного впливу навколишнього середовища (зокрема турбулентності) на виконання польотів вертольотів.

4. Вимоги до смуги, вільної від перешкод, для вертольотів

1. Якщо вертодром, вертолiтний ЗПiМ призначений для використання вертольотами, що виконують польоти у відповідності з льотно-технічними характеристиками класу 1, необхідно мати смугу, вільну від перешкод, для вертольотів.



2. Смуги, вільні від перешкод, для вертольотів розміщують за кінцем зони FATO, що містить зону перерваного зльоту та простягається до першої перешкоди, окрім легких і ламких об'єктів. Ширина смуги, вільної від перешкод, для вертольотів, не повинна бути менше ширини відповідної зони безпеки.

3. Поверхня смуги, вільної від перешкод, для вертольотів, не повинна перевищувати площину, висхідний нахил якої становить 3 %, а її нижня межа являє собою горизонтальну лінію, що проходить через межу зони FATO.

4. Об'єкт, розміщений у межах смуги, вільної від перешкод, для вертольотів, та який становить потенційну загрозу для безпеки вертольотів у повітрі, розглядають як перешкоду, що підлягає усуненню.

#### 5. Вимоги до зони TLOF

1. На вертодромі, вертолїтному ЗПМ повинна бути як мінімум одна зона TLOF, яка розміщується в межах зони FATO, чи одна або декілька зон TLOF, суміщених з MC вертольотів. У зоні FATO, подібній ЗПС, допускається розміщення додаткових зон TLOF у межах зони FATO.

2. Зона TLOF повинна мати достатні розміри, щоб умістити коло діаметром не менше  $0,83 D$  найбільшого вертольота, для обслуговування якого вона розрахована. Зона TLOF може бути будь-якої конфігурації.

3. Ухили зони TLOF повинні забезпечувати поверхневий водовідвід та не перевищувати 2 % у будь-якому напрямку.

4. Якщо зона TLOF розташована в межах зони FATO, поверхня зони TLOF повинна витримувати динамічне навантаження (навантаження, що

утворюється вертольотом під час аварійного приземлення).

Якщо зона TLOF суміщена з MC вертольота, її поверхня повинна витримувати статичне навантаження та бути спроможною витримати навантаження, що виникає під час руху вертольотів, для обслуговування яких розрахована дана зона.

5. Якщо зона TLOF розташована в межах зони FATO, яка може вмістити коло діаметром більше  $1 D$ , центр зони TLOF розміщується на відстані не менше  $0,5 D$  від межі зони FATO.

#### 6. Вимоги до зони безпеки

1. Навколо зони FATO облаштовується зона безпеки, поверхня якої повинна бути твердою.

2. Зона безпеки простягається за межі контуру зони FATO, призначена для виконання польотів вертольотів за правилами візуальних польотів, на відстань не менше  $3 \text{ м}$  або  $0,25 D$  найбільшого вертольота, для обслуговування якого розрахована зона FATO (у залежності від того, що більше), при цьому:

кожна зовнішня сторона зони безпеки повинна бути не менше  $2 D$ , якщо зона FATO має форму прямокутника;

зовнішній діаметр зони безпеки повинен бути не менше  $2 D$ , якщо зона FATO має форму кола.

3. Зона безпеки навколо зони FATO, призначеної для виконання польотів вертольотів за правилами польотів за приладами, має простягатися:

у поперечному напрямку не менше ніж на  $45 \text{ м}$  із кожного боку осьової лінії;

у повздовжньому напрямку не менше ніж на  $60 \text{ м}$  від меж зони FATO.

4. У кінці зони безпеки має бути захисна бокова поверхня з висхідним нахилом  $45^\circ$  від межі зони безпеки до відстані 10 м, яку не повинні перевищувати перешкоди. Якщо перешкоди розташовані тільки з одного боку зони FATO, допускається їх перевищення над захисною боковою поверхнею з таким нахилом.

5. У зоні безпеки не допускається наявність будь-яких нерухомих об'єктів, які перевищують поверхню зони FATO, окрім ламких об'єктів, які за своїм функціональним призначенням повинні розташовуватися в цій зоні. Під час польотів вертольотів не допускається наявність рухомих об'єктів у зоні безпеки.

6. Об'єкти, які за своїм функціональним призначенням необхідно розміщувати в зоні безпеки, не повинні:

перевищувати площину на висоті 5 см над поверхнею зони FATO, якщо вони розміщені на відстані менше  $0,75 D$  від центру зони FATO;

перевищувати площину, що починається на висоті 25 см над поверхнею зони FATO та піднімається уверх і в бік від зони FATO з градієнтом 5 %, якщо вони розміщені на відстані  $0,75 D$  і більше від центру зони FATO.

7. Якщо поверхня зони безпеки тверда, висхідний ухил поверхні зони безпеки в напрямку від зони FATO не перевищує 4 %.

8. Для запобігання розносу твердих предметів під впливом струменя несучого гвинта вертольота поверхня зони безпеки повинна прибиратися від уламків сторонніх предметів.

9. Тверда поверхня зони безпеки, що примикає до зони FATO, є продовженням поверхні зони FATO.

7. Вимоги до наземної РД для вертольотів та наземних маршрутів руління для вертольотів

1. Ширина наземної РД для вертольотів має становити не менше 1,5 значення найбільшої ширини шасі вертольотів, для обслуговування яких призначена наземна РД для вертольотів. Наземні РД для вертольотів повинні забезпечувати рух вертольота на колесах по земній поверхні за допомогою його власної тяги.

2. Повздовжній ухил наземної РД для вертольотів не повинен перевищувати 3 %.

3. Наземна РД для вертольотів має витримувати статичне навантаження та витримувати навантаження від руху вертольотів, для обслуговування яких розрахована відповідна наземна РД для вертольотів.

4. Наземні РД для вертольотів до зони FATO, зони TLOF і до інших наземних РД для вертольотів повинні примикати під прямим або тупим кутом. Радіуси спряжень наземних РД для вертольотів (по осьовій лінії) мають дорівнювати подвоєній їх ширині.

5. Наземна РД для вертольотів повинна проходити вздовж осьової лінії наземного маршруту руління вертольотів (наземний маршрут руління для вертольотів простягається симетрично в кожну сторону від осьової лінії на відстань не менше 0,75 значення найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких він призначений. При цьому частина наземного маршруту руління вертольотів, яка простягається симетрично в кожну сторону відносно осьової лінії від межі в 0,5 значення найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких він призначений, до найбільш віддаленої від осьової лінії межі наземного маршруту руління вертольотів, є

його захисною зоною).

6. На наземному маршруті руління вертольота не допускається наявність будь-яких нерухомих об'єктів, що перевищують земну поверхню, окрім ламких об'єктів, які за своїм функціональним призначенням повинні там розміщуватися. На наземному маршруті руління не допускається наявність будь-яких рухомих об'єктів під час руху вертольотів.

7. Об'єкти, які за своїм функціональним призначенням повинні розміщуватися на наземному маршруті руління вертольотів, не розміщуються на відстані менше 50 см від кромки наземної РД для вертольотів. Крім того, вони не повинні перевищувати площину, що починається на висоті 25 см над поверхнею наземної РД для вертольотів та на відстані 50 см від кромки наземної РД для вертольотів та піднімається уверх і в бік від РД з градієнтом 5 %.

8. Поперечні ухили поверхонь наземної РД для вертольотів та наземного маршруту руління для вертольотів повинні забезпечувати поверхневий водовідвід та не перевищувати 2 %.

9. Поверхня наземного маршруту руління для вертольотів має витримувати дію струменя несучого гвинта вертольота.

10. Під час виконання одночасних операцій наземні маршрути руління вертольотів не повинні перекриватися.

8. Вимоги до повітряних РД для вертольотів та повітряних маршрутів руління для вертольотів

1. Ширина повітряної РД для вертольотів має становити не менше

подвійної найбільшої ширини шасі вертольотів, для обслуговування яких розрахована відповідна РД (повітряна РД для вертольотів призначена для здійснення руху вертольота над поверхнею на висоті, пов'язаній із впливом земної поверхні та зі шляховою швидкістю менше 37 км/год).

2. Поверхня повітряної РД для вертольотів повинна витримувати статичне навантаження.

3. Ухили поверхонь повітряної РД для вертольотів не можуть перевищувати обмеження у відношенні ухилів, встановлених для посадки вертольотів, для обслуговування яких призначена повітряна РД для вертольотів. У будь-якому разі поперечний ухил не може перевищувати 10 %, а повздовжній ухил – 7 %.

4. Повітряна РД для вертольотів має проходити вздовж осьової лінії повітряного маршруту руління (повітряний маршрут руління для вертольотів простягається симетрично в кожную сторону від осьової лінії на відстань не менше найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких він передбачений. При цьому частина повітряного маршруту руління вертольотів, яка простягається симетрично в кожную сторону відносно осьової лінії від межі в 0,5 значення найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких він призначений, до найбільш віддаленої від осьової лінії межі повітряного маршруту руління вертольотів, є його захисною зоною).

5. На повітряному маршруті руління вертольота не допускається наявність будь-яких нерухомих об'єктів, що перевищують земну поверхню, окрім ламких об'єктів, які за своїм функціональним призначенням повинні там розміщуватися. На повітряному маршруті руління не допускається наявність будь-яких рухомих об'єктів під час руху вертольотів.



6. Об'єкти вище рівня земної поверхні, які за своїм функціональним призначенням повинні розміщуватися на повітряному маршруті руління вертольотів:

не можуть розміщуватися на відстані менше 1 м від краю повітряної РД для вертольотів;

не повинні перевищувати площину, що починається на висоті 25 см над поверхнею повітряної РД для вертольотів та піднімається уверх і в бік від РД з градієнтом 5 %.

7. Об'єкти вище рівня земної поверхні, які за своїм функціональним призначенням повинні розміщуватися на повітряному маршруті руління вертольотів, не можуть розміщуватися на відстані від осьової лінії повітряної РД для вертольотів менше 0,5 значення найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких призначений повітряний маршрут руління вертольотів; не повинні перевищувати площину, що починається на висоті 25 см над поверхнею повітряної РД для вертольотів та на відстані від осьової лінії повітряної РД для вертольотів в 0,5 значення найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких призначений повітряний маршрут руління вертольотів, та піднімається уверх і в бік від РД з градієнтом 5 %.

8. Поверхня повітряного маршруту руління вертольотів повинна бути стійкою до дії струменя від несучого гвинта вертольота.

9. Під час виконання одночасних операцій повітряні маршрути руління вертольотів не повинні перекриватися.

10. Мінімальні безпечні відстані між повітряною РД та іншою повітряною РД, або наземною РД для вертольотів, або об'єктом, або МС вертольота встановлюються відповідно до додатка 11 до цих Правил.

## 9. Вимоги до МС вертольотів

1. На вертодромах облаштовуються індивідуальні МС вертольотів на штатну чисельність вертольотів. У районі МРД облаштовуються 1 – 2 МС для вертольотів, що прилітають.

2. МС для вертольотів мають бути розміщені поза зонами повітряних підходів та траєкторією польоту на відстані не менше 100 м від межі ЛС з урахуванням поєскадрильного розміщення вертольотів. МС важких і середніх вертольотів розміщуються ближче до ЛС, ніж МС легких вертольотів.

3. При суміщеному розміщенні зони TLOF та МС вертольота захисна зона відповідного МС вертольота не повинна перекривати захисну зону будь-якого іншого МС вертольота або відповідний маршрут руління.

4. Ухили МС вертольота повинні забезпечувати поверхневий водовідвід та не повинні перевищувати 2 %.

5. МС вертольота, призначене для використання вертольотами, що розвертаються в режимі висіння, повинно мати розміри, достатні для вміщення кола діаметром не менше  $1,2 D$  найбільшого вертольота, для обслуговування якого розрахована стоянка.

6. Якщо МС вертольота призначено для використання з метою наскрізного руління та вертольоту, що використовує його, не потрібно здійснювати розворот, мінімальна ширина МС вертольота та відповідної захисної зони має відповідати ширині маршруту руління.

7. Якщо МС вертольота призначено для використання з метою

розвороту, мінімальний розмір МС вертольота та захисної зони повинен становити не менше  $2 D$ .

8. Якщо МС вертольота призначено для використання з метою розвороту, навколо нього встановлюється захисна зона, яка простягається на відстань  $0,4 D$  від межі МС вертольота.

9. Під час виконання одночасних операцій захисні зони МС вертольотів та пов'язані з ними маршрути руління не повинні перекриватися.

Якщо передбачається виконання неодноразових операцій, захисні зони МС вертольотів та пов'язані з ними маршрути руління можуть перекриватися.

10. Під час облаштування МС вертольотів та пов'язаної з ним захисної зони, що використовуються для руління в повітрі, має враховуватись вплив земної поверхні.

11. На МС вертольота не допускається наявність будь-яких нерухомих об'єктів, що перевищують земну поверхню.

12. У захисній зоні навколо МС вертольота не допускається наявність будь-яких нерухомих об'єктів, що перевищують земну поверхню, окрім ламких об'єктів, які повинні бути розміщені там відповідно до їх функціонального призначення.

13. На МС вертольота та пов'язаній з ним захисній зоні не допускається наявність будь-яких рухомих об'єктів під час руху вертольотів.

14. Об'єкти, які відповідно до свого функціонального призначення розміщуються в захисній зоні:

не повинні перевищувати площину на висоті 5 см над поверхнею центральної зони (якщо вони розміщені на відстані менше  $0,75 D$  від центру МС вертольота);

не повинні перевищувати площину на висоті 25 см над поверхнею центральної зони, що піднімається уверх і в бік від центру МС вертольота з градієнтом 5 % (якщо вони розміщені на відстані  $0,75 D$  і більше від центру МС вертольота).

15. Мінімальна відстань між вертольотом, що використовує МС вертольота, та будь-яким об'єктом або ПС на іншій стоянці має становити не менше половини найбільшої габаритної ширини вертольотів, для обслуговування яких розраховане дане МС.

16. Якщо необхідно забезпечити одночасні режими висіння, мінімальні безпечні відстані між центрами відповідних МС вертольотів повинні відповідати 4-кратній найбільшій габаритній ширині вертольотів під час обертання несучого гвинта.

17. Центральна зона МС вертольота повинна витримувати навантаження, обумовлене рухом вертольотів (для обслуговування яких воно призначене), та мати зону, що витримує статичне навантаження, діаметром не менше  $0,83 D$  найбільшого вертольота, для обслуговування якого воно призначене. Якщо МС вертольота призначене для виконання наскрізного руління, та якщо вертольоту, що використовує стоянку, не потрібно здійснювати розворот, центральна зона МС вертольота, що витримує статичне навантаження, має бути однакової ширини з наземною РД для вертольотів.

Якщо МС вертольота призначене для розвороту на покритті вертольотом з колісним шасі, то його розміри, включаючи розміри центральної зони, мають бути збільшені відповідно до льотно-технічних

характеристик вертольота.

#### 10. Вимоги до стану поверхні ЛС, РД, МС вертодромів та вертолїтних ЗПМ

1. На поверхні штучних покриттів не допускаються:

уламки сторонніх предметів;

оголення стрижнів арматури;

уступи у швах сумїжних плит або кромках трїщин висотою бїльше 30 мм;

напливи мастики заввишки бїльше 15 мм;

вибоїни і раковини з розмірами в планї бїльше 50 мм та завглибшки бїльше 30 мм, не залиті мастикою;

відколи кромок плит шириною 30 мм і завглибшки бїльше 25 мм, не залиті мастикою.

2. На ґрунтовїй поверхнї не допускаються:

уламки сторонніх предметів, які можуть призвести до пошкодження шасї або потрапити у двигуни вертольотів;

наявність колїй від колїс вертольота глибиною, що перевищує максимально допустиме значення від розрахункового вертольота, що вказана в керївництві з льотної експлуатації вертольота;

наявність ділянок з розпушеним, неуцїльненим ґрунтом;

непланованї ділянки, на яких може утворитися застій води після опадів або танення снїгу;

окремї нерівності у вигляді вибоїн та впадин ґрунту, які можуть вплинути на керування вертольотом або призвести до пошкодження шасї;

мїцність ґрунту (уцїльненого снїгу) менше  $6 \text{ кг/см}^2$ ;

травостїй висотою бїльше 30 см;

кротовини, кущі, дерева.

3. Елементи льотного поля вертодрому, вертолітного ЗПМ повинні мати відповідні маркувальні знаки, маркери, знаки та покажчики.

#### 11. Вимоги до розміщення зони FATO відносно ЗПС або РД на аеродромі

1. Літаки та вертольоти можуть використовувати одну й ту саму ЗПС аеродрому за умови встановлення відповідного управління повітряним рухом та розроблення правил руху ПС на аеродромі. У разі інтенсивних польотів вертольотів на аеродромі, з метою полегшення експлуатації вертольотів передбачається відокремлене розміщення зони FATO та зони зльоту і посадки літаків, щоб на кінцевому етапі заходу на посадку встановлена на ЗПС система посадки за приладами могла застосовуватися і як засіб наведення вертольотів.

##### 2. Зона FATO розміщується таким чином, щоб:

забезпечити достатню відстань від встановлених маршрутів руху літаків для запобігання конфліктних ситуацій під час зльоту і посадки;

уникнути зон, у яких реактивні газові струмені від двигунів літаків (особливо працюючих у злітному режимі або режимі, необхідному для зрушення з місця) можуть створити інтенсивну турбулентність або значно погіршити приземну повітряну подушку під вертольотом, що перебуває в режимі висіння;

уникнути зон, у яких супутній струмінь, що утворюється літаком під час приземлення, може несприятливо вплинути на вертольоти, що перебувають на кінцевому етапі заходу на посадку або поруч із ЗПС у режимі висіння;

уникнути під час заходу на посадку або вильоту великих і важких вертольотів несприятливого впливу струменя від їх несучого гвинта на легкі літаки, розміщені на МС або РД;

уникнути небезпеки потрапляння уламків сторонніх предметів,



піднятих у повітря струменем несучого гвинта, у двигуни інших ПС.

3. Зона TLOF розміщується окремо від зони FATO на відокремленому МС для вертольотів. При цьому не допускається одночасне перебування літаків і вертольотів на МС або РД (у зв'язку з відносно низькими швидкостями руління вертольотів по наземній РД), а також конфліктних ситуацій між літаками на РД і вертольотами, що використовують повітряні РД.

4. Якщо зона FATO розміщена поруч із ЗПС або РД та плануються одночасні польоти за правилами візуальних польотів, відстань між кромкою ЗПС або РД та межею зони FATO встановлюється не менше вказаних у додатку 12 до цих Правил.

5. Зона FATO не повинна розміщуватися:

поруч із перетином РД, місцями очікування поруч ЗПС або МС, де реактивний струмінь двигуна літака може створити сильну турбулентність;

поруч із зонами, де існує ймовірність виникнення вихрового сліду літака.

6. З метою запобігання небезпеки потрапляння уламків сторонніх предметів з поверхні до двигунів літаків і вертольотів поверхня навколо зони FATO повинна витримувати дію струменів реактивних двигунів та струменів несучих гвинтів.

12. Приаеродромна територія вертодрому, вертолітного злітно-посадкового майданчика

1. Приаеродромна територія вертодрому, вертолітного ЗПМ повинна забезпечувати безпеку маневрування, зльоту та заходу на посадку

вертольотів.

2. Розміри приаеродромної території для вертодромів визначаються прямокутником, більша сторона якого розташована паралельно осьовій лінії ЛС, з центром у контрольній точці вертодрому, зі сторонами 30 і 20 км. Для вертолітного ЗПМ приаеродромна територія визначається колом з радіусом 2,5 км від контрольної точки вертолітного ЗПМ.

3. Для вертодрому, вертолітного ЗПМ повинні бути встановлені поверхні обмеження перешкод, які визначають допустимі висоти об'єктів у повітряному просторі:

1) поверхня заходу на посадку – похила поверхня або сполучення поверхонь або, під час виконання розвороту, складна поверхня, що піднімаються від межі зони безпеки та розташовані симетрично відносно їх осьової лінії, що проходить через центр зони FATO.

Межами поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа (лінія, горизонтально розміщена в зовнішній межі зони безпеки, довжина якої дорівнює встановленій мінімальній ширині/діаметру зони FATO та зони безпеки, перпендикулярна осьовій лінії поверхні заходу на посадку);

дві бокові межі (що починаються біля кінців внутрішньої межі та рівномірно розходяться з визначеною величиною від вертикальної площини, в якій лежить осьова лінія зони FATO);

зовнішня межа (перпендикулярна осьовій лінії поверхні заходу на посадку та горизонтально розташована на встановленій висоті 152 м над перевищенням зони FATO).

Перевищення внутрішньої межі дорівнює перевищенню зони FATO в точці на внутрішній межі, через яку проходить осьова лінія поверхні заходу на посадку. На вертодромах, вертолітних ЗПМ, призначених для

використання вертольотами з льотно-технічними характеристиками класу 1, початок підйому похилої площини може розташовуватися безпосередньо над зоною FATO.

Якщо поверхня заходу на посадку містить ділянку для здійснення розвороту, ця поверхня являє собою складну поверхню, що містить нормалі в горизонтальній площині, проведені до осьової лінії, яка повинна мати нахил, аналогічний нахилу поверхні прямолінійного заходу на посадку.

Якщо поверхня заходу на посадку містить ділянку для здійснення розвороту, вона не може містити більше однієї криволінійної ділянки. Якщо передбачається криволінійна ділянка поверхні заходу на посадку, сума радіуса дуги, відповідної осьової лінії поверхні заходу на посадку та довжини прямолінійної ділянки, що починається на внутрішній межі, повинна становити не менше 575 м.

Будь-які відхилення напрямку осьової лінії поверхні заходу на посадку розраховуються таким чином, щоб не створювати необхідність виконувати розворот радіусом менше 270 м;

2) перехідна поверхня – складна поверхня, розташована вздовж бокової межі зони безпеки і частини бокової межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту та що простягається догори і в сторони до відносної висоти 45 м.

Для зони FATO на вертодромі, вертолітному ЗПМ, на якому не передбачається заходження на посадку до точки в просторі, з використанням поверхні візуальної ділянки, перехідні поверхні не встановлюються.

Межами перехідної поверхні є:

нижня межа (що розпочинається в точці на боковій межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту на встановленій висоті над нижньою межею, що простягається донизу вздовж бокової межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту до внутрішньої межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту та далі вздовж

бокової межі зони безпеки паралельно осьовій лінії зони FATO);

верхня межа (розташована на встановленій висоті над нижньою межею).

Перевищення точки на нижній межі:

уздовж бокової межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту дорівнює перевищенню поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту в цій точці;

уздовж зони безпеки дорівнює перевищенню внутрішньої кромки межі поверхні заходу на посадку/набору висоти під час зльоту.

Нахил перехідної поверхні вимірюється у вертикальній площині під прямим кутом до осьової лінії зони FATO;

3) поверхня набору висоти – похила поверхня, сполучення поверхонь або, під час виконання розвороту, складна поверхня, що піднімаються від кінця зони безпеки та розташовані симетрично відносно їх осьової лінії, що проходить через центр зони FATO.

Межами поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа (довжина якої дорівнює встановленій мінімальній ширині/діаметру зони FATO та зони безпеки, перпендикулярна осьовій лінії поверхні набору висоти під час зльоту та горизонтально розміщена поруч із зовнішньою межею зони безпеки);

дві бокові межі (що починаються біля кінців внутрішньої межі та рівномірно розходяться з визначеною величиною від вертикальної площини, в якій лежить осьова лінія зони FATO);

зовнішня межа (перпендикулярна осьовій лінії зони набору висоти під час зльоту та горизонтально розташована на встановленій висоті 152 м над перевищенням зони FATO).

Перевищення внутрішньої межі дорівнює перевищенню зони FATO в точці на внутрішній межі, через яку проходить осьова лінія поверхні набору висоти під час зльоту. На вертодромах, вертолітних ЗПМ, призначених для

використання вертольотами з льотно-технічними характеристиками класу 1, початок підйому похилої площини може розташовуватися безпосередньо над зоною FATO.

За наявності смуги, вільної від перешкод, перевищення внутрішньої межі поверхні набору висоти під час зльоту розміщується на зовнішній межі смуги, вільної від перешкод, у найвищій точці над землею поверхнею, розміщеною на осьовій лінії смуги, вільної від перешкод.

Якщо поверхня набору висоти під час зльоту містить ділянку для здійснення розвороту, ця поверхня являє собою складну поверхню, що містить нормалі в горизонтальній площині, проведені до осьової лінії, яка повинна мати нахил, аналогічний нахилу поверхні набору висоти під час зльоту з прямолінійною траєкторією.

Якщо поверхня набору висоти під час зльоту містить ділянку для здійснення розвороту, вона не може містити більше однієї криволінійної ділянки. Якщо передбачається криволінійна ділянка поверхні набору висоти під час зльоту, сума радіуса дуги, відповідної осьової лінії поверхні набору висоти під час зльоту, та довжини прямолінійної ділянки, що починається на внутрішній межі, повинна становити не менше 575 м.

Будь-які відхилення напрямку осьової лінії поверхні набору висоти під час зльоту розраховують таким чином, щоб не створювати необхідність виконувати розворот радіусом менше 270 м.

4. Планове і висотне положення поверхонь обмеження перешкод вертодрому, вертолітного ЗПМ та їх розміри наведено в додатку 13 до цих Правил.

13. Вимоги до обмеження перешкод на вертодромах, вертолітних ЗПМ (у разі використання зони FATO тільки для виконання маневрів для висіння і посадки або маневру під час зльоту та типу заходу на посадку)

1. Якщо зліт і посадка здійснюються в обох напрямках зони FATO, застосовуються наступні вимоги до поверхонь обмеження перешкод:

1) для зони FATO на вертодромах, вертолітних ЗПМ, де застосовується схема заходу на посадку до точки в просторі з використанням поверхні візуальної ділянки, встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 1, 3 – 7 додатка 13 до цих Правил):

- поверхня набору висоти під час зльоту;
- поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні;

2) для необладнаної зони FATO на вертодромах, вертолітних ЗПМ, крім зазначених у підпункті 1 цього пункту, включаючи вертодроми, вертолітні ЗПМ, де застосовується схема заходу на посадку до точки в просторі без використання поверхні візуальної ділянки, встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 2 – 7 додатка 13 до цих Правил):

- поверхня набору висоти при зльоті;
- поверхня заходу на посадку.

2. Відносні висоти, нахили поверхонь обмеження перешкод та їх розміри повинні відповідати значенням, наведеним у таблиці 1 додатка 13 до цих Правил.

3. Для вертодромів, вертолітних ЗПМ, які мають поверхню заходу на посадку/набору висоти при зльоті з градієнтом 4,5 %, допускається перевищення об'єктів над поверхнями обмеження перешкод, якщо за



результатами проведення дослідження буде встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

4. Не допускається спорудження нових об'єктів або збільшення розмірів існуючих об'єктів вище поверхонь обмеження перешкод, крім випадків, коли новий або збільшений у розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом або за результатами проведення дослідження буде встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

5. Існуючі об'єкти, що перевищують площини обмеження перешкод, необхідно усувати, крім випадків, коли ці об'єкти затінені іншими нерухомими об'єктами або за результатами проведення дослідження встановлено, що такий об'єкт не буде впливати на безпеку польотів.

6. У межах СПП межі ЛС вертодрому, вертолітного ЗПМ повинні бути віддалені від повітряних високовольтних ліній електропередачі не менше ніж на 1000 або 500 м, якщо повітряні високовольтні лінії електропередачі зі сторони вертодрому, вертолітного ЗПМ закриті природними висотами або штучними спорудами (будівлями, об'єктами, лісовими масивами, місцевим рельєфом).

7. Поза межами СПП бокові межі ЛС вертодрому, вертолітного ЗПМ повинні бути віддалені від високовольтних ліній електропередачі не менше ніж на 300 або 150 м, якщо повітряні високовольтні лінії електропередачі зі сторони вертодрому, вертолітного ЗПМ закриті природними висотами або штучними спорудами (будівлями, об'єктами, лісовими масивами, місцевим рельєфом).

8. На вертодромах встановлюють дві поверхні для заходу на посадку та

набору висоти під час зльоту, щоб запобігти умовам польоту за вітром, звести до мінімуму вплив бокового вітру та забезпечити можливість відходу на друге коло.

9. На вертолітному ЗПМ допускається встановлення однієї поверхні заходу на посадку та набору висоти під час зльоту з урахуванням таких факторів:

- місцевість, над якою виконується політ;
- наявність перешкод навколо вертолітного ЗПМ;
- льотно-технічні характеристики та експлуатаційні обмеження вертольотів, які використовують вертолітний ЗПМ;
- місцеві метеорологічні умови, у тому числі вітер.

14. Поверхні обмеження перешкод на вертодромах, обладнаних для точного та/або неточного заходу на посадку і вильоту за приладами

1. Межами поверхні заходу на посадку є:

внутрішня межа (лінія, горизонтально розміщена в зовнішній межі зони безпеки, довжина якої дорівнює встановленій мінімальній ширині зони FATO та зони безпеки, перпендикулярна осьовій лінії поверхні заходу на посадку);

дві бокові межі, що починаються біля кінців внутрішньої межі (для зони FATO, обладнаної для неточного заходу на посадку, рівномірно розходяться з визначеною величиною від вертикальної площини, в якій лежить осьова лінія зони FATO; для зони FATO, обладнаної для точного заходу на посадку, рівномірно розходяться з визначеною величиною від вертикальної площини, в якій лежить осьова лінія зони FATO, до встановленої висоти над зоною FATO, з подальшим рівномірним розходженням із визначеною величиною до встановленої кінцевої ширини та продовжуються після цього з тією самою шириною до кінця поверхні заходу на посадку);

зовнішня межа (перпендикулярна осьовій лінії поверхні заходу на посадку та горизонтально розташована на встановленій висоті над перевищенням зони FATO).

2. Для зони FATO, обладнаної для неточного та/або точного заходу на посадку, встановлюються такі поверхні обмеження перешкод (мал. 6 – 11 додатка 13 до цих Правил):

- поверхня набору висоти під час зльоту;
- поверхня заходу на посадку;
- перехідні поверхні.

3. Відносні висоти, нахили поверхонь обмеження перешкод та їх розміри повинні відповідати значенням, наведеним у таблицях 2 – 4 додатка 13 до цих Правил.

VI. Вимоги до радіотехнічного та світлотехнічного обладнання аеродромів державної авіації України

1. Для вирішення завдань РТЗ польотів аеродром має бути обладнаний відповідним радіотехнічним та світлотехнічним обладнанням у рухомому або стаціонарному варіанті.

2. До складу радіотехнічного обладнання аеродрому залежно від типу системи посадки повинні входити:

- привідні аеродромні радіостанції;
- автоматичний радіопеленгатор;
- радіотехнічна система ближньої навігації (далі – РСБН);
- радіомаякова система інструментального заходу ПС на посадку (далі – РМС) (дециметрового та/або метрового діапазонів радіохвиль – ILS);
- маркерні радіомаяки;

радіолокаційна система посадки (аеродромний оглядовий, вторинний та посадковий радіолокатори);

радіолокаційні станції;

обладнання пунктів управління повітряним рухом у районі аеродрому;

обладнання електрозв'язку;

обладнання об'єктивного контролю.

3. До складу світлотехнічного обладнання аеродрому залежно від його типу та схеми розміщення повинні входити:

світлосигнальне обладнання;

світломаяки;

аеродромні посадкові прожектори;

аеродромні світлові покажчики;

світлосигнальне обладнання попередження про перешкоди.

Розміщення світлотехнічного обладнання аеродрому повинно відповідати Правилам організації зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів державної авіації України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 21 листопада 2012 року № 770/ДСК, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 13 грудня 2012 року за № 2064/22376 (зі змінами).

4. Для забезпечення посадки ПС на аеродромах створюються системи посадки, які поєднують у собі відповідні засоби зв'язку та радіотехнічні засоби.

Системи посадки призначені для формування у просторі площин курсу і глісади та видачі зазначеної інформації екіпажу ПС.

Залежно від способу формування площин курсу і глісади розрізняють такі системи посадки:

візуальні, в яких задані посадковий курс і глісада створюються за допомогою оптичних (світлотехнічних) засобів;

спрощені радіотехнічні, в яких курс посадки задається розташуванням

наземних привідних радіостанцій, а глісада планування – визначеною висотою прольоту характерних точок, які маркуються спеціальними маркерними радіомаяками. До таких систем посадки належать окремі привідні радіостанції та обладнання систем посадки (далі – ОСП);

радіолокаційні, в яких посадковий курс та глісада планування задаються відповідним положенням у просторі електромагнітних полів курсу та глісади, які формуються наземним посадковим радіолокатором;

радіомаякові (курсоглісадні), які за допомогою електромагнітних полів наземного курсового та глісадного радіомаяків створюють площини заданого посадкового курсу та глісади планування;

комбіновані, які поєднують декілька зазначених систем.

5. Для забезпечення необхідного мінімуму аеродрому відповідний напрямок ЗПС повинен бути обладнаний радіосвітлотехнічним обладнанням (далі – РСТО) у стаціонарному або рухомому варіанті відповідно до Складу радіотехнічного обладнання аеродрому державної авіації України (додаток 14 до цих Правил).

Мінімуми аеродромів під час заходу на посадку за приладами при різних варіантах посадкового радіо- та світлотехнічного обладнання наведено в додатку 15 до цих Правил.

6. Радіотехнічне обладнання на аеродромах повинно розміщуватися згідно з установленими Типовими схемами розміщення радіотехнічного обладнання на аеродромі державної авіації України та аеродромах базування вертольотів – вертодромах (додаток 16 до цих Правил).

Позначки, які використовуються на схемах розміщення РСТО, наведені в умовних позначеннях засобів радіосвітлотехнічного забезпечення польотів (додаток 16 до цих Правил).

7. Склад обладнання робочих місць осіб групи керівництва польотами,

тактико-технічні характеристики засобів зв'язку та радіотехнічних засобів аеродромів та їх розміщення на аеродромах повинні відповідати Правилам організації зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів державної авіації України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 21 листопада 2012 року № 770/ДСК, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 13 грудня 2012 року за № 2064/22376 (зі змінами).

8. Склад обладнання робочих місць командного пункту авіаційної частини, загальні вимоги до радіолокаційних засобів державної авіації України та їх розміщення повинні відповідати Правилам організації радіолокаційного забезпечення польотів державної авіації України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 30 жовтня 2015 року № 590, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16 листопада 2015 року за № 1439/27884.

9. Зв'язок на аеродромах організовується відповідно до Схеми організації зв'язку та радіотехнічного забезпечення на аеродромі, яка затверджується старшим авіаційним начальником аеродрому (додаток 17 до цих Правил). На схемі відображаються:

- мережі авіаційного наземного та повітряного радіозв'язку;
- мережі авіаційного наземного зв'язку;
- мережі видачі радіолокаційної, радіонавігаційної та радіопеленгаційної інформації від радіотехнічних засобів аеродрому.

10. До безпосереднього забезпечення польотів на аеродромах допускається РСТО, яке не відпрацювало призначений ресурс (строк служби) і параметри якого за результатами льотної перевірки знаходяться в межах встановлених допусків.

Забороняється використовувати для забезпечення польотів списане (навчальне) обладнання або таке, що відпрацювало технічний ресурс (строк служби), який встановленим законодавством порядком не продовжено.



11. Засоби зв'язку та радіотехнічні засоби повинні мати систему електробезпеки, здатну забезпечувати захист персоналу від ураження електричним струмом під час роботи як від штатних (автономних) джерел електроенергії, так і від зовнішньої електромережі.

Експлуатація засобів зв'язку та радіотехнічні засоби з несправною системою електробезпеки забороняється.

12. Засоби зв'язку та радіотехнічні засоби категоризованих аеродромів повинні мати у своєму складі централізовану систему дистанційного управління і контролю технічного стану, яка забезпечує дистанційне вмикання і вимикання засобів зв'язку та радіотехнічних засобів і контроль та відображення інформації про технічний стан засобів зв'язку та радіотехнічних засобів.

Централізована система дистанційного управління і контролю повинна спрягатися з відповідним РСТО та автоматизованими агрегатами електроживлення.

13. На аеродромах, на яких виконуються польоти при встановлених мінімумах, засоби зв'язку та радіотехнічні засоби повинні мати "гаряче" резервування приймально-передавальних пристроїв і апаратури контролю параметрів та забезпечувати автоматичне перемикання комплектів апаратури в разі виходу основних параметрів за межі допусків (РМС, РСБН, привідна аеродромна радіостанція і маркерний радіомаяк).

## VII. Аеродромне метеорологічне обладнання

### 1. Вимоги до аеродромного метеорологічного обладнання

1. На аеродромах метеорологічне забезпечення польотів ПС здійснюється в обсягах та за допомогою технічних засобів, визначених

нормативними документами, які регулюють питання метеорологічного забезпечення державної авіації України, і повинно відповідати Правилам метеорологічного забезпечення польотів державної авіації України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 29 вересня 2015 року № 516, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 16 жовтня 2015 року за № 1264/27709 (зі змінами) (далі – ПМетЗПДА). Склад, розміщення і технічний стан аеродромного метеорологічного обладнання повинні відповідати умовам використання аеродрому.

2. Аеродромне метеорологічне обладнання призначене для вимірювання метеорологічних величин, складання метеорологічних зведень погоди та доведення до групи керівництва польотами та екіпажів ПС метеоінформації, необхідної для забезпечення безпечного зльоту та посадки ПС. Усі засоби вимірювання метеорологічних величин, встановлені на аеродромах, забезпечуються експлуатаційною документацією підприємства-виробника та комплектом запасних інструментів і приладів.

3. Аеродромне метеорологічне обладнання, що використовується для вимірювання величин видимості, висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості), параметрів приземного вітру (напрямку та швидкості), а також комплексні автоматизовані метеорологічні вимірювальні системи/автоматизовані аеродромні метеорологічні станції експлуатуються відповідно до ПМетЗПДА. Продовження строку служби (ресурсу) аеродромного метеорологічного обладнання здійснюється на підставі актів оцінки технічного стану.

4. Аеродромне метеорологічне обладнання повинно вчасно проходити метеорологічну повірку згідно із встановленими міжповірочними інтервалами.

## 2. Склад аеродромного метеорологічного обладнання

1. Склад аеродромного метеорологічного обладнання ЗПС (напрямків), обладнаних для точного заходження на посадку за категорією I та вище, повинен відповідати вимогам, наведеним у таблиці 1 додатка 18 до цих Правил.

2. У комплексних автоматизованих метеорологічних вимірювальних системах/автоматизованих аеродромних метеорологічних станціях визначаються значення метеорологічної видимості.

3. Склад аеродромного метеорологічного обладнання ЗПС (напрямків), обладнаних для неточного заходження на посадку, і необладнаних ЗПС, повинен відповідати вимогам таблиці 2 додатка 18 до цих Правил.

## 3. Вимоги до аеродромного метеорологічного обладнання та його розміщення

### 1. Вимірювачі-реєстратори видимості встановлюються:

первинні вимірювальні перетворювачі видимості – на відстані  $300 \pm 200$  м від порогів ЗПС у бік середини і поруч із серединою ЗПС  $\pm 100$  м від траверзу середини на відстані не більше 120 м від вісі ЗПС (допускається до 180 м); на висоті 1,5 – 5 м над ЗПС – основний блок і  $5 \pm 1$  м – допоміжний. Під час визначення місця розташування вимірювачів для конкретної ЗПС враховується її довжина та місцеві особливості, пов'язані з можливим локальним погіршенням видимості;

пульти керування (покажчики) і реєстратори – у робочому приміщенні метеоспостерігачів.

### 2. Щити-орієнтири видимості встановлюються уздовж ЗПС від

спеціально визначеного для спостережень місця на відстанях 400, 800, 1000, 1500 і 2000 м і на інших відстанях, що відповідають експлуатаційним мінімумам зльотів і посадок ПС, які зазначені в інструкції з виконання польотів на аеродромі, але не більше 2000 м.

3. Розміри щитів-орієнтирів повинні бути не менше:

1,5 × 1,5 м – для щитів, установлених на відстані до 800 м;

2,5 × 2,0 м – для щитів, установлених на відстані від 800 до 1500 м;

3,0 × 2,0 м – для щитів, установлених на відстані від 1500 і більше метрів.

4. Щити-орієнтири видимості фарбуються:

у чорний і білий кольори (у вигляді чотирьох розташованих у шаховому порядку клітин), якщо вони з місця спостереження проєктуються на височину, гору, ліс та інші об'єкти;

у чорний колір, якщо вони з місця спостереження проєктуються на тлі неба.

5. Для визначення видимості в темний час доби і за відсутності інших вказівних нічних орієнтирів видимості (вогнів) у межах відповідних відстаней, за потреби, на щитах-орієнтирах встановлюються одиночні джерела світла зі значенням світлового потоку 650 – 700 люмен (еквівалентно електролампочці розжарювання потужністю 60 Ват).

6. Вимірювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості) встановлюються:

первинні вимірювальні перетворювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості) – на відстані не більше ніж 50 м від робочого приміщення метеоспостерігачів;

пульти керування (показчики) та реєстратори – у робочих приміщеннях метеоспостерігачів.

7. Дистанційні вимірювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості) встановлюються:

первинні вимірювальні перетворювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості) – на ближньому привідному радіомаяку;

пульти керування (показчики) та реєстратори – у робочому приміщенні метеоспостерігачів.

8. Вимірювачі параметрів приземного вітру встановлюються:

первинні вимірювальні перетворювачі параметрів вітру – на відстані  $300 \pm 200$  м від порогів ЗПС у бік середини і на відстані не більше 200 м від осрової лінії ЗПС на щоглах/стовпах на висоті 8 – 10 м над ЗПС;

пульти керування (показчики) та реєстратори параметрів вітру (засоби відображення (дисплеї)) – у робочих приміщеннях метеоспостерігачів та на засоби відображення (дисплеї) – у керівника польотів.

На вертодромах та вертолітних ЗПМ датчики параметрів вітру встановлюються на відстані не більше 500 м від зони приземлення вертольотів.

9. Вимірювачі атмосферного тиску встановлюються в робочому приміщенні метеоспостерігачів.

10. Вимірювачі температури і вологості повітря повинні встановлюватися на метеомайданчику.

11. Метеорологічні радіолокатори встановлюються в районі аеродрому. Дані вимірів метеорологічних локаторів, установлених на аеродромах, повинні забезпечити єдине радіолокаційне поле на території України.

12. Електронні обчислювальні машини (основні та резервні), контрольний погодні дисплей та засоби реєстрації (архівації)

метеоінформації повинні встановлюватися в робочому приміщенні метеостерігачів.

#### 4. Технічні та експлуатаційні вимоги до аеродромного метеорологічного обладнання

1. Аеродромне метеорологічне обладнання повинне забезпечити вимірювання метеорологічних величин у межах допустимих похибок, вказаних у додатку 19 до цих Правил.

2. Комплексні автоматизовані метеорологічні вимірювальні системи/автоматизовані аеродромні метеорологічні станції, що встановлюються на аеродромах, які обладнані системами точного заходження на посадку за категорією I і вище, повинні забезпечувати:

автоматичний вимір, обробку результатів виміру і видачу до засобів відображення – дисплеїв, до ліній зв'язку та засобів реєстрації (архівації) значень дальності видимості на ЗПС, видимості, висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості), параметрів вітру, атмосферного тиску, температури та вологості повітря (температури точки роси);

ручне введення метеорологічних параметрів, що не вимірюються автоматично (кількість хмар, форма хмар для купчасто-дощових хмар (CB) та потужних купчастих хмар значної вертикальної протяжності (TCU), атмосферні явища), їх обробку та автоматичну передачу до засобів відображення (дисплеїв метеостерігачів, синоптиків та керівників польотів) і до ліній зв'язку.

3. Комплексні автоматизовані метеорологічні вимірювальні системи/автоматизовані аеродромні метеорологічні станції повинні враховувати людський фактор та передбачати процедури резервування.



4. Вимірювачі метеорологічних величин, що працюють автономно, повинні забезпечувати:

безперервний вимір видимості, усереднення за 1 та 10 хв, реєстрацію вимірюваних значень і відображення їх на засобах відображення;

безперервний або дискретний вимір висоти нижньої межі хмар, реєстрацію вимірюваних значень і відображення їх на засобах відображення;

безперервний вимір параметрів вітру, усереднення за 2 та 10 хв напрямку й швидкості вітру, реєстрацію і відображення значень напрямку, середньої та максимальної швидкості на засобах відображення;

безперервний вимір атмосферного тиску, реєстрацію вимірюваних значень і відображення їх на засобах відображення.

5. Аеродромне метеорологічне обладнання повинне забезпечуватись електроживленням не менше ніж від двох взаєморезервуючих незалежних джерел – одного зовнішнього і одного автономного. Час переходу засобів вимірювання метеорологічних елементів з основного на резервний комплект обладнання не повинен перевищувати встановлені обмеження.

#### 5. Вимоги до передачі, реєстрації і відображення метеоінформації

1. Для аеродромів, обладнаних для точного заходження на посадку і посадок за категорією I і вище, метеоінформація повинна передаватися на засоби відображення (дисплеї), які забезпечують її зчитування, відображення і друкування. Дисплеї встановлюються на робочих місцях керівників польотів (у приміщеннях чергової ланки), у робочих приміщеннях синоптиків і метеоспостерігачів (контрольний погодний дисплей).

2. Резервним засобом передачі метеоінформації від пунктів спостережень до робочого місця керівника польотів (приміщення чергової ланки) повинен бути гучномовний і телефонний зв'язок.

3. За наявності на аеродромі автоматизованих радіометеорологічних спостережень дані метеорологічного локатора передаються на засоби відображення (дисплеї) на робочих місцях керівників польотів.

4. На дисплеях під час використання автономних дистанційних вимірювачів повинні відображатися результати регулярних або спеціальних метеорологічних спостережень, які відповідають робочому курсу посадки. Ці дані повинні включати такі метеорологічні параметри:

- час спостереження;
- напрямок приземного вітру (з урахуванням магнітного схилення, яке становить на аеродромі 5 і більше метрів);
- середня швидкість приземного вітру;
- максимальна швидкість приземного вітру (пориви);
- мінімальна видимість (у відповідних випадках розподіл вимірювань уздовж ЗПС);
- розраховані значення дальності видимості уздовж ЗПС;
- явища погоди, їх інтенсивність та близькість;
- кількість хмар (загальна та нижнього шару);
- висота нижньої межі хмар (вертикальна видимість);
- тиск QNH та тиск QFE;
- температура повітря;
- вологість або температура точки роси.

5. Усі засоби радіомовного зв'язку з групою керівництва польотів (телефон, гучномовний зв'язок), радіомовні передавачі повинні підлягати автоматизованому звукозапису наземними засобами об'єктивного контролю (наприклад, звукозапису на магнітофон). Метеорологічна інформація, що передається на засоби відображення, реєструється на засобах реєстрації.

6. Лінії зв'язку, призначені для передачі сигналів від первинних

вимірювальних перетворювачів метеорологічних параметрів до показників (реєстраторів), а також для передачі метеоінформації на засоби відображення, повинні відповідати вимогам, викладеним в експлуатаційній документації на тип метеообладнання, що має зазначатися в акті перевірки ліній зв'язку.

7. У комплексних автоматизованих метеорологічних вимірювальних системах/автоматизованих аеродромних метеорологічних станціях час передачі метеорологічних параметрів на засоби відображення (дисплеї) не повинен перевищувати 15 с після закінчення обробки вимірювань (спостережень).

#### VIII. Вимоги до електрообладнання та електропостачання аеродромів державної авіації України

1. Електрообладнання та електропостачання аеродромів повинні відповідати:

Правилам технічної експлуатації електроустановок споживачів, затвердженим наказом Міністерства палива та енергетики України від 25 липня 2006 року № 258, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 25 жовтня 2006 року за № 1143/13017 (зі змінами);

Правилам улаштування електроустановок, затвердженим наказом Міністерства енергетики та вугільної промисловості України від 21 липня 2017 року № 476;

Правилам організації зв'язку та радіотехнічного забезпечення польотів державної авіації України, затвердженим наказом Міністерства оборони України від 21 листопада 2012 року № 770/ДСК, зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 13 грудня 2012 року за № 2064/22376 (зі змінами).

2. Електропостачання аеродромів здійснюється не менше ніж від двох незалежних взаєморезервуючих джерел живлення електроенергії. Електропостачання аеродромів, вертодромів, ЗПМ, вертолїтних ЗПМ

допускається здійснювати від одного джерела централізованого електропостачання або місцевої електростанції.

3. Пропускна здатність кожної лінії електропередачі від взаєморезервуючих джерел живлення електроенергії повинна забезпечувати енергопостачання в післяаварійному режимі з урахуванням допустимого перевантаження об'єктів аеродрому.

4. Об'єкти, які забезпечують безпеку польотів, як споживачі електроенергії (електроприймачі) за ступенем надійності електропостачання залежно від типу обладнання та встановленого на аеродромі експлуатаційного мінімуму розподіляються на дві категорії – I та II.

Зі складу споживачів електроенергії категорії I виділяється особлива група (далі – ОГ) споживачів, безперебійна робота яких має критичне значення для забезпечення безпеки польотів.

5. Електроприймачі категорії I повинні забезпечуватись електроенергією від двох незалежних взаєморезервуючих джерел живлення і перерва в електропостачанні цих об'єктів допустима тільки на час автоматичного відновлення електроживлення.

6. Електроприймачі ОГ категорії I повинні забезпечуватись електроенергією від трьох незалежних джерел живлення.

Як третє незалежне джерело живлення для об'єктів, що мають електроприймачі ОГ категорії I, та як друге незалежне джерело для інших електроприймачів категорії I можуть бути використані розподільні підстанції енергосистеми, місцеві електростанції, спеціальні агрегати безперебійного живлення, хімічні джерела тощо.

7. Час автоматичного відновлення напруги на секціях щита

гарантованого живлення під час відмови одного з джерел живлення електроенергією повинен становити не більше:

під час перемикання з одного джерела централізованого електропостачання на інше – 1 с;

під час перемикання з одного джерела централізованого електропостачання на резервний генератор – 15, 30, 60, 120 с залежно від типу генератора і технології роботи об'єкта;

під час перемикання з генератора на джерело централізованого електропостачання – 1 с;

під час перемикання на щиті гарантованого живлення з використанням хімічних джерел, що працюють у буферному режимі, – близько 0 с (менше 0,2 с);

під час перемикання на щиті гарантованого живлення з використанням системи безперебійного електропостачання – близько 0 с (менше 0,2 с).

8. Під час використання як резервного джерела живлення місцевої електростанції (автоматизованого генератора) електропостачання щита гарантованого живлення від неї (нього) повинно забезпечуватися не менше 24 год.

9. Хімічні джерела живлення, якщо вони передбачені для систем безперервного електропостачання засобів зв'язку та РТЗ польотів, повинні забезпечувати їх якісну роботу протягом не менше 15 хв.

10. Електроприймачі категорії II живляться електроенергією від двох незалежних взаєморезервуючих джерел живлення.

11. Перерва в електропостачанні цих об'єктів у разі порушення електропостачання від одного з джерел живлення допускається на час, необхідний для повторного вмикання засобів зв'язку та РТЗ польотів персоналом чергової зміни, і не повинна перевищувати:

4 хв – для ультракороткохвильових та короткохвильових радіостанцій, привідних радіостанцій, маркерних радіомаяків, автоматичних УКХ радіопеленгаторів і світлосигнального обладнання;

5 хв – для РМС дециметрового діапазону;

8 хв – для радіолокаційної системи посадки (далі – РСП), РСБН, РМС метрового діапазону, радіолокаційних станцій та рухомих радіолокаційних висотомірів.

12. Категорії споживачів електроенергії за ступенем надійності електропостачання і максимально допустимий час відновлення напруги на щитах гарантованого живлення (пристроях вводу) об'єктів управління повітряним рухом, радіонавігації, посадки, електрозв'язку та світлосигнального обладнання повинні відповідати даним, наведеним у додатку 20 до цих Правил.

13. Засоби зв'язку та РТЗ польотів, які розміщені на командно-диспетчерському пункті та командному пункті, повинні забезпечуватись електроживленням за категорією I. У разі технічної неможливості забезпечити електроживлення засобів зв'язку та РТЗ польотів за категорією I допускається їх електроживлення за категорією II, при цьому повинно бути забезпечено електроживлення аварійних радіостанцій від хімічних джерел електроживлення.

14. Усі інші споживачі аеродрому відносяться до категорії III споживачів електричної енергії, перерва в електропостачанні яких допускається на час проведення в системі електропостачання ремонтно-відновних робіт. Електропостачання споживачів категорії III здійснюється від одного джерела електроенергії.

15. За працездатність і придатність до експлуатації аеродромної



електромережі та автономних джерел електричної енергії і пристроїв гарантованого електроживлення відповідають командири (начальники), за якими закріплені відповідні засоби.

#### IX. Аеродромно-технічне та пошуково-рятувальне забезпечення польотів

1. Аеродромно-технічне забезпечення польотів на аеродромах, вертодромах, ЗПМ, вертолітних ЗПМ здійснюється відповідно до Правил аеродромно-технічного забезпечення польотів повітряних суден державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 24 грудня 2015 року № 761, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 січня 2016 року за № 130/28260, та Інструкції з контролю якості пально-мастильних матеріалів та спеціальних рідин у державній авіації України, затвердженої наказом Міністерства оборони України від 08 грудня 2016 року № 662, зареєстрованої у Міністерстві юстиції України 17 січня 2017 року за № 60/29928.

2. Пошуково-рятувальне забезпечення польотів та перельотів на аеродромах, вертодромах, ЗПМ, вертолітних ЗПМ здійснюється відповідно до Правил авіаційного пошуку і рятування в Україні, затверджених наказом Міністерства внутрішніх справ України від 16 березня 2015 року № 279, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 01 квітня 2015 року за № 364/26809, та Правил пошуково-рятувального забезпечення польотів державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони України від 29 грудня 2016 року № 736, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 лютого 2017 року за № 175/30043.

Х. Протипожежний захист аеродромних будівель, споруд, авіаційної, наземної техніки, засобів ураження і матеріальних засобів

1. Заходи з протипожежного захисту аеродромних будівель, споруд, авіаційної, наземної техніки, засобів ураження і матеріальних засобів включають:

облаштування будівель, споруд, МС авіаційної, наземної техніки, місць зберігання засобів ураження та інших матеріальних засобів спеціальними засобами пожежогасіння, пожежною сигналізацією і протипожежним інвентарем;

будівництво пожежного водопроводу (водойми) для створення нормативних запасів води в зонах розосередження, на складах і на інших аеродромних об'єктах;

забезпечення пожежних під'їздів і протипожежних розривів між будівлями та спорудами;

утримання в постійній готовності сил та технічних засобів пожежогасіння для виконання завдань за призначенням.

2. Для організації протипожежного захисту аеродромних будівель, споруд, авіаційної, наземної техніки, засобів ураження і матеріальних засобів на аеродромах створюються штатні пожежні підрозділи.

3. Рівень необхідного пожежного захисту (далі – РНПЗ) встановлюється і оголошується для кожного аеродрому залежно від розмірів ПС, які на них базуються.

4. Категорії аеродромів за РНПЗ під час виконання протипожежних заходів (виходячи з найбільшої довжини і максимальної ширини фюзеляжу ПС, що експлуатуються на аеродромі) наведені в таблиці 1 додатка 21 до цих Правил.

5. У разі зміни кількості протипожежних засобів на аеродромі, що призводить до зниження РНПЗ аеродрому, експлуатант аеродрому зобов'язаний:

установити категорії аеродромів за рівнем необхідного пожежного захисту згідно таблиці 1 додатка 21 і оголосити категорію аеродрому за РНПЗ, що відповідає фактичній кількості протипожежних засобів;

ужити заходів щодо забезпечення РНПЗ аеродрому (відновити кількість протипожежних засобів до колишнього рівня або обмежити польоти ПС відповідно до встановленої категорії аеродрому за РНПЗ).

6. Для забезпечення РНПЗ на аеродромі повинні бути пожежні автомобілі (далі – ПА), призначені для гасіння пожеж на ПС.

Кількість ПА, вогнегасних речовин (далі – ВГР), що мають розрахункову інтенсивність подачі  $0,14 \text{ л/м}^2 \text{ с}$  та знаходяться на цих ПА, і сумарна продуктивність подачі ВГР повинні бути не менше наведених у таблиці 2 додатка 21 до цих Правил.

7. Кількість ВГР з розрахунковою інтенсивністю подачі  $0,14 \text{ л/м}^2 \text{ с}$ , що знаходяться на ПА, і сумарна продуктивність подачі таких ВГР визначаються залежно від категорії аеродрому за РНПЗ за таблицею 2 додатка 21 до цих Правил.

8. За необхідності (в окремих випадках допускається) забезпечення встановленого РНПЗ на аеродромі досягається за рахунок залучення сил і засобів центральних та місцевих органів виконавчої влади відповідно до планів взаємодії.

9. Під час використання ВГР, що мають розрахункову інтенсивність подачі, відмінну від значення  $0,14 \text{ л/м}^2 \text{ с}$ , їх мінімальна кількість на ПА і сумарна продуктивність подачі визначаються за формулами:

$$Q = \frac{I \times Q_0}{0,14} \quad \text{та} \quad q = \frac{I \times q_0}{0,14},$$

де:

$I$  – інтенсивність подачі ВГР, що використовується, у л/м<sup>2</sup> с;

$Q, q$  – кількість і сумарна продуктивність подачі у кг і кг/с;

$Q_0, q_0$  – кількість і сумарна продуктивність подачі ВГР, що має розрахункову інтенсивність подачі 0,14 л/м<sup>2</sup> с, у кг і кг/с.

10. Загальна кількість ПА на аеродромі повинна забезпечувати встановлений РНПЗ ПС для всіх ЗПС.

11. Кожний ПА комплектується пожежним обладнанням і майном відповідно до паспортів-формулярів заводів виробників.

12. Час розгортання в будь-якій точці ЗПС першого ПА (із кількості, що забезпечує встановлений РНПЗ) не повинен перевищувати 3 хв, а наступних – 4 хв від моменту оголошення сигналу тривоги до моменту початку подачі ВГР.

13. На аеродромі постійно повинні зберігатися щонайменше двократний по відношенню до нормативного резервний запас піноутворювача та додаткові ВГР для гасіння пожеж на ПС (таблиця 2 додатка 21 до цих Правил).

14. Місця стоянки ПС забезпечуються первинними засобами пожежогасіння відповідно до Правил інженерно-авіаційного забезпечення державної авіації України, затверджених наказом Міністерства оборони

України від 05 липня 2016 року № 343, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 08 серпня 2016 року за № 1537/26314.

Начальник Генерального штабу  
Збройних Сил України  
генерал-лейтенант



Сергій КОРНІЙЧУК

## Додаток 1

до Правил визначення придатності  
до експлуатації аеродромів та  
злітно-посадкових майданчиків  
державної авіації України  
(пункт 3 глави 1 розділу III)

## КОДОВЕ ПОЗНАЧЕННЯ АЕРОДРОМУ

Таблиця 1

## Значення кодового номеру аеродрому

| Кодовий номер | Розрахункова для типу літака довжина льотної смуги |
|---------------|----------------------------------------------------|
| 1             | 2                                                  |
| 1.            | менше 800 м                                        |
| 2.            | від 800 до 1200 м, але не включаючи 1200 м         |
| 3.            | від 1200 до 1800 м, але не включаючи 1800 м        |
| 4.            | від 1800 до 2300 м, але не включаючи 2300 м        |
| 5.            | від 2300 до 2750 м, але не включаючи 2750 м        |
| 6.            | 2750 м і більше                                    |

Таблиця 2

## Значення кодової літери аеродрому

| Кодова літера | Розмах крила                          |
|---------------|---------------------------------------|
| 1             | 2                                     |
| A             | до 15 м, але не включаючи 15 м        |
| B             | від 15 до 24 м, але не включаючи 24 м |
| C             | від 24 до 36 м, але не включаючи 36 м |
| D             | від 36 до 52 м, але не включаючи 52 м |
| E             | від 52 до 65 м, але не включаючи 65 м |
| F             | від 65 до 80 м, але не включаючи 80 м |



## Додаток 2

до Правил визначення придатності  
до експлуатації аеродромів та  
злітно-посадкових майданчиків  
державної авіації України  
(пункт 4 глави 3 розділу III)

## МІНІМАЛЬНА ШИРИНА ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОЇ СМУГИ

| Кодовий<br>номер | Відстань між зовнішніми кромками коліс основного шасі |                                               |                                             |                                               |
|------------------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|                  | до 4,5 м, але<br>не включаючи<br>4,5 м                | від 4,5 до 6 м,<br>але не<br>включаючи<br>6 м | від 6 до 9 м,<br>але не<br>включаючи<br>9 м | від 9 до 15 м,<br>але не<br>включаючи<br>15 м |
| 1                | 2                                                     | 3                                             | 4                                           | 5                                             |
| 1                | 18 м                                                  | 18 м                                          | 23 м                                        | —                                             |
| 2                | 23 м                                                  | 23 м                                          | 30 м                                        | —                                             |
| 3                | 30 м                                                  | 30 м                                          | 30 м                                        | 45 м                                          |
| 4, 5, 6          | —                                                     | —                                             | 45 м                                        | 45 м                                          |

## Додаток 3

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 1 глави 8 розділу III)

## ВИМОГИ ДО РУЛІЖНИХ ДОРІЖОК

Таблиця 1

Мінімальне віддалення від зовнішнього колеса шасі  
до краю руліжної доріжки

| № з/п | Відстань між зовнішніми кромками коліс основного шасі | Мінімальне віддалення від краю РД                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------|-------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | 2                                                     | 3                                                                                                                                                                                                                                                                                 |
| 1.    | До 4,5 м, але не включаючи 4,5 м                      | 1,5 м                                                                                                                                                                                                                                                                             |
| 2.    | Від 4,5 до 6 м, але не включаючи 6 м                  | 2,25 м                                                                                                                                                                                                                                                                            |
| 3.    | Від 6 до 9 м, але не включаючи 9 м                    | 3 м, на прямолінійних ділянках;<br>3 м, на криволінійних ділянках, якщо РД призначена для використання літаками з базою колісного шасі менше 18 м;<br>4 м, на криволінійних ділянках, якщо РД призначена для використання літаками з базою колісного шасі, рівною 18 м або більше |
| 4.    | Від 9 до 15 м, але не включаючи 15 м                  | 4 м                                                                                                                                                                                                                                                                               |

Примітка. Поняття “база колісного шасі” означає відстань від носового шасі до геометричного центру основного шасі.

Таблиця 2

## Ширина прямолінійної ділянки руліжної доріжки

| №<br>з/п | Відстань між зовнішніми кромками<br>коліс основного шасі | Мінімальна ширина РД (м) |
|----------|----------------------------------------------------------|--------------------------|
| 1        | 2                                                        | 3                        |
| 1.       | До 4,5 м, але не включаючи 4,5 м                         | 7,5                      |
| 2.       | Від 4,5 до 6 м, але не включаючи 6 м                     | 10,5                     |
| 3.       | Від 6 до 9 м, але не включаючи 9 м                       | 15                       |
| 4.       | Від 9 до 15 м, але не включаючи 15 м                     | 23                       |

Таблиця 3

Радіуси спряження країв руліжної доріжки у місцях їх перетину і  
приєднання до злітно-посадкової смуги

| №<br>з/п | Клас<br>аеродрому | На приєднаннях до ЗПС<br>(м) | На перетинах і<br>поворотах (м) |
|----------|-------------------|------------------------------|---------------------------------|
| 1        | 2                 | 3                            | 4                               |
| 1.       | ПК                | 60                           | 50                              |
| 2.       | I                 | 50                           | 40                              |
| 3.       | II                | 50                           | 40                              |
| 4.       | III               | 30                           | 25                              |
| 5.       | ЗПМ               | 15                           | 15                              |

Таблиця 4

Мінімальна відстань між осьюовою лінією руліжної доріжки та осьюовою лінією злітно-посадкової смуги, осьюовою лінією паралельної руліжної доріжки або будь-яким об'єктом

| Кодова літера | Відстань між осьовою лінією РД і осьовою лінією ЗПС (м) |      |       |       |                 |      |       |       | Між осьовими лініями РД (м) | Від осьової лінії РД до об'єкта (м) | Між осьовими лініями смуг руління на МС (м) | Від осьової лінії смуги руління на МС до об'єкта (м) |
|---------------|---------------------------------------------------------|------|-------|-------|-----------------|------|-------|-------|-----------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------|------------------------------------------------------|
|               | Обладнані ЗПС                                           |      |       |       | Необладнані ЗПС |      |       |       |                             |                                     |                                             |                                                      |
|               | Кодовий номер                                           |      |       |       | Кодовий номер   |      |       |       |                             |                                     |                                             |                                                      |
|               | 1                                                       | 2    | 3     | 4-6   | 1               | 2    | 3     | 4-6   |                             |                                     |                                             |                                                      |
| 1             | 2                                                       | 3    | 4     | 5     | 6               | 7    | 8     | 9     | 10                          | 11                                  | 12                                          | 13                                                   |
| A             | 77,5                                                    | 77,5 | —     | —     | 37,5            | 47,5 | —     | —     | 23                          | 15,5                                | 19,5                                        | 12                                                   |
| B             | 82                                                      | 82   | 152   | —     | 42              | 52   | 87    | —     | 32                          | 20                                  | 28,5                                        | 16,5                                                 |
| C             | 88                                                      | 88   | 158   | 158   | 48              | 58   | 93    | 93    | 44                          | 26                                  | 40,5                                        | 22,5                                                 |
| D             | —                                                       | —    | 166   | 166   | —               | —    | 101   | 101   | 63                          | 37                                  | 59,5                                        | 33,5                                                 |
| E             | —                                                       | —    | 172,5 | 172,5 | —               | —    | 107,5 | 107,5 | 76                          | 43,5                                | 72,5                                        | 40                                                   |
| F             | —                                                       | —    | 180   | 180   | —               | —    | 115   | 115   | 91                          | 51                                  | 87,5                                        | 47,5                                                 |

Примітки.

1. Під час визначення місця розташування РД враховується розміщення радіотехнічних засобів посадки ПС.

2. Відстані, наведені в графі 13, збільшуються, якщо вихрова швидкість реактивного вихлопу ПС створює небезпечні умови для наземного забезпечення польотів.

Таблиця 5

Мінімальна ширина спланованої центральної частини смуги  
руліжної доріжки від осьової лінії руліжної доріжки

| №<br>з/п | Відстань між зовнішніми кромками<br>коліс основного шасі     | Мінімальна ширина від<br>осьової лінії РД (м) |
|----------|--------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------|
| 1        | 2                                                            | 3                                             |
| 1.       | До 4,5 м, але не включаючи 4,5 м                             | 10,25                                         |
| 2.       | Від 4,5 до 6 м, але не включаючи 6 м                         | 11                                            |
| 3.       | Від 6 до 9 м, але не включаючи 9 м                           | 12,5                                          |
| 4.       | Від 9 до 15 м, але не включаючи 15 м<br>при кодовій літері D | 18,5                                          |
| 5.       | Від 9 до 15 м, але не включаючи 15 м<br>при кодовій літері E | 19                                            |
| 6.       | Від 9 до 15 м, але не включаючи 15 м<br>при кодовій літері F | 22                                            |

## Додаток 4

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 6 глави 9 розділу III)

## ВІДСТАНЬ МІЖ МАЙДАНЧИКОМ ОЧІКУВАННЯ,

місцем очікування поруч із злітно-посадковою смугою, встановленим на перетині руліжної доріжки і злітно-посадкової смуги, або місцем очікування на маршруті руху та осьюовою лінією злітно-посадкової смуги

| № з/п | Тип ЗПС                                                | Мінімальна відстань від осьової лінії ЗПС до майданчика очікування, місця очікування поруч із ЗПС, проміжними місцями очікування та місцями очікування на маршруті руху (м) |     |        |            |
|-------|--------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----|--------|------------|
|       |                                                        | кодовий номер ЗПС                                                                                                                                                           |     |        |            |
|       |                                                        | 1                                                                                                                                                                           | 2   | 3      | 4 – 6      |
| 1     | 2                                                      | 3                                                                                                                                                                           | 4   | 5      | 6          |
| 1.    | Необладнана ЗПС                                        | 30                                                                                                                                                                          | 40  | 75     | 75         |
| 2.    | ЗПС неточного заходу на посадку                        | 40                                                                                                                                                                          | 40  | 75     | 75         |
| 3.    | ЗПС точного заходу на посадку за категорією I          | 60*                                                                                                                                                                         | 60* | 90*·** | 90*·**·*** |
| 4.    | ЗПС точного заходу на посадку за категорією II або III | —                                                                                                                                                                           | —   | 90*·** | 90*·**·*** |
| 5.    | ЗПС призначена тільки для зльоту                       | 30                                                                                                                                                                          | 40  | 75     | 75         |

\* Якщо перевищення майданчика очікування, місця очікування поруч із ЗПС або місцями очікування на маршруті руху нижче порогу ЗПС,



відстань може зменшуватися на 5 м для кожного метра перевищення порогу над майданчиком очікування або місцем очікування поруч із ЗПС, але таким чином, щоб не порушувати внутрішню перехідну поверхню.

**\*\* Ця відстань, за можливістю, збільшується для усунення перешкод у роботі радіотехнічних засобів посадки літаків, а саме глісадного та курсового радіомаяків.**

**\*\*\* При кодовій літері F зазначена відстань повинна становити 107,5 м.**

Примітки.

1. Відстань 90 м для кодового номера 3, 4, 5 або 6 встановлено з урахуванням ПС, висота хвостової частини якого становить 20 м, відстань від носової частини до найвищої точки хвостової частини – 52,7 м та висота носової частини – 10 м, місце очікування якого знаходиться під кутом  $45^\circ$  або більше відносно осьової лінії ЗПС за межами зони, вільної від перешкод, і яке не враховується під час розрахунку абсолютної/відносної висоти прольоту перешкод.

2. Відстань 60 м для кодового номера 2 встановлено з урахуванням ПС, висота хвостової частини якого становить 8 м, відстань від носової частини до найвищої точки хвостової частини – 24,6 м та висота носової частини – 5,2 м, місце очікування якого знаходиться під кутом  $45^\circ$  або більше відносно осьової лінії ЗПС за межами зони, вільної від перешкод.

3. Відстань 107,5 м для кодового номера 4, 5 або 6 при кодовій літері F встановлено з урахуванням ПС, висота хвостової частини якого становить 24 м, відстань від носової частини до найвищої точки хвостової частини 62,2 м та висота носової частини – 10 м, місце очікування якого знаходиться під кутом  $45^\circ$  або більше відносно осьової лінії ЗПС за межами зони, вільної від перешкод.

## Додаток 5

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 5 глави 10 розділу III)

МІНІМАЛЬНІ БЕЗПЕЧНІ ВІДСТАНІ МІЖ ПОВІТРЯНИМ СУДНОМ,  
що зарулює на місце стоянки або вирулює з нього, та будь-якою  
розташованою поруч будівлею, спорудою, повітряним судном  
або іншими об'єктами

| №<br>з/п | Кодова літера | Безпечна відстань (м) |
|----------|---------------|-----------------------|
| 1        | 2             | 3                     |
| 1.       | A             | 3                     |
| 2.       | B             | 3                     |
| 3.       | C             | 4,5                   |
| 4.       | D             | 7,5                   |
| 5.       | E             | 7,5                   |
| 6.       | F             | 7,5                   |

## Додаток 6

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

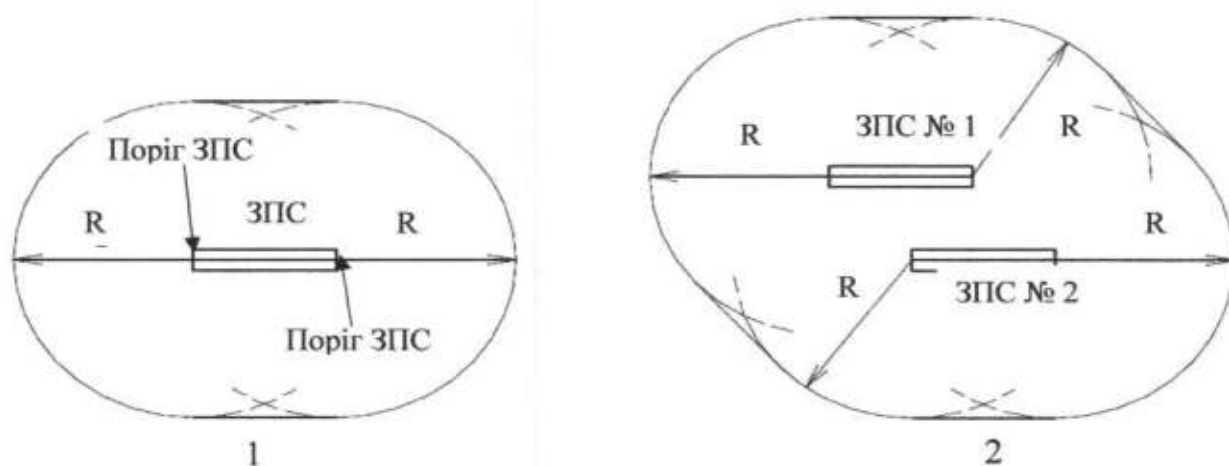
(пункт 2 глави 13 розділу III)

**ВИМОГИ ДО ПРИАЕРОДРОМНОЇ ТЕРИТОРІЇ АЕРОДРОМІВ**  
та злітно-посадкових майданчиків

Таблиця

Розміри приаеродромної території для аеродромів  
та злітно-посадкових майданчиків

| Показники    | Аеродром, клас |    |    |     | ЗПМ |
|--------------|----------------|----|----|-----|-----|
|              | ПК             | I  | II | III |     |
| 1            | 2              | 3  | 4  | 5   | 6   |
| Довжина (км) | 70             | 60 | 40 | 30  | 30  |
| Ширина (км)  | 35             | 30 | 30 | 25  | 20  |



Мал. Внутрішня горизонтальна поверхня:

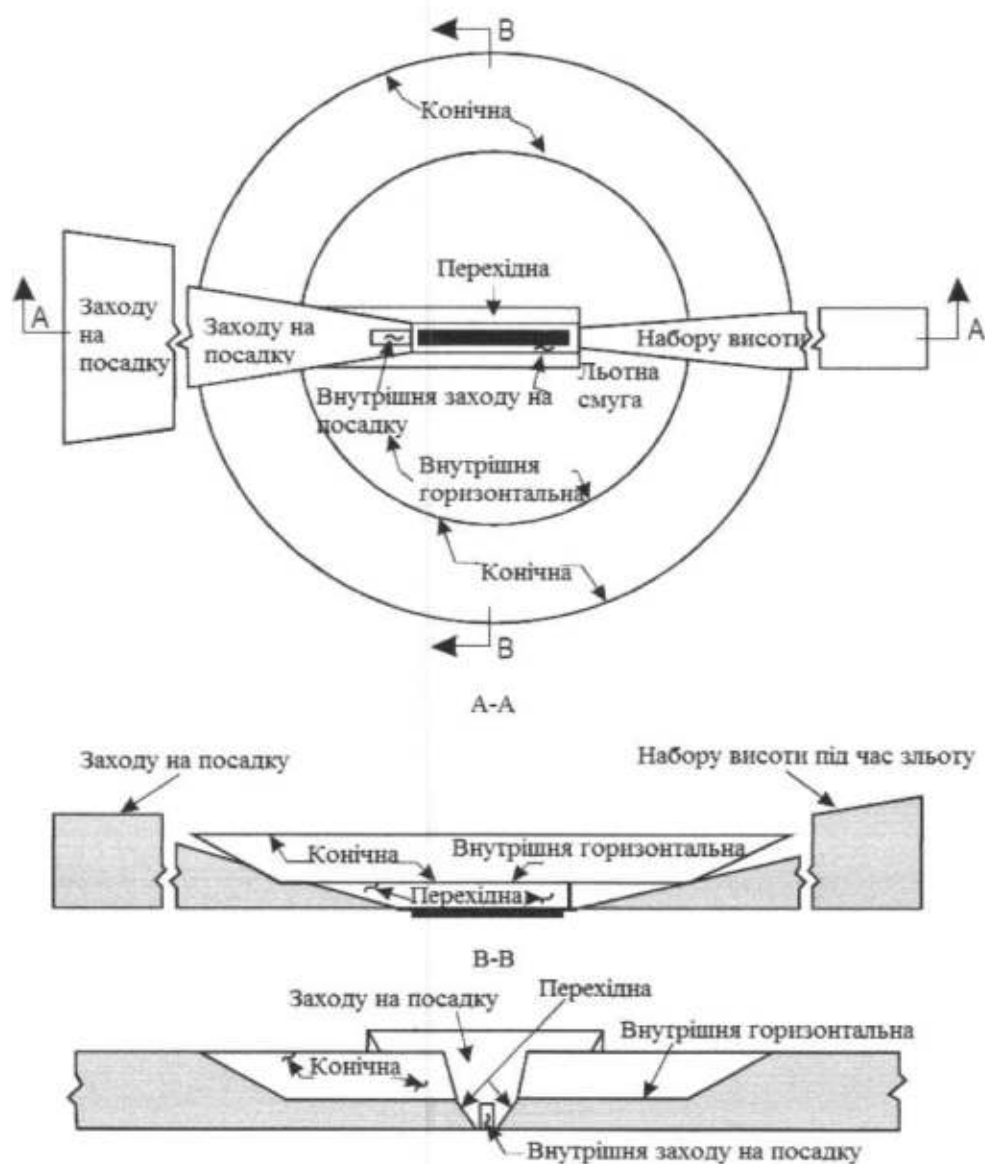
1 – для аеродромів з однією ЗПС;

2 – для аеродромів з двома ЗПС.

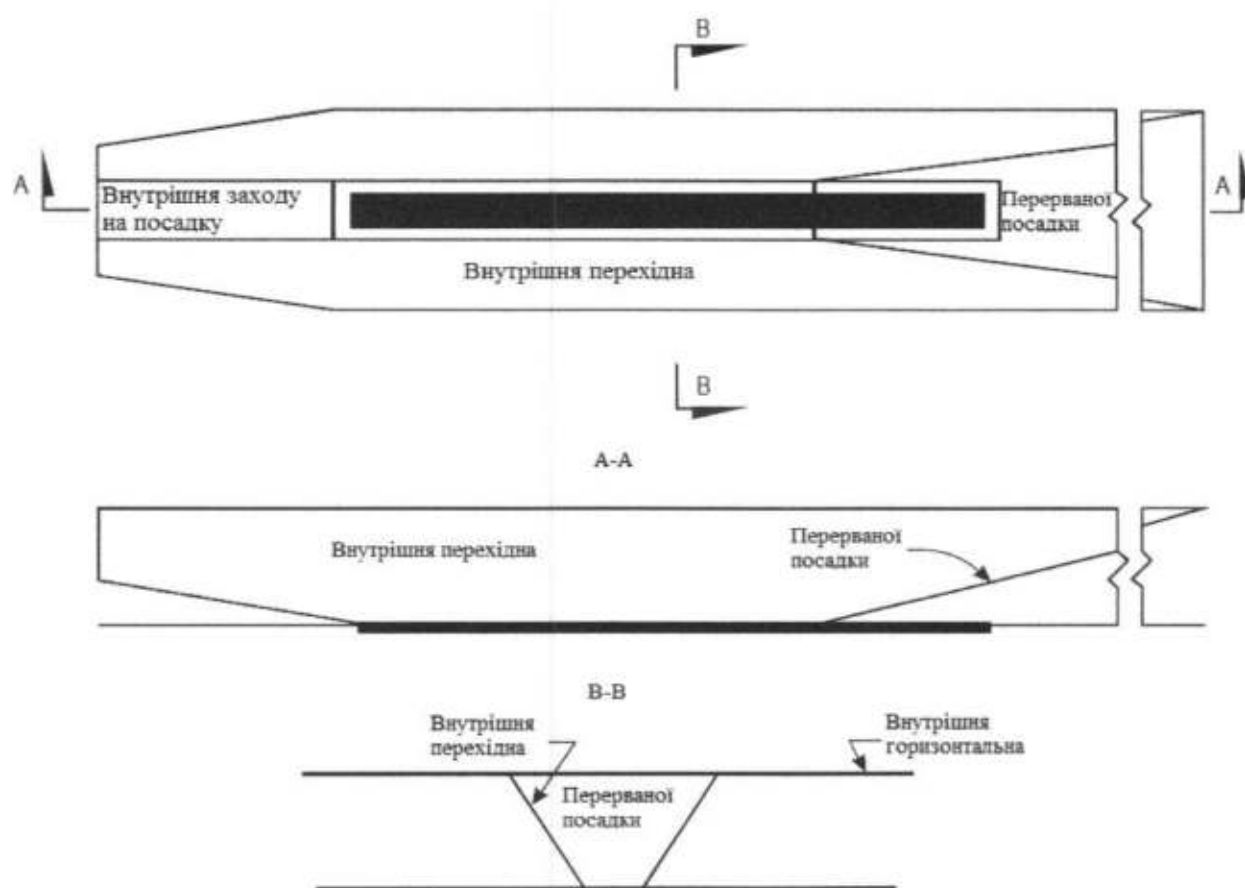
Додаток 7

до Правил визначення придатності  
до експлуатації аеродромів та  
злітно-посадкових майданчиків  
державної авіації України  
(підпункт 10 пункту 3 глави 13  
розділу III)

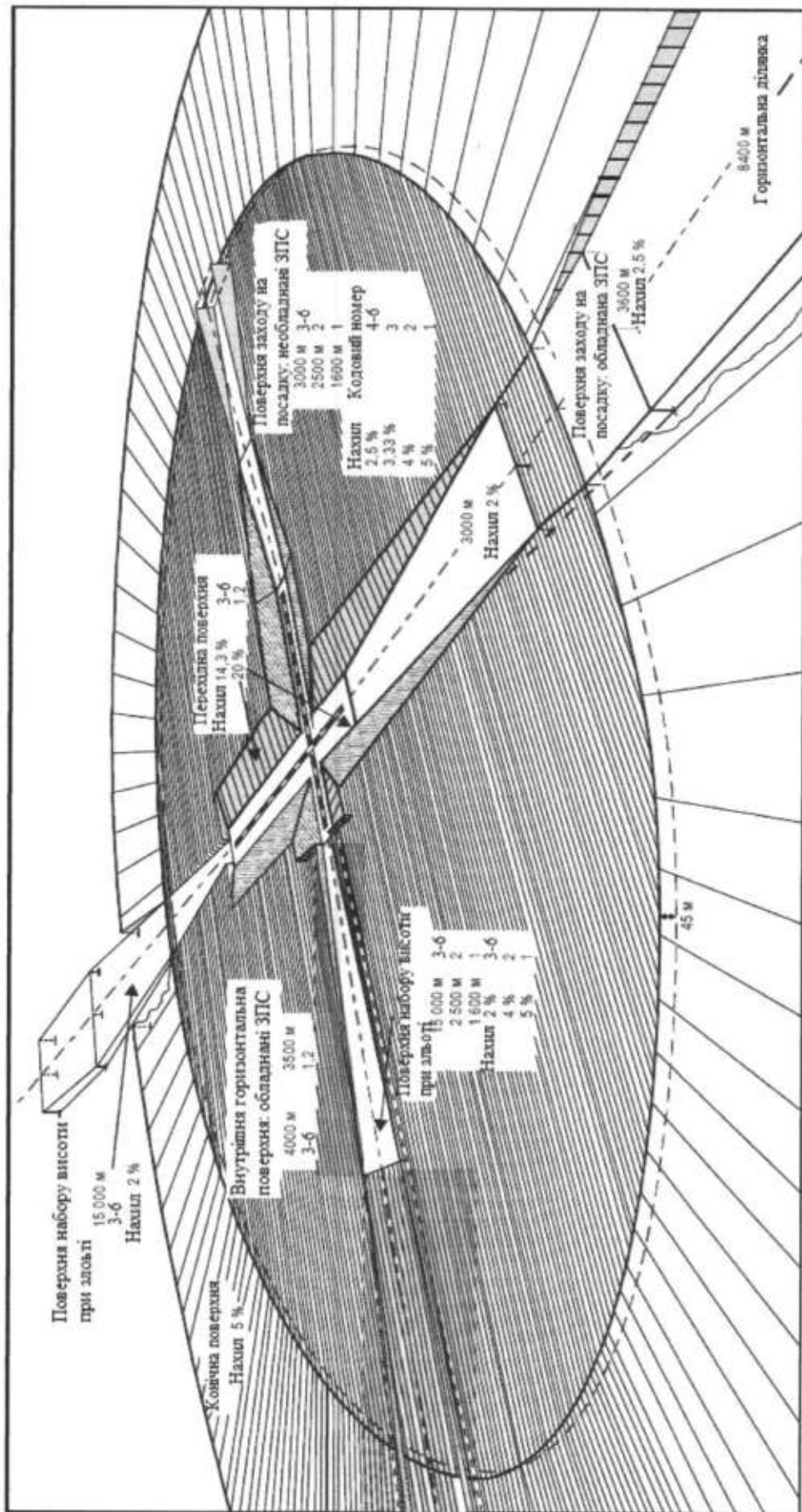
ПЛАНОВЕ І ВИСОТНЕ ПОЛОЖЕННЯ  
поверхонь обмеження перешкод аеродрому та їх розміри



Мал. 1. Поверхні обмеження перешкод.



Мал. 2. Внутрішня поверхня заходу на посадку, внутрішня перехідна поверхня та поверхня перерваної посадки.



Мал. 3. Поверхні обмеження перешкод для аеродрому з двома злітно-посадковими смугами.



Таблиця 1

Розміри та нахили поверхонь обмеження перешкод  
(злітно-посадкова смуга для заходу на посадку)

| № з/п | Назва поверхонь та характеристик                   | Кодовий номер                      |      |      |      |      |      |                                                        |      |      |      |                                                      |  |
|-------|----------------------------------------------------|------------------------------------|------|------|------|------|------|--------------------------------------------------------|------|------|------|------------------------------------------------------|--|
|       |                                                    | необладнана злітно-посадкова смуга |      |      |      |      |      | злітно-посадкова смуга для неточного заходу на посадку |      |      |      | злітно-посадкова смуга для точного заходу на посадку |  |
|       |                                                    |                                    |      |      |      |      |      |                                                        |      |      |      |                                                      |  |
|       |                                                    | категорія I                        |      |      |      |      |      | категорія II або III                                   |      |      |      |                                                      |  |
| 1     | 2                                                  | 3                                  | 4-6  | 1,2  | 3    | 4-6  | 1,2  | 3-6                                                    |      |      |      |                                                      |  |
| 1     | 2                                                  | 3                                  | 4    | 5    | 6    | 7    | 8    | 9                                                      | 10   | 11   | 12   |                                                      |  |
| 1.    | Конічна:<br>нахил, %<br>висота, м                  | 5                                  | 5    | 5    | 5    | 5    | 5    | 5                                                      | 5    | 5    | 5    | 5                                                    |  |
|       |                                                    | 35                                 | 55   | 75   | 100  | 60   | 75   | 100                                                    | 60   | 100  | 100  | 100                                                  |  |
| 2.    | Внутрішня горизонтальна:<br>висота, м<br>радіус, м | 45                                 | 45   | 45   | 45   | 45   | 45   | 45                                                     | 45   | 45   | 45   | 45                                                   |  |
|       |                                                    | 2000                               | 2500 | 4000 | 4000 | 3500 | 4000 | 4000                                                   | 3500 | 4000 | 4000 | 4000                                                 |  |

| 1  | 2                                                                                                                                                                                                | 3                                | 4                                | 5                                    | 6                                   | 7                                    | 8                                     | 9                                     | 10                                      | 11                                    | 12                                    |
|----|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|--------------------------------------|-------------------------------------|--------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|-----------------------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| 3. | Внутрішня заходу на посадку:<br>ширина, м<br>відстань від порогу, м<br>довжина, м<br>нахил, %                                                                                                    | -<br>-<br>-<br>-                 | -<br>-<br>-<br>-                 | -<br>-<br>-<br>-                     | -<br>-<br>-<br>-                    | -<br>-<br>-<br>-                     | -<br>-<br>-<br>-                      | -<br>-<br>-<br>-                      | 90<br>60<br>900<br>2,5                  | 120****<br>60<br>900<br>2             | 120****<br>60<br>900<br>2             |
| 4. | Заходу на посадку:<br>довжина внутрішньої межі, м<br>відстань від порогу, м<br>розходження (в кожному<br>сторону), %<br>Перший сектор:<br>довжина, м<br>нахил, %<br>Другий сектор:<br>довжина, м | 60<br>30<br>10<br>1600<br>5<br>- | 80<br>60<br>10<br>2500<br>4<br>- | 150<br>60<br>10<br>3000<br>3,33<br>- | 150<br>60<br>10<br>3000<br>2,5<br>- | 140<br>60<br>15<br>2500<br>3,33<br>- | 280<br>60<br>15<br>3000<br>2<br>3600* | 280<br>60<br>15<br>3000<br>2<br>3600* | 140<br>60<br>15<br>3000<br>2,5<br>12000 | 280<br>60<br>15<br>3000<br>2<br>3600* | 280<br>60<br>15<br>3000<br>2<br>3600* |

| 1  | 2                                                  | 3  | 4  | 5    | 6    | 7  | 8     | 9     | 10    | 11       | 12       |
|----|----------------------------------------------------|----|----|------|------|----|-------|-------|-------|----------|----------|
|    | нахил, %                                           | –  | –  | –    | –    | –  | 2,5   | 2,5   | 3     | 2,5      | 2,5      |
|    | Горизонтальний сектор:<br>довжина, м               | –  | –  | –    | –    | –  | 8400* | 8400* | –     | 8400*    | 8400*    |
|    | Загальна довжина поверхні, м                       | –  | –  | –    | –    | –  | 15000 | 15000 | 15000 | 15000    | 15000    |
| 5. | Перехідна:                                         |    |    |      |      |    |       |       |       |          |          |
|    | нахил, %                                           | 20 | 20 | 14,3 | 14,3 | 20 | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3     | 14,3     |
| 6. | Внутрішня перехідна:                               |    |    |      |      |    |       |       |       |          |          |
|    | нахил, %                                           | –  | –  | –    | –    | –  | –     | –     | 40    | 33,3     | 33,3     |
| 7. | Перерваної посадки:<br>довжина внутрішньої межі, м |    |    |      |      |    |       |       |       |          |          |
|    | відстань від порогу, м                             | –  | –  | –    | –    | –  | –     | –     | 90    | 120****  | 120****  |
|    | розходження (в кожному<br>сторону), %              | –  | –  | –    | –    | –  | –     | –     | **    | 1800**** | 1800**** |
|    | нахил, %                                           | –  | –  | –    | –    | –  | –     | –     | 10    | 10       | 10       |
|    |                                                    | –  | –  | –    | –    | –  | –     | –     | 4     | 3,33     | 3,33     |

| 1  | 2                                | 3 | 4 | 5     | 6     | 7 | 8     | 9     | 10 | 11    | 12    |
|----|----------------------------------|---|---|-------|-------|---|-------|-------|----|-------|-------|
| 8. | Зовнішня горизонтальна висота, м | - | - | 150   | 150   | - | 150   | 150   | -  | 150   | 150   |
|    | радіус, м                        | - | - | 15000 | 15000 | - | 15000 | 15000 | -  | 15000 | 15000 |

\* Змінна довжина.

\*\* Відстань до кінця смуги.

\*\*\* Або відстань від кінця злітно-посадкової смуги, залежно від того, яка відстань менше.

\*\*\*\* При кодовій літері F ширина збільшується до 140 м, крім аеродромів, що приймають літаки, які відповідають кодовій літері F та мають цифрове бортове обладнання, яке надає команди наведення для витримування сталої лінії шляху під час виконання відходу на друге коло.

Примітка. Усі виміри зазначено в горизонтальній площині, якщо тільки спеціально не обумовлено інше.

Розміри та нахили поверхні набору висоти під час зльоту

| № з/п | Найменування характеристик                     | Кодовий номер |      |        |
|-------|------------------------------------------------|---------------|------|--------|
|       |                                                | 1             | 2    | 3-6    |
| 1     | 2                                              | 3             | 4    | 5      |
| 1     | Довжина внутрішньої межі, м                    | 60            | 80   | 180    |
| 2     | Відстань від кінця злітно-посадкової смуги, м* | 30            | 60   | 60     |
| 3     | Розходження (в кожну сторону), %               | 10            | 10   | 12,5   |
| 4     | Кінцева ширина, м                              | 380           | 580  | 1200** |
| 5     | Довжина, м                                     | 1600          | 2500 | 15000  |
| 6     | Нахил, %                                       | 5             | 4    | 2***   |

\* Поверхня набору висоти під час зльоту починається в кінці смуги, вільної від перешкод, якщо її довжина перевищує зазначену відстань.

\*\* 1800 м, якщо лінія заданого шляху містить зміну курсу більше ніж 15° для польотів, що виконуються за правилами польотів за приладами та правилами візуальних польотів уночі.

\*\*\* Нахил може бути зменшений за потреби виконання польотів у критичних умовах або наявності будівництва нових об'єктів.

---

Примітка. Усі виміри зазначено в горизонтальній площині, якщо тільки спеціально не обумовлено інше.



## Додаток 8

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 6 глави 18 розділу III)

## МІНІМАЛЬНА ВІДСТАНЬ

між межами льотного поля аеродрому і житловою забудовою міст і селищ міського типу

| № з/п | Положення ЗПС аеродрому відносно житлових споруд | Положення трас польотів ПС відносно житлових споруд | Відстань залежно від класу аеродрому (км) |    |     |     |
|-------|--------------------------------------------------|-----------------------------------------------------|-------------------------------------------|----|-----|-----|
|       |                                                  |                                                     | ПК, I                                     | II | III | ЗПМ |
| 1     | 2                                                | 3                                                   | 4                                         | 5  | 6   | 7   |
| 1.    | Перетинають                                      | Перетинають                                         | 30                                        | 20 | 10  | 5   |
| 2.    | Перетинають                                      | Не перетинають                                      | 15                                        | 15 | 5   | 2   |
| 3.    | Не перетинають                                   | Не перетинають                                      | 6                                         | 6  | 6   | 2   |

## Додаток 9

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 5 розділу IV)

Таблиця 1

## ПЕРЕЛІК

основних будівель і споруд службово-технічної забудови  
та вимоги до їх розміщення

| № з/п | Будівлі та споруди                                                                                   | Вимоги до розміщення будівель та споруд                                                                                                          |
|-------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 1     | 2                                                                                                    | 3                                                                                                                                                |
| I     | Група споруд управління польотами, передпольотної підготовки льотного складу, засобів зв'язку та РТЗ |                                                                                                                                                  |
| 1.    | Командний пункт (КП) захищеного типу                                                                 | У районі однієї із зон розосередження або відокремлено на відстані 1–1,5 км від ЗПС і 150–200 м від інших споруд                                 |
| 2.    | Командно-диспетчерський пункт (КДП) (будівля управління польотами)                                   | По центру відносно ЗПС на відстані 250–300 м від меж ЛС і 100–150 м від МРД та групового МС з урахуванням забезпечення чіткої видимості ЛС і СПП |
| 3.    | Споруди засобів зв'язку та РТЗ, світлосигнального обладнання і метеозабезпечення                     | Відповідно до вимог розділів VI, VII цих Правил                                                                                                  |

| 1  | 2                                                                                                                         | 3                                                                                             |
|----|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------|
| 4. | Будівля висотного спорядження                                                                                             | У районі КДП і технічної позиції підготовки повітряних суден                                  |
| 5. | Службова будівля з навчальними класами                                                                                    | У районі КДП чи в казарменому містечку                                                        |
| 6. | Будівля тренажерів                                                                                                        | Біля службової будівлі з навчальними класами                                                  |
| 7. | Будівля чергових екіпажів                                                                                                 | У районі місць стоянки чергових літаків на відстані 40–50 м від них                           |
| II | Група споруд технічного обслуговування і ремонту авіаційної техніки                                                       |                                                                                               |
| 1. | Споруди техніко-експлуатаційної частини авіаційної техніки (ТЕЧ АТ)                                                       | На відстані 250–300 м від меж ЛС, 100–150 м від МРД та групового МС і не ближче 400 м від КДП |
| 2. | Будівля акумуляторно-зарядної станції (АЗС)                                                                               | Поблизу будівлі ТЕЧ АТ                                                                        |
| 3. | Споруди з обслуговування і зберігання засобів радіоелектронної боротьби (РЕБ) і радіоапаратури електронної розвідки (РЕР) | У районі ТЕЧ АТ                                                                               |
| 4. | Будівля спецбомбоозброєння (СБО)                                                                                          | На відстані не менше 50 м від інших споруд СТЗ                                                |

| 1   | 2                                                                                             | 3                                                                                                                                                                                                                        |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 5.  | Споруди технічної позиції підготовки повітряних суден до польотів (ТПП ПС)                    | У районі МРД з боку СТЗ                                                                                                                                                                                                  |
| 6.  | Пункт управління інженерно-авіаційної служби (ІАС) і аеродромно-технічного забезпечення (АТЗ) | У районі ТПП ПС                                                                                                                                                                                                          |
| 7.  | Споруди технічної позиції підготовки ракет                                                    | На відстані від споруд СТЗ і МС літаків не менше 150 м чи в комплексі зі складом боєприпасів                                                                                                                             |
| 8.  | Авіаційний тир                                                                                | У межах сектора 20° на відстані 5 км по директрисі стрільби не повинно бути житлових пунктів, промислових підприємств, складів та інших споруд. В інших напрямках відстань від тиру до споруд повинна бути не менше 50 м |
| 9.  | Девіаційний круг                                                                              | На відстані не менше 100 м від повітряних ліній електропередач і споруд                                                                                                                                                  |
| III | Споруди в зоні розосередження ПС                                                              |                                                                                                                                                                                                                          |
| 1.  | Ескадрильно-технічна будівля (ЕТБ)                                                            | У районі МС ПС ескадрильї на відстані не менше 50 м від них                                                                                                                                                              |
| 2.  | Укриття (обвалування) для ПС                                                                  | Розміщуються на МС ПС                                                                                                                                                                                                    |

| 1  | 2                                                                                                                                                                                               | 3                                                                                                       |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 3. | Захищений склад авіаційного палива                                                                                                                                                              | На відстані не менше 50 м від РД, МС (укриттів) та інших споруд                                         |
| 4. | Захищене сховище першого боєкомплекту з майданчиком для підготовки авіаційних засобів ураження                                                                                                  | На відстані не менше 150 м від складу авіаційного палива в зоні розосередження і 100 м від інших споруд |
| 5. | Сховище для обладнання повітряних суден                                                                                                                                                         | Поблизу ескадрильно-технічної будівлі                                                                   |
| 6. | Майданчик для випробовування двигунів (МВД)                                                                                                                                                     | На відстані не менше 100 м від МС ПС. Повздовжня вісь орієнтується за напрямком переважаючих вітрів     |
| 7. | Укриття для особового складу                                                                                                                                                                    | Біля місць роботи особового складу                                                                      |
| 8. | Укриття (обвалування) для наземної техніки                                                                                                                                                      | У районі МС ПС поблизу автомобільних доріг                                                              |
| IV | Споруди (майданчики) підрозділів аеродромно-технічного забезпечення                                                                                                                             |                                                                                                         |
| 1. | Будівлі киснедобувної станції (КДС), у тому числі:<br>компресорної станції;<br>лабораторії з контролю якості газів;<br>газифікаційних установок зріджених газів;<br>пункту випробування балонів | У межах СТЗ на відстані не менше 50 м від інших споруд                                                  |

| 1            | 2                                                                                                    | 3                                                                                                                                                 |
|--------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2.           | Будівля компресорної станції (КС)                                                                    | У межах СТЗ на відстані не менше 50 м від інших споруд                                                                                            |
| 3.           | Комплекс споруд парку автомобільної та спеціальної техніки, у тому числі ТЕЧ (автомобільної техніки) | На території казарменого містечка чи СТЗ в місці, яке забезпечує зручний вихід засобів аеродромно-технічного забезпечення польотів на льотне поле |
| 4.           | Майданчики для стоянки чергових засобів аеродромно-технічного обслуговування ПС                      | Поблизу пункту управління АТЗ                                                                                                                     |
| 5.           | Споруди для огляду, омивання коліс засобів наземного забезпечення польотів                           | Під час в'їзду на льотне поле                                                                                                                     |
| 6.           | Майданчики для стоянки чергових засобів пошуково-рятувального забезпечення польотів                  | Поблизу КДП, пункту управління ІАС                                                                                                                |
| 7.           | Їдальні                                                                                              | На території казарменого містечка та/чи СТЗ                                                                                                       |
| Інші споруди |                                                                                                      |                                                                                                                                                   |
| 1.           | Споруди охорони і оборони аеродрому                                                                  | Відповідно до схеми охорони і оборони аеродрому                                                                                                   |
| V            | Група складів                                                                                        |                                                                                                                                                   |
| 1.           | Склад авіаційного палива, у тому числі лабораторія з контролю якості пально-мастильних матеріалів    | Біля залізничної гілки поза СПП на відстані не менше 150 м від інших споруд                                                                       |

| 1  | 2                                      | 3                                                                                                                                                                                                  |
|----|----------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 2. | Склад боєприпасів                      | Відокремлено на відстані не менше 1000 м від ЛС, 200 м від індивідуальних МС, 1000 м від складів авіаційного палива. Відстань від інших об'єктів приймається відповідно до таблиці 2 цього додатка |
| 3. | Склад авіаційно-технічного майна (АТМ) | На відстані не менше 200 м від складів авіаційного палива і боєприпасів. Біля залізничної гілки або в районі розміщення споруд технічного обслуговування і ремонту повітряних суден                |

Таблиця 2

## ДОПУСТИМІ ВІДДАЛЕННЯ СКЛАДІВ БОЄПРИПАСІВ

від споруд, доріг, населених пунктів і міст

| № з/п | Об'єкти                                                                                                                    | Мінімальна віддаленість від складу боєприпасів, м |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| 1     | 2                                                                                                                          | 3                                                 |
| 1.    | Окремі житлові будівлі, дороги місцевого значення                                                                          | 400                                               |
| 2.    | Окремі житлові будівлі, дороги місцевого значення за наявності природних загороджень (особливість рельєфу місцевості, ліс) | 200                                               |



| 1  | 2                                                                                                                                                                                 | 3    |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|------|
| 3. | Населені пункти з населенням до 1000 осіб, залізничні розгалуження й магістралі, автодороги державного значення, мережі електропередач високої напруги, суднохідні річки і канали | 800  |
| 4. | Населені пункти з населенням до 30 000 осіб, залізничні станції II і III класів, промислові підприємства і електростанції районного значення, склади пального, пристані           | 1000 |
| 5. | Великі міста з населенням більше 30 000 осіб, залізничні станції I класу, великі промислові підприємства, склади боєприпасів ємністю більше 300 вагонів                           | 3000 |

## Додаток 10

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 2 глави 2 розділу V)

## РОЗМІРИ ЕЛЕМЕНТІВ ЛЬОТНОЇ СМУГИ ВЕРТОДРОМУ

для важких та середніх вертольотів

Таблиця 1

| № з/п | Характеристика елементів ЛС | Робоча площа ЛС вертодрому, що забезпечує одночасний зліт |       | Зона FATO, подібна ЗПС |
|-------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|------------------------|
|       |                             | ескадрильї                                                | ланки |                        |
| 1     | 2                           | 3                                                         | 4     | 5                      |
| 1.    | Довжина (м)                 | 1000                                                      | 550   | 500                    |
| 2.    | Ширина (м)                  | 550                                                       | 400   | 40                     |

## РОЗМІРИ ЕЛЕМЕНТІВ ЛЬОТНОЇ СМУГИ ВЕРТОДРОМУ

для легких вертольотів

Таблиця 2

| № з/п | Характеристика елементів ЛС | Робоча площа ЛС вертодрому, що забезпечує одночасний зліт |       | Зона FATO, подібна ЗПС |
|-------|-----------------------------|-----------------------------------------------------------|-------|------------------------|
|       |                             | ескадрильї                                                | ланки |                        |
| 1     | 2                           | 3                                                         | 4     | 5                      |
| 1.    | Довжина (м)                 | 850                                                       | 400   | 400                    |
| 2.    | Ширина (м)                  | 350                                                       | 250   | 36                     |

## Додаток 11

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 10 глави 8 розділу V)

## БЕЗПЕЧНІ ВІДСТАНІ

між повітряною руліжною доріжкою та іншою повітряною руліжною доріжкою, або наземною руліжною доріжкою для вертольотів, або об'єктом, або місцем стоянки вертольота

| № з/п | Споруда для вертольота     | Мінімально безпечні відстані, кратні найбільшій габаритній ширині вертольота під час обертання несучого гвинта між відповідними спорудами |                          |                             |                                 |
|-------|----------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------|-----------------------------|---------------------------------|
|       |                            | наземна РД для вертольотів                                                                                                                | повітряна РД             | об'єкт                      | МС вертольота                   |
| 1     | 2                          | 3                                                                                                                                         | 4                        | 5                           | 6                               |
| 1.    | Наземна РД для вертольотів | 2 (між кромками)                                                                                                                          | 4 (між осьовими лініями) | 1 (від кромки до об'єкта)   | 2 (між кромками)                |
| 2.    | Повітряна РД               | 4 (між осьовими лініями)                                                                                                                  | 4 (між осьовими лініями) | 1,5 (від кромки до об'єкта) | 4 (від осрової лінії до кромки) |

## Додаток 12

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 4 глави 11 розділу V)

## ВІДСТАНЬ МІЖ КРОМКОЮ ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОЇ СМУГИ

або руліжною доріжкою та межею зони FATO

при плануванні одночасних польотів за правилами візуальних польотів

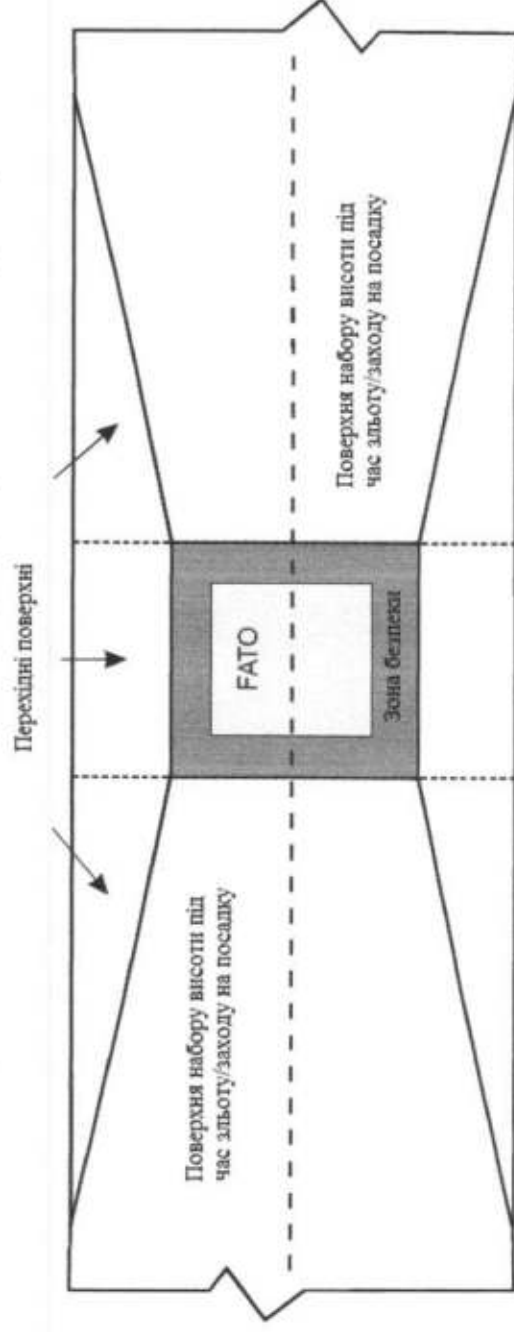
| № з/п | Маса літака та/або вертольота                     | Відстань між межею зони FATO та кромкою ЗПС або РД (м) |
|-------|---------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| 1     | 2                                                 | 3                                                      |
| 1.    | До 3175 кг, але не включаючи 3175 кг              | 60                                                     |
| 2.    | Від 3175 до 5760 кг, але не включаючи 5760 кг     | 120                                                    |
| 3.    | Від 5760 до 100000 кг, але не включаючи 100000 кг | 180                                                    |
| 4.    | 100000 кг і більше                                | 250                                                    |

## Додаток 13

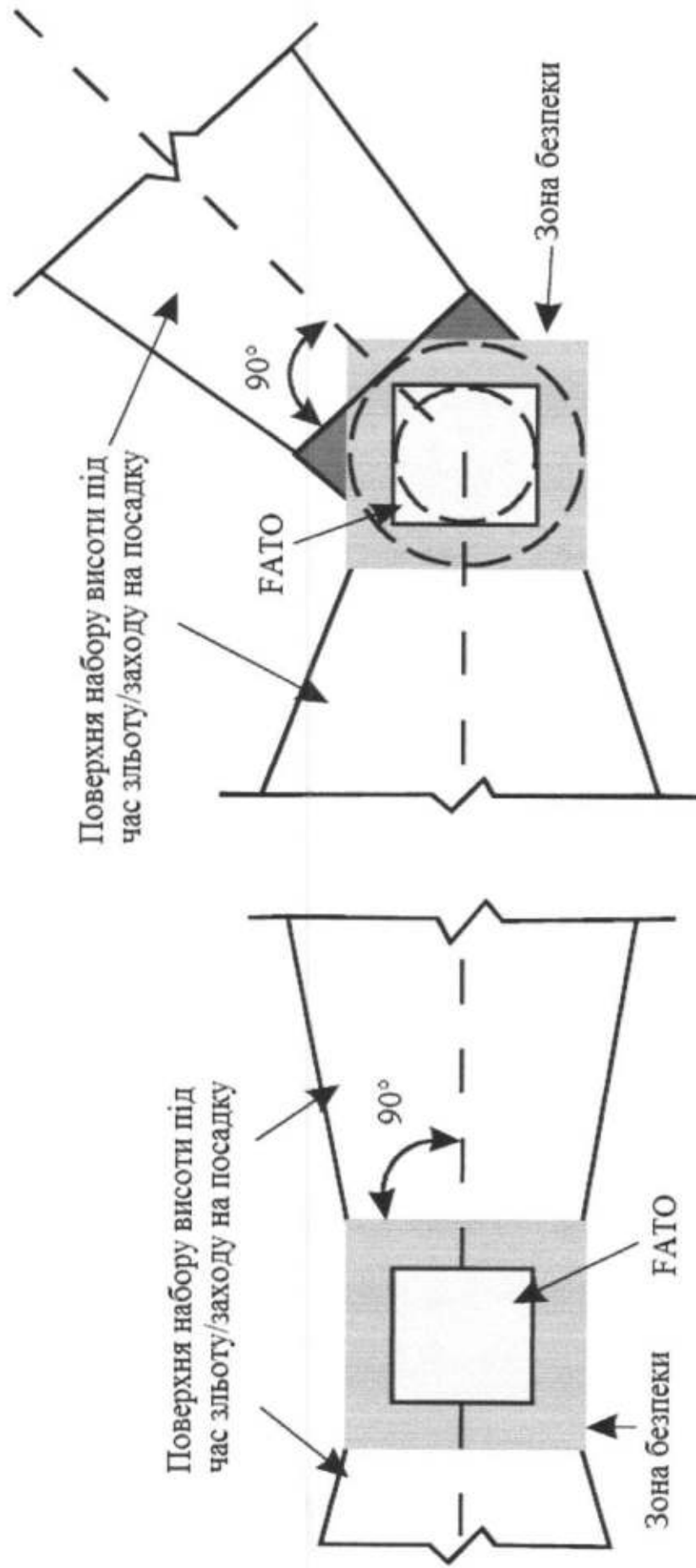
до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України  
(пункту 4 глави 12 розділу V)

### ПЛАНОВЕ І ВИСОТНЕ ПОЛОЖЕННЯ

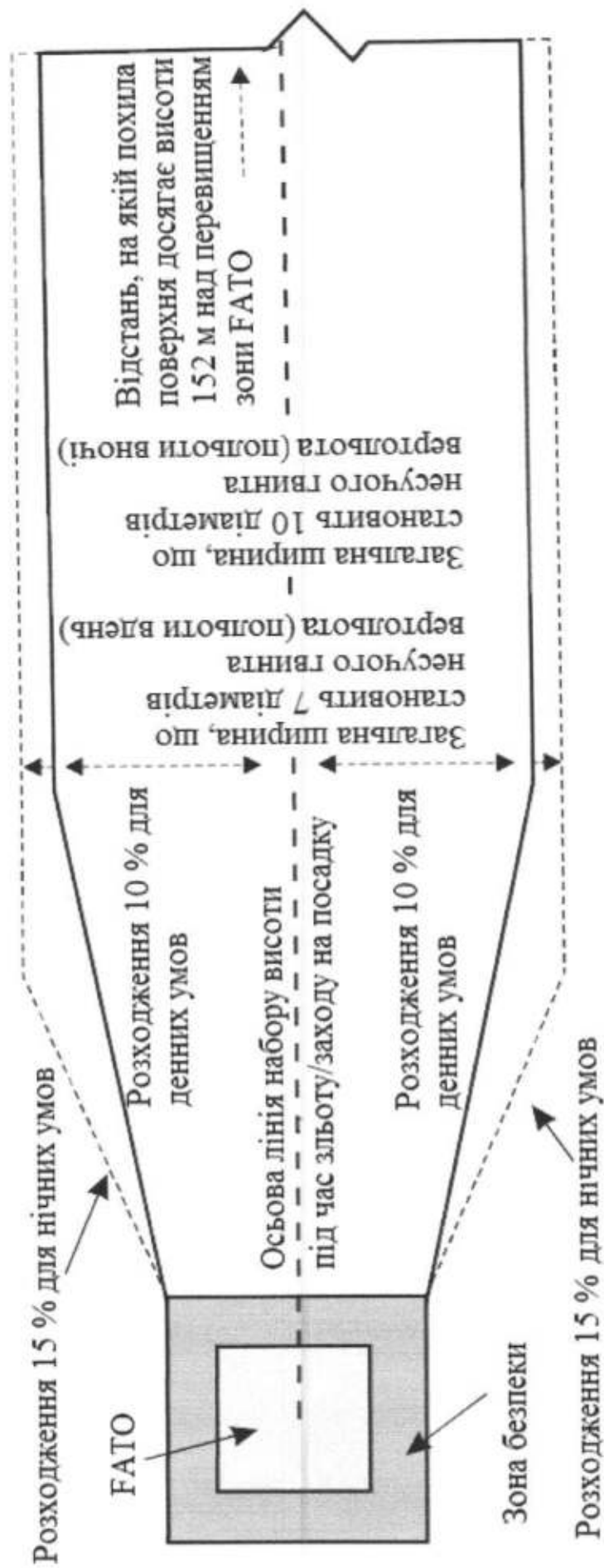
поверхонь обмеження перешкод вертодрому, ВЗПМ та їх розміри



Мал. 1. Поверхні обмеження перешкод для зони FATO, де застосовується схема заходу на посадку, до точки в просторі з використанням поверхні візуальної ділянки.

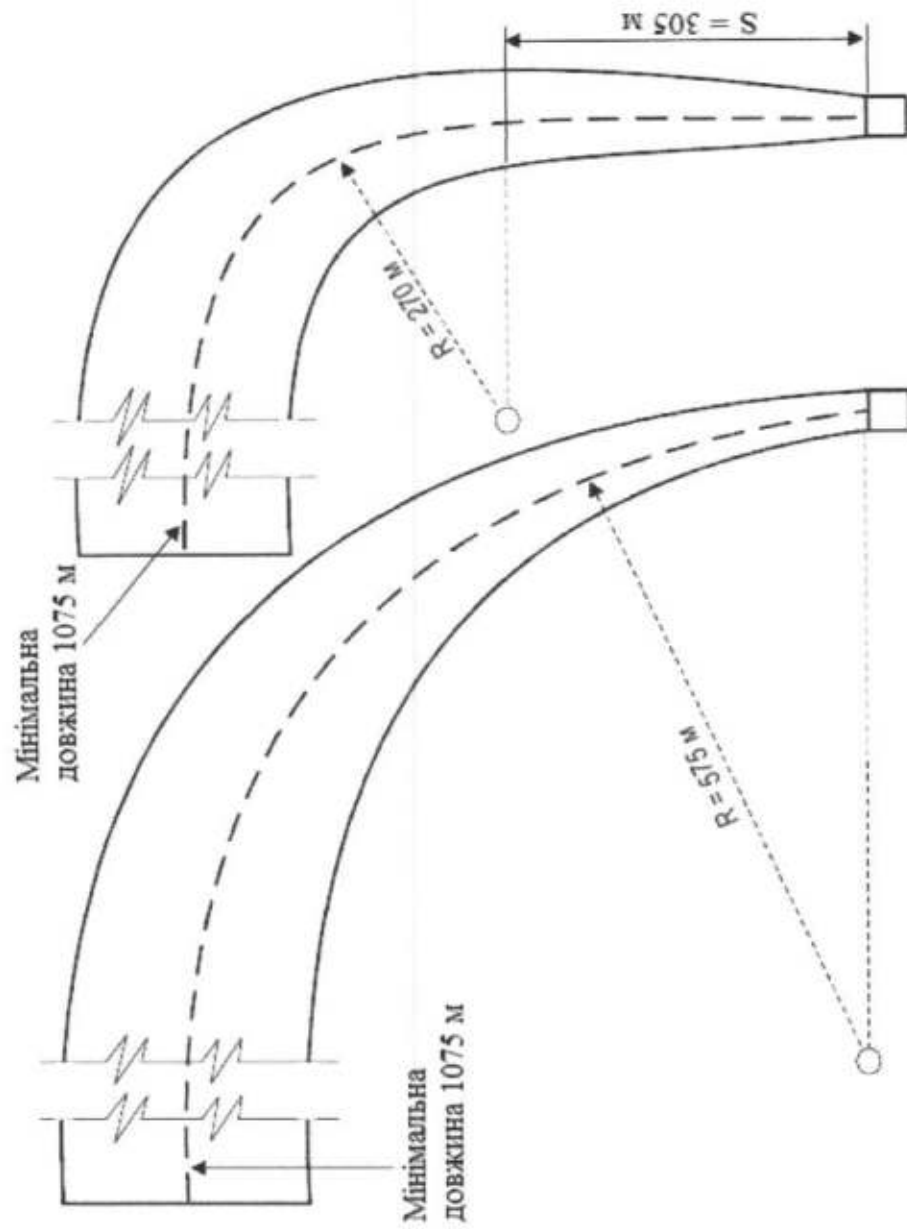


Мал. 2. Поверхні обмеження перешкод; поверхня набору висоти під час зльоту та заходу на посадку.

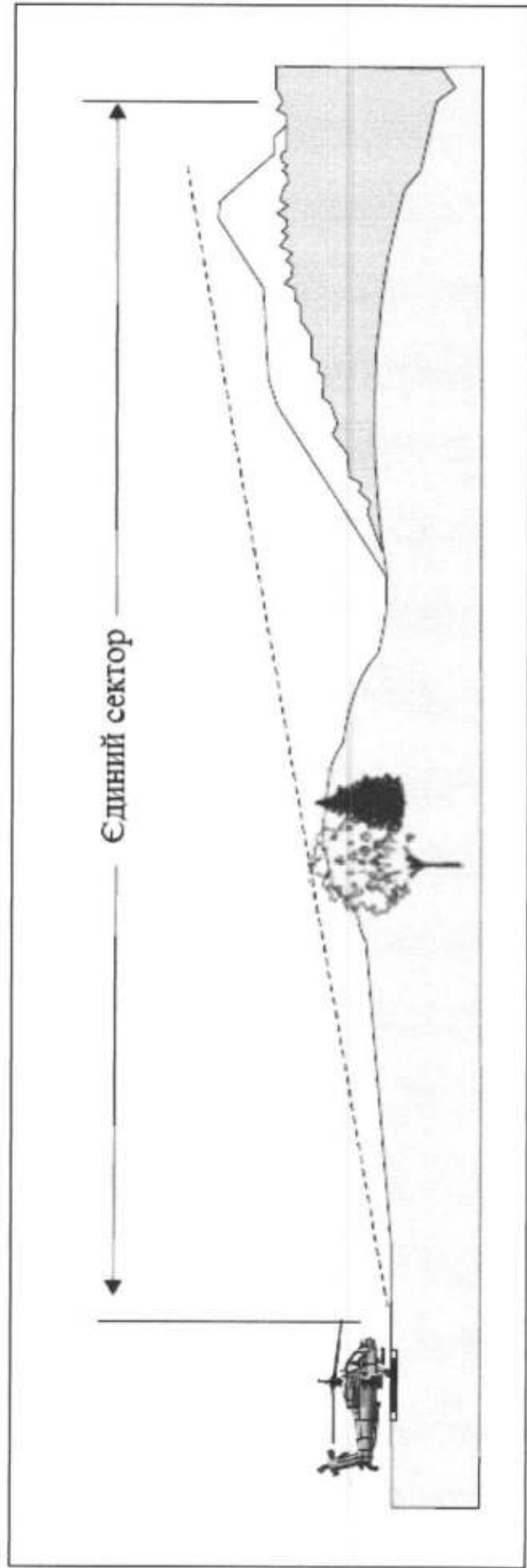


Мал. 3. Ширина поверхні набору висоти під час зльоту та заходу на посадку.

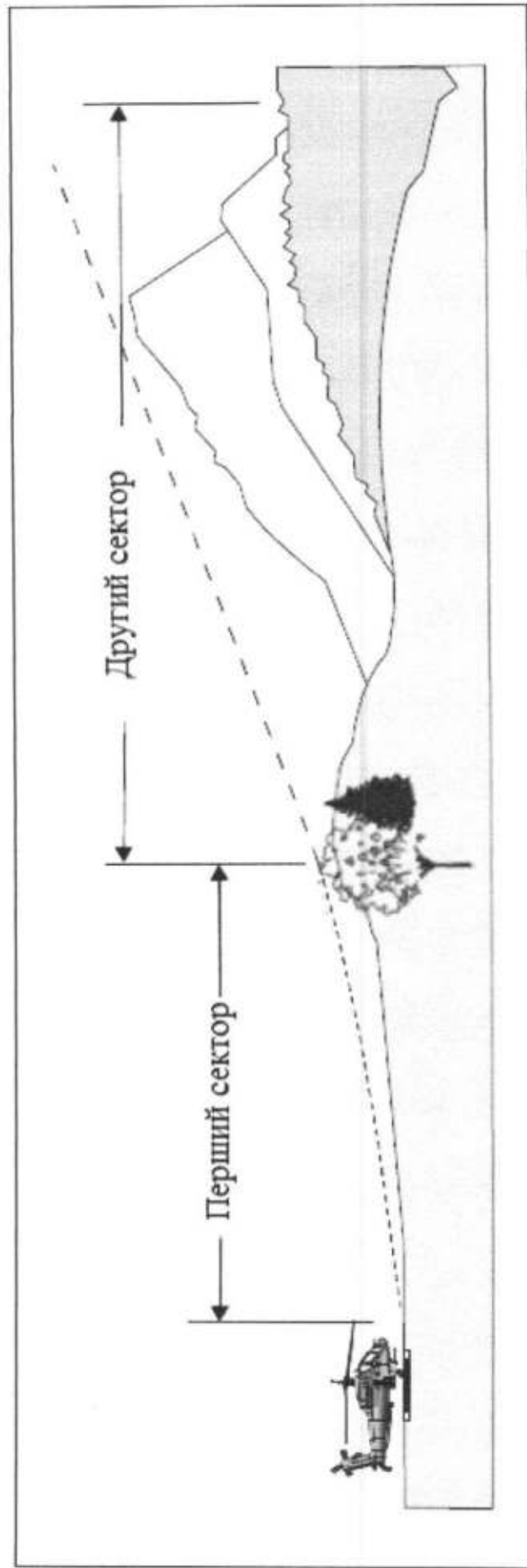




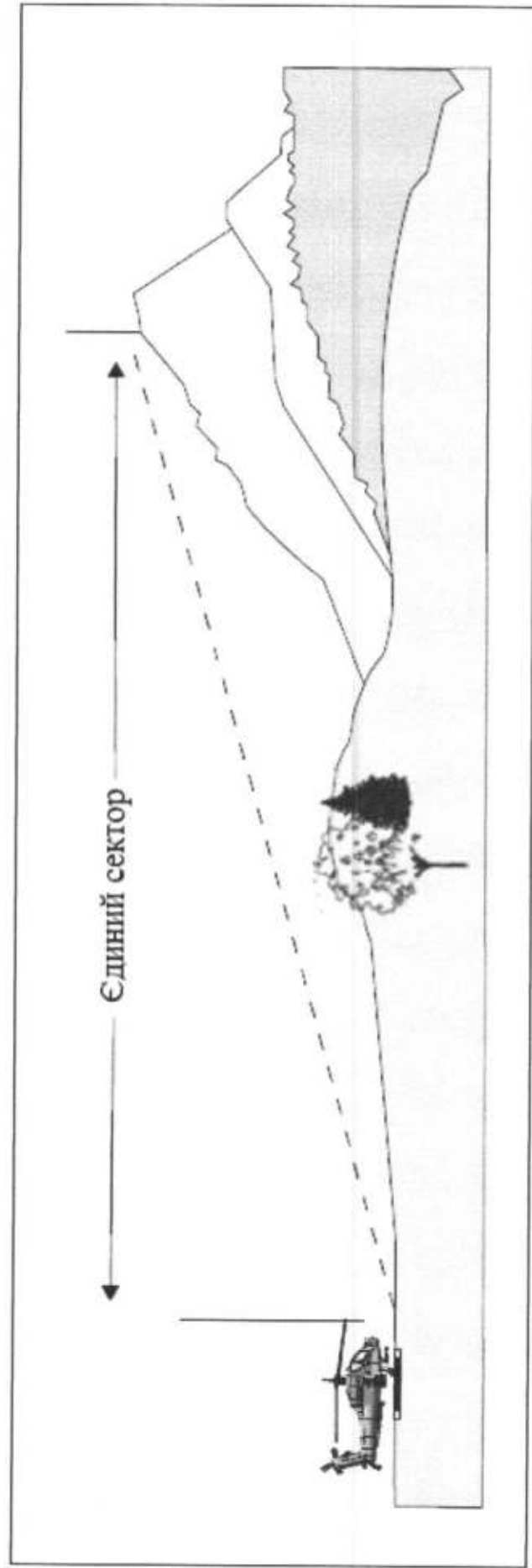
Мал. 4. Криволінійна поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту для всіх зон ГАТО.



Мал. 5. Поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту з категорією градієнту нахилу А, нахил поверхні 4,5 %.



Мал. 6. Поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту з категорією градієнту нахилу В, нахили поверхні 8 % і 16 %.



Мал. 7. Поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту з категорією градієнту нахилу С, нахил поверхні 12,5 %.

Розміри та нахили поверхонь обмеження перешкод для всіх зон FATO  
(візуальні умови)

| № з/п | Назва поверхонь та характеристик                                                                       | Категорії градієнтів нахилу                                        |                     |                     |
|-------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------------------|---------------------|---------------------|
|       |                                                                                                        | A                                                                  | B                   | C                   |
| 1     | 2                                                                                                      | 3                                                                  | 4                   | 5                   |
| I     | Поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту                                             |                                                                    |                     |                     |
| 1.    | Довжина внутрішньої межі                                                                               | Ширина зони безпеки                                                | Ширина зони безпеки | Ширина зони безпеки |
| 2.    | Розташування внутрішньої межі                                                                          | Межа зони безпеки (межа смуги, вільної від перешкод, за наявності) | Межа зони безпеки   | Межа зони безпеки   |
| 3.    | Розходження (1-й і 2-й сектор), %:<br>тільки під час експлуатації вдень,<br>під час експлуатації вночі | 10<br>15                                                           | 10<br>15            | 10<br>15            |
| 4.    | Перший сектор:                                                                                         |                                                                    |                     |                     |

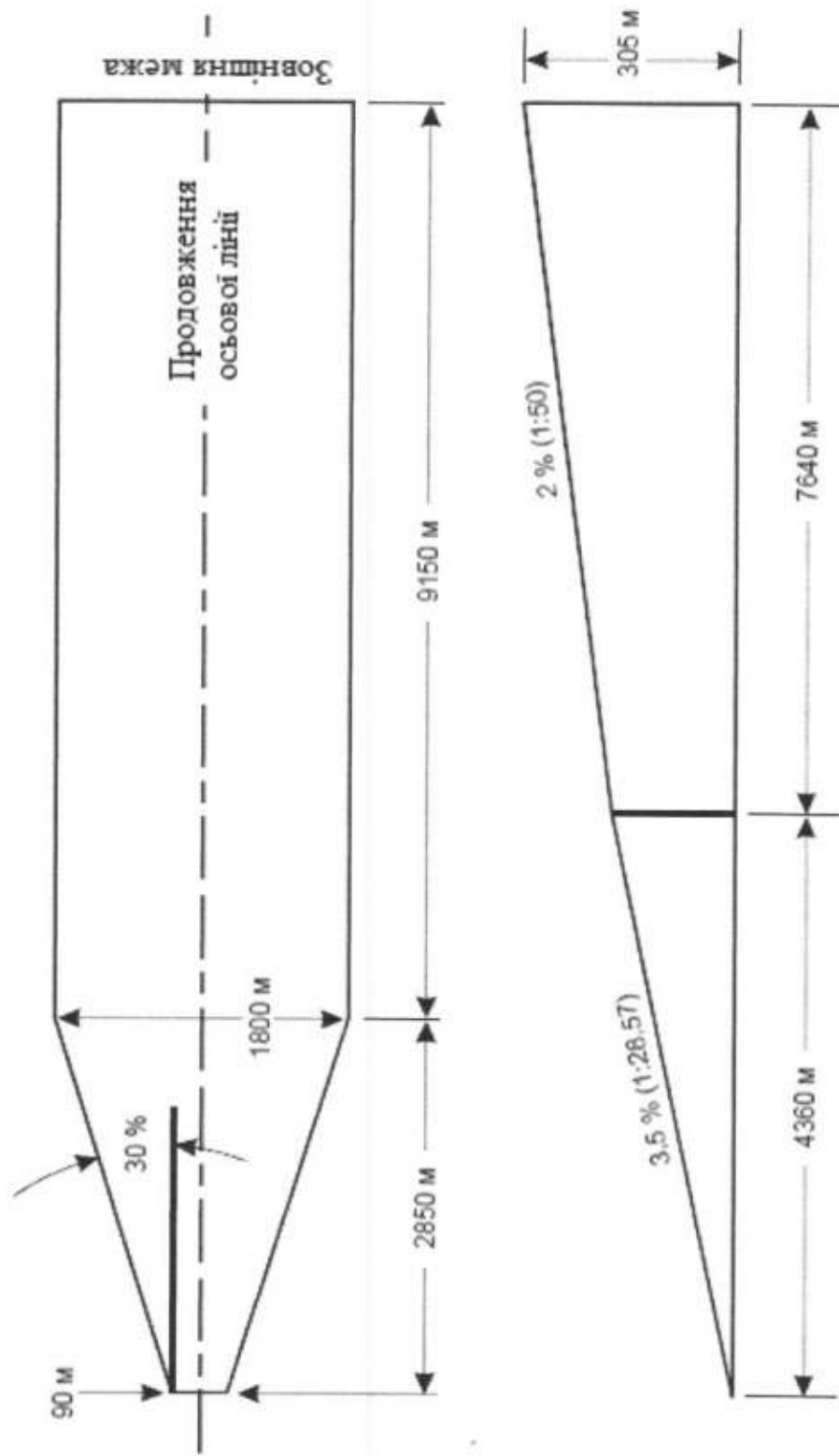
| 1  | 2                                          | 3            | 4          | 5          |
|----|--------------------------------------------|--------------|------------|------------|
|    | довжина, м                                 | 3386         | 245        | 1220       |
|    | нахил, %                                   | 4,5 (1/22,2) | 8 (1/12,5) | 12,5 (1/8) |
|    | зовнішня ширина, діаметри несучого гвинта: |              |            |            |
|    | тільки під час експлуатації вдень,         | 7            | –          | 7          |
|    | під час експлуатації вдень і вночі         | 10           | –          | 10         |
|    | Другий сектор:                             |              |            |            |
|    | довжина, м                                 | –            | 830        | –          |
|    | нахил, %                                   | –            | 16 (1/6,5) | –          |
| 5. | зовнішня ширина, діаметри несучого гвинта: |              |            |            |
|    | тільки під час експлуатації вдень,         | –            | 7          | –          |
|    | під час експлуатації вдень і вночі         | –            | 10         | –          |
| 6. | Загальна довжина від внутрішньої межі, м*  | 3386         | 1075       | 1220       |

| 1  | 2                                                                                                                                         | 3        | 4        | 5        |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|
| II | Перехідна поверхня (зони FATO, де застосовується схема заходу на посадку до точки в просторі з використанням поверхні візуальної ділянки) |          |          |          |
| 1. | Нахил, %                                                                                                                                  | 50 (1/2) | 50 (1/2) | 50 (1/2) |
| 2. | Перевищення, м                                                                                                                            | 45       | 45       | 45       |

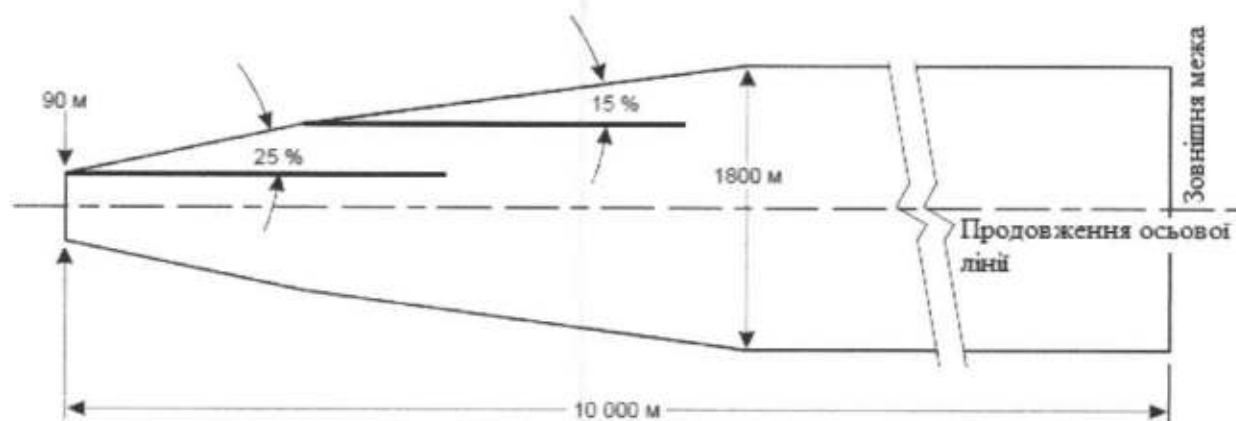
\* Поверхня заходу на посадку та набору висоти під час зльоту протяжністю відповідно 3386 м, 1075 м і 1220 м у залежності від нахилу виводить вертолёт на висоту 152 м над перевищенням зони FATO.

Примітка. Категорії градієнтів нахилу, вказаних у таблиці 1, не обмежуються відповідним класом льотно-технічних характеристик вертолётів та можуть відноситися до кількох класів льотно-технічних характеристик вертолётів. Наведені категорії градієнтів нахилу відповідають мінімальним розрахунковим кутам нахилу, а не експлуатаційним кутам нахилу. Категорія нахилу A відповідає вертолётам, що виконують польоти відповідно до льотно-технічних характеристик класу 1; категорія нахилу C – вертолётам, що виконують польоти відповідно до льотно-технічних характеристик класу 2; категорія нахилу B – вертолётам, що виконують польоти відповідно до льотно-технічних характеристик класу 3.

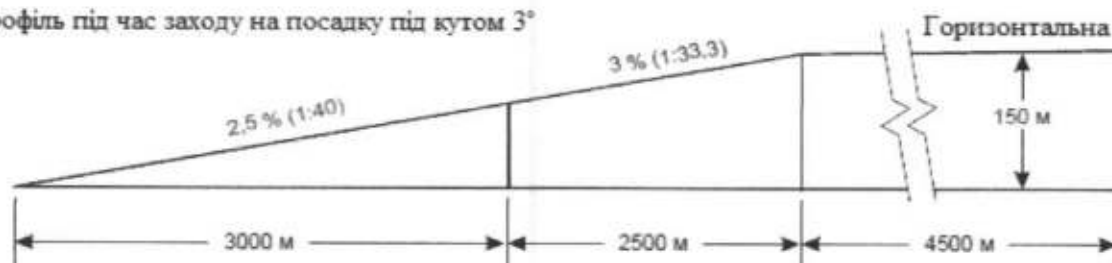




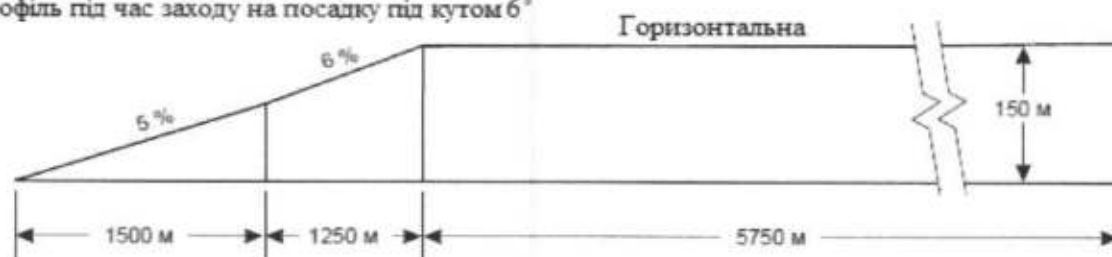
Мал. 8. Поверхня набору висоти під час зльоту для обладнаної зони FATO.



Профіль під час заходу на посадку під кутом  $3^\circ$



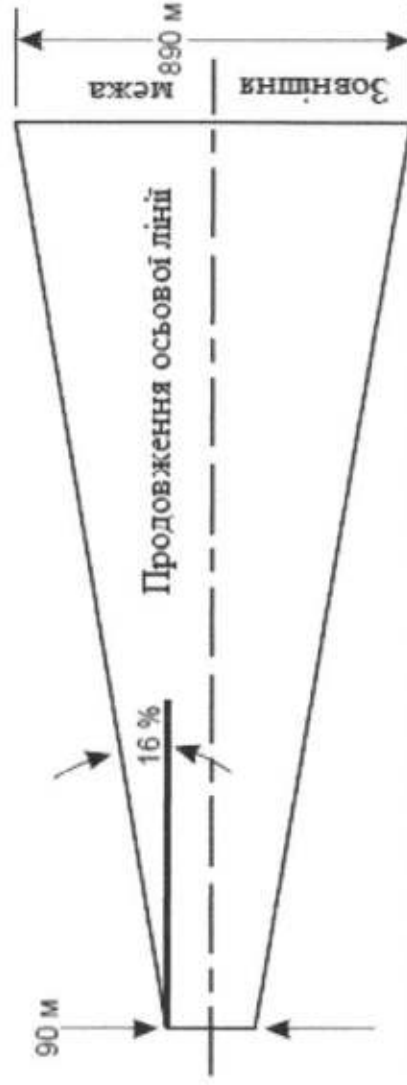
Профіль під час заходу на посадку під кутом  $6^\circ$



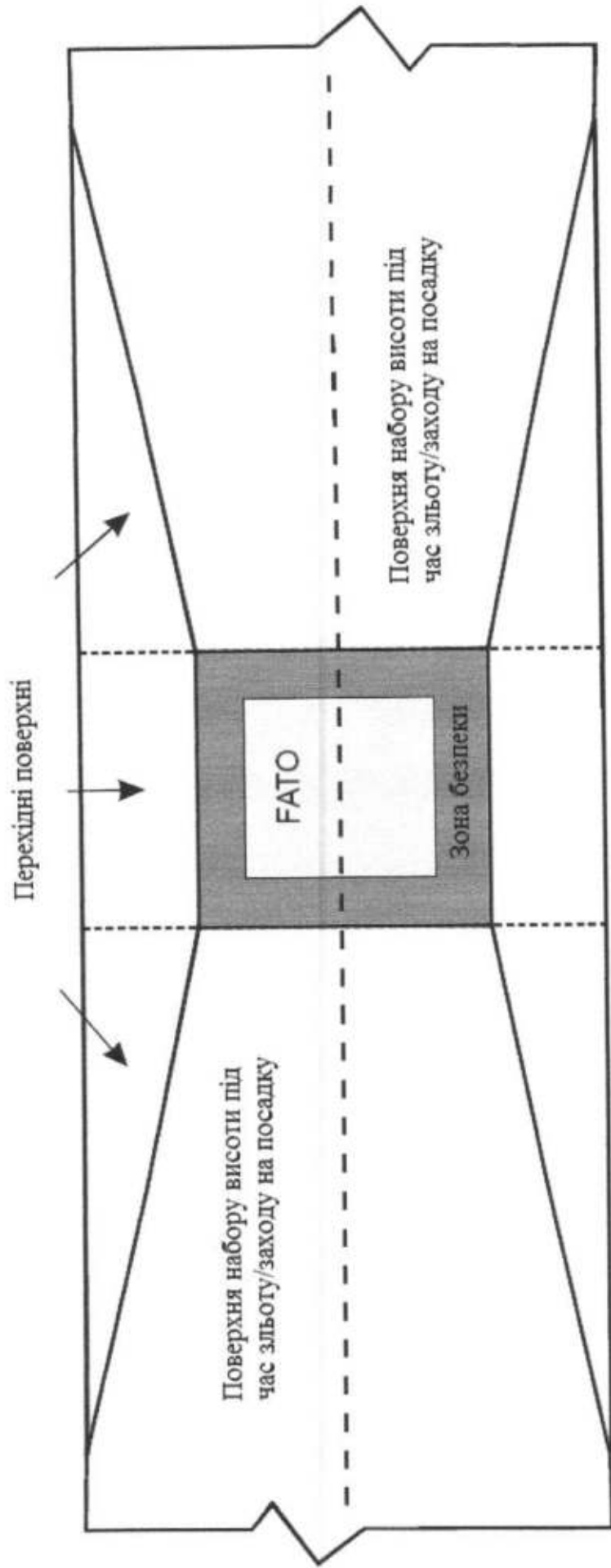
Мал. 9. Поверхня заходу на посадку для зони FATO, обладнаної для точного заходу на посадку.

13

Продовження додатка 13



Мал. 10. Поверхня заходу на посадку для зони РАТО, обладнаної для неточного заходу на посадку.



Мал. 11. Перехідні поверхні для зони FATO, обладнаної для точного та/або неточного заходу на посадку.

Розміри та нахили поверхонь обмеження перешкод.  
Обладнана зона FATO (неточний захід на посадку)

| № з/п | Найменування поверхонь та характеристик                                          | Параметри                 |
|-------|----------------------------------------------------------------------------------|---------------------------|
| 1     | 2                                                                                | 3                         |
| I     | Поверхня заходу на посадку                                                       |                           |
| 1.    | Ширина внутрішньої межі                                                          | Ширина межі зони безпеки  |
| 2.    | Розташування внутрішньої межі                                                    | Межа зони безпеки         |
| 3.    | Перший сектор:<br>розходження, %<br>довжина, м<br>нахил, %<br>зовнішня ширина, м | 16<br>2500<br>3,33<br>890 |

|    |                    |    |
|----|--------------------|----|
| 1  | 2                  | 3  |
| II | Перехідна поверхня |    |
| 1. | Нахил, %           | 20 |
| 2. | Перевищення, м     | 45 |

Розміри та нахили поверхонь обмеження перешкод  
Обладнана зона FATO (точний захід на посадку)

| №<br>з/п | Назва поверхонь та характеристик                       | Заходження на посадку під<br>кутом 3° |      |      |      |  | Заходження на посадку під кутом 6° |      |       |      |  |
|----------|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|------|------|------|--|------------------------------------|------|-------|------|--|
|          |                                                        | Висота над зоною FATO                 |      |      |      |  | Висота над зоною FATO              |      |       |      |  |
|          |                                                        | 90 м                                  | 60 м | 45 м | 30 м |  | 90 м                               | 60 м | 45 м  | 30 м |  |
| 1        | 2                                                      | 3                                     | 4    | 5    | 6    |  | 7                                  | 8    | 9     | 10   |  |
| I        | Поверхня заходу на посадку                             |                                       |      |      |      |  |                                    |      |       |      |  |
| 1.       | Довжина внутрішньої межі, м                            | 90                                    | 90   | 90   | 90   |  | 90                                 | 90   | 90    | 90   |  |
| 2.       | Відстань від кінця зони FATO, м                        | 60                                    | 60   | 60   | 60   |  | 60                                 | 60   | 60    | 60   |  |
| 3.       | Розходження кожної сторони до висоти над зоною FATO, % | 25                                    | 25   | 25   | 25   |  | 25                                 | 25   | 25    | 25   |  |
| 4.       | Відстань до висоти над зоною FATO, м                   | 1745                                  | 1163 | 872  | 581  |  | 870                                | 580  | 435   | 290  |  |
| 5.       | Ширина на висоті над зоною FATO, м                     | 962                                   | 671  | 526  | 380  |  | 521                                | 380  | 307,5 | 235  |  |



| 1   | 2                                      | 3     | 4     | 5     | 6     | 7     | 8     | 9     | 10    |
|-----|----------------------------------------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|-------|
| 6.  | Розходження до паралельного сектора, % | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    | 15    |
| 7.  | Відстань до паралельного сектора, м    | 2793  | 3763  | 4246  | 4733  | 4250  | 4733  | 4975  | 5217  |
| 8.  | Ширина паралельного сектора, м         | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  |
| 9.  | Відстань до зовнішньої межі, м         | 5462  | 5074  | 4882  | 4686  | 3380  | 3187  | 3090  | 2993  |
| 10. | Ширина на зовнішній межі, м            | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  | 1800  |
| 11. | Нахил першого сектора, %               | 2,5   | 2,5   | 2,5   | 2,5   | 5     | 5     | 5     | 5     |
| 12. | Довжина першого сектора, м             | 3000  | 3000  | 3000  | 3000  | 1500  | 1500  | 1500  | 1500  |
| 13. | Нахил другого сектора, %               | 3     | 3     | 3     | 3     | 6     | 6     | 6     | 6     |
| 14. | Довжина другого сектора, м             | 2500  | 2500  | 2500  | 2500  | 1250  | 1250  | 1250  | 1250  |
| 15. | Загальна довжина поверхні, м           | 10000 | 10000 | 10000 | 10000 | 10000 | 10000 | 10000 | 10000 |
| II  | Перехідна поверхня                     |       |       |       |       |       |       |       |       |
| 1.  | Нахил, %                               | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3  | 14,3  |
| 2.  | Висота, м                              | 45    | 45    | 45    | 45    | 45    | 45    | 45    | 45    |

Розміри та нахили поверхні набору висоти під час зльоту  
Обладнана зона FATO (прямолінійний зліт)

| № з/п | Назва елементів поверхонь та характеристик                                                      | Параметри                                   |
|-------|-------------------------------------------------------------------------------------------------|---------------------------------------------|
| 1     | 2                                                                                               | 3                                           |
| 1.    | Ширина внутрішньої межі, м                                                                      | 90                                          |
| 2.    | Розташування внутрішньої межі                                                                   | Межа або кінець смуги, вільної від перешкод |
| 3.    | Перший сектор:<br>розходження, %<br>довжина, м<br>нахил (максимальний), %<br>зовнішня ширина, м | 30<br>2850<br>3,5<br>1800                   |
| 4.    | Другий сектор:                                                                                  |                                             |

| 1  | 2                                                                                               | 3                                  |
|----|-------------------------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|
|    | розходження, %<br>довжина, м<br>нахил (максимальний), %<br>зовнішня ширина, м                   | Паралельно<br>1510<br>3,5*<br>1800 |
| 5. | Третій сектор:<br>розходження, %<br>довжина, м<br>нахил (максимальний), %<br>зовнішня ширина, м | Паралельно<br>7640<br>2<br>1800    |

\* Цей нахил перевищує градієнт набору висоти з максимальною масою та при одному непрацюючому двигуні вертольотів, що експлуатуються.

## Додаток 14

до Правил визначення придатності  
до експлуатації аеродромів та  
злітно-посадкових майданчиків  
державної авіації України  
(пункт 5 розділу VI)

## СКЛАД

радіотехнічного обладнання аеродрому державної авіації України

| №<br>з/п | Склад<br>обладнання                         | Некатегоровані аеродроми,<br>обладнані системою посадки         |           |                           |             | Категоровані<br>аеродроми |               |   |
|----------|---------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|-----------|---------------------------|-------------|---------------------------|---------------|---|
|          |                                             | окрема привідна<br>радіостанція<br>обладнання<br>систем посадки | ОСП з РСР | ОСП з РСР,<br>РСБН та РМС | I категорії | II категорії              | III категорії |   |
| 1        | 2                                           | 3                                                               | 4         | 5                         | 6           | 7                         | 8             | 9 |
| 1.       | Привідні радіомаркерні<br>пункти            | +                                                               | +         | +                         | +           | +                         | +             | + |
| 2.       | Автоматичний<br>радіопеленгатор             | —                                                               | +         | +                         | +           | +                         | +             | + |
| 3.       | Радіолокаційна система<br>посадки           | —                                                               | —         | +                         | +           | +                         | +             | + |
| 4.       | Радіотехнічна система<br>ближньої навігації | —                                                               | —         | —                         | +           | +                         | +             | + |
| 5.       | Радіомаякова система<br>посадки             | —                                                               | —         | —                         | +           | +                         | +             | + |

| 1   | 2                                                                                                               | 3 | 4 | 5 | 6 | 7 | 8 | 9 |
|-----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------|---|---|---|---|---|---|---|
| 6.  | Радіолокаційна станція<br>огляду льотного поля                                                                  | - | - | - | - | - | - | + |
| 7.  | Засоби об'єктивного<br>контролю                                                                                 | + | + | + | + | + | + | + |
| 8.  | Засоби зв'язку                                                                                                  | + | + | + | + | + | + | + |
| 9.  | Світлосигнальне<br>обладнання                                                                                   | - | + | + | + | + | + | + |
| 10. | Аеродромні<br>прожекторні станції                                                                               | - | + | + | + | + | - | - |
| 11. | Світломаяки                                                                                                     | - | + | + | + | + | + | + |
| 12. | Централізована система<br>дистанційного<br>управління та контролю<br>технічного стану<br>засобів зв'язку та РТЗ | - | - | - | - | + | + | + |

Додаток 15

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України  
(пункт 5 розділу VI)

МІНІМУМИ АЕРОДРОМІВ

під час заходу на посадку за приладами при різних варіантах посадкового радіо- та світлотехнічного обладнання

| Категорія аеродромів | Варіант посадкового радіо- та світлотехнічного обладнання аеродрому | А          |      | В                                       | С                                  | Д                                   | Е                      |
|----------------------|---------------------------------------------------------------------|------------|------|-----------------------------------------|------------------------------------|-------------------------------------|------------------------|
|                      |                                                                     | Вертольоти | Ан-2 | Л-39, Ан-24, Ан-26, Ан-30, Ан-72, Ан-74 | Ан-32, Ту-134, Ил-76, Ил-78, БЕ-12 | Ил-18, Ту-134, МиГ-29, Су-25, Су-27 | , Су-17, Су-24, МиГ-23 |
| 1                    | 2                                                                   | 3          | 4    | 5                                       | 6                                  | 7                                   | 8                      |

2

Продовження додатка 15

| 1                                | 2                   | 3                                                                           | 4      | 5       | 6        | 7       | 8        |
|----------------------------------|---------------------|-----------------------------------------------------------------------------|--------|---------|----------|---------|----------|
| Для<br>аеродромів<br>I категорії | РМС типу<br>СП, ILS | Автоматичний і<br>директорний режим<br>заходу на посадку за<br>I категорією | 60x600 | 60x550* | 60x550*  | 60x550* | 60x550*  |
|                                  |                     | за ПСП (планками<br>положення<br>радіомаякової системи)                     | 60x600 | 60x800  | 60x800** | 80x1000 | 100x1200 |



| 1                                         | 2                                                      | 3                                                        | 4       | 5       | 6       | 7        | 8        |
|-------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------|---------|---------|----------|----------|
| Для<br>некатегоро-<br>ваних<br>аеродромів | РМС І<br>категорії<br>автома-<br>тична і<br>директорна | Автоматичний і<br>директорний режим<br>заходу на посадку | 60х600  | 60х800  | 60х800  | 70х900   | 70х900   |
|                                           |                                                        | без вогнів наближення                                    | 60х1600 | 60х1800 | 60х1800 | 70х1900  | 70х1900  |
|                                           |                                                        | за відсутності<br>спостережень на БПРМ<br>за Ін.м.х      | 90х1100 | 90х1300 | 90х1300 | 100х1400 | 100х1400 |

| 1                                | 2                      | 3                                                                      | 4       | 5       | 6          | 7        | 8         |
|----------------------------------|------------------------|------------------------------------------------------------------------|---------|---------|------------|----------|-----------|
|                                  |                        | без вогнів наближення та за відсутності спостережень на БПРМ за Ін.м.х | 90х2300 | 90х2300 | 100 - 2400 | 100х2400 | 100х 2400 |
| Для некатегоризованих аеродромів | РМС І категорії за ПСП | Режим заходу на посадку за планками положення РМС                      | 60х 800 | 60х 800 | 80х1000    | 80х1000  | 100х1200  |
|                                  |                        | без вогнів наближення за відсутності                                   | 60х1800 | 60х1800 | 80х2000    | 80х2000  | 80х2200   |
|                                  |                        | спостережень на БПРМ за Ін.м.х                                         | 90х1100 | 90х1300 | 110х1500   | 110х1500 | 130х1700  |

| 1                                         |                                     | 2                                                                               |  | Продовження додатка 15 |         |         |          | 7        |          | 8 |  |
|-------------------------------------------|-------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|--|------------------------|---------|---------|----------|----------|----------|---|--|
| 1                                         |                                     | 2                                                                               |  | 3                      | 4       | 5       | 6        | 7        | 8        |   |  |
| Для<br>некатегорі-<br>ваних<br>аеродромів | РМС<br>(некатегорі-<br>вана) за ПСП | без вогнів наближення<br>та за відсутності<br>спостережень на БПРМ<br>за Нн.м.х |  | 90x2100                | 90x2300 | 90x2300 | 110x2500 | 110x2500 | 130x2700 |   |  |
|                                           |                                     | Режим заходу на посадку<br>за планками положення<br>РМС                         |  | 60x600                 | 60x800  | 60x800  | 80x1000  | 80x1000  | 100x1200 |   |  |
|                                           |                                     | без вогнів наближення<br>за відсутності                                         |  | 60x1600                | 60x1800 | 60x1800 | 80x2000  | 80x2000  | 100x2200 |   |  |
|                                           |                                     | спостережень на БПРМ<br>за Нн.м.х                                               |  | 90x1100                | 90x1300 | 90x1300 | 110x1500 | 110x1500 | 130x1700 |   |  |

| 1                                         | 2       | 3                                                                               | 4        | 5        | 6        | 7        | 8        |
|-------------------------------------------|---------|---------------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Для<br>некатегорі-<br>ваних<br>аеродромів |         | без вогнів наближення<br>та за відсутності<br>спостережень на БПРМ<br>за Нн.м.х | 90х2100  | 90х2300  | 90х2300  | 110х2500 | 130х2700 |
|                                           |         | РСП+ОСП                                                                         | 60х600   | 60х800   | 80х1000  | 80х1000  | 100х1200 |
|                                           |         | без вогнів наближення                                                           | 60х1600  | 60х1800  | 80х2000  | 82х2000  | 100х2200 |
|                                           | РСП+ОСП | за відсутності<br>спостережень на БПРМ<br>за Нн.м.х                             | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 |
|                                           |         | без вогнів наближення<br>та за відсутності<br>спостережень на БПРМ<br>за Нн.м.х | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 |
|                                           |         |                                                                                 |          |          |          |          |          |

7

Продовження додатка 15

| 1                                          | 2   | 3                                          | 4        | 5        | 6        | 7        | 8        |
|--------------------------------------------|-----|--------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
| Для<br>некатегорор-<br>ваних<br>аеродромів | РСП | РСП                                        | 60х800   | 80х1000  | 80х1000  | 100х1200 | 120х1500 |
|                                            |     | без вогнів наближення                      | 60х1800  | 80х2000  | 80х2000  | 100х2200 | 120х2500 |
|                                            |     | за відсутності                             |          |          |          |          |          |
|                                            |     | спостережень на БІРМ<br>за Нн.м.х          | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 |
| Для<br>некатегорор-<br>ваних<br>аеродромів | ОСП | без вогнів наближення та<br>за відсутності |          |          |          |          |          |
|                                            |     | спостережень на БІРМ<br>за Нн.м.х          | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 |
|                                            |     | ОСП                                        | 80х800   | 100х1500 | 100х1500 | 100х1500 | 150х2500 |
|                                            |     | без вогнів наближення                      | 80х1800  | 100х2500 | 100х2500 | 100х2500 | 150х3500 |

| 1 | 2                                             | 3                                                                      | 4        | 5        | 6        | 7        | 8        |
|---|-----------------------------------------------|------------------------------------------------------------------------|----------|----------|----------|----------|----------|
|   | За відсутності спостережень на БПРМ за Нн.м.х | 200х2500                                                               | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 | 200х2500 |
|   |                                               | без вогнів наближення та за відсутності спостережень на БПРМ за Нн.м.х | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 | 200х3500 |
|   |                                               | ОПРС                                                                   | 200х3000 | 300х5000 | 300х5000 | 300х5000 | 300х5000 |
|   |                                               |                                                                        |          |          |          |          |          |

\* Мінімум 60х550 м, встановлюється на аеродромах, обладнаних світлотехнічним обладнанням II категорії, на аеродромах зі світлотехнічним обладнанням I категорії – 60х800 м.

\*\* На аеродромах, обладнаних РМС II категорії, мінімум для посадки за ПСП літаків Ан-24, Ан-26, Ан-30, Як-40 може встановлюватися таким, що дорівнює 50х700 м.

Примітки:

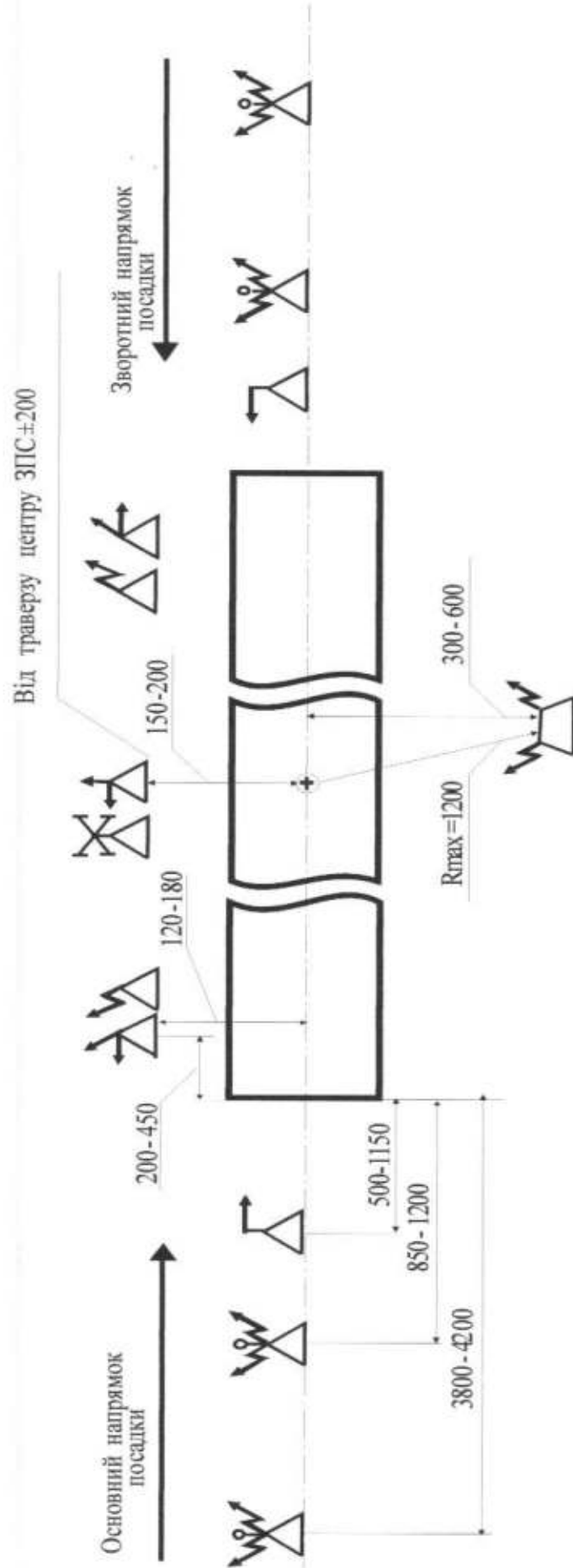
1. Аеродроми I категорії обладнуються світлотехнічним обладнанням з вогнями високої інтенсивності, розгорнутими за схемою ОВІ-1.
2. Нн.м.х – висота нижньої межі хмарності.

Додаток 16

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України (пункт 6 розділу VI)

ТИПОВА СХЕМА

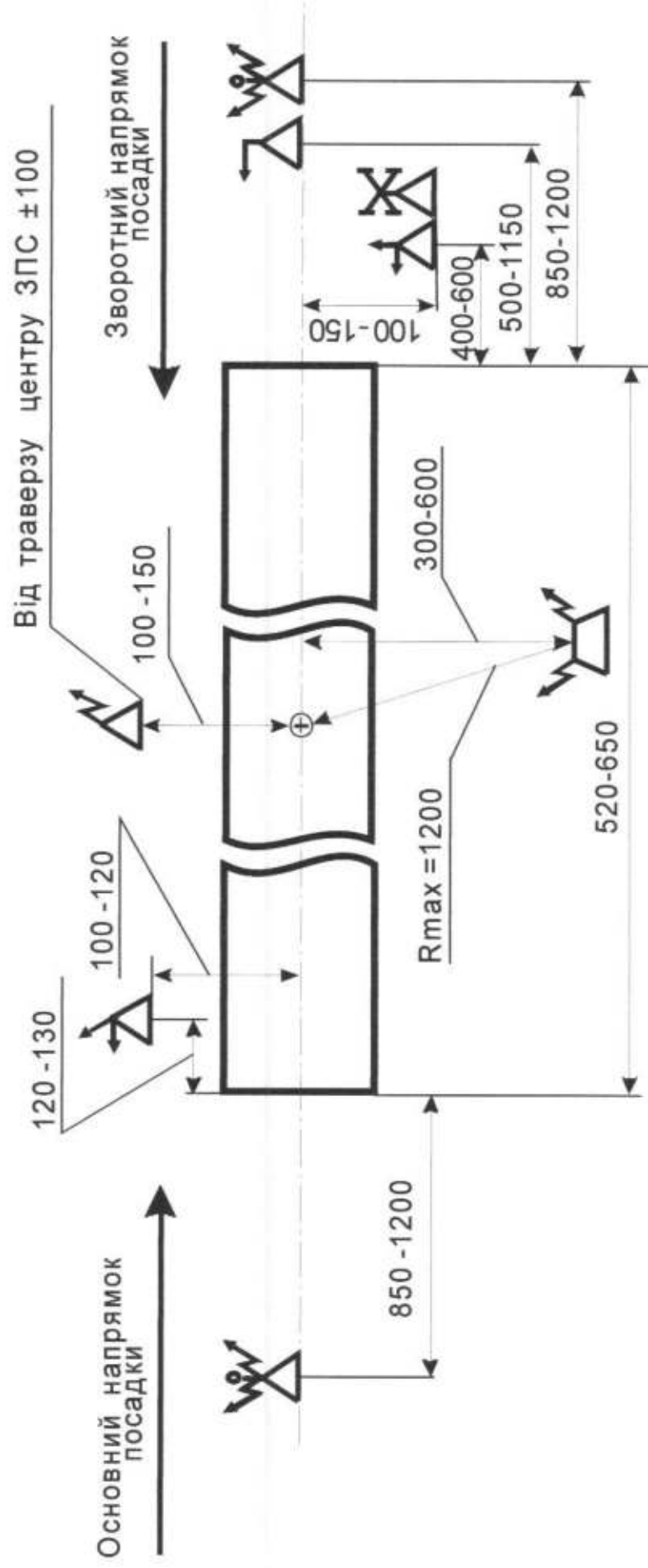
розміщення радіотехнічного обладнання на аеродромі державної авіації України та аеродромах базування вертольотів – вертодромах





ТИПОВА СХЕМА

розміщення радіотехнічного обладнання на аеродромах базування вертольотів (вертодромах)



## Умовні позначення

засобів радіосвітлотехнічного забезпечення польотів



– привідна аеродромна радіостанція



– маркерний радіомаяк



– привідний радіомаркерний пункт



– автоматичний радіопеленгатор УКХ діапазону



– радіотехнічна система ближньої навігації



– курсовий радіомаяк



– глісадний радіомаяк



– радіолокаційна система посадки

кдп

– командно-диспетчерський пункт



– стартовий командний пункт



– світломаяк



– аеродромний посадковий прожектор

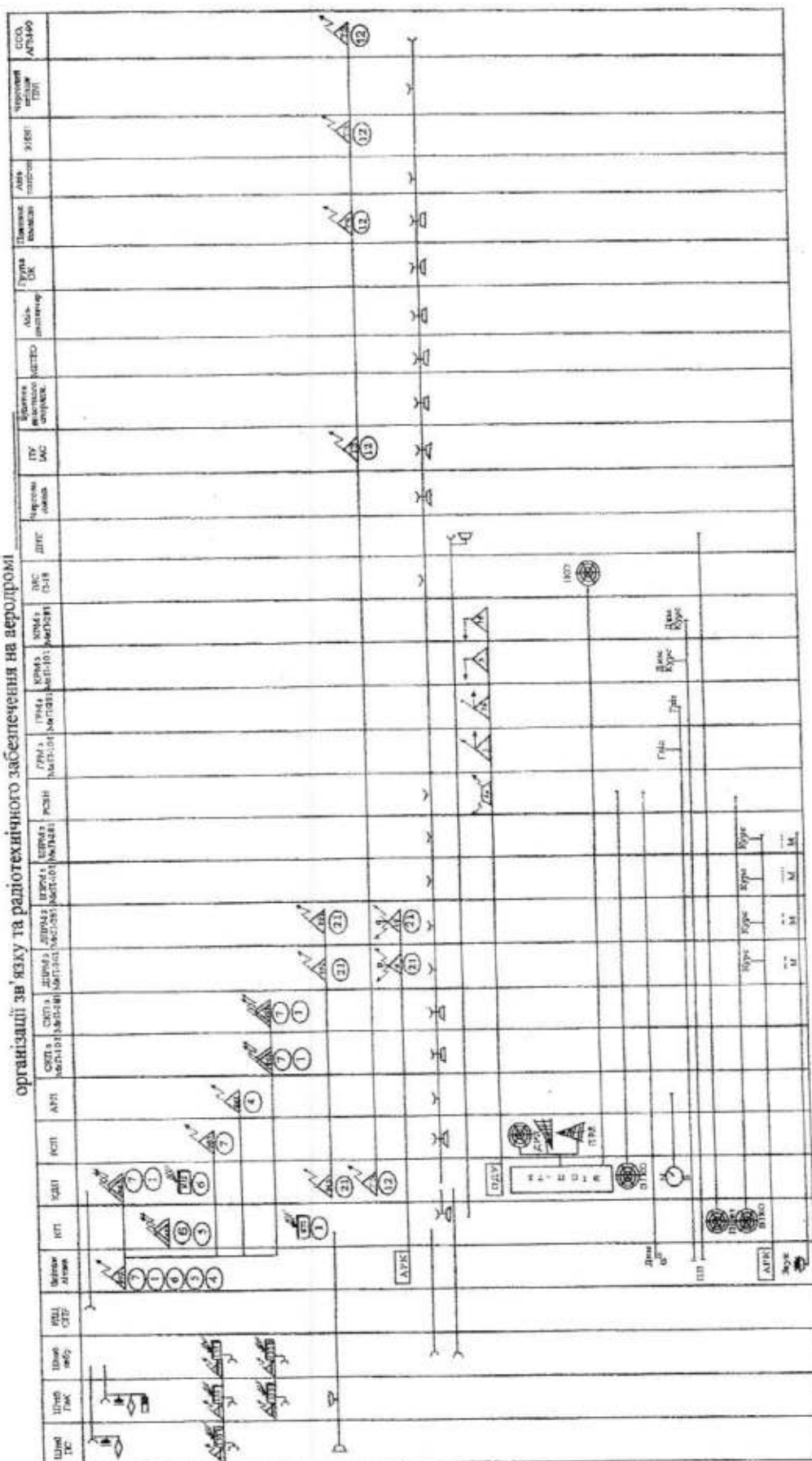
Додаток 17

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України  
(пункт 9 розділу VI)

ЗАТВЕРДЖУЮ

Командир військової частини А0000  
військове звання підпис Власне ім'я ПРІЗВИЩЕ  
" " 20 року

СХЕМА  
організації зв'язку та радіотехнічного забезпечення на аеродромі



Начальник зв'язку та РТЗ військової частини А0000

20 року

## Додаток 18

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 1 глави 2 розділу VII)

Таблиця 1

## ВИМОГИ ДО СКЛАДУ

аеродромного метеорологічного обладнання злітно-посадкової смуги  
(напрямків), обладнаних для точного заходження на посадку  
за категорією I та вище

| №<br>з/п | Аеродромне метеорологічне<br>обладнання                                                                                                                   | Кількість обладнання для<br>точного заходження на<br>посадку за категорією I і<br>вище |                                        |
|----------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------|
|          |                                                                                                                                                           | один<br>напрямок<br>зльоту і<br>посадки                                                | два<br>напрямки<br>зльоту і<br>посадки |
| 1        | 2                                                                                                                                                         | 3                                                                                      | 4                                      |
| 1.       | Автоматизовані аеродромні метеорологічні станції, що забезпечують автоматичне обчислення, обробку та видачу на засоби відображення і реєстрації, комплект | 2, з них<br>1 резервний                                                                | 2, з них<br>1 резервний                |
| 2.       | Первинні вимірювальні перетворювачі видимості, комплект                                                                                                   | 4, з них<br>1 резервний                                                                | 5, з них<br>2 резервні                 |
| 3.       | Вимірювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості), комплект                                                                                    | 2, з них<br>1 резервний                                                                | 4, з них<br>2 резервних                |

| 1  | 2                                                                             | 3                                                                          | 4                                                               |
|----|-------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------|
| 4. | Дистанційні вимірювачі висоти нижньої межі хмар                               | 2, з них<br>1 резервний                                                    | 4, з них<br>2 резервних                                         |
| 5. | Первинні вимірювальні перетворювачі параметрів приземного вітру, комплект     | 3, з них<br>1 резервний                                                    | 4, з них<br>1 резервний                                         |
| 6. | Первинні вимірювальні перетворювачі атмосферного тиску, комплект              | 2, з них<br>1 резервний                                                    | 2, з них<br>1 резервний                                         |
| 7. | Первинні вимірювальні перетворювачі температури і вологості повітря, комплект | 2, з них<br>1 резервний                                                    | 2, з них<br>1 резервний                                         |
| 8. | Засоби відображення метеоінформації (дисплеї), шт.                            | Визначається згідно з главою 5 розділу VII цих Правил і вимогами ПМетЗП ДА | Кількість визначається згідно з главою 5 розділу VII цих Правил |
| 9. | Засоби реєстрації метеоінформації, шт.                                        | 2, з них<br>1* резервний                                                   | 2, з них<br>1* резервний                                        |

\* Електронні обчислювальні машини з прикладним програмним забезпеченням можуть використовуватися як засоби реєстрації та архівації поточних показань дистанційних вимірювачів метеорологічних величин та відповідним чином оброблених метеорологічних параметрів, що відображаються на погодних дисплеях систем/станцій та передаються до ліній зв'язку.

## ВИМОГИ ДО СКЛАДУ

аеродромного метеорологічного обладнання злітно-посадкової смуги  
(напрямків), обладнаних для неточного заходження на посадку,  
і необладнаних злітно-посадкових смуг

| №<br>з/п | Аеродромне метеорологічне обладнання                                                                                                        | Кількість обладнання для<br>заходу на посадку ЗПС      |                            |
|----------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|----------------------------|
|          |                                                                                                                                             | ПК, I, II, III,<br>вертодроми                          | ЗПМ,<br>вертолітний<br>ЗПМ |
| 1        | 2                                                                                                                                           | 3                                                      | 4                          |
| 1.       | Вимірювачі-реєстратори видимості*:<br>для одного напрямку зльоту та посадки                                                                 | 1                                                      | —                          |
|          | ЗПС, комплект;<br>для двох напрямків зльоту та посадки<br>ЗПС, комплект                                                                     | 2                                                      | —                          |
| 2.       | Щити-орієнтири видимості*:<br>для одного напрямку зльоту та посадки                                                                         | 1                                                      | 1                          |
|          | ЗПС, комплект;<br>для двох напрямків зльоту та посадки<br>ЗПС, комплект                                                                     | 1                                                      | 1                          |
| 3.       | Вимірювачі висоти нижньої межі хмар<br>(вертикальної видимості):<br>для одного напрямку і двох напрямків<br>зльоту та посадки ЗПС, комплект | 2 (з них<br>1 є<br>рекомендова-<br>ним і<br>резервним) | 1**                        |

| 1  | 2                                                                                                                                                                                       | 3                                                                          | 4                                                                          |
|----|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| 4. | Дистанційні вимірювачі висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості):<br>для одного напрямку зльоту та посадки ЗПС, комплект;<br>для двох напрямків зльоту та посадки ЗПС, комплект | 1<br><br>2                                                                 | —<br><br>—                                                                 |
| 5. | Вимірювачі параметрів приземного вітру,,:<br>для одного напрямку зльоту та посадки ЗПС комплект;<br>для двох напрямків зльоту та посадки ЗПС, комплект                                  | 1<br><br>2                                                                 | 1***<br><br>1***                                                           |
| 6. | Вимірювачі атмосферного тиску, шт.                                                                                                                                                      | 1                                                                          | 1                                                                          |
| 7. | Вимірювачі температури та вологості повітря, комплект                                                                                                                                   | 1                                                                          | 1                                                                          |
| 8. | Засоби відображення метеоінформації, шт.                                                                                                                                                | Визначається згідно з главою 5 розділу VII цих Правил та вимогами ПМетЗПДА | Визначається згідно з главою 5 розділу VII цих Правил та вимогами ПМетЗПДА |
| 9. | Засоби реєстрації метеоінформації                                                                                                                                                       | ****<br>—                                                                  | ****<br>—                                                                  |

\* Обладнання є рекомендованим. За наявності показових природних або штучних орієнтирів для визначення видимості, які розташовані в межах відповідних відстаней та занесені у схеми орієнтирів видимості, вимірювачі-реєстратори видимості можуть не використовуватися, щити-орієнтири не встановлюватися.



**\*\*** На ЗПМ і вертолітних ЗПМ, обладнаних для неточного заходження на посадку за приладами, до складу устаткування може включатися вимірювач висоти нижньої межі хмар (вертикальної видимості) з метою зниження експлуатаційного мінімуму для посадки.

**\*\*\*** Для вертолітних ЗПМ замість приладу для вимірювання напрямку та швидкості вітру під час візуального визначення параметрів вітру екіпажами вертольотів, які виконують зліт або посадку, використовується вітропоказчик (усічений конус з легкої тканини червоного (помаранчевого або чорного) та білого кольорів). Кольори розташовуються у вигляді п'яти смуг, що чергуються, перша та остання смуги мають більш темний колір. Розміри вітропоказчика: довжина – 2,4 (1,2) м, діаметр більшого кінця – 0,6 (0,4) м, меншого – 0,3 (0,15) м).

**\*\*\*\*** Визначаються експлуатаційною документацією та можливостями засобів об'єктивного контролю.

Примітка. Резерв метеобладнання за рядками 1, 3 – 6 граfi 2 таблиці 2 здійснюється у випадках, коли метеобладнання застаріле і має подовжений технічний ресурс (строк служби) та/або працює нестабільно.

У випадках, коли аеродроми вищезазначених класів мають необладнані ЗПС, передбачається мінімальний склад метеобладнання для кожного напрямку зльоту та посадки, що відповідає вимогам граfi 3 таблиці 2. За наявності показових природних або штучних орієнтирів для визначення видимості на ЗПС щити-орієнтири можуть не використовуватися.

## Додаток 19

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 1 глави 4 розділу VII)

## ДОПУСТИМІ ПОХИБКИ

аеродромного метеорологічного обладнання

| № з/п | Метеорологічні величини                                              | Діапазон вимірів                                         | Межа допустимої похибки вимірів*                        |
|-------|----------------------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------|
| 1     | 2                                                                    | 3                                                        | 4                                                       |
| 1.    | Видимість                                                            | Від 20 до 150 м<br>від 150 до 250 м<br>від 250 до 2000 м | $\pm 20 \%$<br>$\pm 15 \%$<br>$\pm 10 \%$               |
| 2.    | Дальність видимості на ЗПС                                           | До 400 м<br>від 400 до 800 м<br>понад 800 м              | $\pm 10 \text{ м}$<br>$\pm 25 \text{ м}$<br>$\pm 10 \%$ |
| 3.    | Висота нижньої межі хмар (вертикальна видимість), Н                  | До 100 м<br>вище 100 м                                   | $\pm 10 \text{ м}$<br>$\pm 10 \%$                       |
| 4.    | Напрямок приземного вітру                                            | Від 0 до 360°                                            | $\pm 10 \%$                                             |
| 5.    | Швидкість приземного вітру, усереднена за 10 та 2 хв                 | Від 1,5 до 10 м/с<br>від 10 до 40 м/с                    | $\pm 1 \text{ м/с}$<br>$\pm 10 \%$                      |
| 6.    | Максимальна швидкість приземного вітру (пориви) за минулі 10 та 2 хв | Від 3 до 10 м/с<br>від 10 до 50 м/с                      | $\pm 2 \text{ м/с}$<br>$\pm 10 \%$                      |

| 1  | 2                                                | 3                                 | 4                                                                                                                  |
|----|--------------------------------------------------|-----------------------------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| 7. | Атмосферний тиск QNH,<br>QFE                     | Від 600 до 1080<br>гПа            | $\pm 0,5$ гПа                                                                                                      |
| 8. | Температура повітря та<br>температура точки роси | Від $-60$ до $50^{\circ}\text{C}$ | $\pm 1^{\circ}\text{C}$                                                                                            |
| 9. | Відносна вологість повітря                       | Від 30 до 100 %                   | $\pm 5\%$ при температурі<br>вище $0^{\circ}\text{C}$ , $\pm 10\%$ при<br>температурі нижче<br>$0^{\circ}\text{C}$ |

\* Точність вимірів стосується тільки інструментальних вимірювань.

Додаток 20

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України  
(пункт 12 розділу VIII)

КАТЕГОРІЇ

споживачів електроенергії за ступенем надійності електропостачання

| № з/п | Об'єкт (споживач електроенергії) | Некатегорований напрямок посадки та зльоту |                                                                                 | Напрямок, який забезпечує зліт та посадку по мінімуму |                                                                                 |                                    |                                                                                 |
|-------|----------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------|
|       |                                  | категорія споживача електроенергії         | максимально допустимий час відновлення напруги на щитах живлення (не більше), с | I категорія                                           |                                                                                 | II, III категорії                  |                                                                                 |
|       |                                  |                                            |                                                                                 | категорія споживача електроенергії                    | максимально допустимий час відновлення напруги на щитах живлення (не більше), с | категорія споживача електроенергії | максимально допустимий час відновлення напруги на щитах живлення (не більше), с |
| 1     | 2                                | 3                                          | 4                                                                               | 5                                                     | 6                                                                               | 7                                  | 8                                                                               |
| 1.    | Світлообладнання                 | II                                         | 240                                                                             | ОГ                                                    | 15                                                                              | ОГ                                 | 0                                                                               |

| 1  | 2                                                            | 3      | 4                                                                                                                                                    | 5  | 6  | 7  | 8  |
|----|--------------------------------------------------------------|--------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|----|----|----|----|
| 2. | Кодовий маяк                                                 | II     | 240                                                                                                                                                  | I  | 15 | I  | 15 |
| 3. | Привідні<br>радіомаркерні пункти                             | II     |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |
| 4. | Радіомаякові системи<br>посадки                              | II     | 300                                                                                                                                                  | ОГ | 15 | ОГ | 0  |
| 5. | Пункти управління<br>повітряним рухом у<br>районі аеродрому: |        | Не більше часу, необхідного для<br>вмикання резервного живлення<br>черговою зміною за відсутності<br>автоматизованих джерел електро-<br>забезпечення |    |    |    |    |
|    | КДП                                                          | I (II) |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |
|    | СКП                                                          | II     |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |
|    | КП                                                           | I (II) |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |
| 6. | Радіолокаційна<br>система посадки:                           |        | забезпечення                                                                                                                                         |    |    |    |    |
|    | ДРЛ                                                          | II     |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |
|    | ПРЛ                                                          | II     |                                                                                                                                                      | I  | 15 | I  | 15 |

| 1   | 2                                                            | 3        | 4                                                                                                                                                    | 5      | 6        | 7      | 8        |
|-----|--------------------------------------------------------------|----------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|--------|----------|--------|----------|
|     | РСБН<br>АРП                                                  | II<br>II | Не більше часу, необхідного<br>для вмикання резервного живлення<br>черговою зміною за відсутності<br>автоматизованих джерел електро-<br>забезпечення | I<br>I | 15<br>15 | I<br>I | 15<br>15 |
| 7.  | Ближня радіолокаційна<br>група                               | II       |                                                                                                                                                      | I      | 15       | I      | 15       |
| 8.  | Приймальний центр                                            | II       |                                                                                                                                                      | I      | 15       | I      | 15       |
| 9.  | Передавальний центр                                          | II       |                                                                                                                                                      | I      | 15       | I      | 15       |
| 10. | Метеорадіолокатор                                            | II       |                                                                                                                                                      | I      | 60       | I      | 60       |
| 11. | Метеообладнання                                              | II       |                                                                                                                                                      | I      | 60       | I      | 60       |
| 12. | Загороджувальні вогні<br>аеродромних перешкод<br>у межах СПП | II       |                                                                                                                                                      | I      | 60       | I      | 60       |

## Додаток 21

до Правил визначення придатності до експлуатації аеродромів та злітно-посадкових майданчиків державної авіації України

(пункт 4 розділу X)

Таблиця 1

**КАТЕГОРІЇ АЕРОДРОМІВ**  
за рівнем необхідного пожежного захисту

| № з/п | Загальна довжина ПС      | Максимальна ширина фюзеляжу найбільшого ПС, м | Категорія аеродрому за РНПЗ |
|-------|--------------------------|-----------------------------------------------|-----------------------------|
| 1     | 2                        | 3                                             | 4                           |
| 1.    | Від 0 до 9 м (включно)   | 2                                             | 1                           |
| 2.    | Від 9 до 12 м (включно)  | 2                                             | 2                           |
| 3.    | Від 12 до 18 м (включно) | 3                                             | 3                           |
| 4.    | Від 18 до 24 м (включно) | 4                                             | 4                           |
| 5.    | Від 24 до 28 м (включно) | 4                                             | 5                           |
| 6.    | Від 28 до 39 м (включно) | 5                                             | 6                           |
| 7.    | Від 39 до 49 м (включно) | 5                                             | 7                           |
| 8.    | Від 49 до 61 м (включно) | 7                                             | 8                           |
| 9.    | Від 61 до 76 м (включно) | 7                                             | 9                           |
| 10.   | Від 76 до 90 м (включно) | 8                                             | 10                          |

Примітки. 1. Категорія аеродрому за РНПЗ встановлюється за графами 2, 3 таблиці 1 на підставі визначення загальної довжини та максимальної ширини фюзеляжу ПС, що експлуатуються на цьому аеродромі.

2. Категорія аеродрому за РНПЗ повинна переглядатися не рідше одного разу на рік і під час організації польотів нових типів ПС.



**КІЛЬКІСТЬ ПОЖЕЖНИХ АВТОМОБІЛІВ**  
**вогнегасних речовин і сумарна продуктивність подачі вогнегасних**  
**речовин**

| №<br>з/п | Категорія<br>аеродрому<br>за РНПЗ | Кількість<br>ПА, од. | Кількість ВГР |                                           | Сумарна<br>продуктивність<br>подачі ВГР, кг/с |
|----------|-----------------------------------|----------------------|---------------|-------------------------------------------|-----------------------------------------------|
|          |                                   |                      | на ПА, л      | у тому числі<br>піно-<br>утворювача,<br>л |                                               |
| 1        | 2                                 | 3                    | 4             | 5                                         | 6                                             |
| 1.       | 1                                 | 1                    | 800           | 55                                        | 6                                             |
| 2.       | 2                                 | 1                    | 1700          | 120                                       | 14                                            |
| 3.       | 3                                 | 1                    | 2600          | 180                                       | 20                                            |
| 4.       | 4                                 | 2                    | 8000          | 500                                       | 60                                            |
| 5.       | 5                                 | 2                    | 12000         | 840                                       | 80                                            |
| 6.       | 6                                 | 3                    | 15200         | 1060                                      | 100                                           |
| 7.       | 7                                 | 3                    | 24000         | 1680                                      | 130                                           |
| 8.       | 8                                 | 4                    | 32500         | 2160                                      | 180                                           |
| 9.       | 9                                 | 5                    | 41000         | 2870                                      | 220                                           |
| 10.      | 10                                | 5                    | 41850         | 3580                                      | 250                                           |