

**ПОСТАНОВЛЕНИЕ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ  
БЕЛАРУСЬ**

**4 октября 2024 г. N 101**

**ОБ ИЗМЕНЕНИИ ПОСТАНОВЛЕНИЯ МИНИСТЕРСТВА ТРАНСПОРТА И  
КОММУНИКАЦИЙ РЕСПУБЛИКИ БЕЛАРУСЬ ОТ 30 ДЕКАБРЯ 2009 Г. N 102**

На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1. Внести в постановление Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 декабря 2009 г. N 102 "Об утверждении авиационных правил "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации Республики Беларусь" следующие изменения:

1.1. название изложить в следующей редакции:

"Об утверждении Авиационных правил по аэродромному обеспечению полетов на аэродромах гражданской авиации";

1.2. преамбулу и пункт 1 изложить в следующей редакции:

"На основании части четвертой статьи 6 Воздушного кодекса Республики Беларусь Министерство транспорта и коммуникаций Республики Беларусь **ПОСТАНОВЛЯЕТ**:

1. Утвердить Авиационные правила по аэродромному обеспечению полетов на аэродромах гражданской авиации (прилагаются).";

1.3. авиационные правила "Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации Республики Беларусь", утвержденные этим постановлением, изложить в новой редакции (прилагаются).

2. Настоящее постановление вступает в силу после его официального опубликования.

Заместитель Министра

С.С.Дубина

СОГЛАСОВАНО

Министерство иностранных дел  
Республики Беларусь

Государственный комитет  
по стандартизации  
Республики Беларусь

УТВЕРЖДЕНО  
Постановление  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
30.12.2009 N 102  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА  
ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ НА АЭРОДРОМАХ ГРАЖДАНСКОЙ**

## **АВИАЦИИ**

### **РАЗДЕЛ I ОСНОВНЫЕ ПОЛОЖЕНИЯ ПО ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОДРОМОВ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

#### **ГЛАВА 1 ТЕРМИНЫ, ОПРЕДЕЛЕНИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ**

1. Настоящие Авиационные правила определяют порядок аэродромного обеспечения полетов на аэродромах гражданской авиации (далее, если не определено иное, - аэродром) и разработаны в целях реализации международных стандартов и рекомендуемой практики Приложения 14 к Конвенции о международной гражданской авиации, подписанной 7 декабря 1944 года в г. Чикаго.

2. Действие настоящих Авиационных правил распространяется на юридические и физические лица, которые осуществляют эксплуатацию аэродромов на территории Республики Беларусь либо в ведении которых находятся аэродромы.

3. Для целей настоящих Авиационных правил используются термины и их определения в значениях, установленных Воздушным кодексом Республики Беларусь, а также следующие термины и их определения:

весенне-летний период - период с 15 апреля по 14 октября;

дескрипторы состояния поверхности покрытия взлетно-посадочной полосы - вещества в виде уплотненного снега, сухого снега, инея, льда, слякоти, стоячей воды, мокрого льда, мокрого снега;

донесение о состоянии взлетно-посадочной полосы - подробная стандартизированная информация о состоянии поверхности взлетно-посадочной полосы и его влиянии на взлетно-посадочные характеристики самолета;

код состояния взлетно-посадочной полосы - число, отражающее состояние поверхности взлетно-посадочной полосы, которое используется в донесении о состоянии взлетно-посадочной полосы;

матрица оценки состояния взлетно-посадочной полосы - матрица, позволяющая по соответствующим правилам оценить код состояния взлетно-посадочной полосы на основе набора контролируемых параметров состояния поверхности взлетно-посадочной полосы и заключения пилота об эффективности торможения;

оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов - инженер, начальник смены и другие специалисты службы аэродромного обеспечения полетов, имеющие соответствующий допуск и выполняющие функции по контролю за состоянием элементов летного поля аэродрома и определению годности их к эксплуатации;

осенне-зимний период - период с 15 октября по 14 апреля;

рабочее время аэропорта (аэродрома) - установленный режим работы аэропорта (аэродрома) с учетом принимаемых решений по его продлению;

рабочая часть искусственной взлетно-посадочной полосы - часть искусственной взлетно-посадочной полосы, подготовленная и используемая для взлета и посадки воздушных судов при временном выводе из эксплуатации остальной части искусственной взлетно-посадочной полосы;

руководитель работ - ответственное должностное лицо за организацию работ в контролируемой зоне летного поля и обеспечение при этом безопасности полетов, имеющее допуск на ведение радиосвязи и руководство данными работами;

служба аэродромного обеспечения полетов - подразделение авиационной организации, в функции которого входят вопросы эксплуатации аэродрома и аэродромного обеспечения полетов;

состояние поверхности взлетно-посадочной полосы - описание состояния поверхности взлетно-посадочной полосы, используемое в донесении о состоянии взлетно-посадочной полосы, которое представляет собой основу для определения кода состояния взлетно-посадочной полосы в целях расчета летно-технических характеристик самолета;

старший авиационный начальник аэродрома - руководитель авиационной

организации (филиала авиационной организации), являющийся главным должностным лицом, определяющим порядок эксплуатации аэродрома и производства полетов на нем;

NOTAM - извещение, рассылаемое средствами электросвязи и содержащее информацию о введении в действие, состоянии или изменении любого аэронавигационного оборудования, обслуживания и правил или информацию об опасности, своевременное предупреждение о которых имеет важное значение для персонала, связанного с выполнением полетов;

SNOWTAM - NOTAM специальной серии, передаваемое в стандартном формате, который включает донесение о состоянии взлетно-посадочной полосы, уведомляющее о существовании или прекращении опасных условий, вызванных наличием снега, льда, слякоти, инея, стоячей воды или воды, образовавшейся в результате таяния снега, слякоти, льда или инея на рабочей площади аэродрома.

4. Сокращения, употребляемые в настоящих Авиационных правилах, обозначают следующие термины:

АВР - аппаратура визуальной регистрации;

АДП - аэродромный диспетчерский пункт;

БПБ - боковая полоса безопасности;

ВЛП - весенне-летний период;

ВПП - взлетно-посадочная полоса;

ВС - воздушное судно;

ГРМ - глиссадный радиомаяк;

ДПА - диспетчерский пункт аэродрома;

ДПР - диспетчерский пункт руления;

ИВПП - искусственная взлетно-посадочная полоса;

КЗБ - концевая зона безопасности;

КРМ - курсовой радиомаяк;

КТА - контрольная точка аэродрома;

МС - место стоянки;

МУ - место установки;

ОЗП - осенне-зимний период;

ПРД - перронная рулежная дорожка;

РД - рулежная дорожка;

РЛЭ - руководство по летной эксплуатации;

РПА - руководитель полетов аэродрома;

СДП - стартовый диспетчерский пункт;

ССО - светосигнальное оборудование;

СЧЛП - спланированная часть летной полосы;

УКВ - ультракороткие волны;

ЭСТОП - электросветотехническое обеспечение полетов.

## **ГЛАВА 2**

### **ОБЩИЕ СВЕДЕНИЯ ОБ АЭРОДРОМАХ**

5. Аэродромы по видам поверхности подразделяются на:

искусственные;

грунтовые;

снежные;

ледовые;

гидроаэродромы.

6. В зависимости от длины ВПП в стандартных условиях аэродромы и ВПП подразделяются на классы: А, Б, В, Г, Д, Е. Аэродромы с длиной ВПП в стандартных условиях менее установленной для класса Е относятся к неклассифицированным. Классы аэродрома и ВПП определяются в соответствии с пунктами 1.2.2 и 1.2.3 авиационных правил "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь", утвержденных постановлением Министерства транспорта и коммуникаций Республики Беларусь от 30 апреля 2019 г. N 26.

7. Для эпизодических и сезонных полетов используются аэродромы, размеры

которых обеспечивают взлет и посадку соответствующего типа ВС.

### **ГЛАВА 3**

#### **ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНЫХ ПОЛЕЙ АЭРОДРОМОВ**

8. Поверхность ИВПП содержится в состоянии, обеспечивающем хорошие характеристики сцепления и малое сопротивление качению. Осадки (снег, слякоть, лед, вода) и другие виды загрязнения покрытия (грязь, песок, нефтепродукты, наслоения резины) удаляются с момента их появления в минимальные сроки.

9. Элементы летного поля аэродрома являются непригодными к эксплуатации при следующих условиях:

9.1. код состояния ВПП хотя бы одной третьей части покрытия определен как 0;

9.2. на поверхности рабочей части ИВПП и площадок разворота на ВПП имеется слой осадков:

вода - более 10 мм;

слякоть и мокрый снег - более 12 мм;

сухой снег - более 50 мм;

9.3. на поверхности рабочей части ИВПП и площадок разворота на ВПП имеются дефекты:

уступы между соседними плитами и кромками трещин более 25 мм;

выбоины и раковины глубиной более 25 мм, за исключением дефектов, которые могут быть накрыты кругом диаметра 120 мм;

оголенные стержни арматуры;

посторонние предметы или продукты разрушения покрытия;

участки шелушения покрытия и волнообразования, образующие просвет под трехметровой рейкой более 25 мм (кроме вершин двускатного профиля и дождеприемных лотков);

наплывы мастики высотой более 15 мм;

сколы кромок плит шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм;

9.4. на поверхности покрытия РД, перрона и концевой полосы торможения имеются дефекты:

уступы между соседними плитами и кромками трещин более 30 мм;

выбоины и раковины глубиной более 30 мм (за исключением дефектов, которые могут быть накрыты кругом диаметра 120 мм);

сколы кромок плит шириной более 30 мм;

оголенные стержни арматуры;

посторонние предметы или продукты разрушения покрытия;

наплывы мастики высотой более 15 мм;

участки шелушения покрытия и волнообразования, образующие просвет под трехметровой рейкой более 30 мм (кроме вершин двускатного профиля и дождеприемных лотков);

9.5. на БПБ имеются:

посторонние предметы или продукты разрушения покрытия;

уступы поверхности высотой более 50 мм;

9.6. на поверхности СЧЛП, КЗБ, центральных частей полос РД, а также грунтовых ВПП, РД, МС имеются:

колейности и другие неровности (микронеровности), образующие просвет под трехметровой рейкой более 100 мм и глубиной более допустимых значений, установленных РЛЭ эксплуатируемых типов ВС;

мезонеровности, превышающие значения 0,030, 0,022, 0,015, определенные нивелированием с шагом съемки соответственно 5, 10 и 20 метров;

посторонние предметы;

участки с разрыхленным (неуплотненным) грунтом;

не спланированные участки с понижениями, в которых собирается вода после выпадения осадков или таяния снега;

не связанные (не укатанные, не сцепленные битумным или цементным вяжущим) с грунтовой поверхностью каменные включения;

травостой высотой более 30 см;

9.7. прочность искусственных покрытий ВПП, РД, перрона, выраженная классификационным числом покрытия для самолетов с сертификационной массой более 5,7 тонны и максимально допустимой нагрузкой для самолетов с сертификационной массой 5,7 тонны и менее, недостаточна для данного типа ВС;

9.8. прочность грунта (уплотненного снега) ниже значений, установленных требованиями РЛЭ соответствующего типа ВС;

9.9. отсутствует необходимая маркировка искусственных и грунтовых элементов летного поля;

9.10. не очищены от снежного покрова:

концевая полоса торможения, кроме свежавыпавшего снега высотой менее 25 см, на всю площадь;

СЧЛП у торцов ВПП и КЗБ, кроме слоя снега высотой менее 25 см и валов свежавыпавшего снега менее 50 см;

СЧЛП на ширину 3 м от боковых границ ВПП, при наличии посадочных огней - до линии расположения данных огней, кроме слоя свежавыпавшего снега высотой менее 25 см и валов свежавыпавшего снега менее 50 см;

9.11. профиль снежного покрова выступает над плоскостью, имеющей восходящий уклон от торцов ВПП 1,25 процента;

9.12. на РД, перроне имеются участки снежного покрова толщиной более 25 см, валы из свежавыпавшего снега высотой более 50 см или валы из смерзшегося снега;

9.13. не очищены от снежного покрова (кроме слоя свежавыпавшего снега высотой менее 25 см и валов свежавыпавшего снега менее 50 см) полосы РД, в том числе ПРД, проходящих по краевым участкам перронов со стороны примыкающей грунтовой поверхности, на ширину 3 м от боковых границ РД, при наличии боковых рулевых огней - до линии расположения данных огней, а также БПБ РД;

9.14. профиль снежного покрова на участках, примыкающих к боковым границам ВПП и РД, выступает над плоскостями ограничения высоты снежного покрова на участках, примыкающих к боковым границам ВПП и РД, согласно приложению 1;

9.15. участки уплотненного снега и льда имеют вертикальный уступ к покрытию:

ВПП - более 25 мм;

РД и перрона - более 30 мм;

9.16. для движения ВС на тяге собственных двигателей - при наличии на покрытии ВПП, РД, перрона слоя льда, покрывающего более половины площади покрытия ВПП, РД или перрона.

10. После выполнения льдоснегоуборочных работ по удалению снега и льда в целях приведения элементов летного поля аэродрома в пригодное к эксплуатации состояние в соответствии с требованиями пункта 9 настоящих Авиационных правил принимаются меры по более качественной очистке от осадков всех элементов летного поля аэродрома, в первую очередь удаляются все валы снега и производится очистка БПБ, а также грунтовых участков:

между краями ВПП и посадочными огнями;

между краями РД и боковыми рулевыми огнями.

11. Швартовочные устройства (якорные крепления) на МС обеспечивают восприятия расчетных усилий от растяжек ВС расчетных типов. Не допускается эксплуатация швартовочных устройств (якорных креплений), если на них отсутствует (истек срок годности) акт проверки прочности якорных креплений по форме согласно приложению 2.

12. Заземляющие устройства очищаются и имеют сопротивление растеканию тока не более 100 Ом. Заземляющие устройства считаются непригодными, если отсутствует или истек срок годности акта проверки их сопротивления.

#### **ГЛАВА 4**

#### **ТРЕБОВАНИЯ К СОСТОЯНИЮ ЗОН КРМ И ГРМ**

13. Зоны КРМ и ГРМ находятся в пределах общего ограждения аэродрома и контролируются эксплуатантом аэродрома и эксплуатантом средств радиотехнического обеспечения полетов на аэродроме.

14. Местность в зонах КРМ и ГРМ освобождается от деревьев, кустарников и любых других препятствий. В пределах зон КРМ и ГРМ движение транспортными средствами и специальными машинами при производстве полетов не допускается.

Основными требованиями к состоянию зон КРМ и ГРМ являются ограничения высоты травяного покрова и толщины снега.

15. В зонах КРМ высота травяного или снежного покрова не превышает:  
для ВПП захода на посадку по приборам и ВПП точного захода на посадку по приборам I категории - 50 см;

для ВПП точного захода на посадку по приборам II и III категории - 20 см.

16. В зонах ГРМ высота травяного или снежного покрова не превышает:  
для ВПП захода на посадку по приборам и ВПП точного захода на посадку по приборам I категории - 30 см;

для ВПП точного захода на посадку по приборам II и III категории - 20 см.

17. Зоны КРМ и ГРМ образуют критическую зону системы посадки по приборам.

Для каждого аэродрома разрабатывается схема критических зон системы посадки по приборам, которая утверждается старшим авиационным начальником аэродрома и включается в технический паспорт аэродрома.

Границы критической зоны системы посадки по приборам на РД имеют дневную и ночную маркировку. Дневной маркировкой, определяющей границу критической зоны, является маркировка места ожидания у ВПП.

18. В местах пересечения критической зоны КРМ и ГРМ с внутрипортовыми дорогами со стороны въезда в критическую зону устанавливаются знаки места ожидания на маршруте движения транспортных средств и специальных машин.

## **РАЗДЕЛ II МАРКИРОВКА АЭРОДРОМОВ**

### **ГЛАВА 5 ТРЕБОВАНИЯ К МАРКИРОВКЕ И МАРКИРОВОЧНЫМ ЗНАКАМ**

19. Дневная маркировка обязательна для всех аэродромов.

На каждом аэродроме применительно к местным условиям составляется схема дневной маркировки искусственных покрытий и грунтовых элементов летного поля, которая утверждается старшим авиационным начальником аэродрома.

20. В процессе эксплуатации аэродрома по мере износа производится обновление маркировки аэродромных покрытий, покраски аэродромных знаков и маркеров с целью обеспечения постоянной контрастности маркировочных и аэродромных знаков и хорошей визуальной информативности экипажей ВС, водителей транспортных средств, специальных машин и технического персонала авиационных организаций.

21. Маркировка аэродромов выполняется в соответствии с параграфами 13 и 17 главы 2 авиационных правил "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь".

22. На аэродромах класса Е и неклассифицированных аэродромах, имеющих искусственные покрытия, допускается маркировка:

для ИВПП - маркировочными знаками порога и осевой линии по упрощенной схеме маркировки ИВПП согласно приложению 3;

для РД - осевым рулежным маркировочным знаком;

для перрона - маркировочными знаками: осевым рулежным ПРД, линиями заруливания, выруливания, Т-образным знаком остановки ВС, контуром зоны обслуживания, линией безопасного расстояния.

23. Для исключения случаев повреждения элементов ССО и электротехнического оборудования при выполнении снегоуборочных работ места их расположения в ОЗП обозначаются маркерами (вешками).

24. Маркировочные знаки на аэродромные покрытия допускается наносить с помощью специальных маркировочных машин, вручную по шаблонам или по направляющим рейкам.

25. Маркировка аэродромных покрытий выполняется при температуре наружного

воздуха, соответствующей техническому паспорту на лакокрасочные материалы, при его отсутствии - при температуре наружного воздуха не ниже плюс 10 градусов Цельсия.

26. Средний расход лакокрасочных материалов при механизированном способе нанесения маркировочных покрытий составляет 0,4 кг/м<sup>2</sup>, при ручном - 0,5 кг/м<sup>2</sup>, если иное не установлено заводом-изготовителем.

27. В случае загустевания лакокрасочных материалов перед применением лакокрасочные материалы разбавляются до рабочей вязкости специально предназначенными для этих целей растворителями.

28. До начала маркировочных работ поверхность покрытия высушивается и очищается от пыли, грязи, отслаивающихся старых лакокрасочных материалов, масляных пятен и посторонних предметов.

29. Технология нанесения лакокрасочных материалов на аэродромные покрытия включает следующие операции:

подготовку поверхности аэродромных покрытий в соответствии с пунктом 28 настоящих Авиационных правил;

разметку маркировочных знаков;

подготовку краски и нанесение ее на аэродромное покрытие.

### **РАЗДЕЛ III ТЕХНОЛОГИЯ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

#### **ГЛАВА 6 ФУНКЦИИ ДОЛЖНОСТНЫХ ЛИЦ, СЛУЖБ И ОТДЕЛОВ АВИАЦИОННЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ И ПОРЯДОК ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ**

30. Задачей должностных лиц авиационных организаций по аэродромному обеспечению полетов является осуществление комплекса мер по поддержанию летных полей аэродромов в состоянии, обеспечивающем безопасность полетов ВС.

31. Старший авиационный начальник аэродрома:

координирует взаимодействие наземных служб авиационных организаций, участвующих в подготовке летного поля и в обеспечении безопасности полетов аэродрома;

осуществляет комплекс мероприятий по организации безопасного движения по аэродрому ВС и транспортными средствами, специальными машинами;

является главным должностным лицом, определяющим порядок эксплуатации аэродрома.

32. РПА:

принимает решение о приостановлении, возобновлении или ограничении полетов на аэродроме на основании информации оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов о состоянии и годности к эксплуатации элементов летного поля аэродрома и планируемых ремонтно-эксплуатационных работах на аэродроме;

дает разрешение на выполнение работ в контролируемой зоне летного поля и согласовывает время выполнения работ;

запрещает производство работ и занятие контролируемой зоны летного поля транспортными средствами и специальными машинами в случае нарушения руководителями работ или водительским составом требований пункта 148 настоящих Авиационных правил и авиационных правил, регулирующих отношения по организации работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации;

осуществляет контроль за выполнением работ в контролируемой зоне летного поля, своевременностью освобождения контролируемой зоны летного поля транспортными средствами и специальными машинами, а также координирует взаимодействие диспетчеров ДПА (СДП) и ответственных должностных лиц наземных служб с целью обеспечения безопасности полетов ВС на аэродроме;

координирует взаимодействие диспетчера ДПА (СДП) и ответственных должностных лиц наземных служб при осуществлении работ на летном поле аэродрома;

информирует оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов об изменении погодных условий (выпадение осадков, переход температуры окружающего воздуха с положительных значений на отрицательные), замечаниях экипажей ВС по состоянию аэродромных покрытий.

33. Руководитель службы транспортных средств и специальных машин:

обеспечивает выделение транспортных средств и специальных машин в заявленном в соответствии с табелем количестве, в исправном состоянии и оборудованных радиостанциями, проблесковыми маячками, буксировочными устройствами в соответствии с установленными требованиями;

выделяет водителей, прошедших подготовку и имеющих допуск для работы на аэродроме на данном виде транспортного средства, специальной машине и при необходимости имеющих допуск к ведению радиосвязи.

34. Руководитель службы ЭСТОП организует работы по содержанию территории, примыкающей к надземным огням ССО и аэродромным знакам на расстоянии 0,5 м от края их конструкции (очистка снега, покос травы).

Руководитель работ, организующий работы по уборке снега между надземными огнями, уведомляет службу ЭСТОП о времени начала и окончания данных работ.

На каждом аэродроме с учетом местных условий разрабатывается технология очистки огней ССО и аэродромных знаков, предусматривающая порядок взаимодействия между службой аэродромного обеспечения полетов и службой ЭСТОП, меры, принимаемые по сохранности очищаемого оборудования, зоны ответственности при очистке огней и знаков, выделяемые для этих целей транспортные средства и специальные машины. Технология очистки огней ССО и аэродромных знаков включается в план льдоснегоуборочных работ.

35. Руководитель службы аэродромного обеспечения полетов:

35.1. контролирует состояние элементов летного поля аэродрома и годность их к эксплуатации;

35.2. организует выполнение комплекса работ по ремонту и эксплуатационному содержанию элементов летного поля аэродрома;

35.3. обеспечивает своевременное производство записи в журнале регистрации изменений аэронавигационной обстановки о предстоящих ремонтно-строительных работах или планируемых изменениях на аэродроме;

35.4. проводит техническую учебу с личным составом службы и организует допуск специалистов службы аэродромного обеспечения полетов к самостоятельной работе по контролю за состоянием элементов летного поля и определению годности их к эксплуатации;

35.5. обеспечивает ведение эксплуатационной документации, указанной в перечне документов по аэродромному обеспечению полетов, наличие которых обязательно на каждом аэродроме класса А - Д, согласно приложению 4;

35.6. организует внесение поправок в рабочие экземпляры и обеспечивает нахождение на рабочих местах оперативных специалистов службы аэродромного обеспечения полетов рабочих экземпляров авиационных правил, регулирующих:

аэродромное обеспечение полетов на аэродромах;

сертификационные требования к аэродромам;

сертификационные требования к вертодромам;

орнитологическое обеспечение полетов в гражданской авиации;

государственную регистрацию и сертификацию аэродромов (вертодромов) и сертификацию аэропортовой деятельности;

организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации;

35.7. обеспечивает разработку:

технического паспорта аэродрома;

схемы маркировки аэродрома;

схемы расстановки и движения ВС на перроне;

схемы движения транспортных средств и специальных машин по территории аэродрома;

технологии работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения



полетов;

плана льдоснегоуборочных работ;

плана дефектов аэродромных покрытий по форме согласно приложению 5;

35.8. контролирует соответствие информации, содержащейся в технологическом паспорте аэропорта, техническом паспорте аэродрома, инструкции по производству полетов на аэродроме и сборнике аэронавигационной информации, фактическим данным аэродрома, при наличии несоответствий или неточностей инициирует в установленном порядке внесение соответствующих поправок.

36. Оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов является единственным должностным лицом, определяющим годность элементов летного поля аэродрома к эксплуатации.

Оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов:

обеспечивает контроль за состоянием элементов летного поля аэродрома и определяет годность их к эксплуатации;

обеспечивает достоверность и своевременность предоставления донесения о состоянии ВПП, информации о состоянии элементов летного поля, годности к эксплуатации летного поля и его элементов;

производит контрольные осмотры элементов летного поля, фиксирует донесение о состоянии ВПП, информацию о состоянии элементов летного поля и заключение о годности летного поля и его элементов в контрольных листах осмотра летного поля по форме согласно приложению 6;

контролирует состояние элементов летного поля и осуществляет профилактические мероприятия по поддержанию летного поля в необходимой эксплуатационной готовности;

производит оперативные осмотры рабочей площади аэродрома на предмет наличия посторонних предметов и дефектов поверхности элементов рабочей площади аэродрома;

своевременно информирует РПА о коде состояния ВПП, состоянии элементов летного поля и годности их к эксплуатации (по окончании осмотра элементов летного поля по радиосвязи через диспетчера ДПА (СДП) с последующим производством в течение 15 минут соответствующей записи в контрольном листе осмотра летного поля);

контролирует состояние элементов летного поля, находящихся в зоне производства земляных работ или работ, связанных с разборкой покрытий, выполняемых другими службами или организациями;

информирует руководство службы, осуществляющей аэродромное обеспечение полетов, об имеющихся дефектах на элементах летного поля (тенденциях их развития), выявленных в ходе контрольных и оперативных осмотров;

отстраняет от работы выделенных в его распоряжение водителей транспортных средств, специальных машин и других работников, нарушающих требования безопасности полетов;

не допускает к работе транспортные средства и специальные машины, состояние которых не соответствует требованиям безопасности полетов.

37. К оперативной работе по контролю за состоянием элементов летного поля и определению годности их к эксплуатации допускаются специалисты, имеющие высшее (среднее) специальное образование по эксплуатации аэродромов, а также специалисты, имеющие высшее (среднее) техническое образование и прошедшие подготовку по курсу повышения квалификации в учреждении образования.

38. Допуск инженеров (начальников смен) и руководителей служб аэродромного обеспечения полетов к самостоятельной работе по контролю за состоянием элементов летного поля и определению годности их к эксплуатации производится на основании локального правового акта авиационной организации после выполнения следующих последовательных процедур:

издание локального правового акта о приеме специалиста на работу;

издание локального правового акта о стажировке специалиста с указанием срока стажировки и руководителя стажировки;

стажировка в оперативной смене под руководством опытного специалиста не менее 6 месяцев, в том числе не менее двух месяцев в ОЗП и не менее одного месяца на аэродроме Минск-2, с ознакомлением с имеющимися особенностями аэродрома,

технологией работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов, технологиями работ по содержанию аэродрома, порядком взаимодействия с другими подразделениями авиационных организаций, осуществляющими обеспечение полетов на данном аэродроме, и изучением нормативных правовых актов и инструктивного материала по аэродромному обеспечению полетов;

после получения положительного заключения руководителя стажировки - принятие зачетов в авиационной организации по знанию нормативных правовых актов и инструктивного материала по аэродромному обеспечению полетов;

при получении всех зачетов и положительном заключении руководителя службы аэродромного обеспечения полетов - прохождение аттестации в специально уполномоченном органе в области гражданской авиации (далее, если не определено иное, - специально уполномоченный орган);

при положительных результатах аттестации в специально уполномоченном органе - издание локального правового акта авиационной организации о допуске к самостоятельной работе.

Стажировка в оперативной смене специалистов службы аэродромного обеспечения полетов включает изучение и приобретение практических навыков в следующих областях:

должностные обязанности оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов;

ознакомление с аэродромом, включая маркировочные знаки, аэродромные знаки, ССО аэродрома;

обеспечение безопасности на ВПП;

организация и технология работ по эксплуатации и ремонту элементов летного поля аэродрома;

процедуры эксплуатации аэродрома;

план мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме;

процедуры и порядок осмотра летного поля;

порядок определения состояния элементов летного поля, кода состояния ВПП и оформления донесения о состоянии ВПП;

порядок заполнения контрольных листов осмотра летного поля;

правила движения по аэродрому;

правила организации работ в контролируемой зоне летного поля;

правила ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, указанной в главе 19 настоящих Авиационных правил;

применяемые стандартные формулировки состояния поверхности аэродромных покрытий;

процедуры эксплуатации аэродрома в условиях ограниченной видимости;

процедуры по предотвращению несанкционированных выездов на ВПП;

технические характеристики аэродрома в рамках технического паспорта аэродрома;

технология взаимодействия со службой организации воздушного движения;

технология работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов.

39. Представление на первичную аттестацию по форме согласно приложению 7 оформляется в отношении специалистов службы аэродромного обеспечения полетов и представляется в специально уполномоченный орган.

При подготовке представления на первичную аттестацию специалиста службы аэродромного обеспечения полетов зачеты у данного специалиста принимаются руководителем службы аэродромного обеспечения полетов. Зачеты по отдельным темам допускается принимать руководителями или специалистами других служб, определенными локальными правовыми актами старшего авиационного начальника аэродрома. Зачеты у руководителя службы аэродромного обеспечения полетов принимаются в специально уполномоченном органе при прохождении аттестации.

Аттестация специалистов службы аэродромного обеспечения полетов производится аттестационной комиссией, назначаемой локальным правовым актом руководителя специально уполномоченного органа. В состав комиссии включаются руководители

управлений и отделов специально уполномоченного органа и (или) государственного учреждения "Авиационная инспекция", в ведении которых находятся вопросы безопасности полетов, аэродромного обеспечения полетов и обслуживания воздушного движения.

Аттестация специалистов службы аэродромного обеспечения полетов действительна в течение трех лет, если не указан иной срок в решении аттестационной комиссии.

Для продления срока аттестации специалистов службы аэродромного обеспечения полетов оформляется представление на периодическую аттестацию по форме согласно приложению 8.

40. Самостоятельная работа инженеров (начальников смен) и руководителей служб аэродромного обеспечения полетов по контролю за состоянием элементов летного поля и определению годности их к эксплуатации без аттестации в специально уполномоченном органе или с просроченным сроком аттестации не допускается.

Допуск к руководству работами в контролируемой зоне летного поля других специалистов служб аэродромного обеспечения полетов, а также должностных лиц и специалистов иных наземных служб, осуществляющих обеспечение полетов на аэродроме, производится на основании локального правового акта старшего авиационного начальника аэродрома после сдачи зачетов по знанию технологии работы в контролируемой зоне летного поля, технологии взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме, правил фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, указанной в главе 19 настоящих Авиационных правил, комиссии, специально созданной данной авиационной организацией.

41. При подготовке к ОЗП и ВЛП со специалистами, осуществляющими аэродромное обеспечение полетов, проводится техническая учеба по особенностям эксплуатационного содержания аэродрома в предстоящий период с повторным изучением документов по перечню основных документов, обязательных к повторному изучению при подготовке к ОЗП и ВЛП специалистов по аэродромному обеспечению полетов, согласно приложению 9.

По окончании технической учебы у всех специалистов службы аэродромного обеспечения полетов принимаются зачеты по следующим темам:

- сертификационные требования к аэродромам;

- технология аэродромного обеспечения полетов;

- технология работ по эксплуатации и ремонту аэродрома;

- использование аэродромной тормозной тележки АТТ-2 (далее - АТТ-2) и других средств измерений при аэродромном обеспечении полетов;

- правила ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, указанные в главе 19 настоящих Авиационных правил;

- технология взаимодействия со службой воздушного движения, наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме;

- технология и планирование льдоснегоуборочных работ (при подготовке к ОЗП);

- техника безопасности при производстве ремонтно-эксплуатационных работ;

- обеспечение безопасности полетов при выполнении работ на аэродроме.

42. Для поддержания квалификации на необходимом профессиональном уровне оперативные специалисты службы аэродромного обеспечения полетов проходят курсы повышения квалификации не реже чем один раз в пять лет по перечню вопросов по повышению квалификации специалистов аэродромного обеспечения полетов согласно приложению 10.

43. В службе аэродромного обеспечения полетов ведутся следующие оперативные журналы:

- журнал приема-передачи смен по форме согласно приложению 11;

- журнал указаний и оперативной информации по форме согласно приложению 12 (ведется для аэродромов, режим работы которых превышает 40 часов в неделю);

- журнал контрольных листов осмотра летного поля по форме согласно приложению 13;

журнал учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления по форме согласно приложению 14;

журнал учета и контроля работ по форме согласно приложению 15;

журнал учета работы транспортных средств и специальных машин по форме согласно приложению 16.

44. На рабочем месте инженера смены (начальника смены) службы аэродромного обеспечения полетов находятся документы по перечню документов, наличие которых обязательно на рабочем месте инженера смены (начальника смены) службы аэродромного обеспечения полетов, согласно приложению 17.

45. На аэродромах, на которых установлены ограничения по интенсивности движения отдельных типов ВС, осуществляется учет и контроль движения данных ВС:

службой воздушного движения - ограничений, установленных на самолетовылеты в сутки;

службой аэродромного обеспечения полетов - ограничений, установленных на самолетовылеты в неделю, месяц, год или на остаточный ресурс покрытий до капитального ремонта, при этом предусматривается суммарный учет интенсивности движения ВС, при котором самолетовылет ВС с большим значением классификационного числа учитывается также за самолетовылет и для ВС с меньшим классификационным числом.

Учет ограничений самолетовылетов (движения) ВС ведется в журнале учета самолетовылетов (движения) ВС, по которым интенсивность движения на аэродроме ограничена, по форме согласно приложению 18.

При достижении количества выполненных самолетовылетов определенным типом ВС предельных значений на установленный период времени эксплуатация данных типов ВС на аэродроме или элементе аэродрома приостанавливается.

## **ГЛАВА 7**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

46. Аэродромное обеспечение полетов на аэродромах класса А - Д осуществляется аэродромными службами авиационных организаций.

На аэродромах, где аэродромные службы согласно штатному расписанию не предусмотрены, аэродромное обеспечение осуществляется другими службами или отделами авиационных организаций.

47. Эксплуатационное содержание и подготовку к полетам аэродромов класса Е, неклассифицированных аэродромов осуществляют их эксплуатанты, а контроль состояния и определение их годности к полетам осуществляют командиры ВС, производящие на них полеты.

Необходимость ведения технологической документации в соответствии с настоящими Авиационными правилами на аэродромах класса Е, неклассифицированных аэродромах определяется эксплуатантом аэродрома совместно со специально уполномоченным органом.

Основным документом на аэродроме класса Е, неклассифицированном аэродроме является инструкция по производству полетов на аэродроме.

48. Для обеспечения выполнения функций по контролю за состоянием элементов летного поля аэродрома и определения годности их к полетам служба аэродромного обеспечения оснащается:

двумя транспортными средствами или специальными машинами (одно(а) из них резервное(ая), оборудованными радиостанциями внутрипортовой связи и авиационного диапазона (для прослушивания канала "ДПА-ВС"), громкоговорящими установками, сцепными устройствами и штепсельными разъемами для подсоединения средств измерений коэффициента сцепления, проблесковыми маячками оранжевого цвета;

средствами измерений коэффициента сцепления;

средством отображения метеоинформации (рабочее место оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов), предоставляющим информацию о видимости на ВПП, направлении и скорости ветра, температуре воздуха, относительной влажности, наличии на аэродроме опасных явлений.

49. При организации аэродромного обеспечения полетов учитываются аспекты человеческого фактора.

50. К основным задачам аэродромного обеспечения полетов относятся:

контроль за состоянием элементов летного поля и определение их годности;

поддержание летного поля аэродрома в постоянной эксплуатационной готовности;

своевременное представление службе воздушного движения информации обо всех изменениях в части состояния и годности к эксплуатации элементов летного поля аэродрома и службе аэронавигационной информации о предстоящих аэронавигационных изменениях на аэродроме;

контроль за состоянием приаэродромной территории (состояние маркировки и светоограждения существующих препятствий, выявление строительства объектов и установки несогласованных объектов).

51. Состояние элементов летного поля, имеющиеся ограничения и годность их к эксплуатации, а также работы, выполняемые на летном поле, фиксируются в контрольных листах осмотра летного поля по форме согласно приложению 6. Заполнение контрольных листов осмотра летного поля осуществляется в соответствии с требованиями главы 14 настоящих Авиационных правил.

52. При авиационных событиях, произошедших на аэродроме, обнаружении повреждений ВС или авиадвигателей при послеполетном осмотре и в других случаях, когда в ходе расследования могут возникнуть претензии к состоянию аэродрома или к аэродромному обеспечению полетов, в течение одного часа после соответствующего события (обнаружения повреждения ВС) комиссией заинтересованных лиц (РПА, командир ВС, ответственные специалисты аэродромного обеспечения, ЭСТОП и других видов аэропортовой деятельности) составляется акт обследования аэродромных покрытий по форме согласно приложению 19 и кроки (схема) происшествия (инцидента).

В целях получения возможно более достоверной информации о состоянии аэродромных покрытий на момент события осмотр покрытий и измерения коэффициента сцепления производится в течение 20 минут после произошедшего события.

## **ГЛАВА 8**

### **ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТЫ ОПЕРАТИВНОГО СПЕЦИАЛИСТА СЛУЖБЫ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

53. Перед заступлением на смену оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов:

ознакомляется с оперативными журналами, указанными в пункте 43 настоящих Авиационных правил, с целью получения сведений об обстановке на аэродроме, имеющимися ограничениями, нарушениями, замечаниями, а также объемом и видом выполненных работ на аэродроме за предыдущие смены, при круглосуточном режиме работы и в других случаях при приеме смены от другого оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов и получает от сдающего смену оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов соответствующие уведомления в устной форме;

проверяет наличие передаваемого по смене имущества и инвентаря, получает сведения о состоянии и исправности имеющегося оборудования и механизации;

проверяет исправность и работоспособность средств связи, средств измерений и оборудования;

ознакомляется с имеющимся заданием на смену и другими указаниями начальника службы в журнале указаний и оперативной информации, а также с указаниями, локальными правовыми актами и другими документами, оставленными для изучения;

ознакомляется с суточным планом полетов, получает информацию о наличии на предстоящую смену литерных и подконтрольных рейсов;

ознакомляется с метеопрогнозом на смену;

производит контрольный осмотр летного поля;

заполняет контрольный лист осмотра летного поля, указав состояние и годность летного поля аэродрома к эксплуатации.

54. Смена считается принятой после осмотра элементов летного поля, определения

кода состояния ВПП, состояния и годности элементов летного поля к эксплуатации заступающим на смену оперативным специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, заполнения им контрольного листа осмотра летного поля с заключением о годности летного поля к эксплуатации и внесения в журнал приема-передачи смен по форме согласно приложению 11 сведений о приеме смены (с указанием времени), подтвержденных подписью оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов. При приеме-передаче смены указанное время сдачи смены соответствует указанному времени приема смены.

55. Перед началом работ с водительским составом и рабочими проводится необходимый инструктаж по технике безопасности, технологии предстоящих работ, правилам работы на летной полосе, условным сигналам и особенностям производства работ.

56. По окончании смены производится заполнение оперативных журналов и делается соответствующая отметка об окончании смены в журнале приема-передачи смен по форме согласно приложению 11.

57. На каждом аэродроме с учетом местных условий разрабатывается технология работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов.

Технология работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов содержит следующие разделы:

- прием смены (заступление на смену);
- контроль состояния элементов аэродрома;
- организация работ на аэродроме;
- организация орнитологического обеспечения полетов в смене;
- порядок действий при аварийных ситуациях и авиационных происшествиях на аэродроме;
- сдача смены (окончание смены).

## **ГЛАВА 9**

### **ПОРЯДОК ОСМОТРА ЛЕТНОГО ПОЛЯ АЭРОДРОМА**

58. С целью обеспечения постоянной эксплуатационной готовности летного поля на каждом аэродроме осуществляется систематический контроль его технического состояния.

Систематический контроль состояния летного поля включает:

- контрольные осмотры;
- оперативные осмотры;
- плановые осмотры;
- внеплановые осмотры.

59. Контрольные осмотры производятся перед заступлением на смену оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов и в течение смены при значительном изменении состояния поверхности ВПП или изменении состояния других элементов летного поля аэродрома, а также перед выполнением литерного рейса. При этом производится проверка состояния искусственных покрытий и грунтовых элементов летного поля, измерения слоя осадков, прочности грунта (уплотненного снега) на грунтовых ВПП, РД, определяется код состояния ВПП, годность летного поля и его элементов к эксплуатации, оформляется контрольный лист осмотра летного поля по форме согласно приложению 6.

Изменение состояния поверхности ВПП считается значительным при:

- изменении кода состояния ВПП;
- изменении вида осадков, относящихся к дескрипторам состояния поверхности покрытия ВПП;
- изменении значения степени покрытия ВПП осадками, определяемой в соответствии с подпунктом 108.5 пункта 108 настоящих Авиационных правил;
- изменении толщины слоя мокрого снега на 5 мм, сухого снега на 20 мм, слякоти и стоячей воды на 3 мм;
- любых изменениях, включаемых в раздел ситуационной осведомленности донесения о состоянии ВПП.

В случае продолжения выпадения осадков обеспечивается контроль состояния поверхности ВПП с необходимой периодичностью в целях оперативного выявления изменений по виду осадков, толщине слоя осадков и степени покрытия поверхности ВПП осадками.

60. Оперативные осмотры производятся оперативным специалистом службы аэродромного обеспечения полетов на предмет наличия посторонних предметов на рабочей площади аэродрома. Оперативные осмотры производятся с интервалом не более трех часов, при перерыве в полетах более трех часов оперативные осмотры производятся перед возобновлением полетов (перед каждым взлетом или посадкой ВС). Оперативные осмотры допускается совмещать с контрольными осмотрами. По результатам оперативных осмотров принимаются меры по оперативной очистке аэродромных покрытий от посторонних предметов.

61. При выявлении дефектов на покрытии или грунтовой части летного поля при оперативных и контрольных осмотрах производится анализ их соответствия предельно допустимым значениям с целью определения пригодности элементов летного поля к эксплуатации.

62. Информация по выявленным дефектам, повреждениям или ухудшениям состояния грунтовых или искусственных элементов аэродрома немедленно докладывается руководителю службы аэродромного обеспечения полетов. Если повреждения и дефекты являются достаточно серьезными и превышают предельно допустимые значения, то данная зона, участок или элемент летного поля из эксплуатации исключаются. Привязка месторасположения всех дефектов на искусственном покрытии ВПП производится по пикетажу, нанесенному по одной из кромок покрытия.

63. Если в ходе оперативного или контрольного осмотра ВПП обнаруживаются части ВС или куски пневматика, то об этом немедленно информируется служба воздушного движения для принятия необходимых действий по поиску соответствующих ВС и необходимому уведомлению экипажей ВС.

64. Плановые осмотры ВПП, РД, перронов, СЧЛП, водосточно-дренажной сети производятся в период подготовки к работе в ОЗП или ВЛП. По результатам плановых осмотров ВПП, РД, перронов, СЧЛП, водосточно-дренажной сети составляется акт дефектов по форме согласно приложению 20, а также составляется или корректируется план дефектов аэродромных покрытий по форме согласно приложению 5.

При разработке плана дефектов аэродромных покрытий используются классификация и условные обозначения дефектов искусственных покрытий согласно приложению 21. На ВПП привязка всех дефектов осуществляется по пикетажу, нанесенному по кромке покрытия ВПП. На плане дефектов аэродромных покрытий указываются даты обследования покрытий и последующих корректировок.

На основании актов дефектов и планов дефектов аэродромных покрытий составляются планы мероприятий по устранению выявленных дефектов в произвольной форме.

65. Внеплановые осмотры ВПП, РД, перронов, СЧЛП, водосточно-дренажной сети проводятся после выпадения интенсивных осадков, ураганных ветров, стихийных бедствий или воздействия на аэродром других неблагоприятных природных факторов.

## **ГЛАВА 10**

### **КОНТРОЛЬ И ОЦЕНКА СОСТОЯНИЯ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ**

66. Обязательному контролю подлежат следующие параметры элементов летного поля аэродрома:

66.1. на ИВПП:

- чистота покрытия и наличие посторонних предметов;
- наличие, вид и толщина атмосферных осадков, в том числе дескрипторов состояния поверхности покрытия ВПП, наличие и высота снежных валов, наличие снежной поземки;
- наличие химического реагента (продуктов таяния осадков) на поверхности покрытия;
- состояние и видимость маркировочных знаков;
- наличие дефектов покрытия;
- состояние дождеприемных колодцев;

66.2. на искусственных концевых полосах торможения, РД, перроне:

чистота покрытия и наличие посторонних предметов;

наличие, вид и толщина атмосферных осадков, наличие и высота снежных валов;

состояние и видимость маркировочных знаков;

наличие дефектов покрытия;

состояние дождеприемных и смотровых колодцев;

состояние заземляющих устройств, якорных креплений и другого оборудования МС;

66.3. на СЧЛП, грунтовой ВПП, КЗБ, грунтовых РД, МС:

состояние сопряжения СЧЛП с ИВПП;

толщина снежного покрова;

наличие и высота травостоя;

ровность поверхности (наличие микро- и мезонеровностей);

наличие посторонних предметов;

наличие участков с разрыхленным (неуплотненным) грунтом;

наличие не связанных (не укатанных, не сцепленных битумным или цементным вяжущим) с грунтовой поверхностью каменных включений;

наличие и состояние маркировочных знаков;

прочность грунта или уплотненного снега на грунтовых ВПП, РД, МС;

ширина очищенной от снега СЧЛП и грунтовых обочин;

величина уклона сопряжения очищенной части СЧЛП, КЗБ и грунтовых обочин с целинным снегом;

глубина промерзания грунта (на грунтовых ВПП и РД);

состояние дождеприемных, тальвежных и смотровых колодцев;

состояние заземляющих устройств и якорных креплений (на грунтовых МС).

67. Для характеристики состояния поверхности аэродромных покрытий применяются следующие типовые термины:

вода на поверхности уплотненного снега;

иней;

лед;

мокрая;

мокрый лед;

мокрый снег;

мокрый снег на поверхности льда;

мокрый снег на поверхности уплотненного снега;

слякоть;

стоячая вода;

сухая;

сухой снег;

сухой снег на поверхности льда;

сухой снег на поверхности уплотненного снега;

уплотненный снег.

Состояние поверхности ВПП и других элементов летного поля, а также вид осадков, в том числе дескрипторов состояния поверхности покрытия ВПП, определяется визуально по следующим критериям:

сухое покрытие - на поверхности отсутствуют осадки и видимая влага;

мокрое покрытие - поверхность покрыта любым видимым слоем влаги или воды глубиной до 3 мм включительно;

мокрое скользкое покрытие - мокрое покрытие, на котором характеристики сцепления значительно ухудшились (если при периодических измерениях установлено, что коэффициент сцепления составляет 0,35 и менее);

стоячая вода - вода глубиной слоя более 3 мм;

слякоть - пропитанный водой снег, который при ударе по нему разбрызгивается в разные стороны или при сжатии которого рукой вытекает вода;

сухой снег - снег, который после сжатия рукой рассыпается и может сдуться ветром;

мокрый снег - снег, который после сжатия рукой не рассыпается и образует (имеет тенденцию образовать) снежный ком, вода из которого выдавливаясь не будет;



уплотненный снег - снег, который спрессован в твердую массу при движении пневматиков ВС, по которой дальнейшее ее уплотнение или колееобразование на ней отсутствует, при отрыве от поверхности не рассыпается, а ломается на отдельные куски;

иней - ледяные кристаллы, образующиеся на поверхности из влаги, находящейся в воздухе, при температуре поверхности ниже точки замерзания;

лед - замерзшая вода или уплотненный снег, превратившийся в лед;

мокрый лед - лед, на поверхности которого имеется вода, или лед, который тает;

свежевыпавший снег - снег, пролежавший на покрытии, в том числе в валах, не более одних суток при отсутствии в указанный промежуток времени переходов температуры окружающего воздуха через нулевое значение.

68. При наличии осадков на ВПП, в том числе дескрипторов состояния поверхности покрытия ВПП, для оценки состояния ВПП и оформления донесения о состоянии ВПП по каждой третьей части ВПП определяются:

вид осадков, в том числе дескрипторов состояния поверхности покрытия ВПП;

толщина слоя осадков в миллиметрах;

площадь покрытия поверхности в процентах.

69. По результатам оценки состояния поверхности ВПП в соответствии с матрицей оценки состояния ВПП по форме согласно приложению 22 определяется код состояния каждой третьей части ВПП.

Если 25 процентов или менее площади одной трети ВПП мокрая или покрыта осадками, принимается код состояния ВПП - 6.

Если на поверхности ВПП имеются осадки разного вида и общая зона покрытия превышает 25 процентов, но ни один из видов осадков не покрывает более 25 процентов площади поверхности, код состояния ВПП принимается по наименьшему коду из имеющихся на покрытии видов осадков.

По мере наличия принимаются во внимание донесения пилотов об эффективности торможения на ВПП как часть процесса понижения кода состояния ВПП.

Поступление двух и более донесений пилотов о плохой эффективности торможения на ВПП является основанием для понижения кода состояния ВПП (если код 2 или выше) в соответствии с матрицей оценки состояния ВПП.

Поступление донесения от одного пилота об эффективности торможения хуже, чем плохой, является основанием для прекращения полетов на данной ВПП до ее очистки.

70. Эксплуатация ВС на грунтовых ВПП, РД, МС в ОЗП допускается без измерения прочности грунта при промерзании его на глубину:

для ВС 3 класса - 10 см;

для ВС 4 класса - 6 см.

При промерзании грунта на меньшую глубину его прочность определяется под слоем мерзлого грунта. Прочности грунта принимаются в соответствии с требованиями РЛЭ расчетных типов ВС.

71. Контроль ровности поверхности грунтовых элементов летного поля заключается в выявлении микронеровностей, превышающих предельно допустимые значения.

72. Необходимый контроль мезонеровностей производится при плановых осмотрах грунтовых элементов аэродрома.

## **ГЛАВА 11 СРЕДСТВА ИЗМЕРЕНИЙ**

73. При измерениях, указанных в настоящих Авиационных правилах, используются средства измерений, прошедшие государственную поверку (далее, если не определено иное, - поверка) в установленном законодательством порядке.

74. Коэффициент сцепления на покрытии ВПП измеряется с помощью АТТ-2 или других средств измерений утвержденного типа в соответствии с законодательством об обеспечении единства измерений. При использовании для измерения коэффициента сцепления средств измерений, отличных от АТТ-2, измеренные значения коэффициента сцепления с помощью градуировочных графиков или градуировочных таблиц приводятся к значениям, измеренным АТТ-2.

На аэродромах, не допущенных к обеспечению международных полетов,

допускается осуществление измерения коэффициента сцепления деселерометром 1155M.

75. Толщина слоя атмосферных осадков измеряется с помощью металлической линейки и определяется как среднеарифметическое значение измерений, произведенных на наиболее характерных участках покрытия. Определение толщины слоя воды допускается с помощью оптической линейки ОЛ-1.

76. Прочность грунта на грунтовых ВПП, РД, МС определяется ударником У-1.

77. Прочность уплотненного снега определяется твердомером НИАС.

78. Наличие микронеровностей измеряется визуально или путем проезда на транспортном средстве или специальной машине. Величины микронеровностей измеряются трехметровой рейкой с точностью до 1 мм. Величина мезонеровностей измеряется нивелиром с погрешностью  $\Delta = \pm 10''$ .

## **ГЛАВА 12**

### **ПОРЯДОК ИЗМЕРЕНИЯ КОЭФФИЦИЕНТА СЦЕПЛЕНИЯ И ЭКСПЛУАТАЦИИ СРЕДСТВ ИЗМЕРЕНИЙ**

79. Измерение коэффициента сцепления производится на ВПП в следующих случаях:

- после капитального ремонта покрытия для определения характеристик сцепления нового покрытия, в том числе при мокром покрытии для определения возможной его скользкости;

- периодическое измерение (не реже одного раза в год) коэффициента сцепления на сухом и мокром покрытии в ходе его эксплуатации для подтверждения сохранения необходимого уровня сцепления;

- при поступлении двух и более донесений пилотов об ухудшении эффективности торможения на мокрой ВПП.

80. Измерение коэффициента сцепления на ВПП производится на расстоянии 5 - 10 метров от ее оси. При неоднородном состоянии покрытия ВПП по ширине измерение коэффициента сцепления производится на участках покрытия, характеристики сцепления на котором визуально оцениваются как худшие.

81. Эксплуатация и обслуживание АТТ-2 или другого средства измерения производится в соответствии с технической документацией завода-изготовителя.

82. Старшим авиационным начальником аэродрома издается локальный правовой акт, которым определяется порядок эксплуатации средств измерений. В локальном правовом акте указываются:

- ответственные службы за эксплуатацию, обслуживание и ремонт изделия;

- ответственное лицо за контроль исправности, техническую эксплуатацию и настройку изделия;

- порядок использования и хранения изделия.

83. К работе со средствами измерений допускаются лица, прошедшие обучение правилам эксплуатации и обслуживания и сдавшие зачет на знание этих правил.

84. Ввод в эксплуатацию каждого средства измерений оформляется актом о вводе в эксплуатацию, отражающим техническое состояние, укомплектованность изделия, наличие и срок действия поверки, результаты контрольного проезда и измерения коэффициента сцепления.

Перед вводом изделия в эксплуатацию проводится его первичное техническое обслуживание.

85. В процессе эксплуатации средств измерений ведутся журналы учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления по форме согласно приложению 14 и формуляры на каждое средство измерения по обслуживанию, ремонту и поверке в соответствии с технической документацией завода-изготовителя.

Допускается ведение одного журнала учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления на все имеющиеся в наличии изделия.

86. В журнале учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления по форме согласно приложению 14 фиксируется наработка в течение смены на каждое из имеющихся в организации средство измерений, а также наработка с

нарастающим итогом с начала эксплуатации, замечания по работе, ввод и вывод средств измерений из регламента.

87. Хранение средств измерений, АВР и АТТ-2 производится в соответствии с документами завода-изготовителя.

### **ГЛАВА 13**

#### **ИЗМЕРЕНИЕ КОЭФФИЦИЕНТА СЦЕПЛЕНИЯ АТТ-2**

88. АТТ-2 считается исправной и допускается к измерению коэффициента сцепления при условии:

- технической исправности механической и измерительной части;

- наличия поверки средства измерения АТТ-2 и АВР;

- наличия пломб на крышке измерительного отсека тележки, задней и передней стенках АВР, устанавливаемых для предотвращения несанкционированного доступа к устройству средств измерений;

- использования АВР в комплексе с датчиком ЛХ-144, с которым проводилась поверка согласно отметкам в формуляре;

- износа протектора измерительного колеса в пределах допустимых значений (по индикатору износа);

- выполнения на АТТ-2 установленных регламентом работ по техническому обслуживанию и наличия соответствующей отметки в формуляре;

- наличия заключения ответственного лица в журнале учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления о техническом состоянии и допуске к эксплуатации данного изделия;

- отсутствия льда на направляющих втулках средства измерения и разблокировочной муфте;

- отсутствия льда, воды, снега в штекере соединительного кабеля (от АТТ-2 к АВР).

89. Перед вводом в эксплуатацию АТТ-2, как правило, производится:

- дооборудование изделия камерой хранения соединительного кабеля со штекером (устанавливается на центральной и боковой тягах дышла);

- сверление отверстия под отвертку в крышке потенциометра;

- нумерация всех АТТ-2 и АВР.

90. Холостое транспортирование АТТ-2 при отсутствии необходимости измерения коэффициента сцепления не допускается.

91. Скорость движения АТТ-2 в режиме измерения составляет 40 - 45 км/ч, в транспортном режиме - до 65 км/ч.

92. Для обеспечения устойчивой работы АТТ-2 в процессе ее эксплуатации обеспечивается с установленной периодичностью поверка, периодические и оперативные формы технического обслуживания.

93. Поверка производится в связи с истечением срока действия свидетельства о государственной поверке или в связи с выявлением неисправностей средства измерения АТТ-2 в процессе ее эксплуатации, при этом в журнале учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления ответственным лицом делается запись о выводе данного средства измерения из эксплуатации.

94. О результате проведенной поверки ответственным лицом метрологической службы делается отметка в формуляре.

95. Периодическая форма технического обслуживания совмещается по срокам выполнения с поверкой АТТ-2 и включает:

- замену смазки в подшипниках тяги измерительного элемента;

- смазку шарнирных соединений;

- смазку зубчатых колес разблокировочной муфты;

- регулировку натяжения подшипников ступиц колес;

- проверку давления в шинах.

96. После выполнения поверки и технического обслуживания ответственным лицом, назначенным в соответствии с пунктом 82 настоящих Авиационных правил, производится настройка средства измерения, которая выполняется согласно технической документации завода-изготовителя.

97. О проведении технического обслуживания и настройки с ответственным лицом делается соответствующая отметка в формуляре изделия с указанием даты, должности служащего, фамилии и инициалов.

В журнале учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления по форме согласно приложению 14 ответственным лицом делается запись о вводе в эксплуатацию данного изделия.

98. Лицо, ответственное в авиационной организации за своевременность технического обслуживания и поверку АТТ-2, обеспечивает своевременность проведения проверок и технического обслуживания и исключает случаи одновременного выхода из строя всех имеющихся в наличии АТТ-2.

В процессе эксплуатации АТТ-2 лицом, указанным в части первой настоящего пункта, проводится оперативная форма технического обслуживания, включающая внешний осмотр и контрольный проезд с целью выявления возможных ослаблений крепежных соединений, изменения давления воздуха в пневматических колесах и других дефектов. При обнаружении повреждений, которые могут привести к разрушению тележки или нарушить правильность измерения коэффициента сцепления (в том числе погнутость дышла, заедание тяги измерительного элемента, заедание колес, изменение давления в шинах), принимаются меры по незамедлительному устранению выявленных неисправностей или выводу изделия из эксплуатации.

99. Узлы и агрегаты механической части АТТ-2 подлежат списанию при невозможности устранения с помощью ремонта следующих дефектов:

- рама и тяги дышла имеют погнутости и разрушения сварных швов;

- узел сцепки не обеспечивает свободного вращения шарового кулака в посадочном гнезде и плотного соединения тележки с автомобилем-буксировщиком;

- карданный вал не обеспечивает вращение колес без биений и заеданий;

- муфта не исключает возможности самопроизвольного включения и выключения в процессе движения АТТ-2;

- узел подвески колес не обеспечивает безлюфтового соединения ступицы колеса с рамой тележки и установку колес с углами схождения и развала не более 0 градусов +0,5 градуса.

100. АВР подлежит списанию, если после ремонта и поверки не обеспечивается требуемая точность и стабильность измерения коэффициента сцепления.

101. При подготовке АТТ-2 к работе необходимо выполнить следующие операции:

- убедиться в соответствии состояния АТТ-2 требованиям пункта 88 настоящих Авиационных правил;

- закрепить АТТ-2 за автомобилем-буксировщиком с присоединением страховочного троса;

- подсоединить кабель от тележки к АВР, а кабель питания АВР к розетке автомобиля-буксировщика;

- проверить установку стрелки на "0" на отключенном АВР, при необходимости произвести регулировку винтом амперметра;

- включить тумблер АВР "питание", после чего проверить включение контрольной лампы, при плохой видимости шкалы включить "подсвет";

- прогреть АВР в течение 15 минут (прогрев может производиться во время проезда к месту измерения коэффициента сцепления);

- включить разблокировочную муфту, если муфта не включается, произвести несколько троганий по 0,5 - 1,0 м автомобиля-буксировщика вперед для совпадения зубьев шестерен и подвижной каретки разблокировочной муфты;

- сдвинуть автомобиль-буксировщика назад на 1 - 2 м;

- проверить установку стрелки на "0" в режиме "измерение", в случае, если стрелка встала на отметку, отличную от "0", - винтом потенциометра вывести стрелку на "0";

- проверить установку стрелки в черный сектор шкалы в режиме "калибровка", если стрелка не встала в черный сектор шкалы - направить АВР и датчик ЛХ-144 на метрологическую проверку.

102. Измерение коэффициента сцепления на ВПП производится на скорости 40 - 45 км/ч с двух сторон от оси ВПП в соответствии с требованиями пункта 80 настоящих Авиационных правил с двух сторон от оси ИВПП. На каждой третьей части длины ВПП

делается по 8 измерений (по 4 измерения с каждой стороны от оси ВПП). По 8 измерениям вычисляется среднеарифметическая величина значения коэффициента сцепления по каждой трети длины ВПП.

## **ГЛАВА 14**

### **ПОРЯДОК ЗАПОЛНЕНИЯ КОНТРОЛЬНЫХ ЛИСТОВ ОСМОТРА ЛЕТНОГО ПОЛЯ**

103. Контрольные листы осмотра летного поля по форме согласно приложению 6 оформляются для каждого аэродрома в соответствии со структурой его летного поля. Для каждого элемента летного поля аэродрома выделяется отдельная строка, за исключением МС, которые допускается группировать по участкам. Контрольные листы осмотра летного поля брошюруются в журнал контрольных листов осмотра летного поля по форме согласно приложению 13, который состоит из 100 - 200 пронумерованных контрольных листов осмотра летного поля, сшитых и прошнурованных.

104. Контрольные листы осмотра летного поля заполняются после проведения контрольных осмотров летного поля аэродрома перед заступлением на смену оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов, при изменении состояния поверхности аэродромных покрытий, при комиссовании летного поля и перед началом работ на летном поле.

105. Контрольные листы осмотра летного поля заполняются разборчиво, исправления и записи карандашом не допускаются.

106. Оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов фиксирует и заверяет подписью в контрольном листе осмотра летного поля:

донесение о состоянии ВПП;

состояние и годность к эксплуатации элементов летного поля;

заключение о годности к эксплуатации летного поля.

107. Донесение о состоянии ВПП состоит из раздела летно-технических характеристик самолета и раздела ситуационной осведомленности.

108. Раздел летно-технических характеристик самолета состоит из сгруппированной информации, разделенной между собой пробелом. В раздел летно-технических характеристик самолета включается следующая информация:

108.1. четырехбуквенный индекс международной организации гражданской авиации для местоположения аэродрома;

108.2. дата и всемирное координированное время осмотра летного поля, указывается по порядку - месяц, число, часы и минуты;

108.3. меньший номер ВПП;

108.4. код состояния ВПП для каждой трети ВПП, который определяется в соответствии с пунктом 69 настоящих Авиационных правил. Информация указывается в виде трех цифр, разделенных между собой наклонной чертой, при этом направление в перечислении третей ВПП начинается от меньшего номера ВПП;

108.5. степень покрытия поверхности ВПП осадками для каждой третьей части ВПП в виде двух или трех цифр, разделенных наклонной чертой, первая группа цифр при этом соответствует первой третьей части ВПП от торца ВПП с меньшим номером, информация указывается в процентах цифрами:

25 - при оцененной степени покрытия осадками 10 - 25 процентов;

50 - при оцененной степени покрытия осадками 26 - 50 процентов;

75 - при оцененной степени покрытия осадками 51 - 75 процентов;

100 - при оцененной степени покрытия осадками 76 - 100 процентов;

108.6. толщина слоя осадков на покрытии ВПП определяются только для сухого снега, мокрого снега, слякоти, стоячей воды. Информация указывается в миллиметрах для каждой третьей части ВПП в виде двух или трех цифр, разделенных наклонной чертой, первая группа цифр при этом соответствует первой третьей части ВПП от торца ВПП с меньшим номером;

108.7. состояние поверхности ВПП для каждой третьей части ВПП указывается текстом с разделением наклонной чертой с применением типовых терминов, указанных в пункте 67 настоящих Авиационных правил, без сокращений.

109. В случае, если степень покрытия осадками поверхности любой третьей части

ВПП менее 10 процентов, информация о степени покрытия осадками поверхности соответствующей части ВПП указывается буквами "NR".

110. В случае, если на поверхности одной из части ВПП не содержится сухого снега, мокрого снега, слякоти или стоячей воды, информация о толщине слоя осадков на поверхности соответствующей части ВПП указывается буквами "NR".

111. При неоднородном состоянии покрытия ВПП по ее ширине дается дополнительная информация в разделе ситуационной осведомленности свободным текстом.

112. На аэродромах с двумя и более ВПП информация, указанная в подпунктах 108.2 - 108.7 пункта 108 настоящих Авиационных правил, указывается для каждой ВПП с новой строки.

113. Раздел ситуационной осведомленности состоит из сгруппированной информации, разделенной между собой точками. В раздел ситуационной осведомленности включается следующая информация:

текст "снежная поземка" - при наличии снежной поземки на ВПП;

слова "ВПП", далее через пробел меньший номер ВПП, далее через пробел "обработана химикатами" - при наличии химического реагента на поверхности ВПП;

состояние РД - только в случае наличия на поверхности покрытия РД льда, мокрого льда, воды на поверхности уплотненного снега, сухого снега на поверхности льда либо мокрого снега на поверхности льда. При этом указываются слова "РД", далее через пробел номер РД, далее через пробел "POOR" (допускается указывать слова "Все РД POOR");

состояние перрона - только в случае наличия на поверхности покрытия перрона льда, мокрого льда, воды на поверхности уплотненного снега, сухого снега на поверхности льда либо мокрого снега на поверхности льда. При этом указываются слова "Перрон", через пробел номер перрона (номер указывается при наличии на аэродроме более одного перрона в соответствии с данными, указанными в сборнике аэронавигационной информации), далее через пробел "POOR" (допускается указывать слова "Все перроны POOR");

слова "РД" ("перрон"), далее через пробел номер РД (перрона), далее через пробел "сугробы" - при наличии сугробов на РД, перроне;

замечания открытым текстом - при наличии любой важной с эксплуатационной точки зрения информации.

114. Характеристика состояния искусственных элементов летного поля включает:

характеристику состояния поверхности искусственных покрытий с применением типовых терминов, указанных в пункте 67 настоящих Авиационных правил;

толщину слоя осадков;

наличие сугробов, валов снега;

наличие дефектных мест, посторонних предметов и других объектов на покрытиях, препятствующих безопасной эксплуатации ВС.

115. При характеристике грунтовых элементов летного поля указываются:

толщина снежного покрова;

прочность грунта или уплотненного снега на грунтовых ВПП и грунтовых РД;

глубина промерзания грунта на грунтовых ВПП и грунтовых РД;

ровность поверхности;

высота травостоя;

наличие дефектных мест, посторонних предметов и других объектов на грунтовой части летного поля, препятствующих безопасной эксплуатации ВС.

116. Заполнение контрольных листов осмотра летного поля оперативным специалистом службы аэродромного обеспечения полетов производится не позднее чем через 15 минут осмотра летного поля и передачи по радиосвязи в службу воздушного движения донесения о состоянии ВПП и информации о состоянии других элементов летного поля.

Для аэродромов некруглосуточного действия запись о состоянии элементов летного поля и годности их к эксплуатации производится не позднее чем за один час до начала полетов.

117. Графа "состояния огней ССО" заполняется сменным специалистом службы

ЭСТОП.

118. РПА знакомятся с донесением о состоянии ВПП, состоянием элементов летного поля аэродрома и годностью летного поля к эксплуатации под роспись в журнале контрольных листов осмотра летного поля не позднее чем через 30 минут после получения диспетчером ДПА информации об изменении состояния элементов летного поля.

РПА знакомятся с состоянием огней ССО под роспись в контрольных листах осмотра летного поля.

119. Руководители работ при производстве работ в пределах летного поля аэродрома оформляют в контрольных листах осмотра летного поля работы, которые будут вестись на летном поле в течение смены, в том числе работы по очистке элементов летного поля, покосу травы, ремонтные работы. Работы в контролируемой зоне летного поля разрешается начинать после согласования их с РПА в контрольном листе осмотра летного поля. Информация о работах на остальных элементах летного поля доводится до сведения РПА.

120. Обеспечение контроля правильности заполнения контрольных листов осмотра летного поля возлагается в части, их касающейся, на начальников соответствующих наземных служб, обеспечивающих полеты на аэродроме.

121. На каждом аэродроме с учетом местных условий разрабатывается инструкция по заполнению контрольных листов осмотра летного поля, копия которой прикладывается к журналу контрольных листов осмотра летного поля.

122. Журнал контрольных листов осмотра летного поля находится в АДП аэропорта. Законченный журнал контрольных листов осмотра летного поля находится в службе аэродромного обеспечения полетов.

123. В международных аэропортах и на аэродромах, допущенных к международным полетам, издается извещение SNOWTAM.

124. Извещение SNOWTAM составляется в порядке, установленном авиационными правилами, регулирующими отношения по организации обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации Республики Беларусь, и передается в установленном порядке в адреса, определенные старшим авиационным начальником аэродрома. Извещение SNOWTAM передается диспетчером АДП (дежурным подразделением Брифинг либо другим уполномоченным должностным лицом) на основании информации, содержащейся в контрольных листах осмотра летного поля.

125. В каждом международном аэропорту и аэродроме, допущенном к международным полетам, старшим авиационным начальником аэродрома разрабатывается инструкция о порядке составления и передачи извещения SNOWTAM.

## **РАЗДЕЛ IV ТЕХНОЛОГИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СО СЛУЖБОЙ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ**

### **ГЛАВА 15 ОРГАНИЗАЦИЯ ВЫПОЛНЕНИЯ РАБОТ НА ЛЕТНОМ ПОЛЕ**

126. Все текущие работы на летном поле выполняются по согласованию с РПА.

127. При необходимости временного прекращения приема и выпуска ВС для выполнения плановых эксплуатационных или ремонтных работ на ВПП или других участках контролируемой зоны летного поля оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов информирует не менее чем за 2 часа РПА о времени начала и окончания работ и производит запись в контрольном листе осмотра летного поля.

В международных аэропортах, на аэродромах, допущенных к международным полетам, для временного прекращения приема и выпуска ВС эксплуатант аэродрома обеспечивает своевременное составление извещения NOTAM в порядке, установленном авиационными правилами, регулирующими отношения по организации обеспечения аэронавигационной информацией в гражданской авиации Республики Беларусь, и передачу извещения NOTAM.

128. Все земляные работы и работы, связанные с разборкой искусственного

покрытия на территории аэродрома, выполняются только после согласования исполнительной схемы их производства с руководителем службы аэродромного обеспечения полетов.

При выполнении земляных работ на территории аэропорта подразделение авиационной организации, организующее данные работы, в установленном порядке оформляет разрешение на производство земляных работ на территории аэродрома по форме согласно приложению 23. Разрешение составляется в 3 экземплярах с приложением схемы производства работ. Первый экземпляр выдается производителю работ - службе авиационной организации, в интересах которой производятся работы и которая контролирует выполнение данных работ, второй экземпляр - службе аэродромного обеспечения полетов, третий экземпляр - службе ЭСТОП.

Руководитель службы аэродромного обеспечения полетов согласовывает производство работ с указанием при необходимости ограничений на производство работ.

Руководитель службы аэродромного обеспечения полетов контролирует выполнение всех земляных работ на летном поле аэродрома. Проведение земляных работ на летном поле аэродрома в случае отсутствия разрешения на производство земляных работ на территории аэродрома не допускается.

129. В рабочее время аэропорта (аэродрома) работы на ВПП и других участках контролируемой зоны летного поля производятся только при личном присутствии руководителя работ, при наличии устойчивой двусторонней связи с диспетчером ДПА (СДП), при наличии и устойчивой работе радиостанции авиационного диапазона на прослушивание канала "ДПА-ВС" и по получению разрешения диспетчера ДПА (СДП) на занятие соответствующего участка контролируемой зоны летного поля.

130. В рабочее время аэропорта (аэродрома) не допускается занимать контролируемую зону летного поля (находиться в контролируемой зоне летного поля) транспортными средствами и специальными машинами без работающих проблесковых маячков, а в темное время суток и в условиях неудовлетворительной видимости (менее 2000 м) и габаритных огней - без оснащения буксировочными устройствами и средствами пожаротушения, а также без сопровождения руководителя работ.

131. Занятие ВПП и других участков контролируемой зоны летного поля транспортными средствами и специальными машинами для производства работ производится по команде, поступившей по радиосвязи от руководителя работ или по понятным, заранее оговоренным визуальным сигналам руководителя работ, при этом руководитель работ визуально обеспечивает контроль за выполнением данных сигналов, освобождение ВПП и других участков контролируемой зоны летного поля.

132. Водители, производящие работы на ВПП и других участках контролируемой зоны летного поля, обучаются фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов и допускаются к ведению радиосвязи на основании локального правового акта авиационной организации.

133. Радиотелефонный обмен по средствам внутрипортовой связи записывается на средства объективного контроля.

134. В процессе выполнения работ в контролируемой зоне летного поля и на РД руководитель работ обеспечивает поддержание устойчивой радиосвязи с диспетчером ДПА (СДП) и через каждые 15 минут производит контрольную проверку радиосвязи. При отказе радиосвязи или ее неустойчивости руководитель работ прекращает работы и принимает экстренные меры для эвакуации с контролируемой зоны летного поля и РД транспортных средств, специальных машин и людей.

135. При отказе радиостанции внутрипортовой связи с диспетчером ДПА (СДП) или приемника УКВ-диапазона (прослушивание канала "ДПА - ВС") принимаются экстренные меры по освобождению контролируемой зоны летного поля. Сигналы, применяемые для экстренного освобождения ВПП и контролируемой зоны летного поля при потере радиосвязи, устанавливаются на каждом аэродроме технологией взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме.

136. Выезд на ВПП и другие элементы контролируемой зоны летного поля для осмотра или измерения коэффициента сцепления производится по разрешению диспетчера ДПА (СДП) без согласования с РПА и записи в контрольных листах осмотра летного поля.



137. При выполнении работ на летном поле организацию движения транспортных средств и специальных машин, а также контроль за их работой обеспечивает руководитель работ, который не позднее чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки ВС или в других случаях по указанию диспетчера ДПА (СДП) обеспечивает освобождение контролируемой зоны летного поля.

138. Руководитель работ постоянно находится на месте производства работ до их полного завершения.

139. Для оперативного управления производством при проведении ремонтно-эксплуатационных работ на летном поле и взаимодействия со службой воздушного движения при аэродромном обеспечении полетов применяются следующие радиостанции:

- стационарные, устанавливаемые в соответствующих службах;
- мобильные, устанавливаемые на транспортных средствах и специальных машинах;
- переносные.

140. Работа личного состава наземных служб на СЧЛП без использования транспортных средств и специальных машин допускается с ведением связи по переносным радиостанциям без прослушивания частоты "ДПА-ВС".

141. Пересечение ВПП с кратковременным занятием контролируемой зоны летного поля при получении соответствующего разрешения диспетчера ДПА (СДП) по внутриаэродромной связи допускается производить транспортными средствами и специальными машинами, оборудованными в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации, под управлением водителей, имеющих допуск на ведение связи.

Специалистам эксплуатационных служб аэродрома разрешается производить пересечение ВПП в пешем порядке с кратковременным занятием контролируемой зоны летного поля при получении соответствующего разрешения диспетчера ДПА (СДП) по переносной радиостанции. Перечень данных специалистов и их позывные определяются эксплуатантом аэродрома и включаются в технологию взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме.

142. При удовлетворительной видимости (более 2000 м) по согласованию с диспетчером ДПА (СДП) допускается въезд в контролируемую зону летного поля одного транспортного средства или специальной машины, не оборудованных в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации, в сопровождении транспортного средства или специальной машины, оборудованных в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации, при этом на не оборудованном транспортном средстве или специальной машине включается ближний свет фар.

143. Старшим авиационным начальником аэродрома утверждается перечень транспортных средств и специальных машин, допущенных к работе в контролируемой зоне летного поля, и перечень транспортных средств и специальных машин, допущенных к самостоятельному пересечению ВПП, которые с указанием государственных или гаражных номеров транспортных средств и специальных машин и позывных прилагаются к технологии взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме.

## **ГЛАВА 16**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ ВЗАИМОДЕЙСТВИЯ СО СЛУЖБой ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ ПРИ ВЫПОЛНЕНИИ РАБОТ НА ЛЕТНОМ ПОЛЕ**

144. С учетом местных условий и особенностей работы на каждом аэродроме разрабатывается технология взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме, которая утверждается старшим авиационным начальником аэродрома и согласовывается с руководителями других заинтересованных авиационных организаций (филиалов авиационных организаций).

145. При проведении работ в контролируемой зоне летного поля руководитель работ:

145.1. до начала работ:

определяет время, необходимое для производства работ;

согласовывает с РПА проведение работ в контролируемой зоне летного поля, порядок их выполнения, продолжительность, время начала и окончания, количество транспортных средств, специальных машин и место их сосредоточения, уточняет порядок радиосвязи, а при ее потере - сигналы немедленного освобождения контролируемой зоны летного поля;

оформляет согласованное решение в контрольном листе осмотра летного поля;

проверяет наличие и исправность (путем контрольной проверки) радиотехнических и светосигнальных средств, установленных на транспортных средствах и специальных машинах;

ставит задачу и проводит устный инструктаж с рабочими и водителями транспортных средств и специальных машин, указывает место, порядок проведения, время начала и окончания работ, условные сигналы, порядок занятия и освобождения ВПП или других участков контролируемой зоны летного поля;

доводит до водителей транспортных средств и специальных машин порядок связи и сигнализации, обратив при этом особое внимание на немедленное освобождение контролируемой зоны летного поля и критических зон КРМ и ГРМ после получения соответствующей команды по каналам связи или установленному сигналу;

запрашивает по радиосвязи у диспетчера ДПА (СДП) разрешение на занятие ВПП, СЧЛП или других участков контролируемой зоны летного поля и по получении соответствующего разрешения приступает к работе;

145.2. в процессе выполнения работ в контролируемой зоне летного поля:

следит за ходом их выполнения и соблюдением мер безопасности;

информирует диспетчера ДПА (СДП) о количестве транспортных средств и специальных машин, работающих на ВПП, при появлении на ВПП новых транспортных средств и специальных машин или уходе их с ВПП дает соответствующую информацию диспетчеру ДПА (СДП);

осуществляет непрерывное прослушивание радиостанций;

путем проведения контрольных вызовов производит контрольную проверку радиосвязи с диспетчером ДПА (СДП) через каждые 15 минут, при ее потере или неустойчивости прекращает выполнение работ и выводит транспортные средства и специальные машины за пределы контролируемой зоны летного поля, принимает меры по немедленному информированию диспетчера ДПА (СДП) об освобождении контролируемой зоны летного поля;

в случае выхода из строя работающих в контролируемой зоне летного поля транспортных средств и специальных машин немедленно докладывает об этом диспетчеру ДПА (СДП) и принимает срочные меры по удалению их в безопасное место;

обеспечивает вывод транспортных средств и специальных машин, работающих в контролируемой зоне летного поля, за ее пределы не позднее чем за 5 минут до расчетного (уточненного) времени посадки, а также непосредственно перед взлетом ВС согласно команде диспетчера ДПА (СДП);

немедленно выполняет команды РПА или диспетчера ДПА (СДП) об освобождении ВПП и других участков контролируемой зоны летного поля;

контролирует исправность проблесковых маячков на всех транспортных средствах и специальных машинах. При выходе из строя проблесковых маячков на транспортных средствах и специальных машинах незамедлительно их удаляет за пределы контролируемой зоны летного поля;

145.3. после выполнения работ убеждается, что при их производстве не было допущено никаких отклонений, препятствующих безопасному выполнению полетов, и докладывает по радиосвязи диспетчеру ДПА (СДП) об окончании работ и выводе транспортных средств, специальных машин и работников в безопасное место.

146. При выполнении работ в контролируемой зоне летного поля РПА:

146.1. до начала работ:

согласовывает с руководителем работ порядок выполнения работ, их

продолжительность, время начала и окончания, количество транспортных средств и специальных машин, а также уточняет порядок ведения радиосвязи, а при ее потере сигналы и порядок немедленного освобождения контролируемой зоны летного поля;

оформляет согласование производства работ в контрольном листе осмотра летного поля;

передает диспетчеру ДПА (СДП) информацию о согласованных сроках и видах работ, количестве транспортных средств и специальных машин, принимающих участие в работе, а также дает указание о запрещении или ограничении приема (выпуска) ВС;

146.2. в процессе выполнения работ:

контролирует выполнение диспетчерами АДП и ДПА (СДП) указаний о закрытии аэродрома или ограничении приема (выпуска) ВС;

осуществляет периодический контроль за наличием радиосвязи между диспетчером ДПА (СДП) и руководителем работ;

в случае потери радиосвязи или ее неустойчивости немедленно запрещает производство работ в контролируемой зоне;

146.3. по окончании работ на основании записи в контрольном листе осмотра летного поля оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов о состоянии элементов летного поля и годности летного поля к эксплуатации дает указание о возобновлении приема и выпуска ВС диспетчеру ДПА (СДП).

147. При выполнении работ в контролируемой зоне летного поля диспетчер ДПА (СДП):

147.1. до начала работ:

получает от РПА информацию о согласованных сроках и видах работ, количестве транспортных средств и специальных машин, принимающих участие в работе;

с получением запроса от руководителя работ на занятие контролируемой зоны летного поля уточняет характер, время начала и окончания работ;

сравнивает содержание доклада с информацией, полученной от РПА, при ее расхождении докладывает РПА и действует по его указанию, при выдерживании согласованного с РПА времени начала работ разрешает занятие контролируемой зоны летного поля;

докладывает РПА о начале работ, включает световое табло "ВПП занята";

147.2. в процессе выполнения работы:

поддерживает двухстороннюю радиосвязь с руководителем работ путем проведения контрольных вызовов не реже чем через каждые 15 минут;

для проверки работоспособности приемника УКВ-диапазона, установленного в транспортном средстве и специальной машине руководителя работ для прослушивания радиообмена на частоте "ДПА - ВС", при отсутствии радиообмена на данной частоте более 15 минут делает контрольный вызов руководителя работ по данной радиостанции (руководитель работ отвечает по радиостанции внутримаршрутной связи);

ведет визуальное наблюдение (при наличии видимости) за работой транспортных средств и специальных машин;

при возникновении угрозы безопасности полетов или возникновении необходимости в немедленном освобождении контролируемой зоны летного поля дает соответствующее указание руководителю работ;

при потере радиосвязи с руководителем работ запрещает выполнение работ установленным сигналом с соответствующим докладом РПА;

147.3. после выполнения работ:

получает доклад от руководителя работ об окончании работ и освобождении контролируемой зоны летного поля;

выключает световое табло "ВПП занята";

полученную от оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов информацию об изменении состояния и годности элементов летного поля аэродрома, коэффициенте сцепления на ВПП немедленно передает РПА;

147.4. обо всех случаях несанкционированных появлений в контролируемой зоне летного поля транспортных средств, специальных машин, людей, животных и других посторонних объектов немедленно докладывает РПА и службе (подразделению) авиационной безопасности.

148. Водитель транспортного средства или специальной машины при работе в контролируемой зоне летного поля:

занимает контролируемую зону летного поля только с разрешения руководителя работ;

перед въездом в контролируемую зону летного поля проверяет исправность радиостанций, габаритных, проблесковых огней и наличие буксировочных тросов (устройств);

в процессе нахождения в контролируемой зоне летного поля контролирует исправность габаритных огней и проблесковых маячков, а при ведении радиосвязи - исправность радиостанций, при выходе из строя в процессе работы указанного оборудования докладывает об этом руководителю работ и немедленно освобождает контролируемую зону летного поля;

осуществляет непрерывное прослушивание радиостанции;

въезжает и может находиться в контролируемой зоне летного поля только на исправных транспортных средствах и специальных машинах при наличии необходимого запаса горючего - не менее 10 процентов от емкости бака.

## **ГЛАВА 17**

### **ВЗАИМОДЕЙСТВИЕ СЛУЖБЫ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ СО СЛУЖБОЙ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ ПРИ ОСМОТРЕ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ**

149. Оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов обеспечивает контроль состояния летного поля и производит контрольные и оперативные осмотры элементов летного поля с установленной частотой.

150. Осмотр летного поля осуществляется в следующем порядке:

при контрольном выезде на ВПП или в контролируемую зону летного поля для осмотра оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов запрашивает разрешение на занятие ВПП (контролируемой зоны летного поля) у диспетчера ДПА (СДП);

диспетчер ДПА (СДП) разрешает с включением светового табло "ВПП занята" или запрещает занятие ВПП или контролируемой зоны летного поля;

оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов после осмотра летного поля докладывает диспетчеру ДПА (СДП) об освобождении ВПП и контролируемой зоны летного поля, а также передает информацию о коде состояния ВПП, состоянии поверхности ВПП, годности ВПП к эксплуатации и в случае изменения состояния поверхности ВПП или состояния других элементов летного поля в течение 15 минут делает соответствующую запись в контрольном листе осмотра летного поля;

при наличии на поверхности ВПП слоя осадков оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов в дополнение к информации о состоянии поверхности ВПП передает диспетчеру ДПА (СДП) информацию о степени покрытия поверхности ВПП осадками и толщине слоя осадков;

при наличии на поверхности покрытия ВПП химреагента (продуктов таяния осадков) и (или) снежной поземки оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов передает соответствующую информацию диспетчеру ДПА (СДП);

по получении доклада от оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов об освобождении контролируемой зоны летного поля диспетчер ДПА (СДП) выключает световое табло "ВПП занята", докладывает РПА о времени осмотра летного поля (летной полосы), коде состояния ВПП, значении коэффициента сцепления, состоянии и годности к эксплуатации ВПП.

151. РПА, диспетчер ДПА (СДП) информирует службу автоматической передачи информации в районе аэродрома и экипажи ВС о состоянии ВПП и коэффициенте сцепления.

## **ГЛАВА 18**

### **ПОРЯДОК ВЕДЕНИЯ РАДИОСВЯЗИ МЕЖДУ СЛУЖБОЙ ВОЗДУШНОГО ДВИЖЕНИЯ И СЛУЖБОЙ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ (НАЗЕМНЫМИ СЛУЖБАМИ)**

152. Радиообмен между диспетчерами ДПА (СДП) и специалистами службы аэродромного обеспечения полетов или другой наземной службы ведется по радиостанции внутрипортовой радиосвязи и документируется звукозаписывающей аппаратурой. При работе в контролируемой зоне летного поля в транспортном средстве или специальной машине руководителя работ обязательно включается радиостанция авиационного диапазона для прослушивания радиообмена на частоте "ДПА - ВС".

153. Для ведения радиосвязи абонентам назначаются позывные. Позывные транспортных средств или специальных машин наносятся на радиостанциях или панелях транспортных средств или специальных машин с учетом обеспечения их видимости с сидения должностного лица или водителя.

154. Радиосвязь начинается с вызова абонента и ответа на вызов. Речь при радиообмене употребляется внятно и членораздельно. Переговоры по радиосвязи ведутся кратко, в соответствии с фразеологией радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, установленной главой 19 настоящих Авиационных правил, и содержат только необходимые сведения.

155. Перед вызовом диспетчера ДПА (СДП) оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов убеждается в том, что он не будет создавать помех радиообмену диспетчера с другими абонентами. Если диспетчер ДПА (СДП) вызывается несколькими абонентами, то очередность ведения радиосвязи устанавливается диспетчером ДПА (СДП).

156. При выходе из строя радиостанций диапазона внутрипортовой связи или авиационного диапазона оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов принимает все меры по незамедлительному освобождению контролируемой зоны летного поля с техникой и в кратчайшее время обеспечить доведение соответствующей информации до диспетчера ДПА (СДП) или РПА.

157. При работе в контролируемой зоне летного поля через каждые 15 минут производится контрольная проверка радиосвязи между диспетчером ДПА (СДП) и оперативным специалистом службы аэродромного обеспечения полетов. При отсутствии радиообмена на частоте "ДПА - ВС" более 15 минут диспетчер ДПА (СДП) выполняет контрольную проверку по радиостанции УКВ-диапазона.

158. Полученные команды и сообщения обязательно повторяются тем лицом, кому они предназначены. В случае если оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов или диспетчер ДПА (СДП) не повторил переданного сообщения, то лицо, передавшее сообщение, требует его повторения для подтверждения правильности понимания принятой информации.

159. Все должностные лица, а также водители транспортных средств и специальных машин, допущенные к ведению радиосвязи и осуществляющие ее, обеспечивают наличие соответствующего допуска и знание фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов. Допуск на ведение радиосвязи производится на основании локального правового акта авиационной организации.

160. В технологию взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами, обеспечивающими полеты на аэродроме, включается раздел о порядке ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов, в том числе должностными лицами наземных служб и водителями транспортных средств, специальных машин, в котором в обязательном порядке указываются позывные, установленные для транспортных средств, специальных машин и переносных радиостанций.

## **ГЛАВА 19**

### **ФРАЗЕОЛОГИЯ РАДИООБМЕНА МЕЖДУ ДИСПЕТЧЕРОМ ДПА (СДП) И СПЕЦИАЛИСТОМ СЛУЖБЫ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ**

161. Разрешение на занятие ВПП или других элементов контролируемой зоны летного поля специалист службы аэродромного обеспечения полетов запрашивает у диспетчера ДПА (СДП) фразой: "вышка", "аэродромная" на первой РД, разрешите занять

полосу для осмотра (измерения коэффициента сцепления, очистки ВПП с пятью транспортными средствами, специальными машинами и т.д.)."

162. Диспетчер ДПА (СДП) разрешает занятие ВПП (контролируемой зоны летного поля) фразой: "аэродромная", "вышка" для осмотра (измерения коэффициента сцепления, очистки с пятью транспортными средствами, специальными машинами и т.д.) разрешаю занять полосу (запрещаю, ждать на РД-А)".

Получив ответ, специалист службы аэродромного обеспечения полетов подтверждает получение информации фразой: "аэродромная" понял, занимаю полосу (понял, запретили, понял ждать на РД-А)".

163. В процессе работы на ВПП об освобождении ВПП хотя бы одним транспортным средством, специальной машиной или появлении на ВПП дополнительных транспортных средств, специальных машин специалист службы аэродромного обеспечения полетов докладывает диспетчеру ДПА (СДП) фразой: "вышка", "аэродромная", на полосе осталось четыре машины (работает шесть машин)".

164. Об освобождении ВПП специалист службы аэродромного обеспечения полетов докладывает диспетчеру ДПА (СДП) фразой: "вышка", "аэродромная" с пятью транспортными средствами, специальными машинами полосу освободил, нахожусь на РД-С".

Во всех случаях после производства работ на ВПП или осмотра ВПП ВПП считается свободной и годной к взлету и посадке ВС после освобождения транспортными средствами и специальными машинами контролируемой зоны летного поля.

При изменении состояния ВПП соответствующая информация диспетчеру ДПА передается фразой: "состояние поверхности полосы: слякоть/слякоть/слякоть, код состояния поверхности 5/5/5, степень покрытия осадками: 100/50/50, толщина слоя осадков: 02/01/01" или "состояние полосы без изменения". При определении состояния ВПП не годным к эксплуатации добавляется фраза: "ВПП к эксплуатации не пригодна".

165. При необходимости срочного освобождения ВПП (контролируемой зоны летного поля) диспетчер ДПА (СДП) дает команду: "аэродромная", "вышка", освободите полосу (с техникой) на РД-В".

Специалист службы аэродромного обеспечения полетов подтверждает получение команды фразой: "аэродромная" понял, освободить на РД-В" и принимает меры по незамедлительному освобождению ВПП с транспортными средствами и специальными машинами, после освобождения докладывает: "вышка", "аэродромная" с пятью транспортными средствами, специальными машинами полосу освободил на РД-В". Диспетчер ДПА (СДП) подтверждает получение информации фразой: "аэродромная", понял, ВПП освободили на РД-В".

166. Невозможность своевременно освободить ВПП по причине поломки, неисправности транспортных средств, специальных машин или их рассредоточения по ВПП специалист службы аэродромного обеспечения полетов докладывает диспетчеру ДПА (СДП) фразой: "вышка", "аэродромная", полоса занята, будет освобождена через 5 минут (для освобождения полосы требуется буксир и т.д.)".

167. При необходимости занятия участков перрона для очистки специалист службы аэродромного обеспечения полетов запрашивает разрешение у диспетчера ДПА (ДПР) фразой: "вышка (руление)", "аэродромная", разрешите занять МС-8 (РД-В) для очистки", при этом указывается ориентировочное время очистки.

Получив разрешение (запрещение) специалист службы аэродромного обеспечения полетов подтверждает получение информации фразой: "вышка (руление)", "аэродромная" понял, разрешили, занимаю МС-8" или "вышка (руление)", "аэродромная" понял, ждать".

Закончив работы, докладывает: "вышка (руление)", "аэродромная", работы по очистке МС-8 (РД-В) закончены, МС-8 (РД-В) свободна, состояние после очистки - сухая, местами сухой снег" и получает подтверждение информации диспетчером ДПА (ДПР).

168. Контрольная проверка внутрипортовой радиосвязи между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов производится фразой: "аэродромная", "вышка", контрольная проверка". Запрашиваемый абонент отвечает фразой: "вышка", "аэродромная", слышу хорошо" или "вышка", "аэродромная", контрольная проверка, продолжаем работу на ВПП", диспетчер отвечает фразой: "аэродромная", "вышка" понял, работу продолжаете".

169. При отсутствии радиообмена на частоте "ДПА - ВС" более 15 минут диспетчер ДПА (СДП) выполняет контрольную проверку по радиостанции УКВ-диапазона фразой: "аэродромная", "вышка", контрольная проверка". Запрашиваемый абонент по радиостанции внутрипортовой связи отвечает фразой: "вышка", "аэродромная", слышу хорошо".

## **РАЗДЕЛ V**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТ ПО СОДЕРЖАНИЮ ЛЕТНОГО ПОЛЯ**

#### **ГЛАВА 20**

##### **ОБЩИЕ ТРЕБОВАНИЯ ПО СОДЕРЖАНИЮ АЭРОДРОМА**

170. Эксплуатационное содержание аэродрома заключается в систематическом контроле за техническим состоянием элементов летного поля и в производстве работ по обеспечению их готовности для выполнения полетов.

171. Поверхность покрытия ВПП содержится в состоянии, обеспечивающем хорошие характеристики сцепления и малое сопротивление качению. По возможности в минимальные сроки производится очистка покрытий от грязи, пыли, песка, нефтепродуктов, наслоений резины, снега, слякоти, льда, воды.

172. Мероприятия по предотвращению попадания посторонних предметов в двигатели сводятся к контролю за чистотой и своевременной уборкой покрытия. Периодичность очистки покрытия зависит от местных условий, опыта эксплуатации аэродрома и фактического состояния аэродромных покрытий.

173. На каждом аэродроме предусматривается комплекс мероприятий по предотвращению загрязнения окружающей среды с составлением плана по охране окружающей среды.

174. На каждом аэродроме разрабатываются мероприятия по уменьшению опасности, создаваемой живой природой, с учетом требований авиационных правил, регулирующих орнитологическое обеспечение полетов гражданских ВС, и включаются мероприятия по снижению орнитологической опасности для производства полетов в районе аэродрома.

#### **ГЛАВА 21**

##### **СОДЕРЖАНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ С ИСКУССТВЕННЫМИ ПОКРЫТИЯМИ В ВЛП**

175. При выполнении работ по содержанию искусственных покрытий в ВЛП обеспечиваются эксплуатационные качества аэродромных покрытий: ровность, фрикционные свойства, чистота поверхности.

176. Содержание летного поля с искусственными покрытиями в летний период включает:

- очистку искусственных покрытий от песка, грязи, камней и других посторонних предметов;

- удаление резиновых отложений, битумных и масляных пятен и других загрязнений покрытий;

- обновление маркировочных знаков;

- удаление разрушенного и отслоившегося герметика и заделку швов и трещин новым герметиком;

- удаление травяной растительности в швах и трещинах покрытия;

- обеспечение поверхностного стока воды с элементов летного поля и поддержание необходимой пропускной способности водоотводных и дренажных устройств;

- ремонт аэродромных искусственных покрытий, водоотводных и дренажных устройств.

177. Работы по восстановлению герметичности швов и заполнению трещин герметиком производятся систематически путем замены вышедшего из строя заполнителя новым материалом. Перед заполнением швов и трещин остатки старого герметика удаляются, а швы и трещины очищаются от пыли, грязи, посторонних

включений. Трещины перед герметизацией подлежат разделке. Работы по заполнению швов герметиком производятся в сухую прохладную погоду.

178. Глубина заполнения шва и трещины герметиком ограничивается предварительной запрессовкой в шов (трещину) уплотняющего шнура (вилатерм, гернит, пороизол и другие) диаметром, в 1,5 - 2 раза превышающем ширину шва.

179. Для качественной герметизации швов и трещин аэродромного покрытия их ширина составляет 10 - 30 мм.

## **ГЛАВА 22**

### **СОДЕРЖАНИЕ ГРУНТОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ В ВЛП**

180. Содержание грунтовых элементов летного поля в ВЛП включает:

- обеспечение требуемой ровности и необходимой прочности грунта;
- обеспечение водоотвода с поверхности летного поля;
- проведение мероприятий по сокращению нелетного периода;
- проведение мероприятий по обеспыливанию;
- планировку и укатку (уплотнение) поверхности;
- скашивание травостоя;
- обновление, ремонт и покраску маркировочных знаков;
- проведение агротехнических мероприятий по улучшению состояния дернового покрова;
- проведение мероприятий по укреплению грунтов рабочей части летного поля и повышению их эрозийной устойчивости.

181. В период распутицы грунтовые элементы летного поля выходят из строя. Возможность взлета, посадки и руления ВС по грунтовым элементам в период переувлажнения грунтов, в распутицу определяется условиями страгивания ВС на тяге собственных двигателей и зависит от типа шасси, размеров колес, давления в пневматиках.

Улучшение эксплуатационного состояния грунтовых элементов летного поля обеспечивается:

- созданием хорошего дернового покрова;
- уплотнением грунтов до определенной плотности, снижающей просачивание влаги в грунт;
- осушительными мероприятиями на участках с неблагоприятными гидрогеологическими условиями и рельефом местности;
- защитой территории аэродрома от притока ливневых и талых вод с прилегающих участков.

Создание хорошего дернового покрова повышает сопротивление грунта нагрузкам от ВС, способствует более быстрому просыханию грунта, предупреждает выдувание грунта от газоздушных струй.

Несущая способность грунтовых элементов летного поля повышается на 4 - 5 кгс/см<sup>2</sup> при создании и сохранении дернового покрова.

182. Эксплуатационное состояние грунтовых элементов летного поля характеризуется показателем прочности грунтов летного поля и ровностью поверхности. Прочность грунта зависит от его влажности, степени уплотнения, типа грунта и его гранулометрического состава. Допустимым показателем прочности грунта является его способность выдерживать нагрузки от колес ВС в данный момент времени при определенном допустимом колееобразовании, позволяющем произвести взлет, посадку и руление ВС.

183. Оценка пригодности грунтовых элементов летного поля для эксплуатации определенного типа ВС производится путем сопоставления требуемых и фактических характеристик летного поля - ровности и прочности грунта.

184. Под проходимостью ВС по грунту понимается его способность стронуться с места на тяге собственных двигателей по переувлажненному грунту с ускорением, достаточным для достижения скорости отрыва в пределах нормируемой техническими требованиями длины ВПП. На грунтовой поверхности в этом случае остается колея такой глубины, при которой обеспечивается безопасность движения ВС и сохранность



дернового покрова.

185. Проходимость ВС по грунту характеризуется следующими показателями:

минимальной прочностью грунта, при котором ВС может тронуться с места, производить руление, разбег и пробег с образованием колеи максимально допустимой глубины;

эксплуатационной прочностью, равной или больше минимальной, при которой образуется колея эксплуатационной глубины, обеспечивающая сохранение дернового покрова.

Значения показателей прочности грунта, указанных в части первой настоящего пункта, для различных типов ВС указываются в РЛЭ ВС.

186. Эксплуатация ВС на грунтах минимальной прочности разрешается только на элементах летного поля без дернового покрова. На элементах летного поля с дерновым покрытием допускается эксплуатация ВС только при эксплуатационной прочности грунта.

187. Показатель прочности грунта на ВПП аэродрома, используемой вертолетами всех типов, - не менее 3 кгс/см<sup>2</sup>.

188. Уплотнение грунтов производится при оптимальной влажности, при которой достигается их максимальная плотность.

189. Исправление микрорельефа производится по мере накопления неровностей, если они не превышают допустимых, и немедленно, если выбоины, взбугривания, просадки и другие дефекты представляют опасность для полетов ВС.

190. Основным видом повреждений грунтовых элементов летной полосы является колеиность, которая устраняется планировкой поверхности, заделкой рыхлым грунтом с последующим уплотнением гладкими катками. Колеи глубиной до 6 см устраняются прикатыванием трех - пятитонными металлическими катками при влажности грунта, близкой к оптимальной.

191. Дефекты поверхности, представляющие опасность для дальнейшей эксплуатации ВС, устраняются немедленно. Колеи, выбоины и неровности глубиной не более 15 см засыпаются местным растительным грунтом с предварительным разрыхлением основания на глубину до 5 см, а глубиной более 15 см сначала засыпаются обычным грунтом, имеющимся на аэродроме, а затем растительным грунтом слоем 10 - 12 см. При глубине колеи до 20 см уплотнение грунта производится в один слой, при глубине более 20 см - в два слоя. Не допускается засыпка колеи песком, щебнем, шлаком или другими материалами, отличными от грунтов летной полосы.

192. Задернение колеи и выбоин после ремонта производится посевом семенами трав или путем пересадки заранее заготовленной дернины. Наилучшей дерниной для пересадки является дернина из низовых трав (в том числе овсяницы красной, мятлика лугового).

193. Скашивание травостоя производится по достижении высоты травы предельно допустимых значений, причем последний покос производится осенью перед наступлением заморозков.

194. Планировочные работы выполняются в целях придания грунтовой поверхности летного поля ровности, а также уклонов, обеспечивающих отвод атмосферных и паводковых вод. На аэродромах, грунты которых имеют каменные включения (гравий, щебень), необходимо систематически производить планировку поверхности с последующим увлажнением и укаткой тяжелыми гладкими катками с целью устранения несвязанных камней.

195. Для борьбы с пылимостью на грунтовых элементах летных полос применяются специальные материалы, в том числе гигроскопические соли, отходы целлюлозно-бумажной промышленности, органические вяжущие материалы, синтетические смолы, полимерные материалы и известь.

## **ГЛАВА 23**

### **ОСОБЕННОСТИ ПОДГОТОВКИ АЭРОДРОМА К ОЗП**

196. Комплекс работ, выполняемый при подготовке летного поля к эксплуатации в ОЗП, включает:

текущий и капитальный ремонт искусственных покрытий и грунтовых элементов

летного поля;

ремонт и подготовку к работе в ОЗП снегоуборочной техники, механизмов, оборудования, средств для измерения коэффициента сцепления, прочности грунта и снега;

восстановление маркировки аэродромных покрытий и грунтовых элементов летного поля;

расстановку маркеров по огням ССО, за исключением оборудования, очистка которого от снега производится транспортными средствами и специальными машинами, исключающими возможность наличия маркеров в зоне расположения данного оборудования при его очистке;

заготовку в необходимом количестве химического реагента и песка;

проведение с личным составом технической учебы с принятием у инженерно-технического состава зачетов и оформлением соответствующих допусков к работе в ОЗП.

197. Содержание летного поля в ОЗП включает следующий комплекс работ:

очистку искусственных покрытий, заземляющих устройств, якорных креплений, огней ССО, участков СЧЛП, зон КРМ и ГРМ, БПБ, КЗБ, полос РД от снега и слякоти;

предупреждение и удаление гололедных и снежно-ледяных образований;

выравнивание и уплотнение снежных отложений;

выравнивание снежных отложений, валов с планировкой откосов на СЧЛП, КЗБ и полосах РД;

уборку снежных валов на перроне, БПБ;

вывоз снега в места его выкладки;

очистку от снега и устранение скользкости внутрипортовых дорог, площадок, подъездных путей и привокзальной площади.

198. Для обеспечения регулярности полетов и рационального использования средств механизации на каждый аэродром составляется и утверждается старшим авиационным начальником аэродрома план льдоснегоуборочных работ, в котором содержатся следующие разделы:

198.1. ответственность;

198.2. порядок контроля за состоянием элементов летного поля аэродрома;

198.3. методы и средства измерения толщины слоя осадков на аэродромных покрытиях;

198.4. информация о том, когда ВПП считается технически не годной и подлежит закрытию для очистки;

198.5. порядок удаления снега и льда, где указываются:

технология очистки каждого элемента аэродрома от снега и льда;

технология применения химреагента на аэродромных покрытиях;

технология очистки огней ССО и аэродромных знаков;

участки аэродрома, содержащиеся методом очистки и методом уплотнения снега;

места складирования и вывоза снега;

технология очистки и порядок уборки снежных валов на перроне;

имеющиеся особенности и ограничения при организации льдоснегоуборочных работ;

табель выделения снегоуборочной техники в зависимости от вида и интенсивности осадков;

198.6. очередность льдоснегоуборочных работ по элементам аэродрома;

198.7. координация действий по удалению снега;

198.8. представление информации о состоянии поверхности ВПП;

198.9. рассылка информации о снежных условиях.

199. Для своевременной подготовки аэродрома к полетам при составлении плана льдоснегоуборочных работ следует придерживаться следующей очередности работ:

очистка ИВПП, концевых полос торможения, огней ВПП;

очистка РД, огней РД;

очистка зон КРМ и ГРМ;

очистка ПРД;

уборка снежных валов на БПБ и ПРД;

очистка МС;  
очистка СЧЛП, КЗБ, полос РД с устройством требуемых сопряжений;  
очистка подъездных путей и внутрипортовых дорог;  
очистка остальных территорий и объектов.

## **ГЛАВА 24**

### **СОДЕРЖАНИЕ ИСКУССТВЕННЫХ ПОКРЫТИЙ АЭРОДРОМА В ЗИМНИЙ ПЕРИОД**

200. Для достижения необходимого качества выполнения льдоснегоуборочных работ согласно разработанным планам льдоснегоуборочных работ обеспечивается:

своевременность начала льдоснегоуборочных работ;  
рациональный подбор комплекта машин;  
выбор оптимальной технологии и схемы работ;  
исправность и своевременность выделения необходимых транспортных средств и специальных машин.

201. Очистка ИВПП и других элементов летного поля производится с начала выпадения осадков с соблюдением очередности работ, указанной в пункте 199 настоящих Авиационных правил.

202. При установившихся отрицательных температурах воздуха аэродромные покрытия перрона допускается содержать под слоем уплотненного снега толщиной до 5 см при условии наличия маркировки для движения и установки ВС.

203. При снегоуборочных работах необходимо следить за тем, чтобы огни ССО, аэродромные знаки и прочее светотехническое оборудование не были повреждены. Для этого огни, знаки и оборудование обозначаются маркерами.

204. Очистка от снега покрытия ВПП и РД производится от оси к обочинам, а очистка ПРД, за исключением ПРД, проходящих по краевым участкам перрона, и МС на перроне - от края к центру. При наличии бокового ветра схема очистки меняется со смещением в подветренную сторону. При сильном боковом ветре очистку покрытий от снега следует производить в одну, по направлению ветра, сторону.

205. При снегопадах в условиях отрицательных температур снег с покрытия, как правило, не убирается, если ожидается переход его в переохлажденный дождь.

206. Удаление валов снега с перрона и ПРД допускается производить следующими способами:

вывоз транспортными средствами и специальными машинами в установленные места выкладки снега;

перекидка снега роторными снегоочистителями за пределы элементов летного поля;

уборка валов снега за пределы элементов летного поля бульдозерами и грейдерами.

207. Гололед представляет собой тонкий слой плотного льда толщиной преимущественно от 0,5 до 4 мм, образующийся, как правило, в диапазоне температур воздуха от 0 градусов Цельсия до минус 6 градусов Цельсия при охлаждении и замерзании переохлажденных капель дождя, мороси или тумана. К гололедным образованиям также допускается относить замерзание на покрытиях воды или слякоти при понижении температуры ниже 0 градусов Цельсия, а также при резком колебании температуры воздуха от кристаллизации водяного пара на поверхности покрытия, минуя жидкую фазу. Близкими по своим свойствам к гололеду являются образования, возникающие при замерзании оплавленного снега от воздействия газовойоздушных струй авиадвигателей самолетов, ветровых и тепловых машин.

Борьба с гололедными образованиями на аэродромных покрытиях заключается в предупреждении возникновения гололеда путем своевременной очистки покрытий от воды, слякоти или обработки поверхности покрытий химреагентами до начала или в период формирования льда либо в удалении уже сформировавшегося гололеда.

208. Для борьбы с гололедом и предупреждения гололедных образований применяются преимущественно гранулированные и жидкие реагенты.

В целях достижения максимальной эффективности применения химического реагента для борьбы с гололедом или для предупреждения образования гололеда на аэродромных покрытиях, исключения создания более опасных условий и снижения

коэффициента сцепления на покрытии после применения химического реагента на каждом аэродроме разрабатывается технология применения химического реагента на аэродромных покрытиях, в которой с учетом физических характеристик применяемых химических реагентов указываются случаи возможного применения химического реагента, диапазон температур, при которых применяется химический реагент в зависимости от типа осадков на аэродромных покрытиях и метеопрогноза.

Применяемые химические реагенты имеют соответствующий сертификат с целью исключения вредного воздействия на ВС, искусственные покрытия и токсического воздействия на окружающую среду.

209. Гранулированный реагент АНС допускается применять на покрытиях всех типов. Гранулированный реагент АНС эффективно плавит лед при температуре воздуха до минус 12 градусов Цельсия в течение 10 - 30 минут в зависимости от толщины ледяной пленки и температуры воздуха. Применение гранулированного реагента АНС на цементобетонных покрытиях, возраст которых менее двух лет, не допускается.

210. Гранулированный реагент карбамид, который эффективно действует при температуре воздуха не ниже минус 5 градусов Цельсия, разрешается применять только на асфальтобетонных покрытиях. Применение карбамида на цементобетонных покрытиях не допускается. Эффективность плавления льда карбамидом при указанной температуре воздуха такая же, как при применении гранулированного реагента АНС.

211. Химический реагент перед применением измельчается в целях предотвращения слеживаемости реагентов, возникающей при неправильном и длительном хранении реагентов при повышенной влажности и резких колебаниях температуры воздуха. Гранулированные химические реагенты не слеживаются и предварительного измельчения не требуют.

212. Предупреждение гололедных образований является наиболее эффективным и перспективным способом применения химических реагентов. Предупреждение гололедных образований химическим способом заключается в заблаговременном, после получения прогноза о возможности образования гололеда, распределении по поверхности покрытия гранулированного или жидкого химического реагента.

213. Основным требованием при россыпи и разливе реагента является обеспечение равномерности распределения его по поверхности с учетом уклонов покрытия, направления и скорости ветра.

214. Расход гранулированного реагента в зависимости от температуры воздуха и толщины слоя льда, как правило, составляет 30 - 150 г/м<sup>2</sup>.

215. Для предотвращения разрушения огней углубленного типа, арматура которых выступает над поверхностью аэродромных покрытий, не допускается:

производить очистку покрытий ВПП плужно-щеточными транспортными средствами и специальными машинами с отвалами, оборудованными металлическими ножами без резиновых накладок;

выполнять проходы по осям установки огней автогрейдерами, шнекороторными снегоочистителями и бульдозерами;

осуществлять маневры на ВПП, связанные с пересечением линии огней данными транспортными средствами и специальными машинами, с опущенными рабочими органами.

216. На подъездных и внутриаэропортовых дорогах для борьбы со скользкостью используются фрикционные материалы размером не более 5 мм (песок, топливный шлак, дробленый каменный материал и другие местные материалы), повышающие фрикционные свойства покрытия.

## **ГЛАВА 25**

### **СОДЕРЖАНИЕ ГРУНТОВЫХ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ В ЗИМНИЙ ПЕРИОД**

217. Способ содержания грунтовых элементов летного поля методом очистки или уплотнения снега устанавливается с учетом эксплуатируемых типов ВС, климатических особенностей района и места расположения. Очистка от снега является наиболее надежным способом содержания летного поля, так как она предотвращает выход его из строя при зимних оттепелях и неустойчивых отрицательных температурах.

218. Подготовка грунтовых элементов летного поля для эксплуатации самолетов на лыжном шасси заключается в устранении неровностей, превышающих 25 см (надувы, бугры, заструги). Наличие на поверхности снега наста не допускается.

219. Уплотнение снега производится гладилками и катками (деревянными, металлическими, резинобетонными, пневморезиновыми). Свежевыпавший снег уплотняется сначала гладилками, а затем катками.

220. Нарастание прочности уплотненного снега происходит по времени за счет перекристаллизации и смерзания частиц снега и продолжается в течение 7 часов и более после его укатки. Для повышения плотности и прочности снега его укатку повторяют при повышении температуры.

221. Неровности на укатанных грунтовых элементах летного поля (колеи, выбоины, борозды, снежные надувы) систематически разравниваются гладилками и укатываются катками.

222. Для выравнивания и уплотнения снежной поверхности аэродромов применяются гладилки различной конструкции, изготавливаемые силами авиационных организаций. Для получения максимально возможного удельного давления от каждого последующего прохода гладилок необходимо по мере нарастания плотности снега увеличивать их загрузку балластом. Если перед гладилкой создается снежный вал, загрузку гладилки нужно уменьшать.

223. Для предотвращения прилипания снега при температурах от 0 до минус 7 градусов Цельсия катки оббиваются или обтягиваются листовой резиной.

224. Одним из основных показателей грунтовых элементов летного поля, характеризующих годность их к эксплуатации, является прочность (несущая способность) уплотненного снега. Для каждого типа самолета устанавливается своя эксплуатационная и минимально допустимая прочность уплотненного снега. При эксплуатационной прочности уплотненного снега разрешаются регулярные полеты самолетов, при этом глубина колеи от колес самолета не превышает 2 см. При минимально допустимой прочности уплотненного снега разрешаются разовые полеты самолетов при условии, что глубина колеи от колес самолета не превышает 6 см.

225. Требуемая прочность уплотненного снега для отдельных типов ВС принимается согласно РЛЭ ВС.

226. Грунтовые элементы летного поля, содержащиеся методом уплотнения снега, являются непригодными к эксплуатации при наличии на их поверхности дефектов, указанных в подпункте 9.6 пункта 9 настоящих Авиационных правил.

## **ГЛАВА 26**

### **СОДЕРЖАНИЕ ВОДООТВОДНЫХ И ДРЕНАЖНЫХ СИСТЕМ**

227. Водоотводные и дренажные системы на аэродромах предназначены для недопущения переувлажнения оснований покрытий в целях повышения устойчивости и долговечности аэродромных покрытий.

Водоотводные и дренажные системы находятся в исправном состоянии и обеспечивают сбор и отвод воды с летного поля.

228. Смотровые и дождеприемные колодцы систем постоянно находятся в закрытом положении и открываются только для наблюдения за работой систем или при их очистке.

229. Осмотр водоотводных и дренажных систем следует производить при подготовке к ОЗП, весной после окончания снеготаяния и летом после выпадения обильных дождей.

Поверхность ВПП визуально оценивается в условиях естественного или искусственно создаваемого дождя на предмет выявления затопления или плохого дренажа, и выполняются соответствующие технические мероприятия по исключению затопления.

230. Для предупреждения подтопления летного поля и аэродромных покрытий необходимо:

в период снеготаяния устраивать в снегу временные перехватывающие канавы или снежные валики для отвода талой воды за пределы летного поля;

проводить систематическое наблюдение за пропуском талых вод водоотводными

системами.

231. В ВЛП следует очищать водоотводные системы от грязи и ила. Особое внимание уделять очистке колодцев, мест выхода дренажных воронок, дренажных труб и мест сброса воды из водоотводных и дренажных систем в открытые канавы и на рельеф местности.

232. Состояние труб коллекторов проверяется с помощью зеркала и фонаря, которые при проверке устанавливаются в смежных смотровых колодцах. Свет фонаря направляется на зеркало через осматриваемую трубу. По отражению в зеркале судят о заиливании, засорении или повреждении труб. Осмотр труб большого диаметра производится изнутри методом прохода по трубе между смежными колодцами с обеспечением двусторонней связи и техники безопасности.

## **ГЛАВА 27**

### **ЯКОРНЫЕ КРЕПЛЕНИЯ**

233. Якорные крепления применяются для предотвращения смещения и повреждения ВС под воздействием ветровых нагрузок при безангарном их хранении. Необходимость якорного крепления ВС на МС, расчетные усилия в тросах и схема их крепления определяются РЛЭ ВС.

234. При безангарном хранении ВС типа АН-2 крепление их к якорным креплениям обязательно. Расчетные усилия в тросах якорных креплений для ВС АН-2 равны:

для основных опор - 16,6713 кН (1700 кгс, 1,7 тс);

для хвостовой части фюзеляжа - 5,884 кН (600 кгс, 10 тс).

235. Основным типом якорных креплений, применяемых на аэродромах, являются массивные крепления, обеспечивающие фиксирование ВС в заданном положении за счет массы фундамента.

236. Допускается устройство якорных креплений анкерного типа, которые обеспечивают фиксирование ВС в заданном положении за счет сил сопротивления грунта выдергиванию заглубленного анкера (бетонных блоков, балок, плит, металлических конструкций).

237. Проверка прочности якорных креплений и ввод их в эксплуатацию производятся не ранее чем через один месяц после окончания их строительства.

238. Приемочные испытания заключаются в нагружении кольца якорного крепления расчетными усилиями. Нагрузка прикладывается вертикально. Если за один якорь крепится несколько швартовочных растяжек ВС, то величину испытательной нагрузки, прикладываемой к якорю, устанавливают равной сумме усилий в каждой растяжке. Отсчет времени приложения нагрузки следует начинать с момента установки в устойчивое положение стрелки средства измерения (динамометра) против значения, соответствующего величине испытательного усилия. Продолжительность приложения испытательного усилия к кольцу якоря не менее 10 минут. Для измерения усилий используется динамометр класса точности 0,2 с пределом измерения 100,0 кН (10 000 кгс, 10 тс).

239. Испытательная нагрузка осуществляется с помощью специального приспособления для проверки прочности якорных креплений. Нагрузка в приспособлении создается гидродомкратами.

240. В процессе эксплуатации якорных креплений проводится периодическая проверка их прочности. Проверка прочности якорных креплений осуществляется комиссией, назначенной руководителем авиационной организации, в состав которой входят специалисты аэродромного обеспечения полетов и управления безопасности полетов. Проверка прочности якорных креплений осуществляется в соответствии с пунктами 238 и 239 настоящих Авиационных правил. По результатам проверки составляется акт проверки прочности якорных креплений по форме согласно приложению 2. Срок действия акта проверки прочности якорных креплений - один год.

241. Эксплуатация якорных креплений без акта проверки их прочности или с истекшим сроком его действия не допускается.

## **ГЛАВА 28**

## **ЗАЗЕМЛЯЮЩИЕ УСТРОЙСТВА НА МС**

242. Заземляющие устройства на МС устраиваются для снятия статического электричества, образующегося на ВС и топливозаправщиках.

Конструкция заземляющего устройства на МС принимается по схеме заземляющего устройства на МС согласно приложению 24 при выдерживании размеров в миллиметрах, а также соблюдении конструктивных особенностей, где:

а - переносное приспособление для заземления ВС и топливозаправщиков;

б - заземлитель;

1 - штырь (диаметр 6 мм);

2 - трос;

3 - зажим;

4 - искусственное покрытие или верхний слой грунта;

5 - заземляющий электрод (диаметр 50 - 100 мм).

243. На грунтовых МС вокруг заземляющего устройства на одном уровне с поверхностью земли устраивается отмостка из бетона толщиной 0,1 - 0,15 м и диаметром 0,5 м.

244. Количество точек заземлений на МС и места их расположения определяются из условий обеспечения заземления всех типов ВС, допущенных к установке на данной МС, табельными заземлителями, а также обеспечения заземления топливозаправщиков при заправке ВС на МС.

245. В случае отсутствия на МС необходимых точек заземлений или несоответствия их расположения установленным на МС типам ВС допускается производить заземление ВС и топливозаправщиков на удаленные точки заземлений с помощью нетабельного переносного приспособления.

246. В процессе эксплуатации аэродромов необходимо обеспечивать постоянную работоспособность заземляющих устройств. Заземляющие устройства очищаются от снега, льда, земли и в верхней части имеют контактные решетки.

247. Сопротивление тока заземляющих устройств растеканию находится в пределах не более 100 Ом.

248. Проверку работоспособности заземляющих устройств (измерения сопротивления) осуществляют специалисты ЭСТОП. Проверке подлежат все имеющиеся точки заземлений на МС, которые нумеруются. По результатам проверки составляется акт проверки сопротивления заземляющих устройств, который выдается службе аэродромного обеспечения полетов для информации и устранения выявленных несоответствий.

Службой аэродромного обеспечения полетов принимаются меры по исключению использования заземляющих устройств, сопротивление которых не соответствует установленной норме.

249. Срок действия акта проверки сопротивления заземляющих устройств составляет один год. Использование заземляющих устройств при отсутствии акта проверки их сопротивления, истечении срока его действия или с сопротивлением более 100 Ом не допускается.

## **ГЛАВА 29 ОГРАЖДЕНИЕ АЭРОДРОМА**

250. В целях предотвращения несанкционированного проникновения на территорию аэродрома людей, транспортных средств, специальных машин и животных, для обеспечения безопасности взлета, посадки и руления ВС, предотвращения порчи ВС, объектов и оборудования аэродром оборудуется ограждением по всему периметру.

251. Для доступа в установленном порядке людей, транспортных средств и специальных машин на территорию аэродрома в ограждении предусматриваются контрольно-пропускные пункты и запасные пункты пропуска, количество которых определяется старшим авиационным начальником аэродрома.

252. Тип ограждения (железобетонное, колючая проволока, металлическая сетка, решетка) принимается с учетом местных условий в зависимости от места расположения

аэродрома. В полосе воздушных подходов допускается установка ограждения облегченного типа деревянной конструкции. Высота ограждения, как правило, составляет 2,1 метра. В качестве части ограждения аэродрома допускается использование зданий или других постоянных сооружений при условии, что они обеспечивают требуемый уровень защиты от несанкционированного проникновения на территорию аэродрома.

В полосе воздушных подходов допускается уменьшение высоты ограждения аэродрома при условии установки на данном участке ограждения Т-образного козырька из колючей проволоки, ширина которого исключает возможность несанкционированного проникновения на территорию аэродрома людей и животных.

253. На аэродромах, оборудованных для точного захода на посадку, по всему периметру ограждения, а на остальных аэродромах - в местах возможного проникновения людей на территорию аэродрома по верху ограждения устанавливается Т-образный или Г-образный (с наклоном в наружную сторону) козырек из колючей проволоки шириной 0,3 м.

254. Вдоль всего периметра ограждения аэродрома с внутренней стороны располагается объездная дорога, обеспечивающая возможность проезда транспортного средства и специальной машины с целью визуального контроля состояния ограждения на всем его протяжении в любое время и независимо от погодных условий.

255. С внешней стороны ограждения в местах возможного несанкционированного проникновения на территорию аэродрома людей, транспортных средств и специальных машин, а также вблизи контрольно-пропускных и запасных пропускных пунктов устанавливаются хорошо просматриваемые информационные щиты, предупреждающие об опасности и мерах ответственности за незаконное проникновение на территорию аэродрома.

256. Ограждение аэродрома содержится в исправном состоянии, хорошо просматривается. Локальным правовым актом авиационной организации назначаются службы, ответственные за содержание и ремонт ограждения, осуществление контроля его состояния, выявление и задержание лиц, повреждающих ограждение.

Проверка состояния ограждения аэродрома производится не реже одного раза в неделю с последующей записью результатов осмотра в журнале контроля состояния ограждения аэродрома по форме согласно приложению 25 и информированием об имеющихся дефектах должностных лиц, ответственных за его ремонт. После устранения дефектов ограждения в журнале контроля состояния ограждения аэродрома ответственными лицами делается соответствующая отметка об устранении замечаний по состоянию ограждения.

257. Ограждение, где это целесообразно, освещается. МУ освещения ограждения из условий обеспечения авиационной безопасности определяются старшим авиационным начальником аэродрома.

Предусматривается освещение территории у контрольно-пропускных пунктов по обе стороны ограждения, на остальных участках ограждения - по необходимости.

Для каждого аэродрома разрабатывается схема ограждения аэродрома с указанием вида ограждения, его протяженности, МУ освещения, контрольно-пропускных пунктов, объездной дороги и информационных щитов, предупреждающих об опасности и мерах ответственности за незаконное проникновение на территорию аэродрома. Схема ограждения аэродрома утверждается старшим авиационным начальником аэродрома.

## **РАЗДЕЛ VI**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ И ТЕХНОЛОГИЯ РАБОТ ПО РЕМОНТУ И РЕКОНСТРУКЦИИ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ АЭРОДРОМА**

#### **ГЛАВА 30**

#### **ТЕКУЩИЙ И КАПИТАЛЬНЫЙ РЕМОНТ АЭРОДРОМОВ**

258. Ремонт аэродромов представляет собой комплекс инженерно-технических мероприятий, направленных на поддержание или восстановление первоначальных эксплуатационных качеств аэродрома в целом, а также его элементов и конструкций с целью обеспечения постоянной эксплуатационной готовности летного поля аэродрома к



полетам.

259. В зависимости от объема и характера ремонт аэродрома подразделяется на текущий и капитальный.

260. К текущему ремонту относятся работы по систематическому предохранению элементов летного поля и их сооружений от преждевременного разрушения и износа путем своевременного устранения поверхностных повреждений и неисправностей.

Текущий ремонт подразделяется на плановый и непредвиденный. Плановый ремонт производится по заранее разработанному плану, утвержденному руководителем авиационной организации. Непредвиденный ремонт выполняется по мере возникновения необходимости в процессе эксплуатации аэродрома. Повреждения непредвиденного или аварийного характера, а также дефекты искусственных покрытий или грунтовой поверхности элементов летного поля, превышающие предельно допустимые значения, указанные в подпунктах 9.3 - 9.6 пункта 9 настоящих Авиационных правил, устраняются немедленно.

261. К капитальному ремонту относятся работы, в процессе выполнения которых производится исправление или замена разрушенных, деформированных и изношенных конструкций, либо работы по ремонту основания покрытий.

262. Необходимость и назначение вида ремонта зависят от технического состояния искусственных покрытий, оцениваемого критериями предельного состояния, при которых дальнейшая эксплуатация покрытий недопустима. При оценке предельного состояния учитывается степень разрушения покрытия, в особенности его поверхностного слоя, поэтому оценка производится путем количественного определения степени разрушения, деформирования, неровностей и износа покрытия.

263. Степень разрушения аэродромных покрытий определяется на основании их обследования, по результатам которого составляется акт дефектов по форме согласно приложению 20 и план дефектов аэродромных покрытий по форме согласно приложению 5.

264. Наиболее оптимальным методом организации ремонтных работ на аэродромах является их проведение без прекращения полетов в оптимизированные по времени технологические окна.

Выбор наиболее целесообразного технологического окна оперативным специалистом службы аэродромного обеспечения полетов осуществляется совместно со специалистами службы воздушного движения.

265. Планирование работ по ремонту элементов аэродрома и водосточно-дренажной сети производится на основании актов дефектов, составляемых на каждый элемент аэродрома.

266. Характерными деформациями и разрушениями покрытий, устранение которых предусматривается при текущем ремонте, являются: шелушение и выкрашивание поверхностного слоя, выбоины, раковины, трещины, сколы углов и краев плит или кромок трещин, просадки и проломы покрытия, разрушение и выкрашивание заполнителя швов, волны и сдвиги (асфальтобетонное покрытие).

267. Работы по текущему ремонту выполняются в следующем порядке:

тщательная подготовка участка покрытия, подлежащего ремонту (удаление разрушенного покрытия с устройством вертикальных кромок, очистка, разделка, промывка, просушка);

заготовка и приготовление ремонтного состава;

укладка ремонтного состава (при ремонте асфальтобетонного покрытия предварительно производится грунтовка основания и кромок сопряжения);

уплотнение уложенного материала;

уход за отремонтированными участками покрытия.

268. Подготовка покрытий к ремонту производится с целью обеспечения высокой прочности сцепления ремонтных материалов с ремонтируемым покрытием. От тщательности очистки поверхности ремонтируемых участков зависит сопротивляемость разрушению примененных материалов и эксплуатационная надежность ремонта.

269. Выбор способа ремонта и ремонтных материалов производится в каждом конкретном случае в зависимости от ремонтируемого участка, объема работ, вида разрушений и имеющихся материалов, механизмов и оборудования.

270. Непосредственно перед ремонтом поверхность дефектного участка тщательно очищается от слабого и поврежденного бетона (асфальтобетона), удаляются различные загрязнения. Отдельные глубинные разрушения, а также сколы кромок плит и трещин, выбоины и другие разрушения оконтуриваются прямыми линиями путем нарезки бороздок на глубину разрушения покрытия, но не менее чем на 2 см, нарезчиком швов или пневмоинструментом. Внутри дефектного участка производится удаление бетона (асфальтобетона) с образованием вертикальных стенок.

271. Если несколько небольших выбоин находятся близко одна от другой, то их включают в общий контур одной вырубки. При ремонте выбоин на двухслойном покрытии, когда сцепление верхнего слоя с нижним плохое, покрытие удаляется на толщину слоя, а если разрушение распространилось и на нижний слой, то на всю толщину покрытия. После проведения вышеуказанных работ ремонтируемые участки тщательно очищаются от грязи и вырубленного бетона (асфальтобетона).

272. При ремонте асфальтобетонного покрытия подготовленный участок грунтуется горячим битумом.

273. Для заделки дефектных участков в асфальтобетонном покрытии шириной до 15 см применяется песчаная асфальтобетонная смесь. Дефектные участки больших размеров в зависимости от эксплуатируемых на данных участках типов ВС заделываются мелкозернистой или песчаной асфальтобетонной смесью.

Небольшие по размерам дефекты покрытия в виде сколов и выбоин допускается ремонтировать аэродромными герметизирующими мастиками, которые в этом случае используются в качестве вяжущего совместно с инертными заполнителями (щебень, гравий).

Для текущего ремонта асфальтобетонных и бетонных покрытий допускается применение других материалов, имеющих соответствующие сертификаты, в соответствии с технической документацией заводов-изготовителей по их применению.

274. Способы устранения волн и сдвигов на асфальтобетонном покрытии зависят от размеров и характера этих деформаций. При отсутствии разрывов покрытия эти дефекты устраняются укаткой тяжелыми катками при высокой температуре наружного воздуха или после прогрева покрытия тепловыми транспортными средствами и специальными машинами.

275. Большие по площади и высоте волны, бугры и сдвиги на асфальтобетонном покрытии срезаются автогрейдерами, фрезами дорожными или вырубаются на всю толщину покрытия. После исправления основания с устройством более шероховатой поверхности укладывается новая асфальтобетонная смесь.

276. При ремонте участков покрытия с проломами и просадками производят демонтаж плит (вырубку асфальтобетонного покрытия), разбирают искусственное основание и проверяют подстилающий грунт, который в зависимости от состояния укрепляют вяжущими материалами или заменяют на другой.

277. Ремонт трещин и швов, а также восстановление разрушенного заполнителя швов выполняется путем заливки их резинобитумным вяжущим или другим герметизирующим материалом. Перед заполнением швы и трещины очищаются от остатков старого заполнителя и выкрошившихся продуктов разрушения покрытия.

278. Ремонт швов и трещин в покрытии осуществляется в сухую прохладную погоду, когда они наиболее широко раскрыты. Трещины предварительно разделяются. Заделка швов и трещин герметизирующим материалом производится с применением специальной механизации, исключаящей разлив герметика за пределы шва или трещины. Излишки мастики после остывания удаляются.

## **ГЛАВА 31**

### **ОРГАНИЗАЦИЯ РЕМОНТНЫХ РАБОТ В УСЛОВИЯХ ДЕЙСТВУЮЩЕГО АЭРОПОРТА**

279. При выполнении работ по ремонту аэродромных покрытий в условиях действующего аэропорта с привлечением сторонней подрядной организации до начала выполнения работ разрабатываются схемы организации работ и движения транспортных средств и специальных машин сторонних организаций, которые согласовываются со всеми заинтересованными службами и отделами авиационных организаций,

производителями работ и утверждаются старшим авиационным начальником аэродрома.

На схеме движения транспортных средств и специальных машин сторонних организаций указываются все пути передвижения указанной техники к месту производства работ, складирования материалов и другим необходимым объектам, а также МС техники, которые располагаются вне зон движения ВС.

280. Локальным правовым актом старшего авиационного начальника аэродрома назначается лицо, ответственное за координацию действий с подрядной организацией и обеспечение безопасности полетов при производстве работ на аэродроме.

281. При необходимости разрабатывается временная технология взаимодействия служб, обеспечивающих полеты на аэродроме, и подрядной организации, которая согласовывается со всеми заинтересованными службами, другими авиационными организациями, принимающими участие в обеспечении полетов на аэродроме, и утверждается старшим авиационным начальником аэродрома.

282. Для обеспечения оперативного управления (взаимодействия) с подрядной организацией, особенно при интенсивных полетах или при значительных объемах работ, создается группа обеспечения взаимодействия, которая оснащается необходимыми средствами связи.

283. Все работы сторонних организаций на летном поле выполняются под постоянным действенным контролем назначенных ответственных лиц авиационных организаций.

284. Перед началом работ персонал сторонних организаций проходит специальный инструктаж о порядке передвижения по аэродрому и особенностях производства работ в условиях действующего аэропорта под роспись в специальном журнале с предупреждением об ответственности за нарушение данных требований и получает временные пропуска на территорию аэродрома.

Допуск транспортных средств и специальных машин на территорию аэродрома водителей сторонних организаций к передвижению по аэродрому осуществляется в соответствии с требованиями авиационных правил, регулирующих организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации.

285. Для возобновления полетов в перерывах между работами по устройству верхнего слоя покрытия ВПП, РД и перрона устраивается временное сопряжение (пандус) между нижним и верхним слоем покрытия с уклоном 0,5 - 1,0 процента для покрытия толщиной до 5 см включительно и не более 0,5 процента для покрытий толщиной более 5 см.

286. Укладка верхнего слоя покрытия ВПП производится таким образом, чтобы при производстве полетов в перерывах между работами большинство взлетов и посадок ВС осуществлялось под уклон временного откоса (пандуса), при этом верхний слой покрытия укладывается по всей ширине ВПП.

287. Для возобновления полетов в перерывах между работами по устройству верхнего слоя покрытия на покрытии ВПП восстанавливаются маркировочные знаки.

288. Ремонтируемые участки искусственного покрытия ограждаются по контуру сплошной пластиковой сеткой или ограничительными маркерами. Каждый ремонтируемый участок при использовании ограничительных маркеров ограждается с использованием не менее четырех знаков. При ограждении участков, имеющих хотя бы один из размеров в плане более 2,0 м, количество знаков увеличивается с учетом обеспечения расстояния между знаками не более 1,5 м.

289. На аэродромах, используемых для производства полетов в темное время суток, ремонтируемые участки обозначаются заградительными огнями постоянного излучения красного цвета, имеющими силу света не менее 10 кд, у начала и конца участков, при этом на непригодных участках РД рулежные огни выключаются.

290. При производстве полетов на аэродроме в условиях ограниченной видимости (менее 800 м) ведение строительных и ремонтных работ в районе нахождения светотехнического оборудования и электрических сетей не допускается.

291. При ремонтных работах в условиях действующего аэропорта осуществляется постоянный контроль состояния элементов летного поля, который включает:

осмотр и систематический контроль состояния находящихся в эксплуатации

элементов летного поля;

контроль производства работ;

систематический контроль состояния тех участков летного поля, которые используются сторонней организацией для транспортных, погрузочно-разгрузочных и складских работ;

своевременную и оперативную ликвидацию обнаруженных отступлений от установленных требований.

Контроль, указанный в части первой настоящего пункта, осуществляется лицом, ответственным за координацию действий со сторонней подрядной организацией и обеспечение безопасности полетов при производстве работ на аэродроме.

292. Оперативный специалист службы аэродромного обеспечения полетов осуществляет общий контроль состояния элементов летного поля и при контрольных и оперативных осмотрах уделяет особое внимание проверке состояния эксплуатируемых элементов летного поля, находящихся в зоне производства ремонтно-строительных работ.

## **РАЗДЕЛ VII АЭРОДРОМЫ**

### **ГЛАВА 32 ВЫБОР ПЛОЩАДКИ**

293. В случаях, если эксплуатационной документацией ВС устанавливаются иные требования к аэродромам, чем установленные настоящим разделом, то применяются требования эксплуатационной документации ВС.

294. Месторасположение аэродромов, а также направление курса взлета и посадки ВС выбирается на местности из условия обеспечения безопасности одновременных полетов на соседних аэродромах.

295. При выборе участка для расположения аэродрома обеспечиваются:

расположение участка в районе с благоприятными климатическими условиями (отсутствие низкой облачности, туманов, затопляемости ливневыми или паводковыми водами);

отсутствие вблизи площадки производственных и других объектов, создающих задымление и ухудшение условий видимости;

отсутствие в полосе воздушных подходов на удалении 1000 м от торцов ВПП и на удалении 300 м от летной полосы вне полос воздушных подходов линий электропередачи;

отсутствие на прилегающей к участку местности каких-либо препятствий, представляющих опасность для взлета, маневрирования и захода на посадку ВС, а также балок и других складок местности, способствующих возникновению неблагоприятных потоков воздуха, усложняющих технику пилотирования.

296. Для определения фактической видимости на аэродроме выбираются ориентиры на расстояниях, равных 1 км, 2 км, 3 км и 5 км.

297. Размеры аэродромов для самолетов принимаются в соответствии с РЛЭ данных ВС.

ВПП аэродрома для ВС типа АН-2 имеют размеры не менее:

грунтовые ВПП - 500 х 60 м;

ИВПП - 400 х 20 м.

СЧЛП в торцах ВПП и по краям ВПП имеет размер 20 м, КЗБ - 50 м.

## **РАЗДЕЛ VIII ПРЕПЯТСТВИЯ НА ПРИАЭРОДРОМНОЙ ТЕРРИТОРИИ**

### **ГЛАВА 33 РАЗМЕЩЕНИЕ ОБЪЕКТОВ НА ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЯХ**

298. Строительство, размещение и эксплуатация объектов на приаэродромной

территории осуществляется в соответствии со статьей 48 Воздушного кодекса Республики Беларусь.

299. При строительстве, размещении и эксплуатации объектов на приаэродромной территории обеспечивается выполнение требований по ограничению высоты объектов на приаэродромной территории, требований к дневной маркировке и светоограждению препятствий, установленных главой 3 авиационных правил "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь".

300. Разработка и (или) корректировка планов развития аэродромов осуществляется в соответствии с частью второй статьи 47 Воздушного кодекса Республики Беларусь.

301. Размещение мест концентрированных выбросов пищевых отходов, свалок, звероводческих, животноводческих ферм, скотобоен и других объектов, создающих условия для массового скопления птиц, на землях, прилегающих к территории аэродромов, на расстоянии менее 15 км от КТА угрожает безопасности полетов ВС, создает помехи в работе радиотехнических средств и учитывается владельцем (эксплуатантом) аэродрома и владельцем (эксплуатантом) радиотехнических средств при согласовании в соответствии с частью четвертой статьи 48 Воздушного кодекса Республики Беларусь.

## **ГЛАВА 34**

### **КОНТРОЛЬ ПРИАЭРОДРОМНЫХ ТЕРРИТОРИЙ**

302. Контроль приаэродромных территорий производится в целях обеспечения мониторинга за приаэродромной территорией и заключается в выполнении следующих мероприятий:

- оценки безопасности полетов на приаэродромной территории;
- контрольного осмотра приаэродромной территории.

303. Контроль приаэродромных территорий осуществляется эксплуатантами аэродромов и радиотехнических средств.

304. Оценка безопасности полетов на приаэродромной территории производится комиссией, назначаемой руководителем эксплуатанта аэродрома и радиотехнических средств. В состав комиссии включаются специалисты аэродромного обеспечения, навигационного (штурманского) обеспечения, обеспечения обслуживания воздушного движения, радиотехнического обеспечения, ЭСТОП и системы управления безопасностью полетов.

305. При оценке безопасности полетов на приаэродромной территории производится анализ следующей информации:

- характеристики и назначения объекта;
- месторасположения объекта и его географических координат в системе WGS-84;
- высоты и абсолютных отметок верха и низа объекта.

306. Для оценки безопасности полетов на приаэродромной территории для каждого аэродрома изготавливается карта приаэродромной территории с нанесением на нее:

- ВПП и плоскостей ограничения препятствий;
- местности и существующих объектов;
- километровой сетки, привязанной к одному из порогов ВПП или КТА аэродрома.

Масштаб карты выполняется в размере 1:25 000 или в произвольном масштабе, обеспечивающем читаемость карты.

307. По результатам оценки безопасности полетов на приаэродромной территории составляется заключение по оценке безопасности полетов на приаэродромной территории по форме согласно приложению 26, которое утверждается руководителем авиационной организации после подписания председателем и членами комиссии.

308. Заключение по оценке безопасности полетов на приаэродромной территории составляется в двух экземплярах, и один экземпляр предоставляется в специально уполномоченный орган.

309. Учет заключений по оценке безопасности полетов на приаэродромной территории осуществляется авиационной организацией в специальном журнале в произвольной форме.

310. Контрольный осмотр приаэродромной территории осуществляется не реже

двух раз в год комиссией, назначаемой руководителем эксплуатанта аэродрома и радиотехнических средств. В состав комиссии включаются специалисты аэродромного обеспечения, навигационного (штурманского) обеспечения, радиотехнического обеспечения и системы управления безопасностью полетов.

311. При контрольных осмотрах приаэродромной территории проверяется: состояние маркировки и светоограждения существующих препятствий; выполнение условий согласования по вновь возводимым объектам; наличие несогласованного строительства (размещения) объектов; наличие объектов, способствующих массовому скоплению птиц и прочих объектов, способствующих снижению уровня безопасности полетов.

312. Результаты контрольных осмотров приаэродромной территории оформляются актом контрольного осмотра приаэродромной территории по форме согласно приложению 27 и фиксируются в листе регистраций периодических проверок акта обследования препятствий в районе аэродрома, составляемом при подготовке аэродрома к сертификации.

313. По результатам контрольных осмотров приаэродромных территорий эксплуатанты (владельцы) аэродромов в соответствии с частью пятой статьи 48 Воздушного кодекса Республики Беларусь принимают меры по устранению выявленных нарушений.

314. Для обеспечения учета и контроля препятствий для каждого аэродрома разрабатывается схема расположения препятствий, на которую наносятся:

ВПП;  
плоскости ограничения препятствий;  
километровая сетка, привязанная к одному из порогов ВПП или КТА аэродрома;  
препятствия (с указанием их порядковых номеров) с выделением (цветом, шрифтом) критических препятствий;  
местность и существующие объекты.

Схема выполняется в масштабе 1:25 000 или произвольном масштабе, обеспечивающем читаемость схемы и распознаваемость препятствий (места их расположения).

Для удобства пользования допускается изготовление нескольких схем с разным масштабом.

315. Службой аэродромного обеспечения полетов вносятся текущие изменения по препятствиям на схеме препятствий.

Приложение 1  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

ПЛОСКОСТИ ОГРАНИЧЕНИЯ  
ВЫСОТЫ СНЕЖНОГО ПОКРОВА НА УЧАСТКАХ, ПРИМЫКАЮЩИХ К БОКОВЫМ  
ГРАНИЦАМ ВПП И РД

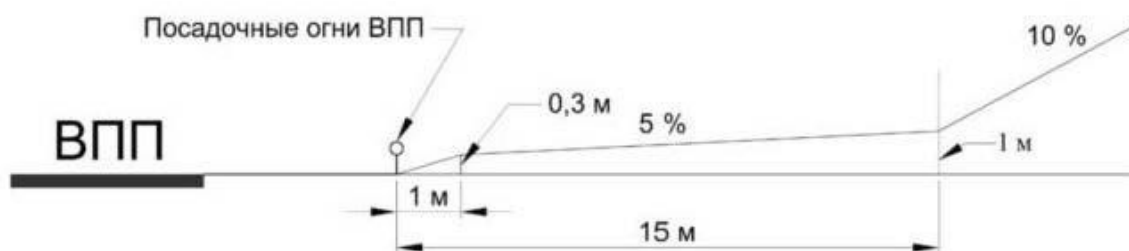


Рисунок 1. Данные для ВПП, оборудованной посадочными огнями

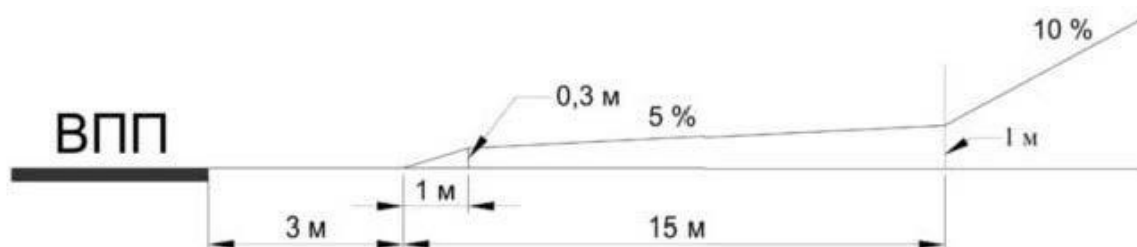


Рисунок 2. Данные для ВПП, не оборудованной посадочными огнями

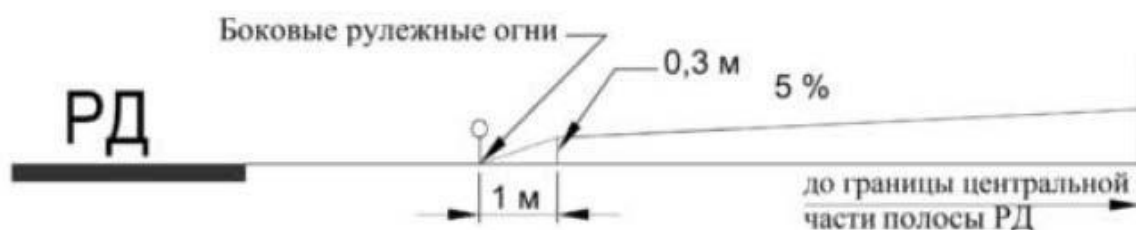


Рисунок 3. Данные для РД, оборудованной боковыми рулежными огнями

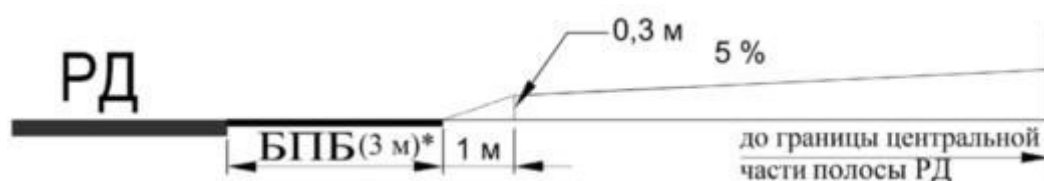


Рисунок 4. Данные для РД, не оборудованной боковыми рулежными огнями

-----  
<\*> Если БПБ менее 3 м, то плоскость, ограничивающая снежный покров, начинается на расстоянии 3 м от кромки РД.

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должностное лицо) (подпись) (инициалы, фамилия)  
\_\_\_\_\_ г.

**АКТ**  
**проверки прочности якорных креплений**

N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ Аэродром \_\_\_\_\_

Комиссия в составе \_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество  
(если таковое имеется)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое  
имеется)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое  
имеется)

действующая на основании \_\_\_\_\_  
(номер локального правового акта авиационной  
организации)

произвела испытание прочности якорных креплений на МС N \_\_\_\_\_ в  
целях установления их соответствия расчетным усилиям.

В процессе испытания якорные крепления на МС N \_\_\_\_\_ выдержали  
расчетные нагрузки и пригодны для крепления ВС типа \_\_\_\_\_. Якорные  
крепления на МС N \_\_\_\_\_ не выдержали расчетные нагрузки и для крепления  
ВС не пригодны.

Акт годен до \_\_\_\_\_

Председатель комиссии

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

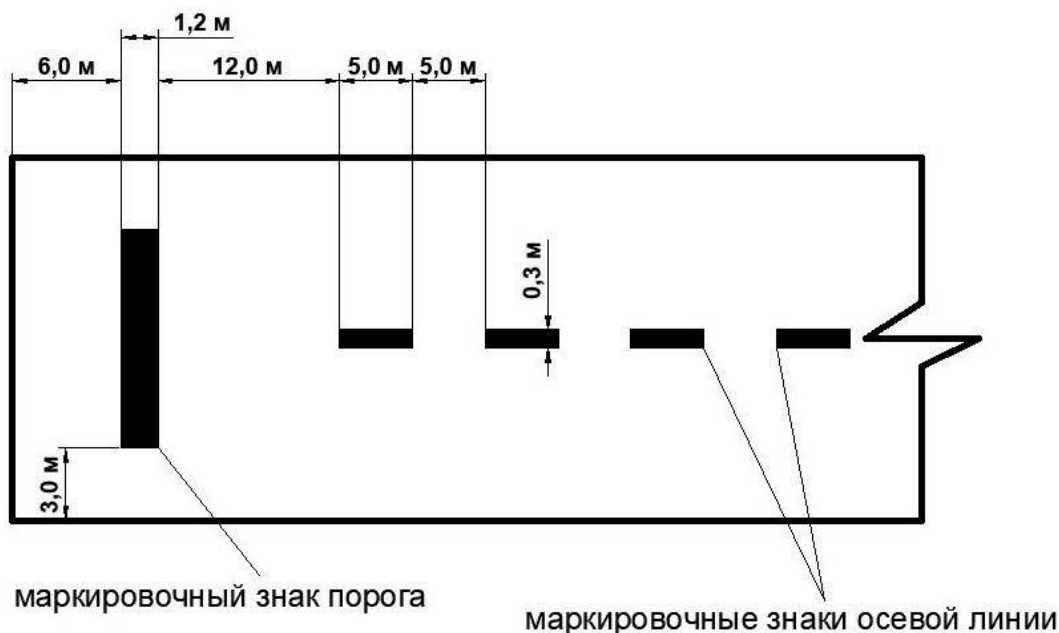
Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

Приложение 3  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

УПРОЩЕННАЯ СХЕМА  
МАРКИРОВКИ ИВПП





Приложение 4  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

### ПЕРЕЧЕНЬ ДОКУМЕНТОВ ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ ПОЛЕТОВ, НАЛИЧИЕ КОТОРЫХ ОБЯЗАТЕЛЬНО НА КАЖДОМ АЭРОДРОМЕ КЛАССА А - Д

1. Свидетельство о государственной регистрации аэродрома.
2. Сертификат годности аэродрома к эксплуатации.
3. Локальные правовые акты авиационной организации о допуске инженерно-технического состава к самостоятельной работе <\*>.
4. Ведомости приема зачетов у инженерно-технического состава, первичные допуски их к самостоятельной работе, а также к ОЗП и ВЛП <\*>.
5. Должностные инструкции.
6. Положение об отделе (службе), осуществляющем аэродромное обеспечение полетов <\*>.
7. Схема маркировки элементов аэродрома.
8. Схема расстановки аэродромных знаков.
9. Схема расстановки и движения ВС на перроне.
10. Схема движения транспортных средств и специальных машин по территории аэродрома.
11. Технология взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами авиационных организаций, обеспечивающими полеты на аэродроме <\*>.
12. Технология работы оперативного специалиста службы аэродромного

обеспечения полетов <\*>.

13. Технический паспорт аэродрома.
14. Перечень инструкций по охране труда.
15. Инструкции по охране труда и технике безопасности.
16. Инструкция по заполнению контрольного листа осмотра летного поля <\*>.
17. Инструкция для инструктажа водителей сторонних организаций <\*>.
18. Контрольные экземпляры авиационных правил, регулирующих:  
аэродромное обеспечение полетов на аэродромах;  
сертификационные требования к аэродромам;  
орнитологическое обеспечение полетов гражданских ВС;  
государственную регистрацию и сертификацию аэродромов (вертодромов) и  
сертификацию аэропортовой деятельности;  
организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах  
(вертодромах) гражданской авиации.
19. Локальный правовой акт авиационной организации о порядке эксплуатации на  
предприятии средств измерений для измерения коэффициента сцепления <\*>.
20. Акты на ввод в эксплуатацию средств измерений для измерения коэффициента  
сцепления <\*>.
21. Акт контрольного измерения коэффициента сцепления на ИВПП <\*>.
22. Акты осмотра приаэродромной территории <\*>.
23. Акт обследования препятствий в районе аэродрома.
24. Акт проверки прочности якорных креплений.
25. Акт проверки сопротивления заземляющих устройств на МС.
26. Акты дефектов по элементам летного поля аэродрома <\*>.
27. План по устранению дефектов на летном поле аэродрома <\*>.
28. План дефектов аэродромных покрытий <\*>.
29. План основных работ и мероприятий на год <\*>.
30. План льдоснегоуборочных работ <\*>.
31. Формуляры на средства измерений для измерения коэффициента сцепления  
<\*>.
32. Журнал учета работы средств измерений для измерения коэффициента  
сцепления <\*>.
33. Журнал учета и контроля работ <\*>.
34. Журнал учета работы транспортных средств и специальных машин <\*>.
35. Журнал инструктажа по охране труда.
36. Журнал приема-передачи смен <\*>.
37. Журнал указаний и оперативной информации (допускается совмещать с  
журналом приема-передачи смен) <\*>.
38. Журнал контрольных листов осмотра летного поля <\*>.
39. Журнал технической учебы и разборов <\*>.
40. Журнал изучения документов <\*>.

-----  
<\*> Для аэродромов, где эксплуатируются только самолеты 4 класса, не требуется.

Приложение 5  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь

**ПЛАН**  
**дефектов аэродромных покрытий**

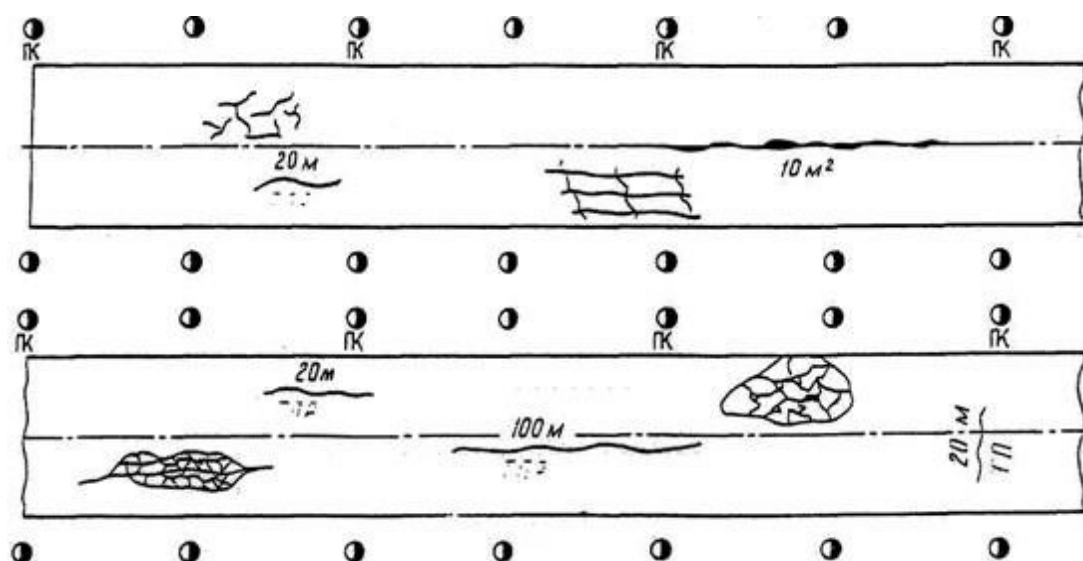


Рисунок 1. Нежесткие покрытия

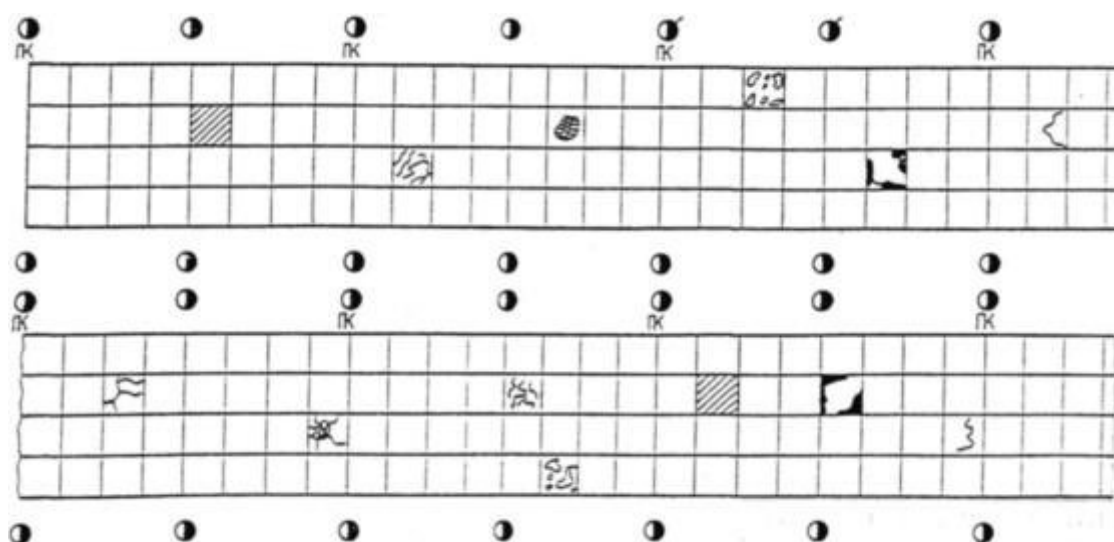


Рисунок 2. Жесткие покрытия

Приложение 6  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций)

Форма

КОНТРОЛЬНЫЙ ЛИСТ  
осмотра летного поля

Донесение о состоянии ВПП					
Раздел летно-технических характеристик самолета					
<div>□□□□</div> <div>(четырёхбуквенный индекс международной организации гражданской авиации для местоположения аэродрома)</div>	<div>□□□□□□□□□□□□</div> <div>(месяц, число, час, мин.)</div>	<div>(N ВПП)</div>	<div>□/□/□</div> <div>(код состояния ВПП)</div>	<div>□□□/□□□/□□□</div> <div>(степень покрытия поверхности ВПП осадками)</div>	<div>□□/□□/□□</div> <div>(толщина слоя осадков)</div>
(описание состояния поверхности каждой третьей части ВПП)					
Раздел ситуационной осведомленности					
(информация о наличии снежной поземки на ВПП, химического реагента на ВПП, плохого состояния РД и перронов, сугробов на РД и перронах, замечания открытым текстом)					
Информация о состоянии элементов летного поля и годности к эксплуатации летного поля и его элементов					
СЧЛП					
РД А					
РД В					
РД С					
ПРД D					
ПРД Е					
МС 1-10					
МС 11-21					
Заключение о годности: _____ (подпись, инициалы, фамилия)					
Ознакомление РПА: _____ (подпись, инициалы, фамилия, время)					
Состояние огней ССО: _____ (подпись, инициалы, фамилия, время)					
РПА информацию принял: _____ (подпись, инициалы, фамилия, время)					

Работы на летном поле

Дата и планируемое время производства работ на летном поле	Вид, место работ и применяемые транспортные средства и специальные машины	Подпись ответственного лица за производство работ с указанием фамилии и инициалов	Согласование РПА производства работ в контролируемой зоне летного поля	Подпись РПА с указанием времени, фамилии, инициалов

Приложение 7  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ  
на первичную аттестацию**

(должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))				
Авиационная организация _____ (наименование авиационной организации)				
1. Дата рождения _____				
2. Образование _____ (наименование учреждения образования, дата окончания, серия и номер диплома)				
3. Подготовка _____ в _____ учреждении _____ образования _____ (наименование учреждения образования, срок прохождения, подтверждающий документ)				
4. Работа в должности с _____				
5. Срок стажировки _____				
6. Руководитель стажировки _____ (должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))				
Заклучение _____ руководителя _____ стажировки _____ авиационной _____ организации _____				
_____				
_____				
(подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)				
7. Стажировка на аэродроме Минск-2 пройдена в период _____				
8. Руководитель _____ стажировки _____ на _____ аэродроме _____ Минск-2 _____ (должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))				
Заклучение _____ руководителя _____ стажировки _____ на _____ аэродроме _____ Минск-2 _____				
_____				
_____				
(подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)				
ЗАЧЕТЫ:				
1. Сертификационные _____ требования _____ к _____ аэродромам _____ (отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)				

2. Технология аэродромного обеспечения полетов  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
3. Технология работ по эксплуатации и ремонту аэродрома  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
4. АТТ-2 и другие средства измерений и оборудование  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
5. Правила ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
6. Технология взаимодействия со службой воздушного движения  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
7. Техника безопасности при производстве ремонтно-эксплуатационных работ  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)
8. Обеспечение безопасности полетов при выполнении работ на аэродроме  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

ЗАКЛЮЧЕНИЕ РУКОВОДИТЕЛЯ СЛУЖБЫ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

(дата, подпись руководителя службы, фамилия, инициалы)

Руководитель авиационной организации \_\_\_\_\_  
(дата, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение к представлению: \_\_\_\_\_

РЕШЕНИЕ АТТЕСТАЦИОННОЙ КОМИССИИ

(дата, должности служащих членов комиссии, подписи членов комиссии,  
фамилия, инициалы членов комиссии)

Приложение 8  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ПРЕДСТАВЛЕНИЕ**  
**на периодическую аттестацию**

---

(должность служащего, фамилия, собственное имя, отчество (если таковое имеется))

Авиационная организация \_\_\_\_\_  
(наименование авиационной организации)

1. Дата рождения \_\_\_\_\_

2. Образование \_\_\_\_\_  
(наименование учреждения образования, дата окончания, серия и номер диплома)

3. Подготовка \_\_\_\_\_ в \_\_\_\_\_ учреждении \_\_\_\_\_ образования \_\_\_\_\_  
(наименование учреждения образования, срок прохождения, подтверждающий документ)

4. Прохождение \_\_\_\_\_ курса \_\_\_\_\_ повышения \_\_\_\_\_ квалификации \_\_\_\_\_  
(наименование учреждения образования, срок прохождения, подтверждающий документ)

5. Работа в должности с \_\_\_\_\_

6. Допущен к самостоятельной работе с \_\_\_\_\_

7. Дата прохождения и срок действия последней аттестации \_\_\_\_\_

**ЗАЧЕТЫ:**

1. Сертификационные \_\_\_\_\_ требования \_\_\_\_\_ к \_\_\_\_\_ аэродромам \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

2. Технология \_\_\_\_\_ аэродромного \_\_\_\_\_ обеспечения \_\_\_\_\_ полетов \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

3. Технология \_\_\_\_\_ работ \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ эксплуатации \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ ремонту \_\_\_\_\_ аэродрома \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

4. АТТ-2 \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ другие \_\_\_\_\_ средства \_\_\_\_\_ измерений \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ оборудование \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

5. Правила ведения радиосвязи и фразеологии радиообмена между диспетчером ДПА (СДП) и специалистом службы аэродромного обеспечения полетов \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

6. Технология \_\_\_\_\_ взаимодействия \_\_\_\_\_ со \_\_\_\_\_ службой \_\_\_\_\_ воздушного \_\_\_\_\_ движения \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

7. Техника безопасности при производстве ремонтно-эксплуатационных работ \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

8. Обеспечение безопасности полетов при выполнении работ на аэродроме \_\_\_\_\_  
(отметка о зачете, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

Руководитель \_\_\_\_\_ службы \_\_\_\_\_ аэродромного \_\_\_\_\_ обеспечения полетов \_\_\_\_\_  
(дата, подпись, должность служащего, фамилия, инициалы)

Руководитель авиационной организации \_\_\_\_\_  
(дата, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение к представлению: \_\_\_\_\_

---

---

---

РЕШЕНИЕ АТТЕСТАЦИОННОЙ КОМИССИИ

---

---

(дата, должности служащих членов комиссии, подписи членов комиссии,  
фамилия, инициалы членов комиссии)

Приложение 9  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

ПЕРЕЧЕНЬ  
ОСНОВНЫХ ДОКУМЕНТОВ, ОБЯЗАТЕЛЬНЫХ К ПОВТОРНОМУ ИЗУЧЕНИЮ ПРИ  
ПОДГОТОВКЕ К ОЗП И ВЛП СПЕЦИАЛИСТОВ ПО АЭРОДРОМНОМУ ОБЕСПЕЧЕНИЮ  
ПОЛЕТОВ

1. Технология взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами авиационных организаций, обеспечивающими полеты на аэродроме.
2. Технология работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов.
3. Инструкция по заполнению контрольного листа осмотра летного поля.
4. План льдоснегоуборочных работ (при подготовке к ОЗП).
5. Авиационные правила, регулирующие:  
аэродромное обеспечение полетов на аэродромах;  
сертификационные требования к аэродромам;  
орнитологическое обеспечение полетов гражданских ВС;  
государственную регистрацию и сертификацию аэродромов (вертодромов) и сертификацию аэропортовой деятельности;  
организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации.

Приложение 10  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций)



ПЕРЕЧЕНЬ ВОПРОСОВ  
ПО ПОВЫШЕНИЮ КВАЛИФИКАЦИИ СПЕЦИАЛИСТОВ АЭРОДРОМНОГО  
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

1. Воздушный кодекс Республики Беларусь и нормативные правовые акты в области гражданской авиации.
2. Международные стандарты и рекомендуемая практика Международной организации гражданской авиации. Имеющиеся отличия нормативных правовых актов Республики Беларусь.
3. Основные термины и определения, классификация аэропортов и аэродромов, генеральные планы аэропортов, структура летного поля аэродрома.
4. Технология аэродромного обеспечения полетов.
5. Технология взаимодействия со службой воздушного движения.
6. Эксплуатация аэродромов.
7. Ремонт и реконструкция аэродромных покрытий.
8. Маркировка аэродромов.
9. Ограничение и учет высотных препятствий, контроль за состоянием приаэродромной территории.
10. Оценка возможности эксплуатации ВС на аэродромных покрытиях по методу квалификационного числа ВС и квалификационного числа покрытия.
11. Методы и средства измерения коэффициента сцепления на ВПП.
12. Порядок допуска транспортных средств и специальных машин на территорию аэродрома и организация их движения по аэродрому.
13. Сертификация аэродромов и аэропортовой деятельности, нормативные требования.
14. Орнитологическое обеспечение полетов.
15. Оборудование и средства обеспечения полетов, предъявляемые требования, их сертификация.
16. Система управления безопасностью полетов.
17. Конструкции искусственных аэродромных покрытий и их несущая способность.

Приложение 11  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

ЖУРНАЛ  
приема-передачи смен

Дата	Фамилия, инициалы оперативного специалиста	Отметка и подпись о приеме дежурного	Отметка о приеме смены (время,	Замечания (информация) по работе в течение смены	Метеоусловия, время, состояние и коэффициент сцепления ВПП	Отметка о сдаче смены (дата,	Замечания начальника службы (отдела)
------	--	--------------------------------------	--------------------------------	--	--	------------------------------	--------------------------------------

	службы аэродромного обеспечения полетов	имущества, инвентаря	подпись)			время, подпись)	

Приложение 12  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**указаний и оперативной информации**

Указание, задание на смену, информация для оперативных специалистов службы аэродромного обеспечения полетов, дата, подпись	Подпись об ознакомлении, доклад о выполнении указаний (невыполнении с указанием причин)

Приложение 13  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**контрольных листов осмотра летного поля**

Аэродром \_\_\_\_\_

Начат: \_\_\_\_\_

Окончен: \_\_\_\_\_

Ответственный за ведение: \_\_\_\_\_

Приложение 14  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления**

Дата	Номер изделия	Наработка в течение смены (час.-мин.)	Наработка с начала эксплуатации (час.-мин.)	Замечания по работе, отметки о вводе и выводе из эксплуатации изделий	Подпись ответственного лица

Приложение 15  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**учета и контроля работ**

Дата	Время начала и окончания работ	Виды работ	Объем работ	Наименование и количество применяемой техники и механизации	Расход материалов	Подпись должностного лица, контролировавшего работы

Приложение 16  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**учета работы транспортных средств и специальных машин**

[illegible]

ПЕРЕЧЕНЬ  
ДОКУМЕНТОВ, НАЛИЧИЕ КОТОРЫХ ОБЯЗАТЕЛЬНО НА РАБОЧЕМ МЕСТЕ ИНЖЕНЕРА  
СМЕНЫ (НАЧАЛЬНИКА СМЕНЫ) СЛУЖБЫ АЭРОДРОМНОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ

1. Должностная инструкция.
2. Положение об отделе (службе), осуществляющем аэродромное обеспечение полетов.
3. Генплан аэропорта (аэродрома).
4. Схема маркировки элементов аэродрома.
5. Схема расстановки аэродромных знаков.
6. Схема расстановки и движения ВС на перроне.
7. Схема движения транспортных средств и специальных машин по территории аэродрома.
8. Технология взаимодействия службы воздушного движения с наземными службами авиационных организаций, обеспечивающими полеты на аэродроме.
9. Технология работы оперативного специалиста службы аэродромного обеспечения полетов.
10. Рабочие экземпляры авиационных правил, регулирующих:  
аэродромное обеспечение полетов на аэродромах;  
сертификационные требования к аэродромам;  
орнитологическое обеспечение полетов гражданских ВС;  
государственную регистрацию и сертификацию аэродромов (вертодромов) и сертификацию аэропортовой деятельности;  
организацию работы транспортных средств и специальных машин на аэродромах (вертодромах) гражданской авиации.
11. Акт периодического измерения коэффициента сцепления на ИВПП.
12. План льдоснегоуборочных работ.
13. Журнал учета работы средств измерений для измерения коэффициента сцепления.
14. Журнал учета и контроля работ.
15. Журнал учета работы транспортных средств и специальных машин.
16. Журнал приема-передачи смен.
17. Журнал указаний и оперативной информации (допускается совмещать с журналом приема-передачи смен).
18. Схема водосточно-дренажной сети аэродрома.

Форма

**ЖУРНАЛ**  
**учета самолетовылетов (движения) ВС, по которым интенсивность движения на**  
**аэродроме ограничена**

Таблица 1. Учет ограничений на остаточный ресурс покрытий до капремонта

Дата выдачи заключения специализированной организации по ограничению самолетовылетов	Установленные ограничения по типам ВС (тип ВС, квалификационное число ВС, ограничение)	Дата, время вылета, тип ВС	Количество самолетовылетов на остаточный ресурс покрытия по типам ВС, на которые установлены ограничения			

Таблица 2. Учет ограничений на определенный временной период (неделя, месяц)

Режим эксплуатации ВС на _____ (наименование элемента аэродрома, квалификационное число покрытия)						
Установленные ограничения по типам ВС (тип ВС, квалификационное число ВС, ограничение)	Дата/Тип ВС					

Форма

Дата \_\_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

Комиссия в составе \_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_ г. с \_\_\_\_\_ до \_\_\_\_\_ произвела  
обследование состояния аэродромных покрытий ВПП, РД, перрона по пути  
руления ВС типа \_\_\_\_\_, бортовой номер \_\_\_\_\_, выполнявшего полет по  
маршруту \_\_\_\_\_, рейс N \_\_\_\_\_.

Принадлежность ВС \_\_\_\_\_.  
(наименование авиационной организации)

Время посадки (взлета) \_\_\_\_\_.

Причина осмотра \_\_\_\_\_.

Вид обслуживания ВС, при котором обнаружен дефект \_\_\_\_\_.

В результате осмотра покрытий установлено:

ВПП - \_\_\_\_\_;

(состояние аэродромных покрытий и наличие посторонних предметов)

коэффициент сцепления \_\_\_\_\_;

(магнитный курс посадки - \_\_\_\_\_);

РД (по маршруту руления) N \_\_\_\_\_ - \_\_\_\_\_

(состояние аэродромных покрытий и наличие

\_\_\_\_\_;  
посторонних предметов)

перрон (по маршруту руления) - \_\_\_\_\_

(состояние аэродромных покрытий и наличие

\_\_\_\_\_;  
посторонних предметов)

Перед посадкой (взлетом) контрольный осмотр покрытий производился \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ г. в \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.

На момент посадки (взлета) ВС состояние аэродромных покрытий согласно  
записи в контрольном листе осмотра летного поля \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ г. на \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин.: \_\_\_\_\_

Последняя очистка аэродромных покрытий \_\_\_\_\_  
производилась \_\_\_\_\_ г. с \_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин. до  
\_\_\_\_\_ час. \_\_\_\_\_ мин. с применением следующих транспортных средств и  
специальных машин: \_\_\_\_\_.

Информация о других работах, выполняемых на аэродромных покрытиях перед  
посадкой (взлетом) ВС (время производства работ, вид работ, применяемая  
техника и механизация) \_\_\_\_\_.

Техническое состояние применявшейся техники и механизации \_\_\_\_\_.

Замечания: \_\_\_\_\_.

Подписи членов комиссии:

\_\_\_\_\_

(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_

(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)



Приложение 20  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должностное лицо)      (подпись)      (инициалы, фамилия)  
\_\_\_\_\_ г.

**АКТ  
дефектов**

N \_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

Комиссия в составе \_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

действующая на основании \_\_\_\_\_  
(номер локального правового акта авиационной  
организации)

в целях установления объемов и причин повреждений и дефектов произвела  
технический осмотр \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(название элемента летного поля, сооружения)

Комиссия установила, что в результате \_\_\_\_\_  
(причина, послужившая образованию  
дефектов)

на \_\_\_\_\_ имеются  
(название элемента летного поля, сооружения)

следующие дефекты:

1. \_\_\_\_\_  
(вид дефекта, объемы повреждений)

2. \_\_\_\_\_

3. \_\_\_\_\_

4. \_\_\_\_\_

Требуется выполнить следующие работы:

\_\_\_\_\_

Подписи членов комиссии:









\_\_\_\_\_  
(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

**КЛАССИФИКАЦИЯ И УСЛОВНЫЕ ОБОЗНАЧЕНИЯ  
ДЕФЕКТОВ ИСКУССТВЕННЫХ ПОКРЫТИЙ**

Таблица 1. Классификация и условные обозначения дефектов искусственных покрытий

Вид дефекта	Схема дефекта
Мелкие несвязные волосяные трещины произвольного очертания	
Трещины отдельные, продольные или поперечные сквозные (на всю толщину слоя асфальтобетона), расположенные на расстоянии 3,5 - 20 метров, а также отраженные трещины, не искажающие профиля покрытия	 5 м <sup>2</sup>
Сколы покрытия на продольных или поперечных трещинах или на швах покрытия	 1 м <sup>2</sup>
Предельные трещины	
Сетка трещин произвольного очертания, образующих замкнутые фигуры с выкрашиванием по краям и дальнейшим нарушением сцепления с основанием	10 м <sup>2</sup>
Выбоины поверхностные	 0,5 м <sup>2</sup>
Колейность	 К
Шелушение и выкрашивание поверхности	 3 м <sup>2</sup>
Просадка покрытия	 Пр 5 м <sup>2</sup>
Выход на поверхность арматуры	 Арм.

**МАТРИЦА  
оценки состояния ВПП**

Критерии оценки		Критерии понижения оценки	
Код состояния ВПП	Описание поверхности ВПП	Наблюдение за замедлением самолета или продольной управляемостью	Донесение пилота об эффективности торможения
6	Сухая		
5	Иней; мокрая; слякоть глубиной до 3 мм включительно; сухой снег глубиной до 3 мм включительно; мокрый снег глубиной до 3 мм включительно	Замедление при торможении является нормальным для прилагаемого усилия на тормоза или продольная управляемость нормальная	Хорошая
4	Уплотненный снег при температуре наружного воздуха - 15 °С и ниже	Замедление при торможении или продольная управляемость в пределах от хорошей до средней	От хорошей до средней
3	Мокрая (ВПП скользкая в мокром состоянии); сухой снег на поверхности утопленного снега; мокрый снег на поверхности утопленного снега; сухой снег глубиной более 3 мм; мокрый снег глубиной более 3 мм; уплотненный снег при температуре наружного выше - 15 °С	Замедление при торможении заметно снизилось для прилагаемого усилия на тормоза или продольная управляемость заметно снизилась	Средняя
2	Стоячая вода; слякоть глубиной более 3 мм	Замедление при торможении или продольная управляемость в пределах от средней до плохой	От средней до плохой
1	Лед	Замедление при торможении значительно снизилось для прилагаемого усилия на тормоза или продольная управляемость значительно снизилась	Плохая
0	Мокрый лед;	Замедление при	Хуже, чем плохая

	вода на поверхности уплотненного снега; сухой снег на поверхности льда; мокрый снег на поверхности льда	торможении от минимального до отсутствующего для прилагаемого усилия на тормоза или продольная управляемость является ненадежной	
--	--	---	--

Приложение 23  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**РАЗРЕШЕНИЕ**  
**на производство земляных работ на территории аэродрома**

Аэродром \_\_\_\_\_  
(наименование аэродрома)

\_\_\_\_\_  
(фамилия, инициалы, должность служащего руководителя подразделения  
(ответственного

должностного лица) авиационной организации, которому выдается разрешение)

разрешается производство \_\_\_\_\_  
(характер работ, место проведения работ)

с раскрытием траншеи (котлована) длиной \_\_\_\_\_ м по проекту (эскизу) N  
\_\_\_\_\_ от \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

Работа начинается в сроки, указанные в настоящем разрешении, с выполнением следующих условий:

1. земляные работы выполняются при соблюдении правил техники безопасности и под надзором соответствующих эксплуатационных служб и подразделений, в том числе и других организаций, при прохождении по территории аэропорта подземных коммуникаций, принадлежащих данным службам и подразделениям;

2. во время выполнения работ лицо, ответственное за производство работ, находится на месте работ, имея при себе разрешение и утвержденный проект или эскиз;

3. лицо, ответственное за производство работ, обеспечивает выполнение работ в соответствии с установленными данным разрешением условиями;

4. обеспечение отсутствия повреждений существующих коммуникаций возлагается на организацию (подразделение), производящую работы, и лицо, ответственное за производство работ;

5. при выполнении земляных работ механизмами лицо, ответственное за производство работ, обеспечивает вручение водителю землеройного механизма проекта (эскиза), показывает и обозначает вешками границы места проведения работ и

действующих подземных коммуникаций для обеспечения их сохранности;

6. каждое место работ ограждается и оборудуется соответствующими стандартными предупреждающими знаками. В ночное время и в условиях плохой видимости место работ дополнительно оснащается заградительными огнями;

7. во время производства земляных работ принимаются меры предосторожности по исключению опасного провисания кабелей и трубопроводов, которые могут располагаться по пути прохождения земляных работ.

Производство работ согласовано:

Служба ЭСТОП \_\_\_\_\_

(дополнительные условия, должность служащего, фамилия, инициалы, подпись)

Служба  
полетов \_\_\_\_\_

аэродромного

обеспечения

(дополнительные условия, должность служащего, фамилия, инициалы, подпись)

Служба эксплуатации радиотехнического оборудования и связи \_\_\_\_\_

(дополнительные условия,

должность служащего, фамилия, инициалы, подпись)

Служба тепло- и санитарно-технического обеспечения \_\_\_\_\_

(дополнительные условия,

должность служащего, фамилия, инициалы, подпись)

Я, \_\_\_\_\_,

(фамилия, инициалы, должность производителя работ и наименование организации)

обязуюсь соблюдать все указанные выше условия.

\_\_\_\_\_ 20\_\_\_\_ г.

\_\_\_\_\_  
(подпись)

Производство работ с соблюдением указанных выше условий в период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ разрешено.

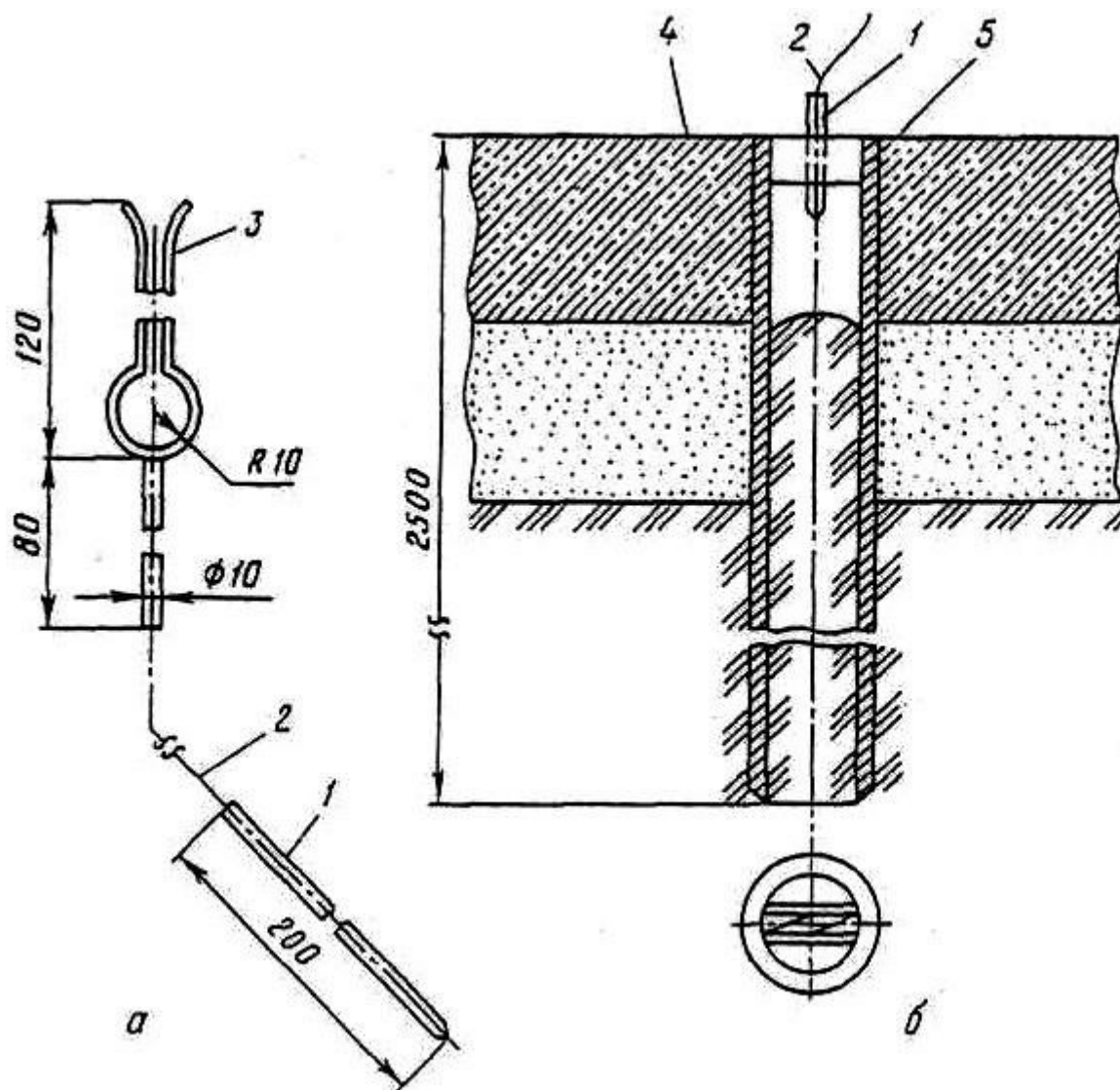
Приложение к представлению: \_\_\_\_\_

Руководитель службы аэродромного обеспечения полетов \_\_\_\_\_

(дата, должность служащего, подпись, фамилия, инициалы)

Приложение 24  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

СХЕМА  
ЗАЗЕМЛЯЮЩЕГО УСТРОЙСТВА НА МС



Приложение 25  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

**ЖУРНАЛ  
контроля состояния ограждения аэродрома**

Аэродром \_\_\_\_\_  
(наименование аэродрома)

Дата осмотра	Состояние ограждения, замечания, дефекты и их месторасположение	Подпись, должность служащего, инициалы и фамилия должностного лица, производившего осмотр ограждения	Подпись, должность служащего, инициалы и фамилия должностного лица, ответственного за содержание и ремонт ограждения, дата ознакомления	Отметка об устранении замечаний, подпись, должность служащего, инициалы и фамилия должностного лица, дата устранения замечаний

Приложение 26  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должностное лицо)      (подпись)      (инициалы, фамилия)  
\_\_\_\_\_ Г.

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ**

**по оценке безопасности полетов на приаэродромной территории**

N \_\_\_\_\_

по объекту строительства (размещения) \_\_\_\_\_  
высотой \_\_\_\_\_ м, расположенному в \_\_\_\_\_  
Заинтересованное лицо \_\_\_\_\_  
письмо от \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_\_  
географические координаты объекта \_\_\_\_\_  
место расположения \_\_\_\_\_

высота объекта \_\_\_\_\_ м  
абсолютная отметка верха объекта \_\_\_\_\_ м  
Комиссия по оценке безопасности полетов на приаэродромной территории  
\_\_\_\_\_, назначенная приказом \_\_\_\_\_

(наименование аэродрома)  
от \_\_\_\_\_ N \_\_\_\_, в составе:  
председателя комиссии \_\_\_\_\_

(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

членов комиссии: \_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

рассмотрела материалы \_\_\_\_\_ и  
установила:

1. объект находится в плоскости ограничения препятствий: \_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_ с координатами по отношению к порогу ВПП \_\_\_\_\_ X = \_\_\_\_\_ м,  
Y = \_\_\_\_\_ м;

2. согласно авиационным правилам "Сертификационные требования к аэродромам гражданской авиации Республики Беларусь" наибольшая высота препятствий в данной точке по отношению к порогу ВПП \_\_\_\_\_ не должна превышать высоты \_\_\_\_\_ м, абсолютная отметка верха сооружения должна быть не более \_\_\_\_\_ м;

3. влияние на безопасность полетов ВС и работу радиотехнических средств \_\_\_\_\_;
4. объект создает условия для массового скопления птиц \_\_\_\_\_;
5. воздействие авиационного шума \_\_\_\_\_;
6. дневная маркировка \_\_\_\_\_;
7. светоотражение \_\_\_\_\_.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ КОМИССИИ:

Срок действия оценки безопасности полетов на приаэродромной территории - пять лет с момента утверждения.

Председатель комиссии

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

Приложение 27  
к Авиационным правилам  
по аэродромному обеспечению  
полетов на аэродромах  
гражданской авиации  
(в редакции постановления  
Министерства транспорта  
и коммуникаций  
Республики Беларусь  
04.10.2024 N 101)

Форма

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
(должностное лицо)      \_\_\_\_\_ (подпись)      \_\_\_\_\_ (инициалы, фамилия)  
\_\_\_\_\_ Г.

**АКТ  
контрольного осмотра приаэродромной территории**

Комиссия в составе \_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, фамилия, инициалы)

действующая на основании \_\_\_\_\_  
(номер и дата локального правового акта авиационной  
организации)

аэродрома \_\_\_\_\_  
(наименование аэродрома)

В результате осмотра выявлено:



1. объекты, строительство или размещение которых согласовано в установленном порядке и которые подлежат включению в перечень препятствий аэродрома: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов, их планово-высотное расположение согласно исполнительной документации владельца или специализированной организации);

2. объекты, строительство или размещение которых не согласовано: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов и их местоположение);

3. объекты, дневная маркировка которых не соответствует установленным требованиям: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов, их порядковый номер по перечню препятствий аэродрома, нарушения маркировки);

4. объекты, светоотражение которых не соответствует установленным требованиям: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов, их порядковый номер по перечню препятствий аэродрома, нарушения светоотражения);

5. объекты, способствующие массовому скоплению птиц: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов и их местоположение);

6. устраненные (ликвидированные) объекты (препятствия) аэродрома: \_\_\_\_\_ (указываются наименования объектов, их порядковый номер по перечню препятствий аэродрома).

Предложения комиссии:

объекты, указанные в пункте 1 настоящего акта, не являются критическими препятствиями, но в установленном порядке вносятся в перечень препятствий аэродрома;

по объектам, указанным в пунктах 2 - 5 настоящего акта, в срок до \_\_\_\_\_ направить предписания владельцам данных объектов с требованием устранения имеющихся нарушений со ссылкой на соответствующие статьи Воздушного кодекса Республики Беларусь:

\_\_\_\_\_  
(ответственное должностное лицо)

организовать определение влияния объектов, указанных в пунктах 2 - 5 настоящего акта, на безопасность полетов и в срок до \_\_\_\_\_ представить необходимые предложения по ограничению полетов на аэродроме на период до устранения владельцами данных объектов выявленных нарушений;

объекты, указанные в пункте 6, подлежат исключению из перечня препятствий аэродрома \_\_\_\_\_.

Председатель комиссии

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

\_\_\_\_\_  
(должность служащего, подпись, инициалы, фамилия)

-----