



МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

(МИНТРАНС РОССИИ)

П Р И К А З

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

ЗАРЕГИСТРИРОВАНО

Регистрационный № Москва № 84055 №

от "1" ноября 2025.

1 октября 2025 г.

312

**Об утверждении Федеральных авиационных правил
«Правила эксплуатации аэродромов, вертодромов и посадочных площадок,
предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских
воздушных судов, в зависимости от видов полетов воздушных судов
и характеристик обслуживаемых воздушных судов»**

В соответствии с пунктами 7 и 8 статьи 49 Воздушного кодекса Российской Федерации, абзацем первым пункта 1 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395, п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «Правила эксплуатации аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов».

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 марта 2026 г. и действует до 1 марта 2032 г.

Министр

А.С. Никитин

Федеральные авиационные правила
«Правила эксплуатации аэродромов, вертодромов и посадочных площадок,
предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских
воздушных судов, в зависимости от видов полетов воздушных судов
и характеристик обслуживаемых воздушных судов»

I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила «Правила эксплуатации аэродромов, вертодромов и посадочных площадок, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, в зависимости от видов полетов воздушных судов и характеристик обслуживаемых воздушных судов» (далее соответственно – Правила, аэродром, вертодром, посадочная площадка, ВС) являются обязательными для операторов аэродромов, операторов вертодромов, владельцев посадочных площадок, физических и юридических лиц, осуществляющих деятельность на аэродроме, вертодроме, посадочной площадке.

2. Правила не распространяются:

- 1) на посадочные площадки, расположенные на зданиях (сооружениях), на морских (речных) судах и морских плавучих (речных) платформах;
- 2) на посадочные площадки, подобранные с воздуха или осмотренные с земли;
- 3) на посадочные площадки с длиной взлетно-посадочной полосы (далее – ВПП) менее 1300 метров;
- 4) на посадочные площадки, используемые менее 120 календарных дней в течение одного календарного года.

3. Оператор аэродрома, оператор вертодрома и владелец посадочной площадки должны разработать и утвердить технологию взаимодействия аэродромной службы с органом обслуживания воздушного движения (управления полетами) (далее – орган ОВД), функционирующим на аэродроме, вертодроме, посадочной площадке соответственно, и другими наземными службами, обеспечивающими полеты ВС на аэродроме, вертодроме, посадочной площадке соответственно (далее – технология взаимодействия), включающую:

- 1) раздел «Сведения о лице, ответственном за определение готовности аэродрома к полетам, разрешающем и запрещающем прием и выпуск ВС»;
- 2) раздел «Требования к проведению работ на аэродроме»;
- 3) раздел «Требования к допуску транспортных средств на летную полосу, рулежную дорожку и другие рабочие площади аэродрома»;
- 4) раздел «Требования к выполнению работ на аэродроме сторонними организациями»;
- 5) раздел «Обязанности лиц, ответственных за обеспечение выполнения полетов»;

6) раздел «Требования при проведении измерений коэффициента сцепления взлетно-посадочной полосы аэродрома»;

7) раздел «Инструкция по ведению журнала учета состояния летного поля аэродрома»;

8) раздел «Позывные абонентов»;

9) раздел «Позывные специального автомобильного транспорта (специальных машин) и механизмов машин, назначаемые в соответствии с их типом и гаражным номером»;

10) раздел «Фразеология радиообмена»;

11) раздел «Действия при отказе радиосвязи, потере ориентировки»;

12) раздел «Порядок выполнения работ по очистке зон курсового радиомаяка и глиссадного радиомаяка, а также порядок действий должностных лиц органа обслуживания воздушного движения и оператора аэродрома».

4. Технология взаимодействия должна быть согласована с органом ОВД (при наличии), функционирующим на аэродроме, вертодроме или посадочной площадке, а при эксплуатации аэродромов совместного базирования¹ (совместного использования)² должна быть дополнительно согласована с организацией, осуществляющей совместное базирование (совместное использование) аэродромов.

II. Эксплуатация аэродромов

5. При эксплуатации аэродромов должны проводиться следующие мероприятия:

1) контроль состояния элементов аэродрома;

2) выявление дефектов элементов аэродрома;

3) очистка искусственных покрытий элементов аэродрома;

4) выполнение ремонтов элементов аэродрома;

5) выполнение маркировки искусственных покрытий аэродрома и объектов органов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объекты метеорологического оборудования и отдельно стоящие блочные трансформаторные подстанции, расположенные на территории аэродрома;

6) содержание грунтовой части аэродрома;

7) содержание и ремонт водоотводных и дренажных систем (далее – ВДС), внутриаэропортовых дорог;

8) разработка схемы расстановки и организации движения ВС, специального автомобильного транспорта (специальных машин) и механизмов (далее – спецавтотранспорт (спецмашины) на аэродроме;

9) обеспечение информацией об ограничениях, действующих на аэродроме, заинтересованных лиц;

10) разработка аэронавигационного паспорта аэродрома, поправок к нему и их опубликование³;

¹ Пункт 1 статьи 44 Воздушного кодекса Российской Федерации.

² Пункт 2 статьи 44 Воздушного кодекса Российской Федерации.

³ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 449 «Об утверждении Порядка разработки и применения аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки)

11) контролирование препятствий оператором аэродрома в пределах своей компетенции и полномочий, в том числе строящихся на приаэродромной территории;

12) обеспечение контроля за работой привлекаемых организаций, выполняющих работы по эксплуатационному содержанию аэродрома;

13) борьба с опасностью, создаваемой объектами животного мира на аэродромах⁴;

14) электросветотехническое обеспечение полетов.

6. Подготовка аэродрома к полетам ВС, эксплуатационное содержание аэродрома и поддержание его в эксплуатационной готовности должны осуществляться оператором аэродрома.

7. Работы по эксплуатационному содержанию аэродромов по решению оператора аэродрома допускается выполнять с привлечением подрядных организаций.

8. При эксплуатационном содержании и текущем ремонте элементов аэродромов операторы аэродрома должны выполнять комплекс мероприятий, направленных на поддержание и восстановление их эксплуатационных качеств и обеспечение эксплуатационной готовности.

9. При эксплуатации аэродрома функциональная деятельность подразделений оператора аэродрома, ответственных за эксплуатационное содержание аэродрома, должна осуществляться в соответствии с утвержденными оператором аэродрома следующими документами:

1) планом мероприятий по содержанию и ремонту, разрабатываемым ежегодно;

2) табелем выделения спецавтотранспорта (спецмашин), разрабатываемым исходя из объема выполняемых работ 2 раза в год на осенне-зимний период (далее – ОЗП) и весенне-летний период (далее – ВЛП).

10. При эксплуатации аэродрома оператором аэродрома не реже 1 раза в 5 лет должны сверяться данные акта обследования препятствий⁵ аэродрома,

гражданской авиации, аэронавигационная информация о котором публикуется в Сборнике аэронавигационной информации Российской Федерации, типовых схем аэронавигационного паспорта аэродрома (вертодрома, посадочной площадки) и типовых инструкций по производству полетов в районе аэродрома (вертодрома), аэроузла» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 4 декабря 2020 г., регистрационный № 61270). В соответствии с пунктом 5 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 5 ноября 2020 г. № 449 данный акт действует до 1 января 2027 г.

⁴ Приказ Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2023 г. № 331 «Об утверждении Федеральных авиационных правил «Правила борьбы с опасностью, создаваемой объектами животного мира на аэродромах гражданской авиации» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 ноября 2023 г., регистрационный № 75806). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2023 г. № 331 данный акт действует до 1 сентября 2030 г.

⁵ Приложение № 3 к Федеральным авиационным правилам «Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов», утвержденным приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 415 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 31 мая 2021 г., регистрационный № 63699), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 12 октября 2022 г. № 410 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 ноября 2022 г., регистрационный № 71256). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 7 октября 2020 г. № 415 данный акт действует до 1 сентября 2027 г.

выявленных при сертификации аэродрома с фактическим наличием препятствий в границах полос воздушных подходов (далее – периодические сверки).

При периодической сверке оператором аэродрома должны проверяться фактические параметры строящихся объектов на предмет превышения поверхностей ограничения препятствий, установленных в соответствии с главой III Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 августа 2015 г. № 262⁶ (далее – федеральные авиационные правила).

11. Периодические сверки должны проводиться комиссией, назначенной руководителем оператора аэродрома, или с привлечением подрядной организации. Результаты каждой периодической сверки должны оформляться протоколом.

12. Изменение количества препятствий (устранение существующих, выявление новых) и (или) изменение их координат должно быть занесено в акт обследования препятствий аэродрома.

В случае выявления новых препятствий, влияющих на схемы движения ВС, оператор аэродрома должен проинформировать об имеющихся изменениях пользователей воздушного пространства посредством извещения NOTAM⁷, с последующим внесением изменений в аэронавигационный паспорт аэродрома.

13. ВПП аэродрома с искусственным покрытием (далее – ИВПП) считается не подготовленной к эксплуатации ВС при следующих условиях:

- 1) код состояния ИВПП (RWYCC)⁸ «0»;
- 2) значение измеренного коэффициента сцепления (далее – Ксц) на любом участке ИВПП длиной более одной трети ее части менее 0,17;
- 3) значения измеренного Ксц на близлежащих участках ИВПП с обеих сторон от ее оси на каждой из третей ИВПП отличается более, чем на 0,2;
- 4) толщина слоя выпавших атмосферных осадков на одной трети ВПП превышает:
 - для снега – 50 мм;
 - для слякоти – 12 мм;
 - для воды – 10 мм;
- 5) наличие на поверхности ИВПП продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов системы светосигнального оборудования (далее – ССО), межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, фрагментов объектов живой природы;
- 6) сопряжения очищенных и неочищенных от снега участков имеют уклоны более 1:10;

⁶ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 9 октября 2015 г., регистрационный № 39264; с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 ноября 2017 г. № 495 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 21 декабря 2017 г., регистрационный № 49344).

⁷ Абзац тридцать девятый пункта 2 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138. В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 данный акт действует до 1 ноября 2026 г.

⁸ Пункт 2.9.5 Тома I «Проектирование и эксплуатация аэродромов» Приложения № 14 «Аэродромы» к Конвенции о международной гражданской авиации от 7 декабря 1944 г. (ратифицирована Указом Президиума Верховного Совета СССР от 14 октября 1970 г., вступила в силу для СССР 14 ноября 1970 г., вступила в силу для Российской Федерации 16 августа 2005 г.) (далее – Конвенция).

7) наличие на поверхности ИВПП и ее грунтовой части летной полосы (далее – ЛП) дефектов, превышающих размеры, установленные пунктами 2.37, 2.40 и 2.42 федеральных авиационных правил.

14. При изменении состояния поверхности покрытия эксплуатируемой ИВПП по причине появления на ней воды, снега, слякоти, льда или инея для определения RWYSS оператор аэродрома должен проводить измерения Ксц.

15. Оператор аэродрома при поступлении донесений экипажей ВС о несоответствии заявленной эффективности торможения на ИВПП должен провести дополнительную оценку ИВПП.

16. Грунтовая ВПП (далее – ГВПП), ИВПП, эксплуатируемая под слоем уплотненного снега⁹, считаются не подготовленными к эксплуатации при следующих условиях:

1) отсутствие либо несоответствие требованиям пункта 4.39 федеральных авиационных правил маркировочных знаков на ГВПП, необеспечение их видимости;

2) показатели прочности грунтов (уплотненного снежного покрова) ниже значений, предусмотренных эксплуатационной документацией ВС, выполняющих полеты на ГВПП;

3) наличие размокшего верхнего слоя грунта глубиной более 25 мм;

4) наличие на поверхности ГВПП дефектов, превышающих размеры, установленные пунктами 2.39 и 2.43 федеральных авиационных правил.

17. Рулежные дорожки (далее – РД) и перроны аэродрома считаются не подготовленными к эксплуатации при следующих условиях:

1) наличие на РД слоя снега толщиной более 50 мм на площади более четверти ее поверхности;

2) наличие на поверхности РД льда площадью более ее четверти;

3) наличие на РД дефектов, превышающих размеры, установленные пунктом 2.40 федеральных авиационных правил.

18. В случае несоответствия аэродрома критериям, указанным в пунктах 13, 16 и 17 Правил, оператор аэродрома должен:

1) проинформировать посредством внутриаэропортовой связи орган ОВД о несоответствиях, указанных в абзаце первом настоящего пункта, и ориентировочном времени начала и окончания работ по подготовке аэродрома к полетам в целях временного прекращения приема и выпуска ВС, вызванного техническим состоянием аэродрома;

2) в течение не более 15 минут с момента выявления несоответствий сделать запись о состоянии аэродрома в журнале учета состояния летного поля аэродрома (далее – журнал учета состояния), форма и порядок подготовки, заполнения и ведения которого приведены в приложениях № 1 и № 2 к Правилам соответственно;

3) принять меры по устранению выявленных несоответствий;

⁹ Пункт 3.22 ГОСТ Р 59434-2021 «Национальный стандарт Российской Федерации. Государственная система обеспечения единства измерений. Дороги автомобильные общего пользования. Требования к уровню зимнего содержания. Критерии оценки и методы контроля», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 20 апреля 2021 г. № 229-ст.

4) по завершении работ по устранению выявленных несоответствий провести осмотр состояния элементов аэродрома.

19. Работы на площади маневрирования должны проводиться по согласованию с органом ОВД и под руководством лица, назначенного оператором аэродрома.

20. Согласование работ на площади маневрирования с органом ОВД должно подтверждаться документально либо посредством устройств, обеспечивающих запись и хранение информации.

21. При эксплуатации аэродромов в зимнее время года элементы аэродромов должны соответствовать следующим требованиям:

1) покрытия ИВПП, укрепленных участков ЛП за торцами ИВПП, РД, мест стоянок (далее – МС), перронов, укрепленных обочин РД, ИВПП, площадок специального назначения, а также места расположений якорных креплений и заземляющих устройств должны очищаться в соответствии с очередностью, предусмотренной абзацами вторым – четвертым пункта 89 Правил;

2) очищаемые грунтовые части ЛП, обочины РД и перронов должны быть равнопрочными, при этом на участках таких элементов, подлежащих очистке, допускается наличие слоя уплотненного снега толщиной не более 80 мм или слоя свежеснежившего снега толщиной не более 100 мм;

3) на ГВПП между очищенными и неочищенными участками должны обеспечиваться сопряжения снежного покрова с уклоном не более 10 % (1:10).

22. При подготовке аэродрома к полетам ВС подразделение оператора аэродрома или лицо, ответственное за эксплуатационное содержание аэродрома, должно организовывать контроль за эксплуатационным состоянием искусственных покрытий и ремонтом элементов аэродрома, измерением Ксц на ВПП.

23. Решение о готовности аэродрома к полетам должен принимать оператор аэродрома либо иные уполномоченные им лица, за исключением лиц, назначенных оператором аэродрома ответственными за эксплуатационное содержание аэродрома.

24. Отчеты о выполненных работах по текущему ремонту элементов аэродрома должны вноситься в журнал учета и контроля выполняемых работ по текущему ремонту элементов ЛП аэродрома, форма которого приведена в приложении № 3 к Правилам (далее – журнал учета работ). Журнал учета работ должен вестись в электронном или бумажном виде.

25. Все виды работ на площади маневрирования и перроне аэродрома, выполняемые привлекаемыми организациями, должны проводиться по согласованию с оператором аэродрома и под контролем лиц, назначенных оператором аэродрома.

26. Перед началом работ на аэродроме, выполняемых привлекаемыми организациями, исполнители работ должны быть проинструктированы о требованиях по безопасности полетов ВС под подпись.

27. Оператор аэродрома при подготовке водителей и спецавтотранспорта (спецмашин), используемых для эксплуатационного содержания элементов аэродрома в ОЗП, ВЛП, должен:

1) обеспечить подготовку персонала;

2) провести занятия (дополнительное обучение) по изучению особенностей содержания аэродрома в различные периоды года;

3) подготовить спецавтотранспорт (спецмашины) к работе в ОЗП, ВЛП, провести техническое обслуживание (далее – ТО) и ремонт для работы в ОЗП, ВЛП, создать запас горюче-смазочных материалов (далее – ГСМ);

4) подготовить к ОЗП, ВЛП технические помещения для спецавтотранспорта (спецмашин), комнаты для отдыха дежурной смены, задействованной для уборки аэродрома;

5) подготовить запас расходных материалов для работы в ОЗП, ВЛП.

28. Работы на ЛП и (или) площади маневрирования должны быть прекращены с их освобождением от всех средств механизации и персонала в следующих случаях:

1) потеря радиосвязи между органом ОВД и подразделением оператора аэродрома, ответственным за выполнение работ на ЛП и (или) площади маневрирования;

2) по указанию органа ОВД;

3) потеря ориентации в пространстве персоналом, выполняющим работы на площади маневрирования.

29. В процессе эксплуатации аэродрома должно осуществляться обновление маркировки, посредством которого обеспечивается ее видимость.

Обновление маркировки должно проводиться в течение ВЛП и при подготовке аэродрома к работе в ОЗП.

30. При отсутствии контрастности поверхности покрытия с цветом маркировки допускается окантовка маркировки на искусственных покрытиях ВПП, РД и перронах аэродрома черным цветом.

Для обеспечения видимости маркировки на РД и перронах по решению оператора аэродрома допускается использование краски, отражающей свет в ночное время (далее – световозвращающая краска).

31. Знак для обозначения опасных (временно закрытых) мест аэродромов должен иметь вид трехгранной призмы длиной 3,3 м \pm 0,2 м, шириной ее боковых поверхностей 0,60 м \pm 0,02 м, должен быть обшит ломким материалом и должен соответствовать рисунку 1.

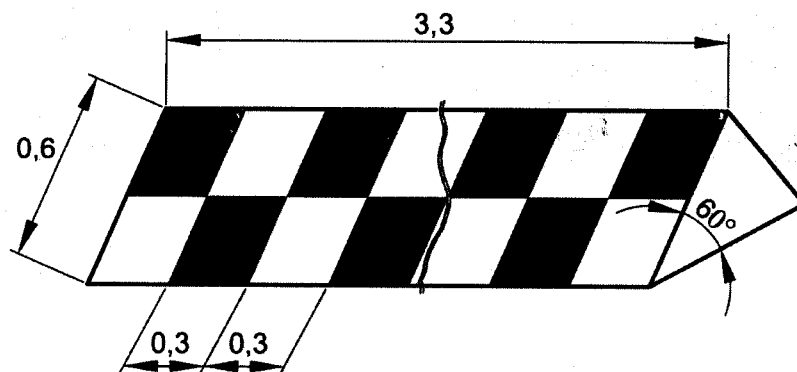


Рисунок 1

Знак для обозначения опасных (временно закрытых) мест должен быть окрашен белыми и красными (оранжевыми) квадратами со сторонами размером 0,30 м \pm 0,02 м, расположенными в шахматном порядке. В поперечном сечении

трехгранная призма должна иметь вид равностороннего треугольника с номинальным значением смежных углов 60° .

На аэродромах, оборудованных системой инструментального захода на посадку, допускается установка на знаки обозначения опасных (временно закрытых) мест заградительных огней.

Допускается применение водоналивных блоков красного и белого цвета, расположенных в шахматном порядке.

32. В зимнее время года с началом снегоуборочных работ допускается оборудование границ грунтовых ВПП, РД, МС или мест расположения огней ССО на аэродромах с ИВПП универсальными сигнальными элементами, которые должны быть ломкими и окрашены в красный и (или) оранжевый (желтый) цвет (далее – вешки). Не допускается использовать в качестве вешек металлическую арматуру.

33. Искусственные покрытия перед маркировкой необходимо очистить от пыли, грязи, посторонних предметов, масляных пятен в соответствии с инструкцией производителя лакокрасочных материалов.

34. Перед нанесением лакокрасочных материалов необходимо провести их подготовку к использованию, включая перемешивание, доведение вязкости до требуемой консистенции, фильтрацию в соответствии с инструкцией изготовителя по применению таких лакокрасочных материалов.

35. Лакокрасочные материалы необходимо наносить на сухие и очищенные аэродромные покрытия в диапазоне температур наружного воздуха, указанных в инструкции изготовителей по применению лакокрасочных материалов.

Расход лакокрасочных материалов должен определяться в соответствии с инструкцией изготовителя по применению лакокрасочных материалов.

36. Устранение маркировки необходимо осуществлять путем демаркировки с использованием специальных механизмов и (или) химических средств или закрашивания краской.

37. Маркировка объектов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объектов метеорологического оборудования, трансформаторных подстанций, расположенных на территории аэродрома, должна осуществляться владельцами данных объектов.

38. При эксплуатации аэродромов должны проводиться их ежедневные осмотры, осмотры при подготовке к ОЗП, ВЛП и внеплановые осмотры.

39. Осмотр аэродрома должен проводиться с целью определения эксплуатационного состояния элементов аэродрома и готовности их к полетам ВС представителем подразделения оператора аэродрома, ответственным за эксплуатационное содержание аэродрома.

Оператор аэродрома либо уполномоченное им лицо должен поставить подпись в журнале учета состояния, свидетельствующую о готовности аэродрома к полетам ВС, орган ОВД (при наличии) должен поставить свою подпись об ознакомлении с указанной в журнале учета состояния информацией.

При эксплуатации аэродрома оператором аэродрома в орган ОВД должны передаваться сведения о состоянии ИВПП в виде закодированной группы цифр для

включения в регулярные метеосводки по аэродрому (далее – METAR)¹⁰ или специальные метеосводки по аэродрому (далее – SPECI)¹¹, а также сведения о состоянии покрытий аэродрома, наличии на них снега, льда, слякоти или воды в форме снежного NOTAM (далее – SNOWTAM) (порядок предоставления сведений о состоянии летного поля аэродрома гражданской авиации и SNOWTAM приведен в приложении № 4 к Правилам).

40. Осмотры аэродрома проводятся:

а) для аэродромов, работающих круглосуточно:

не менее 4 раз в сутки – утром, днем, вечером и ночью (в зависимости от метеорологических условий и интенсивности полетов на аэродроме);

по требованию органа ОВД;

б) для аэродромов, работающих не круглосуточно:

за 1 час до начала работы аэродрома;

через 3 часа и 6 часов после начала работы аэродрома;

за 1 час до завершения работы аэродрома;

по требованию органа ОВД.

41. При ежедневных осмотрах искусственных покрытий элементов аэродрома должны осуществляться:

1) проверка чистоты поверхности, проверка на предмет отсутствия продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов ССО, межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, фрагментов объектов живой природы;

2) определение толщины слоя осадков и площади загрязнения (при наличии);

3) осмотр на предмет наличия дефектов поверхности, в том числе вновь образовавшихся (трещины, сколы, выбоины, шелушения, просадка плит);

4) проверка видимости маркировки искусственных покрытий и маркировочных знаков с расстояния не менее 100 м;

5) внешний визуальный осмотр водоприемных устройств ВДС;

6) осмотр сопряжения очищенной и неочищенной от снега частей ЛП.

42. При осмотрах грунтовых аэродромов должны быть проверены:

1) состояние поверхности и качество дернового покрова;

2) состояние поверхности элементов грунтовых аэродромов, содержащихся под слоем уплотненного снега;

3) прочность грунтовых элементов грунтовых аэродромов;

4) прочность элементов грунтового аэродрома, содержащихся под слоем уплотненного снега;

5) ровность поверхности грунтового аэродрома;

6) состояние и видимость переносных маркировочных знаков.

43. При выявлении несоответствий требованиям, указанным в пунктах 41 и 42 Правил, оператором аэродрома должны быть приняты меры по их устранению.

¹⁰ Подпункт 2 пункта 16 Федеральных авиационных правил «Предоставление метеорологической информации для обеспечения полетов воздушных судов», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 3 марта 2014 г. № 60 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 18 сентября 2014 г., регистрационный № 34093) (далее – ФАП № 60).

¹¹ Подпункт 2 пункта 14 и пункт 17 ФАП № 60.

44. При эксплуатации аэродрома не реже 1 раза в год оператором аэродрома должен составляться акт выявленных дефектов искусственных покрытий элементов летного поля аэродрома гражданской авиации (далее – акт дефектов) по форме, приведенной в приложении № 5 к Правилам.

При подготовке акта дефектов оператором аэродрома создается комиссия из числа сотрудников оператора аэродрома.

45. При проведении осмотра искусственных покрытий аэродрома выявленные дефекты на искусственных покрытиях аэродрома, включая сколы, выбоины, раковины¹², шелушения, трещины, должны переноситься оператором аэродрома на схему аэродрома.

При заполнении акта дефектов оператор аэродрома должен указывать элементы аэродрома и объемы выявленных дефектов каждого элемента аэродрома.

Комиссия при рассмотрении результатов проверки искусственных покрытий элементов летного поля аэродрома гражданской авиации должна принимать решение о принимаемых мерах по устранению выявленных дефектов каждого элемента аэродрома.

46. В соответствии с актом дефектов должна быть проведена оценка эксплуатационно-технического состояния аэродрома. На основании акта дефектов должны планироваться работы по текущему ремонту, капитальному ремонту и реконструкции элементов аэродрома.

47. Внеплановые осмотры аэродрома должны проводиться оператором аэродрома после произошедших авиационных событий, форс-мажорных обстоятельств, стихийных бедствий, в том числе наводнений, паводков, землетрясений, способных нарушить эксплуатационную готовность аэродрома к полетам ВС, а также по решению оператора аэродрома и после поступления информации от экипажа ВС о невозможности выполнять руление, взлет, посадку ВС.

48. При эксплуатации аэродромов уступы между кромками соседних плит и кромками трещин на искусственных покрытиях элементов аэродрома, ширина и глубина сколов, ширина раскрытия трещин и их глубина, высота просвета под трехметровой рейкой, замкнутые понижения поверхности покрытий, заполняемые водой, а также ширина швов должны измеряться средствами измерений, прошедшими испытания с целью утверждения типа в соответствии с Федеральным законом от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» (далее – Федеральный закон № 102-ФЗ).

Калибровка средств измерений Ксц проводится в соответствии с требованиями эксплуатационных документов, но не реже 1 раза в 3 календарных месяца – для средств измерений, непосредственно взаимодействующих с покрытием ВПП при измерениях, и не реже 1 раза в год – для средств измерений, использующих тормозную систему транспортного средства.

49. Для измерения Ксц на ИВПП аэродромов, открытых для выполнения международных полетов ВС, должны применяться средства измерений:

1) с возможностью непрерывного измерения при движении вдоль подлежащего проверке участка искусственного покрытия;

¹² Пункт 2.40 федеральных авиационных правил.

2) с возможностью их буксировки легковым автомобилем (для прицепных устройств);

3) с путевой устойчивостью при поворотах в процессе движения;

4) с производством измерений на постоянных скоростях, определенных заводом – изготовителем средства измерения;

5) с непрерывным автоматическим определением:

Ксц – с точностью 0,01;

скорости движения – с погрешностью ± 1 км/ч;

пройденного расстояния – с погрешностью ± 1 %;

значений Ксц в графической форме;

б) с возможностью фиксации результатов проверки его работоспособности, данных об измерениях (даты, времени, ИВПП, фамилии, имени, отчества (при наличии) лица, выполняющего измерения), измеренного Ксц, средних значений фактической скорости движения транспортных средств при измерениях, средних значений измеренного Ксц для каждой третьей части заданной длины ИВПП по результатам проезда по ней в прямом и обратном направлениях;

7) с возможностью сохранения результатов проведения измерений не менее 30 суток со дня проведения измерений.

50. На ИВПП аэродромов классов Д, Е¹³, не являющихся международными, при отсутствии средств измерений Ксц утвержденного типа или деселерометров утвержденного типа допускается проведение оценки условий торможения по тормозному пути и времени торможения автомобиля в соответствии с Порядком проведения измерений коэффициента сцепления на искусственной взлетно-посадочной полосе, приведенным в приложении № 6 к Правилам.

51. Оператор аэродрома должен разработать инструкцию по измерению Ксц с применением деселерометра и тормозной системы автотранспортного средства, на котором установлен деселерометр.

В инструкции по измерению Ксц к применяемым техническим средствам и их программному обеспечению (далее – ПО) должны быть установлены следующие условия:

1) автоматическое определение скорости движения при измерениях Ксц с погрешностью ± 1 км/ч с записью значений Ксц в графической форме;

2) возможность фиксации результатов проверки работоспособности средств измерений, данных об измерениях (даты, времени, ИВПП, фамилии, имени, отчества (при наличии) лица, выполняющего измерения), измеренного Ксц, в том числе для каждого участка измерений по всей длине ВПП;

3) возможность непрерывного измерения Ксц при движении вдоль подлежащего проверке участка искусственного покрытия;

4) производство измерений на скоростях в диапазоне не менее 40 км/ч и не более 45 км/ч с отклонением ± 1 км/ч и (или) не менее 60 км/ч и не более 70 км/ч, за исключением участков разгона и торможения длиной не более 200 м;

5) возможность выбора в настройках ПО типа покрытий, характера осадков, типа шин автомобиля.

¹³ Пункты 2.1–2.3 федеральных авиационных правил, приложение № 6 к федеральным авиационным правилам.

52. Измерения Ксц должны проводиться в соответствии с требованиями инструкций изготовителя, применяемых оператором аэродрома средств измерений Ксц.

53. В сводку METAR или SPECI включается минимальное осредненное значение Ксц для каждой третьей части ИВПП.

54. При эксплуатации аэродрома должна измеряться толщина слоя загрязнителей на поверхности ИВПП в одной точке на наиболее загрязненном участке ИВПП в текущих погодных условиях. Толщина слоя загрязнения в данной точке принимается равной для всей длины ВПП.

Наиболее загрязненный участок ИВПП определяется визуально, а при наличии на ИВПП датчиков системы раннего оповещения об образовании гололеда допускается определение наиболее загрязненного участка ИВПП с использованием указанной системы.

55. При эксплуатации аэродрома состояние ровности искусственных покрытий должно быть определено обобщенной характеристикой ровности аэродромного покрытия (R) в соответствии с пунктом 2.38 федеральных авиационных правил.

56. Прочность элементов грунтовых аэродромов должна быть определена оператором аэродрома с применением испытательного оборудования (ударника либо динамического плотномера).

57. В зимний период на элементах грунтовых аэродромов, а также на аэродромах с искусственными покрытиями, содержащимися под слоем снегового покрова, должны проводиться испытания прочности снегового покрова с применением испытательного оборудования (конусного твердомера).

Прочность снегового покрова должна определяться отношением значения создаваемой вертикальной нагрузки к площади сечения погруженного конуса на уровне поверхности снегового покрова.

Прочность снегового покрова должна определяться после каждого выполнения работ по уплотнению снега и повышению температуры наружного воздуха.

Испытания прочности снегового покрова ВПП должны проводиться на концевых участках по оси ВПП через $50 \text{ м} \pm 1 \text{ м}$, на средних участках – через $200 \text{ м} \pm 2 \text{ м}$.

58. Испытания прочности снегового покрова должны проводиться для принятия решения о возможности производства полетов ВС в соответствии с требованиями эксплуатационной документации ВС, выполняющего полеты.

59. При эксплуатации аэродрома в летнее время года в рамках содержания элементов аэродрома с искусственными покрытиями должны проводиться следующие работы:

1) очистка покрытий от посторонних предметов, в том числе от пыли, грязи, мусора, в целях предотвращения попадания их в авиационные двигатели ВС;

2) удаление разрушенного и отслоившегося герметика из швов и трещин и их герметизация;

3) обновление маркировки покрытий, переносных и стационарных маркировочных знаков;

- 4) удаление загрязнения поверхности покрытий, в том числе резиновых отложений, битумных и масляных пятен;
- 5) текущий ремонт элементов искусственных покрытий;
- 6) содержание грунтовой части аэродрома;
- 7) организация беспрепятственного стока воды с рабочей площади;
- 8) поверхностная обработка покрытий специальным пропитывающим составом с целью предупреждения поверхностного разрушения (шелушения) (по решению оператора аэродрома).

60. Во время обслуживания ВС на МС ее чистота должна поддерживаться персоналом, выполняющим работы по обслуживанию ВС под руководством лица, ответственного за организацию обслуживания ВС.

61. Периодичность очистки покрытий аэродрома определяется подразделением оператора аэродрома или лицами, ответственными за эксплуатационное содержание аэродрома, в зависимости от их технического состояния, интенсивности полетов ВС и местных условий.

Чистота поверхности искусственных покрытий аэродрома должна поддерживаться посредством подметания и (или) продувки подметально-уборочной техникой, плужно-щеточно-продувочными машинами, мойки поливомоечными машинами, уборки посторонних предметов вручную, вакуумными машинами (пылесосами) и (или) магнитными очистителями.

62. Загрязнения от ГСМ должны быть удалены посредством распределения сорбентов, впитывающих топливо и масла, с последующим сбором и утилизацией использованного материала.

63. Удаление резиновых наслоений с ИВПП аэродрома должно осуществляться при отличии значений Ксц на 0,2 на участках с отложениями резины и без ее отложений, в условиях влажной ИВПП.

64. Удаление резиновых наслоений с ИВПП аэродрома должно выполняться с применением технических средств (в том числе фрезерованием, пескоструйными аппаратами), а также с применением растворителей, предназначенных для таких целей в соответствии с инструкцией изготовителя.

После удаления резиновых отложений оператором аэродрома должна быть проведена промывка покрытия ИВПП до полного удаления остатков растворителя.

65. При эксплуатации грунтового аэродрома в летний период должны проводиться следующие работы:

- 1) поддержание прочности и ровности ГВПП;
- 2) задернение разрушенного дернового покрова аэродрома с устранением колеи и выбоин;
- 3) проведение мероприятий по укреплению грунтов на аэродроме и обеспечению их эрозионной устойчивости;
- 4) скашивание травостоя;
- 5) организация водоотвода;
- 6) проведение мероприятий по обеспыливанию аэродрома.

66. Оператором аэродрома должна проводиться оценка пригодности грунтового аэродрома к полетам путем сопоставления его характеристик с параметрами, требуемыми для эксплуатируемых типов ВС.

67. Улучшение эксплуатационного состояния грунтовых аэродромов должно обеспечиваться оператором аэродрома посредством:

- 1) создания дернового покрова;
- 2) уплотнения грунтов до плотности, снижающей просачивание влаги в грунт;
- 3) проведения осушительных мероприятий на переувлажненных участках аэродрома.

68. Не допускается выполнение полетов в период распутицы при прочности грунтов ГВПШ менее минимальной прочности грунта (далее – $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$) для аэродромов без дернового покрова и менее эксплуатационной прочности грунта (далее – $\sigma_{\text{эксп}}$) для аэродромов с дерновым покровом.

69. Эксплуатация ВС на грунтах с минимальным значением прочности ($\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$) допускается только на грунтовых аэродромах без дернового покрова, за исключением ВС, для которых $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}} = \sigma_{\text{эксп}}$.

Допустимая эксплуатационная глубина колеи ($H_{\text{эксп}}$) должна зависеть от размеров колес главных опор ВС и определяется исходя из условий сохранения дернового покрова. В случаях, когда значение $H_{\text{эксп}}$ больше или равно $H_{\text{макс}}$, полеты ВС должны производиться на грунтовых аэродромах с дерновым покровом при $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$.

70. Колеи, образующиеся при полетах ВС на ВПП, имеющих значение прочности грунта более $\sigma_{\text{эксп}}$, должны устраняться оператором аэродрома путем укатки катками с пневматическими шинами или металлическими катками без разрушения дернового покрова.

71. Содержание и ремонт грунтовых аэродромов без дернового покрова должны включать планировку, исправление микрорельефа, заделку колеи и уплотнение грунта укаткой.

Микрорельеф должен исправляться посредством срезки, перемещения и перераспределения массы поверхностного слоя грунта глубиной от 10 до 12 см для устранения микронеровностей, впадин, возвышенностей и колеи.

Уплотнение грунта должно проводиться после планировки и исправления микрорельефа, в том числе катками на пневматических шинах либо гладкими металлическими катками.

72. Допустимые значения отклонения влажности грунта на аэродроме должны находиться в пределах от 0,8 до 1,1 значения его оптимальной влажности¹⁴.

При влажности грунтов менее 0,8 оптимального значения для их уплотнения должны использоваться катки большей массы, а при избыточной влажности (более 1,1 оптимального значения) должно быть выделено время на просушку грунта.

73. Число проходов катков по одному участку элемента аэродрома должно соответствовать таблице 1.

¹⁴ Пункт 3.2 ГОСТ 22733-2016 «Национальный стандарт Российской Федерации. Грунты. Метод лабораторного определения максимальной плотности», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 28 июля 2016 г. № 891-ст.

Таблица проходов катков по одному участку элемента аэродрома

Толщина уплотнения грунта до, см	Песчаные и супесчаные грунты		Суглинистые и глинистые грунты	
	Число проходов катков		Число проходов катков	
	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн
30	5	5	12	8
25	4	3	10	7
15	3	2	8	6

Тип грунта должен определяться на основе данных его гранулометрического состава¹⁵.

74. Колейность на элементах аэродрома должна устраняться посредством планировки поверхности, в том числе заделкой рыхлым грунтом с последующим уплотнением гладкими катками.

Колеи и выбоины глубиной до 15 см необходимо засыпать грунтом с предварительным рыхлением основания на глубину до 5 см. При глубине колеи и выбоин более 15 см их следует засыпать рыхлым грунтом, а затем растительным грунтом – слоем от 10 до 12 см.

Не допускается засыпать выбоины и колеи песком, щебнем, шлаком или другими сыпучими материалами, отличающимися от грунтов ЛП.

75. На грунтовых аэродромах без дернового покрова должны проводиться мероприятия по обеспыливанию.

76. Снижение пылеобразования должно достигаться посредством:

- 1) уменьшения степени воздействия на грунт аэродинамических и механических нагрузок путем создания дернового покрова;
- 2) поддержания оптимального значения влажности грунта, его связностью и отсутствием структурной эрозии;
- 3) введения вяжущих веществ¹⁶ для укрепления и стабилизации грунта;
- 4) разлива воды на ГВП для обеспыливания грунтовой поверхности.

77. При создании и сохранении дернового покрова оператор аэродрома должен обеспечить:

- 1) возможность сплетения корневищ травостоя глубиной не менее 12 см;
- 2) устойчивость травостоя к истиранию;
- 3) высоту травостоя не более 30 см и не менее 8 см (после его скашивания).

78. Уход за дерновым покровом грунтовых аэродромов должен осуществляться посредством выполнения следующих работ:

- 1) прочесывания травостоя и разравнивание мелких неровностей;
- 2) прикатывания дернового покрова;

¹⁵ Пункт 4.1.1 ГОСТ 12536-2014 «Национальный стандарт. Грунты. Методы лабораторного определения гранулометрического (зернового) и микроагрегатного состава», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 12 декабря 2014 г. № 2022-ст.

¹⁶ Пункт 4.3.2 ГОСТ Р 70452-2022 «Национальный стандарт. Грунты стабилизированные и укрепленные неорганическими вяжущими», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 30 ноября 2022 г. № 1410-ст.

- 3) подкормки трав минеральными удобрениями;
- 4) искусственного водополива травяной растительности;
- 5) скашивания трав.

79. Прочесывание дернового покрова грунтовых аэродромов должно выполняться за 2 прохода по одному участку механическими граблями.

80. Прикатывание дернового покрова грунтовых аэродромов должно проводиться после снеготаяния в количестве от 2 до 4 проходов катков:

- массой 5,0 тонн \pm 0,5 тонн на супесчаных грунтах;
- массой 10,0 тонн \pm 0,5 тонн на суглинистых грунтах.

81. Скашивание травостоя выполняется не менее, чем 2 раза в год. Первое скашивание должно выполняться при достижении растениями высоты 30 см \pm 2 см. Высота травостоя после скашивания должна составлять не менее 8 см.

82. Отремонтированные участки травостоя не должны эксплуатироваться от 2 до 3 календарных месяцев до восстановления травостоя.

83. Задернение колеи и выбоин проводится засевом семенами трав или посредством пересадки заранее заготовленной дернины.

84. При загрязнении верхнего слоя грунта ГСМ его необходимо заменить на глубину не менее 20 см и не более 30 см новым грунтом и покрыть дерном.

85. При эксплуатации аэродрома в зимнее время года должны выполняться следующие работы:

- 1) очистка от снега, слякоти и других загрязнителей искусственных покрытий, очищаемых участков грунтовой части ЛП, огней системы ССО, мест размещения заземляющих устройств ВС на МС;

- 2) очистка от снега участков курсовых и глиссанных радиомаяков (далее соответственно – КРМ, ГРМ) подразделениями оператора аэродрома под руководством лица, ответственного за эксплуатацию оборудования органа ОВД;

- 3) очистка от снега подъездных путей к объектам метеорологического оборудования по заявке эксплуатирующей организации;

- 4) предупреждение и удаление гололедных и снежно-ледяных образований с искусственных покрытий аэродрома;

- 5) уплотнение и выравнивание снега с последующей очисткой поверхности от выпавших осадков (в случае, если оператором аэродрома принято содержание элементов аэродрома под слоем уплотненного снега);

- 6) выравнивание снежных отложений и валов за пределами ВПП, обочин РД, МС и перронов с планировкой откосов;

- 7) перемещение скоплений снега в места временного размещения (места выкладок) или плавления снега;

- 8) очистка внутриаэропортовых дорог.

86. При подготовке к работе в ОЗП оператор аэродрома должен разработать и утвердить план зимнего содержания аэродрома, который должен содержать следующую информацию:

- 1) схему аэродрома с расположением его элементов, с указанием очередности выполнения работ на них;

- 2) место выкладки снега;

- 3) место размещения спецавтотранспорта (спецмашин) для эксплуатационного содержания аэродрома;

4) общее количество техники для очистки от снега, гололеда для уплотнения снега.

87. К плану зимнего содержания аэродрома должны быть приложены технологические карты очистки элементов аэродрома, разработанные в соответствии с формой, приведенной в приложении № 7 к Правилам.

88. Технология очистки покрытий от снега и обеспечение их готовности без прекращения летной эксплуатации аэродрома должны осуществляться исходя из следующих условий:

1) очистка элементов аэродрома уборочными машинами путем систематического проезда уборочными машинами по одному участку в течение всего времени пока продолжается метель или снегопад (далее – метод патрулирования);

2) сокращение времени, затрачиваемого на очистку покрытий;

3) подбор комплекта машин и выбор оптимальных маршрутов их движения;

4) соответствие эксплуатационной ширины захвата отряда машин ширине очищаемого элемента аэродрома.

89. Работы по подготовке аэродромов должны быть разделены на несколько последовательных очередей, при этом уполномоченное лицо оператора аэродрома должно направить в орган ОВД прогноз завершения работ по очистке очереди не менее чем за 45 минут до их завершения:

1 очередь – очистка ИВПП (очистка одной из ИВПП, если их две и более), укрепленного участка ЛП перед порогами ИВПП, спланированной части ЛП на ширину не менее 10 м от границы ИВПП, РД и МС, маршрутов руления ВС на перроне, необходимых для выпуска и приема ВС;

2 очередь – очистка перронов, второй ИВПП (при наличии), огней системы ССО, зон КРМ и ГРМ, РД и МС (не включенных в первую очередь очистки), обочин РД на ширину не менее 10 м;

3 очередь – очистка спланированной части ЛП на ширину не менее 25 м от боковых границ ИВПП (на всю длину ВПП с укрепленными участками или концевыми полосами торможения (далее – КПП), обочин перронов и МС на ширину 10 м с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к объектам ГСМ, радиотехнического обеспечения (далее – РТО) и метеорологическим приборам, внутриаэропортовых дорог.

90. Очистку от снега искусственных покрытий аэродрома 1 очереди очистки необходимо проводить с начала снегопада методом патрулирования.

91. Для предотвращения повреждения огней системы ССО углубленного типа не допускается при очистке элементов аэродрома применение плужно-щеточных машин с отвалами без эластичных накладок.

92. Оператор аэродрома при очистке аэродрома должен обеспечить пологое сопряжение очищенных площадей покрытий и неочищенных грунтовых участков.

93. Очистка от снега ИВПП должна осуществляться исходя из направления ветра и скорости его боковой составляющей

94. Для предотвращения наката и снежно-ледяных образований необходимо использовать снегоуборочную технику и (или) технологию, основанную на комплексном применении снегоуборочной техники и

противогололедных реагентов (далее – реагент). На искусственных покрытиях ИВПП, РД, МС, перрона аэродромов запрещается применение песко-соляной смеси и реагентов, не предназначенных для применения на аэродромах.

95. С целью принятия решения о необходимости обработки покрытий реагентами оператор аэродрома должен иметь сведения о прогнозируемых метеоусловиях.

96. Нормы расхода реагентов для профилактики и удаления гололедных образований должны быть определены оператором аэродрома в соответствии с инструкцией производителя реагента.

97. Для распределения реагентов должны применяться самоходная или прицепная разбрасывающая (распыляющая) специальная техника (средства).

98. Реагенты должны быть равномерно распределены на искусственных покрытиях аэродрома исходя из направления и скорости ветра.

99. По окончании периода образования гололеда или по истечении времени плавления льда поверхность покрытия ИВПП должна очищаться уборочными машинами.

100. Допускается применение реагентов для профилактики и борьбы с льдообразованиями на всех типах искусственных покрытий аэродромов, за исключением вновь построенных цементобетонных покрытий аэродромов с маркой по морозостойкости ниже F200¹⁷, не обработанных защитными пропиточными составами.

101. Очистка снега на МС должна проводиться при отсутствии стоящего на нем ВС.

102. Для удаления уплотненного снега, снежно-ледяных накатов и образующегося льда допускается использование тепловых машин (при наличии).

103. Использование тепловых машин на аэродромах с асфальтобетонными покрытиями не допускается.

104. На площадках с искусственным покрытием, предназначенных для обработки ВС противообледенительной жидкостью (далее – ПОЖ), должен быть обеспечен сбор использованной ПОЖ с дальнейшей ее утилизацией (регенерацией), а также должно быть исключено скапливание использованной ПОЖ в зонах работы двигателей ВС.

105. Эксплуатация ВС на грунтовых аэродромах в зимний период допускается при установившихся отрицательных температурах воздуха без специального определения прочности грунта под его промерзшим верхним слоем, если толщина последнего составляет:

- 1) для ВС максимальной массой свыше 75 тонн – свыше 30 см;
- 2) для ВС максимальной массой свыше 30 до 75 тонн включительно – свыше 15 см;
- 3) для ВС максимальной массой свыше 10 до 30 тонн включительно – свыше 8 см;
- 4) для ВС максимальной массой до 10 тонн включительно – свыше 5 см.

¹⁷ Пункт 2.11 ГОСТ 25192-2012 «Национальный стандарт. Бетоны. Классификация и общие технические требования», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 27 декабря 2012 г. № 2003-ст.

106. На покрытиях, содержащихся под слоем уплотненного снега, работы по уплотнению снега начинаются сразу после первого снегопада для создания уплотненного слоя снега толщиной не менее 6 см и не более 8 см. В течение всего зимнего периода очистка подготовленного снегового покрытия должна проводиться без уменьшения его толщины.

Не реже 1 раза в 2 календарные недели должна измеряться толщина уплотненного слоя снега, а в случае, если толщина будет менее 6 см, на этих участках вместо очистки необходимо уплотнять снег. Уплотнение и планировку снега на ВПП необходимо выполнять от ее оси с дальнейшим перемещением последующих проходов к кромкам ВПП по круговой схеме с перекрытием предыдущего следа последующим проходом не менее 20 см.

107. Количество проходов гладилок и катков по одному участку должно уточняться оператором аэродрома на месте в зависимости от характеристик применяемых средств уплотнения.

Интервалы по времени между проходами уплотняющих средств по одному и тому же участку должны устанавливаться:

20 минут – при температуре воздуха ниже минус 5 °С;

30 минут – при температуре воздуха минус 5 °С и выше.

108. При толщине слоя свежеснегавшего снега не более 10 см его необходимо уплотнять легкими катками (массой не более 6 тонн). При толщине слоя свежеснегавшего снега более 10 см необходимо его сначала уплотнить гладилками с удельным давлением от 0,5 кгс/см² до 1 кгс/см², а затем катками массой не менее 6 тонн и не более 10 тонн.

При уплотнении снега толщиной более 20 см, а также снега, на поверхности которого образовалась ледяная корка, должны выполняться следующие работы при температуре воздуха не ниже минус 5 °С:

1) разрыхление и перемешивание снега;

2) уплотнение снега проходами гладилок и катков за 3 прохода по одному участку.

109. Несущая способность уплотненного слоя снега определяется условной прочностью (твердостью) снега, которая зависит от его плотности, температуры и вычисляется по следующей формуле:

$$\sigma = 8\rho^2 \sqrt{1+t}, (1)$$

где ρ – плотность снега, кгс/см² или кПа;

t – абсолютное значение температуры (без учета знака), °С;

8 – множитель.

110. В процессе эксплуатации элементов аэродрома под слоем снега неровности, колейности, выбоины, борозды и снежные сугробы должны разравниваться гладилками и укатываться катками.

111. Устранение колеи глубиной менее 3 см необходимо проводить проходами в продольном направлении, а участки с глубиной колеи более 3 см необходимо обрабатывать сначала поперечными, а затем продольными проходами.

Эксплуатационная пригодность ВПП для полетов ВС должна быть обеспечена посредством поддержания прочности уплотненного снега.

Значения прочности (твердости) уплотненного слоя снега должны соответствовать значениям, приведенным в таблице 2.

Таблица 2

Значения минимальной твердости уплотненного слоя снега в зависимости от давления в пневматиках шасси ВС

Удельное давление в пневматиках шасси ВС, кгс/см ² (МПа)	От 3,5 до 4,5 включительно	Свыше 4,5 до 5 включительно	Свыше 5 до 6 включительно	От 8,5 до 9 включительно	Свыше 9 до 9,5 включительно	От 10 до 12 включительно
Максимальная твердость снега, кгс/см ² (МПа)	5 (0,49)	6 (0,58)	8 (0,78)	11 (1,07)	13 (1,27)	16 (1,56)

112. В качестве водоотводных мер оператором аэродрома в том числе оборудуются:

- 1) водоотводящие каналы и лотки;
- 2) нагорные каналы и защитные валики;
- 3) противопаводковые дамбы и валы;
- 4) противоналедные заграждения;
- 5) водоперепускные сооружения;
- 6) перехватывающие закомочные дренажи и дренажирующие прорези.

113. ВДС на аэродромах должны поддерживаться в исправном состоянии.

114. По мере образования дефектов должны быть устранены следующие дефекты элементов ВДС:

- 1) застойные скопления воды у водоприемных устройств (тальвежных и водоприемных колодцев, входных оголовков коллекторов);
- 2) провалы грунта по трассам прохождения подземных коллекторов и у водоприемных сооружений, находящихся в пределах спланированной части ЛП;
- 3) выступы или просадки колодцев относительно уровня искусственных покрытий или грунтовой части аэродрома;
- 4) разрушение крышек, решеток и стенок колодцев и лотковых рядов;
- 5) засоры подземных трубопроводов;
- 6) нарушение продольных и поперечных профилей лотков и водоотводных канав, препятствующее стоку воды.

115. Смотровые, тальвежные и водоприемные колодцы ВДС должны быть закрыты крышками. Допускается открытие колодцев только при осмотре и ремонте ВДС.

Лотки, каналы, колодцы, оголовки коллекторов, перепуски необходимо очищать от наносов.

Земляные работы в зоне расположения элементов ВДС должны проводиться по согласованию с оператором аэродрома.

Допускается применение илососных машин или машин для прочистки канализационных сетей.

116. С целью устранения повреждений ВДС оператором аэродрома должны проводиться их систематические осмотры и наблюдения в соответствии с периодичностью, приведенной в таблице 3.

Таблица 3

Периодичность осмотров сооружений ВДС

Вид осмотра	Периодичность	Период проведения
Периодический осмотр	Не реже 1 раза в неделю	В период начала снеготаяния и паводка до их окончания. Во время затяжных дождей.
Сезонный осмотр	Не менее 2 раз в год	После периода паводка. Перед наступлением устойчивых отрицательных температур.
Внеплановый осмотр	По решению оператора аэродрома	После периода ливневых дождей, ураганов, землетрясений, а также при появлении мерзлоты.

117. По результатам периодических осмотров ВДС должны проводиться следующие мероприятия:

1) до начала снеготаяния:

снятие защитных щитков с оголовков водоперепускных труб, определение состояния внутренних полостей труб и принятие мер по освобождению их от снега и льда;

отвод талых вод;

наблюдение за появлением в канавах и лотках стоковых наледей, предупреждение их развития и устранение;

устройство временных водотоков;

организация защиты от талых вод с прилегающих косогорных территорий и обеспечение отвода воды временным снежоледовым водотоком;

обеспечение пропуска воды через водоперепускные сооружения;

наблюдение за мерзлотными процессами, кочующими наледями;

принятие временных мер по заделке термокарстовых провалов, мер по борьбе с наледями;

выявление и фиксация пониженных мест с целью последующего исправления рельефа;

2) в период летней эксплуатации:

наблюдение за состоянием откосов насыпей ВДС с целью их восстановления;

наблюдение за мерзлотными процессами;

наблюдение за функционированием устройств ВДС в периоды затяжных дождей и ливней;

организация подготовки и выполнения противоналедных мероприятий у водоперепускных сооружений при переходе к зимнему периоду.

118. При содержании критических зон КРМ и ГРМ¹⁸ оператором аэродрома должно быть обеспечено поддержание их характеристик в соответствии с требованиями изготовителей установленного на аэродроме радиолокационного оборудования.

119. Орган ОВД, осуществляющий свою деятельность на аэродроме, или при отсутствии такого органа ОВД – ответственное подразделение оператора аэродрома должен (должно) осуществлять контроль за состоянием критических зон КРМ и ГРМ.

120. Информация с использованием Глобального формата сообщаемых данных о состоянии поверхности ИВП (Global Reporting Format) (далее – GRF¹⁹) должна включать информацию о проведенной оценке состояния рабочей площади аэродрома.

121. При эксплуатации аэродромов должна осуществляться передача летному экипажу ВС данных о состоянии ИВП в формате GRF.

122. По результатам оценки состояния ИВП оператором аэродрома должен определяться код состояния ИВП (RWYCC²⁰) в соответствии с порядком предоставления сведений о состоянии летного поля аэродрома гражданской авиации и SNOWTAM, установленного приложением № 4 к Правилам, и пунктом 126 Правил.

123. Информация о RWYCC передается в орган ОВД посредством радиосвязи, а также вносится в журнал учета состояния.

124. Порядок передачи информации о RWYCC определяется в технологии взаимодействия.

125. Оператор аэродрома, открытого для выполнения международных полетов ВС, должен передавать в орган аэронавигационной информации²¹, издающий (предоставляющий) официальную аэронавигационную информацию (данные), сведения о состоянии ВПП в формате SNOWTAM.

126. RWYCC определяется исходя из следующих переменных факторов, которые могут влиять на код состояния ВПП:

- 1) вид загрязнения;
- 2) толщины слоя загрязнения;
- 3) температуры наружного воздуха.

127. Плановые оперативные переключения в системе электроснабжения ССО аэродрома осуществляются по согласованию с органом ОВД.

¹⁸ Пункт 2.22 Федеральных авиационных правил «Радиотехническое обеспечение полетов воздушных судов и авиационная электросвязь в гражданской авиации», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 20 октября 2014 г. № 297 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 декабря 2014 г., регистрационный № 35007), с изменениями, внесенными приказами Министерства транспорта Российской Федерации от 2 октября 2017 г. № 397 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 24 октября 2017 г., регистрационный № 48659), от 4 июня 2018 г. № 223 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 15 августа 2018 г., регистрационный № 51889), от 9 января 2019 г. № 1 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 января 2019 г., регистрационный № 53635).

¹⁹ Пункты 1.1.2 и 1.1.3 Дос 10064 «Руководство по внедрению Глобального формата представления информации о состоянии взлетно-посадочной полосы» инструктивный материал в развитие приложения 14 к Конвенции.

²⁰ Пункты 2.4.1, 5.5.13 Дос 10064 «Руководство по внедрению Глобального формата представления информации о состоянии взлетно-посадочной полосы» в развитие приложения 14 к Конвенции.

²¹ Пункты 3 и 19 Порядка разработки и правил предоставления аэронавигационной информации, утвержденного приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 31 октября 2014 г. № 305 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 26 мая 2015 г., регистрационный № 37119).

128. Оперативные переключения в системе ССО вносятся в оперативный журнал (рекомендуемый образец приведен в приложении № 8 к Правилам).

129. ССО на закрытых для полетов ВПП, РД или их отдельных участков должны быть отключены, за исключением случаев, когда включение ССО необходимо для их технического обслуживания или отсутствует техническая возможность их отключения.

130. Проверка состояния системы ССО должна осуществляться визуально:

- 1) за 1,5 ч до наступления сумерек;
- 2) по окончании сложных метеоусловий (гроза, снег, град, шквалистый ветер);
- 3) после уборки аэродрома от снега;
- 4) по указанию органа ОВД или оператора аэродрома;
- 5) при ночных полетах – за 15 минут до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС;
- 6) в дневных условиях – при видимости 2000 м и менее;
- 7) в других случаях – по требованию экипажа ВС;
- 8) в условиях процедур, применяемых на аэродроме для обеспечения безопасности полетов в условиях ограниченной видимости, путем запроса у экипажей ВС, не реже 1 раза в 30 минут.

131. При круглосуточной работе аэродрома оператором аэродрома должно быть предусмотрено время для технического обслуживания ССО и электрооборудования, данная информация должна быть отражена в руководстве по аэродрому²².

132. Информация о возникновении аварий и неисправностей в ССО и системе электроснабжения передается службой ЭСТОП оператора аэродрома, ответственной за эксплуатацию ССО, органу ОВД, оператору аэродрома и записывается в оперативном журнале.

133. При обеспечении полетов запрещается проведение работ по техническому обслуживанию ССО в период выполнения взлетов, посадок и нахождения ВС при заходе на посадку.

134. Обслуживание системы ССО проводится в соответствии с планом-графиком технического обслуживания светосигнального оборудования (рекомендуемый образец приведен в приложении № 9 к Правилам).

Для проведения каждого вида ТО оператором аэродрома разрабатываются технологические карты ТО, определяющие методики выполнения ТО, его периодичность в соответствии с инструкцией предприятий-изготовителей (рекомендуемый образец приведен в приложении № 10 к Правилам).

135. Результаты ТО заносятся в оперативный журнал, журнал учета работы узла светотехнического, электротехнического обеспечения полетов (далее – СТОП,

²² Пункт 29 Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил. Порядок приостановления действия и аннулирования документа, подтверждающего соответствие оператора аэродрома гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. № 441 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 30 ноября 2022 г., регистрационный № 71257). В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 2 ноября 2022 г. № 441 данный акт действует до 1 марта 2029 г.

ЭТОП соответственно), паспорта на оборудование (при наличии), формуляры (при наличии).

Записи о результатах ТО в журнале учета работ узла СТОП, ЭТОП должны содержать дату, наименование выполняемых работ, отметку о выполнении, примечания.

Оформление записей о результатах ТО в журнале учета работ узла СТОП, ЭТОП карандашом не допускается.

136. Результаты ТО в журнале учета работы узла СТОП, ЭТОП должны включать:

1) список лиц ремонтно-эксплуатационного персонала узла ЭТОП с указанием фамилии, имени и отчества (при наличии), должности электротехнического персонала;

2) список лиц (узла СТОП, ЭТОП), допущенных к работе по нарядам и распоряжениям в электроустановках с указанием фамилии, имени и отчества (при наличии), должности электротехнического персонала;

3) список лиц (узла СТОП, ЭТОП), имеющих право выдачи наряда и распоряжения для работы в электроустановках, с указанием фамилии, имени и отчества (при наличии), должности электротехнического персонала;

4) реквизиты организационно-распорядительного документа по узлу (СТОП, ЭТОП) о назначении лиц, ответственных на объектах (узла СТОП, ЭТОП):

за обслуживание оборудования;

за технику безопасности с указанием степени электроопасности объекта (помещения);

за пожарную безопасность с указанием класса пожароопасности объекта (помещения).

137. Узел СТОП оператора аэродрома в целях поддержания в исправном состоянии и готовности к работе ССО должен выполнять ежедневное ТО, еженедельное ТО, ежемесячное ТО, ежеквартальное ТО, полугодовое (сезонное) ТО, годовое ТО.

138. В ходе проведения ежедневного ТО проверяются:

1) целостность и работоспособность огней, аэродромных знаков во включенном состоянии;

2) отсутствие огней с нарушенной регулировкой;

3) отсутствие огней с загрязненными оптическими элементами (защитными стеклами, призмами) или экранированных снегом, льдом, травой и грязью. Состояние углубленных огней в зимний период проверяется сразу после каждой очистки ВПП, РД и перрона от снега, льда;

4) соответствие нормам выходных токов регулятора яркости (далее – РЯ) на всех ступенях яркости²³ (по показаниям встроенных средств измерений на РЯ или мониторе аппаратуры дистанционного управления);

²³ Пункт 245 Федеральных авиационных правил «Требования к светосигнальному и метеорологическому оборудованию, устанавливаемому на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 16 ноября 2023 г. № 381 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 декабря 2023 г., регистрационный № 381) (далее – ФАП № 381, приказ № 381 соответственно). В соответствии с пунктом 3 приказа № 381 данный акт действует до 1 сентября 2030 г.

5) работоспособность дистанционной системы управления ССО;

6) работоспособность огней и их ступени яркости, при переключении дистанционной системой управления ССО.

139. В еженедельное ТО включается выполнение мероприятий по ежедневному ТО и дополнительно проверяются:

1) правильность установки углов возвышения световых пучков глассадных огней, чистоты линз, светофильтров, ламп;

2) целостность крышек углубленных огней, герметичность огней, чистота призм (линз);

3) целостность оптических элементов (защитных стекол и светофильтров) надземных входных и ограничительных огней, надежность закрепления огней и их деталей.

140. При ежемесячном ТО должны выполняться мероприятия по еженедельному ТО, а также технические проверки состояния огней, знаков и электроустановок (распределительный щит (далее – РЩ), автоматический ввод резерва (далее – АВР), РЯ, высоковольтных контакторов, кабельные линии (далее – КЛ) питания огней, аппаратуры дистанционного управления (далее – ДУ). Измерение сопротивления изоляции кабельных линий должно осуществляться с применением мегаомметров, утвержденных типов класса точности не менее 2,5 с выходным напряжением, установленным в технических условиях применяемых кабелей в зависимости от напряжения переменного или постоянного электрического тока.

141. В ежеквартальном ТО дополнительно к ежемесячному ТО выполняются технические проверки по оценке состояния оборудования и предупреждению нарушения функционирования электрических блоков, электрических схем и отдельных элементов аппаратуры ДУ, РЯ, низковольтных РЩ, аппаратуры АВР.

142. В полугодовом (сезонном) ТО дополнительно к ежеквартальному ТО проверяются:

1) состояние арматур и деталей крепления всех светотехнических средств (наземных и углубленных огней, управляемых и неуправляемых световых указателей, знаков);

2) восстановление окраски арматур светотехнических средств;

3) сопротивление заземления металлических частей арматуры огней, электроустановок;

4) состояние КЛ питания огней, РЯ, РЩ, шкафов с высоковольтными контакторами.

143. В годовом ТО дополнительно к полугодовому (сезонному) ТО осуществляются:

1) доведение сопротивления заземления металлических частей арматуры огней до заземляющего устройства с оформлением протокола с указанием значений сопротивления заземления;

2) проверка огней на коррозию и восстановление окраски светосигнальных арматур или ее замена;

3) испытание КЛ питания огней повышенным напряжением (после капитального ремонта).

144. Надземные огни приближения, боковые и углубленные огни ВПП должны очищаться от загрязнений, появившихся под воздействием погодных явлений (пылью, приносимой ветром и атмосферными осадками), а также резиновой крошки от колес ВС при приземлении.

145. При чистке стеклянных деталей огней должны соблюдаться положения инструкций производителя.

146. На аэродромах допускается полная замена всех источников света ламп в подсистемах системы ССО в соответствии с установленным оператором аэродрома графиком ТО на ССО.

147. Замена ламп углубленных огней посредством демонтажа неисправных ламп и замены на исправные должна осуществляться в помещении, предназначенном для таких работ.

148. Замена ламп в надземных огнях проводится на месте при условии, что арматура может быть вскрыта, а регулировка патрона лампы не требуется.

149. Огни, внутри которых обнаружена влага, должны быть демонтированы и заменены.

150. При эксплуатации заградительных огней оператором аэродрома должны проводиться ежедневные осмотры и ежегодное (сезонное) ТО, включающие проведение технических и ремонтных работ.

151. Неработоспособность заградительных огней, установленных на объектах, находящихся на территории аэродрома, должна быть устранена собственниками объектов.

152. Ежедневные осмотры заградительных огней должны предусматривать проверку работоспособности огней и замену перегоревших источников света.

153. Ежегодное (сезонное) ТО заградительных огней должно предусматривать:

- 1) проверку состояния защитных стекол, линз, светофильтров, прокладок и их очистку или замену;
- 2) проверку состояния электрических соединений, патронов, источников света;
- 3) проверку функционирования автоматов включения заградительных огней (выключателей);
- 4) проверку арматуры крепления огней и ее ремонт, окраску;
- 5) проверку огней на коррозию и окраску.

154. Оператор аэродрома при проведении ежедневного ТО светомаяков, ветроуказателей с внутренним подсветом должен выполнять следующие работы:

- 1) проверку источников света, замену ламп;
- 2) проверку работоспособности применяемых средств измерений в соответствии с их эксплуатационными документами, при выявлении неисправностей – отправку их в ремонт;
- 3) проверку матерчатого конуса ветроуказателя, ремонт или замену.

155. Оператор аэродрома при проведении полугодового (сезонного) ТО светомаяков, ветроуказателей с внутренним подсветом должен осуществлять работы при ежедневном ТО и дополнительно выполнять:

- 1) проверку конструкции и крепления на коррозию и подкраску;
- 2) проверку источника питания (щетки и контактные кольца, чистка и

замена);

3) проверку электрических соединений, подтягивание проводов;

4) проверку вращающихся частей.

156. Оператор аэродрома при проведении годового ТО светомаяков, ветроуказателей с внутренним подсветом, должен осуществлять работы при полугодовом (сезонном) ТО и дополнительно выполнять:

1) проверку оптической системы аэродромного светомаяка;

2) проверку, очистку и напыление контактной смазки на электрические соединения;

3) проверку конструкции и крепления ветроуказателя, подтягивание или ремонт его конструкции;

4) проверку конструкции и крепления на коррозию и его подкраску;

5) проверку цвета матерчатого конуса ветроуказателя и его замену;

6) проверку осветительного устройства ветроуказателя и его источника питания, ремонт или замену.

157. Проверка ветроуказателя после сильных ветров²⁴, штормов должна проводиться вне графика ТО на ССО, утвержденного оператором аэродрома.

158. При эксплуатации осветительных установок перронов, мест стоянок ВС, площадок специального назначения оператором аэродрома должны проводиться ежедневное, ежеквартальное, полугодовое и ежегодное (сезонное) ТО.

159. В ходе проведения ежедневного ТО осветительных установок выполняются визуальный осмотр и проверка работоспособности осветительных установок.

160. В ежеквартальное ТО осветительных установок дополнительно к ежедневному ТО необходимо выполнять:

1) проверку функционирования местного и централизованного управления осветительными установками;

2) проверку функционирования осветительных установок дежурного (аварийного) освещения.

161. В полугодовом (сезонном) ТО осветительных установок дополнительно к ежеквартальному ТО выполняются:

1) проверка линий питания, кабелей, предохранителей, выключателей и контакторов проводок;

2) чистка разъемов, контактов и клемм электрооборудования.

162. В годовом ТО осветительных установок дополнительно к полугодовому (сезонному) ТО осуществляются:

1) проверка и очистка отражателей, ламп, патронов, контактных соединений;

2) проверка деталей крепления и поворотных устройств прожекторов и светильников;

3) измерения освещенности перрона, в том числе мест стоянок воздушных судов.

163. При эксплуатации дизель-генераторных установок оператором аэродрома, оператором вертодрома должны проводиться еженедельное ТО и годовое ТО.

²⁴ Пункт 59 ФАП № 60.

164. При еженедельном ТО дизель-генераторных установок должны выполняться:

1) проверка надежности соединений защитного заземления с контуром, отсутствия коррозии и температурных воздействий тока на контактах аккумуляторов, номиналов плавких вставок токовой защиты, надежности крепления механических узлов двигателя, генератора, электродвигателей вентиляционных устройств, уровня топлива в расходных и в дополнительных емкостях, масла и охлаждающей жидкости и отсутствия их течи;

2) выполнение слива отстоя топлива, конденсата (при наличии);

3) проверка давления в воздушных баллонах (при наличии);

4) проверка напряжения, уровня, плотности электролита для обслуживаемых аккумуляторов, температуры охлаждающей жидкости в системе охлаждения дизель-генератора;

5) осмотр электрооборудования и помещения в целях устранения наличия пыли и подтеков.

6) устранение всех выявленных недостатков в рамках работ, предусмотренных в подпунктах 1–5 настоящего пункта.

165. Оператор аэродрома при проведении годового ТО дизель-генераторных установок дополнительно к еженедельному ТО должен выполнять:

1) осмотр аппаратов защиты и контактных соединений проводов;

2) измерения сопротивления изоляции аппаратов защиты и отходящих электрических кабелей (электропроводки) с применением средств измерений утвержденного типа;

3) проверку срабатывания защиты в электроустановках до 1 кВ при системе питания с заземленной нейтралью.

166. Резервные дизель-генераторы проверяются с включенным ССО на максимальной ступени яркости не реже 1 раза в месяц продолжительностью не менее 20 минут, при этом проверяются:

правильность работы автоматики щита гарантированного питания ССО, устройства автоматического запуска дизель-генератора;

значение вырабатываемого напряжения и его частота.

167. Результаты ТО дизель-генераторных установок должны заноситься в журнал ТО дизель-генераторных установок, содержащий:

1) список лиц, ответственных за ТО дизель генератора (фамилия, имя, отчество (при наличии), должность, электротехнического персонала, обслуживаемое оборудование);

2) перечень применяемых средств измерений и периодичность их поверки, перечень средств защиты резервных дизель-электрических агрегатов и периодичность их проверки;

3) контрольную технологическую карту параметров дизель-генератора при его работе;

4) перечень работ по ТО дизель-генератора, установленного на объекте;

5) перечень нарушений в случае выявления их в работе дизель-генератора с указанием даты, наименования и принятых мер в отношении выявленных нарушений;

6) контрольную технологическую карту параметров аккумуляторов дизель-

генератора;

7) перечень работ по ТО аккумуляторов дизель-генератора, установленных на объекте (проверка параметров обслуживаемых аккумуляторов (уровень и плотность электролита, напряжение).

III. Порядок обустройства аэродромов и посадочных площадок, расположенных в акватории

168. Аэродромы и посадочные площадки, расположенные в акватории (далее – гидроаэродромы), должны обустраиваться на водной поверхности и состоять из акватории и служебно-технической территории.

169. При эксплуатации гидроаэродромов акватория должна соответствовать следующим требованиям:

1) наличие размеров и глубины водоема в соответствии с требованиями эксплуатационной документации эксплуатируемых типов ВС;

2) наличие фарватеров для движения плавсредств, обслуживающих гидросамолеты, а в случаях пересечения акватории судоходными трассами – фарватеров для судов;

3) скорость течения в акватории не более 3 м/с;

4) расположение в непосредственной близости к береговой полосе.

170. При эксплуатации гидроаэродромов форма и размеры летного бассейна определяются исходя из количества и потребной длины ЛП.

171. Длина ЛП гидроаэродрома должна определяться в соответствии с требованиями эксплуатационной документации эксплуатируемых типов ВС.

Ширина ЛП гидроаэродрома должна определяться исходя из длины ВПП.

172. Минимальная глубина водоема (H_{\min}), м, в пределах ЛП определяется исходя из наименьшего значения уровня воды при волнении на акватории по следующей формуле:

$$H_{\min} = q + \Delta q + h_1 + h_2, \quad (2)$$

где h_1 – запас воды на волнение, равный половине высоты допустимой волны для эксплуатируемого типа ВС, м;

h_2 – запас воды под килем гидросамолета в зависимости от характера грунта на дне, м, которому соответствуют следующие значения:

h_2 от 0,15 м до 0,30 м включительно;

h_2 от 0,30 м до 0,40 м;

h_2 от 0,50 м до 0,60 м;

q – осадка гидросамолета в режиме плавания при максимальной массе, м, значение которой приводится в техническом описании ВС или вычисляется по следующей формуле:

$$q = \sqrt{G_{\text{пол}}}, \quad (3)$$

где Δq – увеличение осадки при движении ВС со скоростью до критической, равное $0,5q$, м;

$G_{\text{пол}}$ – полная взлетная масса гидросамолета, кг.

173. Минимально допустимая глубина летного бассейна в местах

маневрирования и руления определяется по формуле (2) без учета увеличения осадки ВС при движении со скоростью до критической²⁵.

174. Гавань гидроаэродрома должна быть расположена в наиболее защищенной части акватории от ветра и волн, ледохода и наносов.

175. Форма и размеры гавани определяются исходя из количества эксплуатируемых гидросамолетов, располагаемых плавсредств, количества якорных стоянок, причалов, пирсов и спусков их на воду (далее – гидроспуск).

176. Береговой участок должен иметь неразрываемую береговую полосу и незатопляемую служебно-техническую территорию.

177. В целях эксплуатации на гидроаэродромах должно быть установлено следующее оборудование:

- 1) маркировочные знаки;
- 2) ветроуказатель;
- 3) якорные стоянки;
- 4) причалы;
- 5) пирсы;
- 6) гидроспуски и маневренные площадки;
- 7) плавсредства.

178. В целях эксплуатации на гидроаэродромах должны быть установлены следующие маркировочные знаки:

- 1) пограничные знаки (для обозначения границ летного бассейна);
- 2) ограждающие знаки (для обозначения опасных мест, в том числе места акватории, глубины которых меньше минимально допустимых);
- 3) знаки для обозначения места посадки гидросамолета на водную поверхность;
- 4) знаки для обозначения гавани и стоянки гидросамолета на якоре в ночное время.

179. На гидроаэродромах пограничные знаки устанавливаются на расстоянии не более 100 м друг от друга. В качестве пограничных знаков применяются металлические бочки, спасательные круги, укрепленные один под другим, или бакены. Бакен должен состоять из плотика с укрепленной на нем трехгранной или четырехгранной пирамидой высотой $0,8 \text{ м} \pm 0,1 \text{ м}$.

180. На акваториях гидроаэродромов, имеющих летный бассейн круговой формы, пограничные знаки должны быть окрашены в красный или оранжевый цвет, а на акваториях, имеющих летный бассейн прямоугольной формы, правобережные знаки должны быть окрашены в красный или оранжевый цвет, а левобережные – в белый цвет.

При расположении летного бассейна на судоходном фарватере или в непосредственной близости от него пограничные знаки в темное время суток должны оборудоваться огнями.

181. Для обозначения опасных мест на акватории должны применяться бакены, окрашенные в красный или оранжевый цвет, без установки флажка.

182. Для посадки гидросамолета на водную поверхность акваторию

²⁵ Пункты 4.2.3 и 4.2.5 Дос 9157 «Руководство по проектированию аэродромов. Часть 1. Взлетно-посадочные полосы» инструктивный материал к приложению 14 к Конвенции.

необходимо оборудовать специальным стартом, который должен состоять из бакенов или буюв, расположенных по 1 линии на расстоянии $25 \text{ м} \pm 1 \text{ м}$ друг от друга, 6 основных бакенов должны устанавливаться на стационарной конструкции, установленной на дне акватории, и располагаться на расстоянии $50 \text{ м} \pm 1 \text{ м}$ друг от друга, а 5 дополнительных должны устанавливаться между основными и крепиться к ним с помощью тросов или канатов на глубине, безопасной для эксплуатирующихся типов гидросамолетов. Бакены для таких целей должны быть окрашены следующим образом:

- 1) плотик – в белый цвет;
- 2) доски пирамиды – поочередно в красный и белый цвета;
- 3) верхняя площадка для крепления белого флага – в красный цвет.

183. Буй должен быть в виде поплавка из пенопласта в форме шара диаметром $60 \text{ см} \pm 2 \text{ см}$, в верхней части которого имеется приспособление для установки флага.

184. Плавающие знаки должны удерживаться на месте при помощи якорного груза, к которому должен крепиться плотик бакена с помощью сторожка.

185. На гидроаэродромах, где гавань расположена в непосредственной близости от фарватера, для предотвращения повреждений гидросамолетов гавань должна обустраиваться металлическими или пластиковыми буюми с мигающими огнями.

186. Якорные стоянки для закрепления при хранении гидросамолетов на плаву должны быть размещены в гавани или в районе установки причалов, но не ближе 50 м от берега и на глубине, при которой гидросамолет должен безопасно эксплуатироваться, при этом расстояние между движущимися и стоящими гидросамолетами должно быть не менее 10 м .

Якорные стоянки должны быть расположены в шахматном порядке для беспрепятственного ввода и вывода гидросамолетов при любых направлениях ветра.

187. Причалы гидросамолетов, используемые для обеспечения погрузочно-разгрузочных работ, технического обслуживания и заправки гидросамолетов, должны иметь П-образную или прямоугольную форму.

Причалы П-образной формы должны предназначаться для обслуживания одного гидросамолета, который поплавками входит в вырез гребенки.

Прямоугольные причалы должны располагаться у береговой черты или выступать в акватории в целях причаливания гидросамолетов с двух сторон. Количество и размеры прямоугольных причалов должны зависеть от количества эксплуатирующихся гидросамолетов.

Причалы на реках должны быть обустроены исходя из снятия их на зимний период до ледостава с последующей установкой на летний период, а на озерах их допускается устраивать на неподвижных опорах.

Для смягчения удара при швартовке и предохранения от повреждения поплавков гидросамолетов на причалах должны быть предусмотрены отбойные приспособления, которые необходимо устраивать из эластичных материалов, в том числе авиационных покрышек или автопокрышек.

188. При эксплуатации гидроаэродромов должны применяться стационарные, сборно-разборные, грунтовые, деревянные и бетонные сооружения,

предназначенные для подъема гидросамолетов из воды и гидроспуска.

189. Длина гидроспуска должна быть определена в зависимости от местных условий (рельефа, колебания уровня воды и глубины гавани у прибрежной полосы).

Минимальная ширина гидроспуска должна быть определена из условия прохода по нему гидросамолета с колесами выкатных шасси (размерами шасси гидросамолетов, выходящих на тяге собственных двигателей) и прохода лиц, спускающих на воду гидросамолет. Величина заглубления нижнего конца гидроспуска должна быть вычислена по следующей формуле:

$$H_{\text{спуска}} = q + h_1 + h_2 + h_3 + h_4, \quad (4)$$

где q – осадка гидросамолета, м, в режиме плавания при полной взлетной массе ($G_{\text{пол}}$), кг, значение которой приводится в техническом описании ВС или вычисляется по формуле (3);

h_1 – запас на волнение, равный половине высоты допустимой волны, м;

h_2 – значение выступающей части главных колес выкатного шасси ниже первого уступа на корпусе судна (редана), которое приводится в техническом описании, м;

h_3 – запас глубины на отложение наносов на гидроспуске, м;

h_4 – запас глубины под колесами перекатного шасси, равный 0,2 м.

Заглубление нижнего конца гидроспуска должно быть рассчитано от значения низкого уровня воды.

Максимально допустимый уклон гидроспуска должен составлять не более 12,5 % (не более 1:8).

190. Деревянные гидроспуски должны быть стационарными или сборно-разборными.

Грунтовые гидроспуски должны выдерживать нагрузки от колес выкатных шасси гидросамолета. Для создания более прочной и ровной поверхности гидроспуска он должен оборудоваться колейным настилом, который укладывается по поперечным лежням.

191. Площадка для маневрирования должна примыкать к гидроспуску и использоваться для перестановки гидросамолетов с поплавкового шасси на колесные и обратно, а также для ремонтных и регламентных работ, обслуживания пассажиров. Площадка для маневрирования должна иметь искусственное покрытие с уклоном от 0,5 до 0,8 % в сторону гидроспуска для отвода воды. Размеры маневренной площадки должны быть определены исходя из типов и количества гидросамолетов, которые одновременно находятся на ней.

Площадка для маневрирования должна быть оборудована якорями для крепления гидросамолетов (в случае, если это предусмотрено руководством по летной эксплуатации воздушного судна, на ней должна устанавливаться лебедка для подъема гидросамолета на сушу и спуска его на воду).

192. Границы летного бассейна акватории и опасные места на гидроаэродроме, включая препятствия, мели, должны быть обозначены вехами или красными флажками.

При стоянке менее 40 минут допускается осуществление швартовки гидросамолета непосредственно у берега, а его крепление должно производиться к сваям или деревьям, при этом берег должен выбираться пологий и не иметь препятствий, камней, пней.

193. На гидроаэродроме должны быть оборудованы специальные площадки на случай выброса ВС на берег при отрыве одного из поплавков или их негерметичности. Площадка должна иметь уклон не более 0,8 % и поверхность из песка или мелкого гравия.

194. При эксплуатации гидроаэродромов ответственные лица должны:

1) проводить осмотр акватории за 1 час до начала полетов, а также перед вылетом или посадкой гидросамолета в целях очистки акватории от посторонних предметов, которые могут препятствовать рулению или взлетно-посадочным операциям;

2) фиксировать результаты осмотра акватории в журнале учета состояния.

195. При колебаниях уровня воды на водоемах, когда длина троса (L), м, не будет соответствовать условиям $1,5 H \leq L \leq 2H$ (где H – глубина акватории, м), необходимо при повышении уровня воды пропорционально колебанию уровня воды удлинить трос, при понижении уровня воды – пропорционально колебанию уровня воды укоротить трос.

196. Гидроаэродром должен быть оборудован водомерным постом, согласно показаниям которого должны измеряться глубины водоема.

197. Выявленные дефектные места гидроаэродрома должны обозначаться ограждающими знаками.

198. При колебаниях уровня воды на водоемах необходимо сталкивать или подтягивать причалы с одновременным регулированием расчалок, крепящих причал.

199. При эксплуатации гидроаэродромов ежедневно оператором аэродрома должна проводиться проверка исправности якорных стоянок, причалов, пирсов и оборудования. Не допускается пролив ГСМ и разбрасывание обтирочной ветоши на настил причала.

200. Причалы, гидроспуски и площадки для маневрирования должны иметь сплошные настилы, на которых не должно быть продуктов разрушения покрытия и посторонних предметов, за исключением объектов, технические характеристики которых требуют их размещения на причале, гидроспуске и площадке для маневрирования. Кольца креплений (кнехты для швартовки) на причалах должны быть смазаны, углубление для якорей – прочищены.

201. По окончании летней навигации оборудование гидроаэродрома необходимо разобрать, поднять на берег и перевезти на специально отведенные площадки.

IV. Порядок организации эвакуации воздушного судна, потерявшего способность двигаться

202. Выполнение работ по эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться, а также обеспечение процесса эвакуации ВС оборудованием, персоналом, расходными материалами, необходимыми для выполнения таких

работ, должны осуществляться силами эксплуатанта или иными силами за счет средств эксплуатанта, являющегося собственником или арендатором ВС.

203. Оператор аэродрома должен систематизировать полученные планы эксплуатантов по эвакуации ВС и использовать их для составления и утверждения плана взаимодействия по удалению ВС, являющегося составной частью Плана мероприятий на случай аварийной обстановки на аэродроме и в районе аэродрома²⁶ и руководства по аэродрому.

204. Оператор аэродрома должен определить должностное лицо, координирующее взаимодействие с эксплуатантами ВС по вопросу эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться на рабочей площади аэропорта или в непосредственной близости от него.

205. Оператор аэродрома, совместно с эксплуатантом ВС для выполнения работ по эвакуации ВС, потерявшего способность двигаться, должен проводить теоретические учения с использованием оборудования, находящегося в распоряжении эксплуатанта ВС.

206. Периодичность теоретических учений с использованием оборудования, находящегося в распоряжении эксплуатанта ВС, должна составлять один раз в два года.

V. Эксплуатация вертодромов

207. При эксплуатации вертодромов должны осуществляться следующие мероприятия:

- 1) контроль состояния элементов вертодрома;
- 2) выявление дефектов элементов вертодрома;
- 3) очистка искусственных покрытий элементов вертодрома;
- 4) выполнение ремонтных работ элементов вертодрома;
- 5) выполнение маркировки искусственных покрытий вертодрома и объектов органов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объектов метеорологического оборудования и отдельно стоящих блочных трансформаторных подстанций, расположенных на территории вертодрома;
- 6) содержание грунтовой части вертодрома;
- 7) содержание и ремонт ВДС внутриаэропортовых дорог вертодрома;
- 8) разработка схемы расстановки и организации движения ВС, спецавтотранспорта и средств механизации на вертодроме;
- 9) разработка аэронавигационного паспорта вертодрома, поправок к нему и их опубликование²⁷;

²⁶ Пункт 13 Федеральных авиационных правил «Аварийно-спасательное обеспечение полетов воздушных судов», утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 26 ноября 2020 г. № 517 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 31 декабря 2020 г., регистрационный № 62008), с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 9 сентября 2025 г. № 274 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 1 ноября 2025 г., регистрационный № 84057). В соответствии с пунктом 2 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 26 ноября 2020 г. № 517 данный акт действует до 1 января 2027 г.

²⁷ Пункт 1 приказа № 449.

10) контролирование препятствий, в том числе строящихся, на прилегающей территории к вертодрому;

11) обеспечение контроля за работой привлекаемых организаций, выполняющих работы по эксплуатационному содержанию вертодрома;

12) электросветотехническое обеспечение полетов на вертодроме.

208. Подготовка вертодрома к полетам ВС, эксплуатационное содержание вертодрома и поддержание его в эксплуатационной готовности должны осуществляться оператором вертодрома.

209. Работы по эксплуатационному содержанию вертодромов по решению оператора вертодрома допускается выполнять с привлечением подрядных организаций.

210. При эксплуатационном содержании и текущем ремонте элементов вертодромов операторы вертодрома должны выполнять комплекс мероприятий, направленных на поддержание и восстановление эксплуатационных качеств и обеспечение эксплуатационной готовности вертодрома.

211. При эксплуатации вертодрома функциональная деятельность подразделений оператора вертодрома, ответственных за эксплуатационное содержание, должна осуществляться в соответствии с утвержденными оператором вертодрома следующими документами:

1) планом мероприятий по содержанию и ремонту вертодрома, разрабатываемым оператором вертодрома;

2) табелем выделения спецавтотранспорта (спецмашин), разрабатываемым исходя из объема выполняемых работ два раза в год на ОЗП и ВЛП.

212. При эксплуатации вертодрома оператором вертодрома не реже 1 раза в год должны сверяться данные акта обследования препятствий вертодрома, выявленные при сертификации вертодрома, с фактическим наличием препятствий в границах полос воздушных подходов (далее – периодические сверки вертодрома).

При периодической сверке оператором вертодрома должны проверяться фактические параметры строящихся объектов на предмет превышения поверхностей ограничения препятствий²⁸.

213. Периодические сверки вертодрома должны проводиться комиссией, назначенной оператором вертодрома, или с привлечением подрядной организации. Результаты каждой периодической сверки вертодрома должны оформляться протоколом.

214. Изменение количества препятствий (устранение существующих, выявление новых) и (или) изменение их координат должно быть занесено в акт обследования препятствий вертодрома.

В случае выявления новых препятствий, влияющих на схемы движения ВС, оператор вертодрома должен проинформировать об имеющихся изменениях пользователей воздушного пространства посредством извещения NOTAM с последующим внесением изменений в аэронавигационный паспорт вертодрома.

²⁸ Пункты 26–28 Федеральных авиационных правил «Требования, предъявляемые к предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов вертодромам» (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 29 января 2021 г., регистрационный № 62270) (далее – ФАП № 518, приказ № 518 соответственно). В соответствии с пунктом 2 приказа № 518 данный акт действует до 9 февраля 2027 г.

215. ИВПП вертодрома считается не подготовленной к эксплуатации ВС с газотурбинными двигателями при следующих условиях:

- 1) толщина слоя атмосферных осадков не должна превышать²⁹:
для снега – 100 мм;
для слякоти – 12 мм;
для воды – 10 мм;

2) наличие на поверхности ИВПП продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов ССО, межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, фрагментов объектов живой природы;

3) сопряжения очищенных и неочищенных от снега участков имеют уклоны более 1:10;

4) наличие на поверхности ИВПП и ее грунтовой части ЛП дефектов, превышающих размеры, установленные подпунктом «а» пункта 23 ФАП № 518;

216. В случае несоответствия вертодрома критериям, указанным в пункте 215 Правил, подразделение оператора вертодрома или лицо, назначенное оператором вертодрома ответственным за эксплуатационное содержание вертодрома, должно:

1) проинформировать посредством внутриаэропортовой связи орган ОВД о несоответствиях, указанных в абзаце первом настоящего пункта, и ориентировочном времени начала и окончания работ по подготовке вертодрома к полетам в целях временного прекращения приема и выпуска ВС, вызванного техническим состоянием;

2) в течение не более 15 минут с момента выявления несоответствий сделать запись о состоянии вертодрома в журнале учета состояния;

3) принять меры по устранению выявленных несоответствий;

4) по завершении работ по устранению выявленных несоответствий провести осмотр состояния элементов вертодрома.

217. Работы на вертодроме должны проводиться по согласованию с органом ОВД и под руководством лица, назначенного оператором вертодрома.

218. Согласование работ на вертодроме с органом ОВД должно подтверждаться документально либо посредством устройств, обеспечивающих запись и хранение информации.

219. При эксплуатации вертодрома в зимнее время года его элементы должны соответствовать следующим требованиям:

1) покрытия ИВПП, укрепленных участков ЛП за торцами ИВПП, РД, МС, перронов, укрепленных обочин РД, ИВПП, площадок специального назначения, а также места расположений якорных креплений и заземляющих устройств должны быть очищены;

2) очищаемые грунтовые части ЛП, обочины РД и перронов должны быть равнопрочными, при этом на участках таких элементов, подлежащих очистке, допускается наличие слоя уплотненного снега толщиной не более 80 мм или слоя свежевыпавшего снега толщиной не более 100 мм;

3) на ГВПП между очищенными и неочищенными участками должны обеспечиваться сопряжения снежного покрова с уклоном не более 10 % (1:10).

²⁹ Подпункт «а» пункта 23 ФАП № 518.

220. Решение о готовности вертодрома к полетам должен принимать оператор вертодрома либо иные уполномоченные им лица, за исключением лиц, назначенных оператором вертодрома ответственными за эксплуатационное содержание вертодрома.

221. В процессе эксплуатации вертодрома должно осуществляться обновление маркировки, посредством которого обеспечивается ее видимость.

Обновление маркировки вертодрома должно проводиться в течение ВЛП и при подготовке вертодрома к работе в ОЗП.

222. При отсутствии контрастности поверхности покрытия с цветом маркировки допускается окантовка маркировки на искусственных покрытиях ВПП, РД и перронах вертодрома черным цветом.

Для обеспечения видимости маркировки на РД и перронах по решению оператора вертодрома допускается использование световозвращающей краски.

223. Знак для обозначения опасных (временно закрытых) мест грунтовых вертодромов должен иметь вид и размеры в соответствии с рисунком 1.

Допускается применение водоналивных блоков красного и белого цвета, расположенных в шахматном порядке.

224. При эксплуатации вертодромов должны проводиться ежедневные осмотры, осмотры при подготовке к ОЗП, ВЛП и внеплановые осмотры.

225. В течение суток осмотры вертодрома должны проводиться не менее четырех раз в зависимости от метеорологических факторов и интенсивности полетов на вертодроме, а также по требованию органа ОВД, оператора вертодрома.

226. В зимний период на элементах грунтовых вертодромов, а также на вертодромах с искусственными покрытиями, содержащимися под слоем снегового покрова, должны проводиться испытания прочности снегового покрова с применением испытательного оборудования (конусного твердомера).

227. При эксплуатации вертодрома в летнее время года в рамках содержания элементов с искусственными покрытиями должны проводиться следующие работы:

1) очистка покрытий от посторонних предметов, в том числе от пыли, грязи, мусора, в целях предотвращения попадания их в авиационные двигатели ВС;

2) удаление разрушенного и отслоившегося герметика из швов и трещин и их герметизация;

3) обновление дневной маркировки покрытий, переносных и стационарных маркировочных знаков;

4) удаление загрязнения поверхности покрытий, в том числе резиновых отложений, битумных и масляных пятен;

5) текущий ремонт элементов искусственных покрытий;

6) содержание грунтовой части вертодрома;

7) организация беспрепятственного поверхностного стока воды с рабочей площади;

8) поверхностная обработка покрытий специальным пропитывающим составом с целью предупреждения поверхностного разрушения (шелушения) (по решению оператора вертодрома).

228. Во время обслуживания ВС на МС вертодрома ее чистота должна поддерживаться персоналом, выполняющим работы по обслуживанию ВС, под руководством лица, ответственного за организацию обслуживания ВС.

229. Периодичность очистки покрытий вертодрома определяется подразделением оператора вертодрома или лицами, ответственными за эксплуатационное содержание вертодрома, в зависимости от их технического состояния, интенсивности полетов ВС и местных условий.

Чистота поверхности искусственных покрытий вертодрома должна поддерживаться посредством подметания и (или) продувки подметально-уборочной техникой, плужно-щеточно-продувочными (ветровыми) машинами, мойки поливомоечными машинами, уборки посторонних предметов вручную, вакуумными машинами (пылесосами) и (или) магнитными очистителями.

230. Восстановление на вертодроме герметичности швов и трещин без сколов должно выполняться путем их заполнения (замены вышедшего из строя заполнителя) новым герметизирующим материалом.

Перед заполнением шва или трещины остатки старого герметика должны быть удалены, а швы или трещины – расчищены от пыли, грязи, посторонних предметов, продуты сжатым воздухом, обработаны грунтовкой (при применении герметиков).

231. Для герметизации швов или трещин покрытий должны использоваться герметизирующие материалы горячего или холодного применения. Приготовление герметизирующих материалов горячего или холодного применения должно осуществляться в соответствии с инструкцией изготовителя таких материалов.

Замена горячего герметика на холодный и замена холодного герметика на горячий должны осуществляться после полного удаления следов заменяемого материала из швов покрытия.

232. Глубина заливки швов должна определяться в зависимости от ширины шва, деформативности применяемого материала и его клейких свойств.

Уровень заливки герметиков горячего применения должен быть ниже поверхности плиты по оси шва не менее 3 мм и не более 5 мм.

Глубину заливки швов сжатия необходимо ограничивать предварительной запрессовкой в шов уплотнительного материала.

Если заливка швов проводится без уплотнительного материала, глубину заливки необходимо ограничивать глубиной нарезки шва.

Глубину заливки швов расширения необходимо ограничивать запрессовкой в шов уплотнительного материала.

233. Аварийное устранение, восстановительный ремонт разрушений поверхности покрытий, углов и кромок плит, выбоин глубиной более 25 мм, оголения арматуры должны проводиться с использованием быстротвердеющих³⁰ материалов.

234. Работы по эксплуатационному содержанию по решению оператора вертодрома допускается выполнять с привлечением подрядных организаций.

³⁰ Пункт 2.9 ГОСТ 25192-2012 «Национальный стандарт. Бетоны. Классификация и общие технические требования», утвержденного и введенного в действие приказом Росстандарта от 27 декабря 2012 г. № 2003-ст.

235. Загрязнения от ГСМ на вертодроме должны быть удалены посредством распределения сорбентов, впитывающих топливо и масла, с последующим сбором и утилизацией отработавшего материала.

236. При эксплуатации вертодрома в зимнее время года должны выполняться следующие работы:

1) очистка от снега, слякоти и других загрязнителей искусственных покрытий, очищаемых участков грунтовой части ЛП, огней системы ССО, мест размещения заземляющих устройств ВС на МС;

2) очистка от снега участков КРМ, ГРМ подразделениями оператора вертодрома под руководством лица, ответственного за эксплуатацию оборудования;

3) очистка от снега подъездных путей к объектам метеорологического оборудования по заявке эксплуатирующей организации;

4) предупреждение и удаление гололедных и снежно-ледяных образований с искусственных покрытий вертодрома;

5) уплотнение и выравнивание снега с последующей очисткой поверхности от выпавших осадков (в случае, если оператором вертодрома принято содержание элементов вертодрома под слоем уплотненного снега);

6) выравнивание снежных отложений и валов за пределами ВПП, обочин РД, МС и перронов с планировкой откосов;

7) перемещение скоплений снега в места временного размещения (места выкладок) или плавления снега;

8) очистка внутриаэропортовых дорог.

237. Очистку на вертодроме от снега искусственных покрытий необходимо проводить с начала снегопада методом патрулирования.

238. Для предотвращения на вертодроме повреждения огней системы ССО углубленного типа не допускается при очистке элементов вертодрома применение плужно-щеточных машин с отвалами без эластичных накладок.

239. Оператор вертодрома при очистке вертодрома должен обеспечить пологое сопряжение очищенных площадей покрытий и неочищенных грунтовых участков.

240. Очистка снега на искусственных покрытиях вертодрома должна осуществляться исходя из направления ветра и скорости его боковой составляющей.

241. Для предотвращения наката и снежно-ледяных образований на вертодроме должна использоваться снегоуборочная техника и (или) технология, основанная на комплексном применении снегоуборочной техники и реагентов.

242. Решения о необходимости обработки покрытий реагентами подразделением оператора вертодрома, ответственным за эксплуатационное содержание вертодрома, принимается на основании сведений о прогнозируемых метеоусловиях.

243. Нормы расхода реагентов для профилактики или удаления гололедных образований должны быть определены оператором вертодрома в соответствии с инструкцией производителя реагента.

244. Для распределения реагентов на вертодроме должны применяться самоходная или прицепная разбрасывающая (распыляющие) специальная техника (средства).

245. Реагенты на вертодроме должны быть распределены на искусственных покрытиях вертодрома исходя из направления ветра и скорости его боковой составляющей.

246. Для обеспечения на вертодроме равномерности обработки покрытий реагентом, движение машин и механизмов, распределяющих реагент, должно быть организовано с перекрытием следа при смежных проходах.

247. По окончании периода образования гололеда или по истечении времени плавления льда поверхность покрытия вертодрома должны очищаться уборочными машинами.

248. Допускается применение на вертодроме реагентов для профилактики и борьбы с льдообразованиями на всех типах искусственных покрытий вертодромов, за исключением вновь построенных цементобетонных с маркой по морозостойкости ниже F200, не обработанных защитными пропиточными составами.

249. Очистка снега на МС вертодрома должна проводиться при отсутствии стоящего на нем ВС.

250. ВДС на вертодромах должны поддерживаться в исправном состоянии.

251. По мере образования на вертодроме должны быть устранены следующие дефекты элементов ВДС:

- 1) застойные скопления воды у водоприемных устройств (талъвежных и водоприемных колодцев, входных оголовков коллекторов);
- 2) провалы грунта по трассам прохождения подземных коллекторов и у водоприемных сооружений, находящихся в пределах спланированной части ЛП;
- 3) выступы или просадки колодцев относительно уровня искусственных покрытий или грунтовой части вертодрома;
- 4) разрушение крышек, решеток и стенок колодцев и лотковых рядов;
- 5) засоры подземных трубопроводов;
- 6) нарушение продольных и поперечных профилей лотков и водоотводных канав, препятствующее нормальному стоку воды.

252. Смотровые, талъвежные и водоприемные колодцы ВДС на вертодроме должны быть закрыты крышками. Допускается открытие колодцев при осмотре и ремонте ВДС.

Лотки, канавы, колодцы, оголовки коллекторов, перепуски необходимо очищать от наносов.

Земляные работы в зоне расположения элементов ВДС на вертодроме должны проводиться по согласованию с оператором вертодрома.

253. С целью устранения повреждений устройств ВДС оператором вертодрома должны проводиться их систематические осмотры и наблюдения в соответствии с периодичностью, приведенной в таблице 4.

Таблица 4

Периодичность осмотров сооружений ВДС

Вид осмотра	Периодичность	Период проведения
Периодический осмотр	Не реже 1 раза в неделю	В период начала снеготаяния и паводка до их окончания. Во время затяжных дождей.
Сезонный осмотр	Не менее 2 раз в год	После периода паводка. Перед наступлением устойчивых отрицательных температур.
Внеплановый осмотр	По решению оператора вертодрома	После периода ливневых дождей, ураганов, землетрясений, а также при появлении мерзлоты.

254. По результатам периодических осмотров ВДС на вертодроме должны проводиться следующие мероприятия:

снятие защитных щитков с оголовков водоперепускных труб, определение состояния внутренних полостей труб и принятие мер по освобождению их от снега и льда;

отвод талых вод;

наблюдение за появлением в канавах и лотках стоковых наледей, предупреждение их развития и устранение;

устройство временных водотоков;

организация защиты от талых вод с прилегающих косогорных территорий и обеспечение отвода воды временным снеголедовым водотоком;

обеспечение пропуска воды через водоперепускные сооружения;

наблюдение за мерзлотными процессами, кочующими наледями;

принятие временных мер по заделке термокарстовых провалов, мер по борьбе с наледями;

выявление и фиксация пониженных мест с целью последующего исправления рельефа;

наблюдение за состоянием откосов насыпей ВДС устройств с целью их восстановления;

наблюдение за мерзлотными процессами;

наблюдение за функционированием устройств ВДС в периоды затяжных дождей и ливней;

организация подготовки и выполнения противоналедных мероприятий у водоперепускных сооружений при переходе к зимнему периоду.

VI. Эксплуатация посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок

255. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться следующие мероприятия:

- 1) контроль состояния элементов данной посадочной площадки;
- 2) выявление дефектов элементов данной посадочной площадки;
- 3) очистка искусственных покрытий элементов данной посадочной площадки;
- 4) выполнение ремонтных работ элементов данной посадочной площадки;

5) выполнение маркировки искусственных покрытий данной посадочной площадки и объектов органов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объектов метеорологического оборудования и отдельно стоящих блочных трансформаторных подстанций, расположенных на территории данной посадочной площадки;

6) содержание грунтовой части данной посадочной площадки;

7) содержание и ремонт ВДС на данной посадочной площадке;

8) разработка схемы расстановки и организации движения ВС, спецавтотранспорта и средств механизации на посадочной площадке;

9) обеспечение информацией об ограничениях, действующих на данной посадочной площадке, заинтересованных лиц;

10) разработка аэронавигационного паспорта данной посадочной площадки, поправок к нему и их опубликование;

11) обеспечение контроля за работой привлекаемых организаций, выполняющих работы по эксплуатационному содержанию данной посадочной площадки;

12) электросветотехническое обеспечение полетов.

256. Подготовка посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, к полетам ВС, эксплуатационное содержание посадочной площадки и поддержание ее в эксплуатационной готовности осуществляются владельцем посадочной площадки.

257. Владелец посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, вправе привлекать подрядные организации для выполнения работ по эксплуатационному содержанию посадочной площадки.

258. При эксплуатационном содержании и текущем ремонте элементов посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, владельцы посадочных площадок должны выполнять комплекс мероприятий, направленных на поддержание и восстановление их эксплуатационных качеств и обеспечение эксплуатационной готовности.

259. ИВПП посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, считается не подготовленной к эксплуатации ВС с газотурбинными двигателями при следующих условиях:

1) толщина слоя выпавших атмосферных осадков превышает:

для снега – 50 мм,

для слякоти – 12 мм,

для воды – 10 мм;

2) наличие на поверхности ИВПП продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов ССО, межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, фрагментов объектов живой природы;

3) сопряжения очищенных и неочищенных от снега участков имеют уклоны более 1:10;

4) наличие на поверхности ИВПП и грунтовой части ЛП дефектов, превышающих размеры, установленные пунктом 7 Федеральных авиационных правил «Требования к посадочным площадкам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденных

приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 21 апреля 2025 г. № 140 (далее – ФАП № 140)³¹.

260. ГВП, ВПП посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок и эксплуатируемой под слоем уплотненного снега, считаются не подготовленными к эксплуатации при следующих условиях:

1) отсутствие либо несоответствие требованиям пункта 25 ФАП № 140 маркировочных знаков на ГВП, необеспечение их видимости;

2) показатели прочности грунтов (уплотненного снежного покрова) ниже значений, предусмотренных эксплуатационной документацией ВС, выполняющих полеты на ВПП;

3) наличие размокшего верхнего слоя грунта глубиной более 25 мм;

4) наличие на поверхности ГВП дефектов, превышающих размеры, установленные ФАП № 140.

261. РД и перроны посадочной площадки считаются не подготовленными к эксплуатации при следующих условиях:

1) наличие на РД слоя снега толщиной более 50 мм по всей площади искусственных покрытий элемента;

2) наличие на РД льда по всей площади искусственных покрытий элемента;

3) наличие на РД дефектов, превышающих размеры, установленные в пункте 7 ФАП № 140.

262. В случае несоответствия посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, критериям, указанным в пунктах 259–261 Правил, лицо, назначенное владельцем посадочной площадки ответственным за эксплуатационное содержание посадочной площадки, должно:

1) проинформировать посредством внутриаэропортовой связи орган ОВД (при наличии) о несоответствиях, указанных в абзаце первом настоящего пункта и ориентировочном времени начала и окончания работ по подготовке посадочной площадки к полетам в целях временного прекращения приема и выпуска ВС, вызванного техническим состоянием посадочной площадки;

2) принять меры по устранению выявленных несоответствий;

3) по завершении работ по устранению выявленных несоответствий провести осмотр состояния элементов посадочной площадки.

263. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, в зимнее время года ее элементы должны соответствовать следующим требованиям:

1) покрытия ИВП, укрепленных участков боковой полосы безопасности за торцом ИВП, РД, МС, перроны, укрепленные обочины РД, ИВП, площадки специального назначения, а также места расположений якорных креплений и заземляющих устройств должны очищаться в соответствии с очередностью, предусмотренной пунктом 319 Правил;

2) очищаемые грунтовые части ЛП, обочины РД и перронов должны быть равнопрочными, при этом на участках таких элементов, подлежащих очистке,

³¹ Зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 2 июня 2025 г., регистрационный № 82487. В соответствии с пунктом 3 приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 21 апреля 2025 г. № 140 данный акт действует до 1 сентября 2031 г.

допускается наличие слоя уплотненного снега толщиной не более 80 мм или слоя свежевывпавшего снега толщиной не более 100 мм;

3) на ГВПШ между очищенными и неочищенными участками должны обеспечиваться сопряжения снежного покрова с уклоном не более 10 % (1:10).

264. При подготовке посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, к полетам ВС, подразделение владельца посадочной площадки или лицо, ответственное за эксплуатационное содержание посадочной площадки, должно организовывать контроль за эксплуатационным состоянием и ремонтом элементов посадочной площадки.

265. Решение о готовности к полетам посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должен принимать владелец данной посадочной площадки либо иные уполномоченные им лица, за исключением лиц, назначенных владельцем посадочной площадки ответственными за эксплуатационное содержание такой посадочной площадки.

266. Владелец посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, при подготовке водителей и спецавтотранспорта (спецмашин), используемых для эксплуатационного содержания элементов посадочной площадки в ОЗП, ВЛП, должен:

- 1) обеспечить подготовку персонала;
- 2) провести занятия (дополнительное обучение) по изучению особенностей содержания посадочной площадки в различные периоды года;
- 3) подготовить спецавтотранспорт (спецмашины) к работе в ОЗП, ВЛП, провести ТО и ремонт для работы в ОЗП, ВЛП, обеспечить наличие запасных частей, расходных материалов, ГСМ;
- 4) подготовить к ОЗП, ВЛП помещения службы, комнаты для отдыха дежурной смены, задействованной для уборки посадочной площадки;
- 5) подготовить запас расходных материалов для работы в ОЗП, ВЛП.

267. Работы на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны быть прекращены с немедленным ее освобождением от всех средств механизации и персонала в следующих случаях:

- 1) потеря радиосвязи между органом ОВД (при наличии) и лицом, ответственным за выполнение указанных работ;
- 2) по указанию органа ОВД;
- 3) потеря ориентации в пространстве персоналом, выполняющим работы.

268. В процессе эксплуатации посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должно осуществляться обновление маркировки, посредством которого обеспечивается ее видимость.

Обновление маркировки должно проводиться в течение ВЛП и при подготовке посадочной площадки к работе в ОЗП.

269. При отсутствии контрастности поверхности покрытия с цветом маркировки допускается окантовка маркировки на искусственных покрытиях ВПП, РД и перронах посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, черным цветом.

Для обеспечения видимости маркировки на РД и перронах по решению владельца посадочной площадки допускается использование световозвращающей краски.

270. Знак для обозначения опасных (временно закрытых) мест посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должен иметь вид и размеры в соответствии с рисунком 1.

Допускается применение водоналивных блоков красного и белого цвета, расположенных в шахматном порядке.

271. В зимнее время года с началом снегоуборочных работ допускается оборудование границ грунтовых ВПП, РД, МС или мест расположения элементов ССО на посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, с ИВПП вешками. Не допускается использовать в качестве вешек металлическую арматуру.

272. Искусственные покрытия на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, перед маркировкой необходимо очистить от пыли, грязи, посторонних предметов, масляных пятен в соответствии с инструкцией производителя лакокрасочных материалов.

273. Перед нанесением на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, лакокрасочных материалов необходимо провести их подготовку к использованию, включая перемешивание, доведение вязкости до требуемой консистенции, фильтрацию в соответствии с инструкцией изготовителя по применению таких лакокрасочных материалов.

274. Лакокрасочные материалы на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, необходимо наносить на сухие и очищенные покрытия посадочной полосы в диапазоне температур наружного воздуха, указанных в инструкции изготовителей по применению лакокрасочных материалов.

Расход лакокрасочных материалов на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должен определяться в соответствии с инструкцией по применению лакокрасочных материалов изготовителя.

275. Устранение маркировки на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должно осуществляться путем демаркировки с использованием специальных механизмов и (или) химических средств или закрашивания краской.

276. Маркировка объектов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объектов метеорологического оборудования, трансформаторных подстанций, расположенных на территории посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна осуществляться владельцами данных объектов.

Маркировка блочных трансформаторных подстанций, расположенных на территории посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должна осуществляться владельцем посадочной площадки.

277. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться ежедневные осмотры, осмотры при подготовке к ОЗП, ВЛП и внеплановые осмотры.

278. Осмотр посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должен проводиться с целью определения

эксплуатационного состояния элементов посадочных площадок и готовности их к полетам ВС лицом, ответственным за эксплуатационное содержание посадочной площадки.

279. При выполнении полетов на посадочную площадку, предназначенную для коммерческих воздушных перевозок, в течение суток осмотры посадочной площадки должны проводиться не менее четырех раз в день – в период восхода солнца, утром, днем и вечером, в промежутки времени в зависимости от метеорологических факторов и интенсивности полетов на посадочной площадке, а также по требованию органа ОВД, владельца посадочной площадки.

280. Элементы посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должны проверяться в зависимости от интенсивности полетов ВС.

281. При ежедневных осмотрах искусственных покрытий элементов посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны осуществляться:

1) проверка чистоты поверхности, проверка на предмет отсутствия продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов ССО, межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, фрагментов объектов живой природы;

2) определение толщины слоя осадков и площади загрязнения (при их наличии);

3) осмотр на наличие дефектов поверхности, в том числе вновь образовавшихся (трещины, сколы, выбоины, шелушения, просадка плит);

4) проверка видимости маркировки искусственных покрытий и маркировочных знаков с расстояния не менее 100 м;

5) внешний визуальный осмотр водоприемных устройств ВДС;

6) осмотр сопряжения очищенной и неочищенной от снега частей ЛП.

282. При ежедневных осмотрах грунтовых посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должны быть проверены:

1) состояние поверхности и качество дернового покрова;

2) состояние поверхности элементов посадочной площадки, содержащихся под слоем уплотненного снега;

3) прочность грунтовых элементов;

4) прочность элементов, содержащихся под слоем уплотненного снега;

5) ровность поверхности;

6) состояние и видимость переносных маркировочных знаков.

283. При выявлении несоответствий требованиям, установленным пунктами 281 и 282 Правил, владельцем посадочной площадки должны быть приняты меры по их устранению.

284. Выявленные дефекты на искусственных покрытиях, включая сколы, выбоины, раковины, шелушения, трещины должны переноситься на схему посадочной площадки.

285. Внеплановые осмотры посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться после произошедших авиационных событий, форс-мажорных обстоятельств, стихийных бедствий, в том

числе наводнений, паводков, землетрясений, способных нарушить эксплуатационную готовность посадочной площадки к полетам ВС, а также по решению владельца посадочной площадки и после поступления информации от экипажа ВС о невозможности выполнять руление, взлет, посадку по причине, угрожающей безопасности полетов.

286. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, уступы между кромками соседних плит и кромками трещин на искусственных покрытиях, ширина и глубина сколов, ширина раскрытия трещин и их глубина, высота просвета под трехметровой рейкой, замкнутые понижения поверхности покрытий, заполняемые водой, а также ширина швов должны измеряться средствами измерений, прошедшими испытания с целью утверждения типа в соответствии с Федеральным законом № 102-ФЗ.

287. Владелец посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, при эксплуатации посадочной площадки в летнее время года в рамках эксплуатационного содержания с искусственными покрытиями должны проводиться следующие работы:

1) очистка покрытий от посторонних предметов, в том числе от пыли, грязи, мусора в целях предотвращения их попадания в авиационные двигатели ВС;

2) удаление разрушенного и отслоившегося герметика из швов и трещин и их герметизация;

3) обновление маркировки покрытий, переносных и стационарных маркировочных знаков;

4) удаление загрязнений поверхности покрытий, в том числе резиновых отложений, битумных и масляных пятен;

5) текущий ремонт элементов искусственных покрытий;

6) содержание грунтовой части посадочной площадки;

7) организация беспрепятственного стока воды с рабочей площади;

8) поверхностная обработка покрытий специальным пропитывающим составом с целью предупреждения поверхностного разрушения (шелушения), по решению владельца посадочной площадки.

288. Во время обслуживания ВС на МС посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, ее чистота должна поддерживаться персоналом, выполняющим работы по обслуживанию ВС под руководством лица, ответственного за организацию обслуживания ВС.

289. Периодичность очистки покрытий на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, определяется лицом, назначенным владельцем посадочной площадки ответственным за эксплуатационное содержание посадочной площадки, в зависимости от их технического состояния, интенсивности полетов ВС и местных условий.

Чистота поверхности искусственных покрытий на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должна поддерживаться посредством подметания и (или) продувки подметально-уборочной техникой, плужно-щеточно-продувочными машинами, мойки поливомоечными машинами, уборки посторонних предметов вручную, вакуумными машинами (пылесосами) и (или) магнитными очистителями.

290. Восстановление на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, герметичности швов и трещин без сколов должно быть выполнено путем их заполнения (замены вышедшего из строя заполнителя) новым герметизирующим материалом.

Перед заполнением шва или трещины остатки старого герметика должны быть удалены, а швы или трещины – расчищены от пыли, грязи, посторонних предметов, продуты сжатым воздухом, обработаны грунтовкой.

291. Для герметизации швов или трещин покрытий на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны использоваться герметизирующие материалы горячего или холодного применения, применение которых должно осуществляться в соответствии с инструкцией изготовителя таких материалов.

Замена горячего герметика на холодный и замена холодного герметика на горячий должны осуществляться после удаления следов заменяемого материала из швов покрытия.

292. Глубина заливки швов на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должна определяться в зависимости от ширины шва, деформативности применяемого материала и его клейких свойств.

Уровень заливки герметиков горячего применения должен быть ниже поверхности плиты по оси шва не более 5 мм.

Герметики холодного применения необходимо заливать по уровню поверхности покрытия.

Запрессовка в шов уплотнительного материала должна производиться до заливки швов.

Если заливка швов проводится без уплотнительного материала, глубину заливки необходимо ограничивать глубиной нарезки шва.

Глубину заливки швов расширения необходимо ограничивать запрессовкой в шов уплотнительного материала до уровня не менее 30 мм ниже уровня плиты.

293. Аварийное устранение, восстановительный ремонт разрушений поверхности покрытий, сколы углов и кромок плит, выбоин глубиной более 25 мм, оголения арматуры на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться с использованием быстротвердеющих материалов.

294. Ремонт сколов искусственного покрытия элементов посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, размерами более 100 x 100 мм не должен выполняться герметиками.

295. Загрязнения от ГСМ на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должны быть удалены посредством распределения сорбентов, впитывающих топливо и масла, с последующим сбором и утилизацией использованного материала.

296. Удаление резиновых наслоений с ИВПП посадочных площадок, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно осуществляться с применением технических средств (в том числе фрезерованием, пескоструйными аппаратами), а также с применением растворителей, предназначенных для таких целей в соответствии с инструкцией изготовителя.

После удаления резиновых отложений владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна быть проведена промывка покрытия ИВП до полного удаления остатков растворителя.

297. При эксплуатации грунтовой посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, в летний период должны проводиться следующие работы:

- 1) поддержание прочности и ровности посадочной площадки;
- 2) задернение разрушенного дернового покрова посадочной площадки с устранением колеи и выбоин;
- 3) проведение мероприятий по укреплению грунтов на посадочной площадке и обеспечению их эрозионной устойчивости;
- 4) скашивание травостоя;
- 5) организация водоотвода;
- 6) проведение мероприятий по обеспыливанию посадочной площадки;

298. Владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна проводиться оценка пригодности грунтовой посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, к полетам путем сопоставления ее характеристик с параметрами, требуемыми для эксплуатируемых типов ВС.

299. Улучшение эксплуатационного состояния грунтовых посадочных площадок, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, обеспечивается владельцем посадочной площадки посредством:

- 1) создания дернового покрова, способствующего просыханию грунта, предупреждающего его выдувание и пыление;
- 2) уплотнения грунтов до плотности, снижающей просачивание влаги в грунт;
- 3) проведения осушительных мероприятий на переувлажненных участках посадочных площадок.

300. Не допускается выполнение полетов в период распутицы при прочности грунтов ГВП менее $\sigma_{\min}^{\text{стр}}$ для посадочных площадок, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, без дернового покрова и менее $\sigma_{\text{экс}}$ для указанных посадочных площадок с дерновым покровом.

301. Эксплуатация ВС на грунтах с минимальным значением прочности ($\sigma_{\min}^{\text{стр}}$) допускается только на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, без дернового покрова, за исключением ВС, для которых $\sigma_{\min}^{\text{стр}} = \sigma_{\text{экс}}$.

302. Допустимая эксплуатационная глубина колеи ($H_{\text{экс}}$) на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, зависит от размеров колес главных опор ВС и определяется исходя из условий сохранения дернового покрова. В случаях, когда значение $H_{\text{экс}}$ больше или равно $H_{\text{макс}}$, полеты ВС должны производиться на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, с дерновым покровом при $\sigma_{\min}^{\text{стр}}$.

303. Колеи, образующиеся при полетах ВС с посадочных площадок, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, имеющих значение прочности грунта более $\sigma_{\text{экср}}$, должны устраняться владельцем посадочной площадки путем укатки катками с пневматическими шинами или металлическими катками без разрушения дернового покрова.

304. Содержание и ремонт грунтовых посадочных площадок, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, без дернового покрова должны включать планировку, исправление микрорельефа, заделку колеи и уплотнение грунта укаткой.

Микрорельеф на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должен исправляться путем срезки, перемещения и перераспределения массы поверхностного слоя грунта глубиной не менее 10 см и не более 12 см для устранения микронеровностей, впадин, возвышенностей и колеи.

Уплотнение грунта на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно проводиться после планировки и исправления микрорельефа в том числе катками на пневматических шинах, либо гладкими металлическими катками.

305. Допустимые значения отклонения влажности грунта посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должны находиться в пределах от 0,8 до 1,1 значения его оптимальной влажности.

При влажности грунтов осадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, менее 0,8 оптимального значения для их уплотнения должны использоваться катки большей массы, а при избыточной влажности (более 1,1 оптимального значения) должно быть выделено время на просушку грунта.

306. Число проходов катков по одному участку элемента посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно соответствовать таблице 5.

Таблица 5

Таблица проходов катков по одному участку элемента посадочной площадки

Толщина уплотнения, см	Песчаные и супесчаные грунты		Суглинистые и глинистые грунты	
	Число проходов катков		Число проходов катков	
	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн
30	5	5	12	8
25	4	3	10	7
15	3	2	8	6

Тип грунта должен определяться на основе данных его гранулометрического состава.

307. Колейность на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна устраняться планировкой поверхности, в том числе заделкой рыхлым грунтом с последующим уплотнением гладкими катками.

Колеи и выбоины глубиной до 15 см на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, необходимо засыпать местным грунтом с предварительным рыхлением основания на глубину до 5 см. При глубине колеи и выбоин более 15 см их следует засыпать рыхлым грунтом, а затем растительным грунтом – слоем от 10 до 12 см.

Не допускается засыпать выбоины и колеи на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, песком, щебнем, шлаком или другими сыпучими материалами, отличающимися от грунтов ЛП.

308. На грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, без дернового покрова должны проводиться мероприятия по обеспыливанию.

309. Снижение пылеобразования на посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно достигаться посредством:

- 1) уменьшения степени воздействия на грунт аэродинамических и механических нагрузок путем создания дернового покрова;
- 2) поддержания оптимального значения влажности грунта, его связностью и отсутствием структурной эрозии;
- 3) введения вяжущих веществ для укрепления и стабилизации грунта;
- 4) разлива воды на посадочных площадках для обеспыливания грунтовой поверхности.

310. При создании и сохранении дернового покрова владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должен обеспечить:

- 1) возможность сплетения корневищ травостоя глубиной не менее 12 см;
- 2) устойчивость травостоя к истиранию;
- 3) высоту травостоя не более 30 см и не менее 8 см (после его скашивания).

311. Уход за дерновым покровом на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, осуществляется посредством выполнения следующих работ:

- 1) прочесывания травостоя и разравнивание мелких неровностей;
- 2) прикатывания дернового покрова;
- 3) подкормки трав минеральными удобрениями;
- 4) искусственного водополива травяной растительности;
- 5) скашивания трав.

312. Прочесывание дернового покрова на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно выполняться за 2 прохода по одному участку механическими граблями.

313. Прикатывание дернового покрова на посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно проводиться после снеготаянья в количестве от 2 до 4 проходов катков:

массой 5,0 тонн \pm 0,5 тонн на супесчаных грунтах;
массой 10,0 тонн \pm 0,5 тонн на суглинистых грунтах.

314. Скашивание травостоя на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, выполняется не менее, чем 2 раза в год. Первое скашивание должно выполняться при достижении растениями высоты 30 см \pm 2 см. Высота травостоя после скашивания должна составлять не менее 8 см.

315. Отремонтированные участки травостоя на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, не должны эксплуатироваться не менее 2 месяцев и не более 3 месяцев до восстановления травостоя.

316. Задернение колеи и выбоин на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, проводится засевом семенами трав или посредством пересадки заранее заготовленной дернины.

317. При загрязнении верхнего слоя грунта ГСМ его необходимо заменить на глубину не менее 20 см и не более 30 см, покрыть дерном.

318. При эксплуатации посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, в зимнее время года должны выполняться следующие работы:

1) очистка от загрязнителей искусственных покрытий, в том числе снега, слякоти, очищаемых участков грунтовой части ЛП, огней системы ССО, мест размещения заземляющих устройств ВС на МС;

2) очистка от снега участков КРМ, ГРМ силами владельца посадочной площадки под руководством лица, ответственного за эксплуатацию оборудования;

3) очистка от снега подъездных путей к объектам метеорологического оборудования по заявке эксплуатирующей организацией;

4) предупреждение и удаление гололедных и снежно-ледяных образований с искусственных покрытий;

5) уплотнение и выравнивание снега с последующей очисткой поверхности от выпавших осадков (в случае, если владельцем посадочной площадки принято содержание элементов посадочной площадки под слоем уплотненного снега);

6) выравнивание снежных отложений и валов за пределами ВПП, обочин РД, МС и перронов с планировкой откосов;

7) перемещение скоплений снега в места временного размещения (места выкладок) или плавления снега;

8) очистка дорог посадочной площадки.

319. Работы по подготовке посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должны быть разделены на несколько последовательных очередей, при этом владелец посадочной площадки должен направить в орган ОВД прогноз завершения работ по очистке очереди не менее чем за 45 минут до их завершения:

1 очередь – очистка ИВПП (очистка 1 из ИВПП, если их 2 и более), укрепленного участка ЛП перед порогами ИВПП, спланированной части ЛП на ширину не менее 10 м от границы ИВПП, РД и МС маршрутов руления ВС на перроне, необходимых для выпуска и приема ВС;

2 очередь – очистка перронов, остальных ИВПП, РД и МС (не включенных в 1 очередь очистки), обочин РД на ширину не менее 10 м;

3 очередь – очистка спланированной части ЛП на ширину не менее 25 м от боковых границ ИВПП (на всю длину ВПП с укрепленными участками или КПП, обочин перронов и МС с планировкой сопряжений очищенных участков с неочищенными; очистка подъездных путей к объектам ГСМ, РТО и метеорологическим приборам, внутриплощадочных дорог.

320. Очистку от снега искусственных покрытий 1 очереди на посадочной площадке необходимо проводить с начала снегопада методом патрулирования.

321. Для предотвращения на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, повреждения огней системы ССО углубленного типа не допускается при очистке элементов вертодрома применение плужно-щеточных машин с отвалами без эластичных накладок.

322. Владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должен обеспечить пологое сопряжение очищенных площадей покрытий и неочищенных грунтовых ее участков.

323. Очистка от снега ИВПП посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна осуществляться исходя из направления ветра и скорости его боковой составляющей.

324. Для предотвращения наката и снежно-ледяных образований на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, необходимо использовать снегоуборочную технику и (или) технологию, основанную на комплексном применении снегоуборочной техники и реагентов.

325. С целью принятия решения о необходимости обработки покрытий реагентами владелец посадочной площадки или лицо, ответственное за эксплуатационное содержание посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должно иметь сведения о прогнозируемых метеоусловиях.

326. Нормы расхода реагентов для профилактики и удаления гололедных образований на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должны быть определены владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, в соответствии с инструкцией производителя реагента.

327. Для распределения реагентов на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны применяться самоходная или прицепная разбрасывающая (распыляющие) специальная техника (средства).

328. Реагенты на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должны быть равномерно распределены на искусственных покрытиях такой посадочной площадки исходя из направления и скорости ветра.

329. По окончании периода образования гололеда или по истечении времени плавления льда поверхность покрытия на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна очищаться уборочными машинами.

330. Допускается применение на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, реагентов для профилактики и борьбы с льдообразованиями на всех типах искусственных покрытий, за исключением вновь построенных цементобетонных с маркой по морозостойкости ниже F200, не обработанных защитными пропиточными составами.

331. Очистка снега на МС на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должна проводиться при отсутствии стоящего на нем ВС.

332. На посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, с искусственным покрытием, предназначенных для обработки ВС ПОЖ, должен быть обеспечен сбор использованной ПОЖ с дальнейшей ее утилизацией (регенерацией), а также должно быть исключено скапливание использованной ПОЖ в зонах работы двигателей.

333. Эксплуатация ВС на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, и на посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, с облегченными типами покрытий в зимний период допускается при установившихся отрицательных температурах воздуха без специального определения прочности грунта под его промерзшим верхним слоем, если толщина последнего составляет:

- 1) для ВС максимальной массой свыше 75 тонн – свыше 30 см;
- 2) для ВС максимальной массой свыше 30 до 75 тонн включительно – свыше 15 см;
- 3) для ВС максимальной массой свыше 10 до 30 тонн включительно – свыше 8 см;
- 4) для ВС максимальной массой до 10 тонн включительно – свыше 5 см.

334. На покрытиях посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, содержащихся под слоем уплотненного снега, работы по уплотнению снега начинаются сразу после первого снегопада для создания уплотненного слоя снега толщиной не менее 6 см и не более 8 см. В течение всего зимнего периода очистка подготовленного снегового покрытия должна проводиться без уменьшения его высоты.

Не реже одного раза в две недели должна измеряться толщина уплотненного слоя снега, а в случае, если толщина будет менее 6 см, на этих участках вместо очистки необходимо уплотнять снег.

335. Уплотнение и планировку снега на ВПП на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, необходимо выполнять от ее оси с дальнейшим перемещением последующих проходов к кромкам ВПП по круговой схеме с перекрытием предыдущего следа последующим проходом не менее 20 см.

336. Количество проходов гладилок и катков по одному участку на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должно уточняться на месте в зависимости от характеристик применяемых средств уплотнения.

Интервалы по времени между проходами уплотняющих средств по одному и тому же участку на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны устанавливаться:

20 минут – при температуре воздуха ниже минус 5 °С;

30 минут – при температуре воздуха минус 5 °С и выше.

337. При толщине слоя свежеснегавшего снега на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, не более 10 см его необходимо уплотнять легкими катками (массой не более 6 тонн). При толщине слоя свежеснегавшего снега более 10 см необходимо его сначала осаживать гладилками с удельным давлением не менее 0,5 кгс/см² и не более 1 кгс/см², а затем катками массой не менее 6 тонн и не более 10 тонн.

При уплотнении снега толщиной слоя более 20 см, а также снега, на поверхности которого образовалась ледяная корка, на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны выполняться следующие работы при температуре воздуха не ниже минус 5 °С:

1) разрыхление и перемешивание снега;

2) уплотнение снега проходами гладилок и катков за 3 прохода по одному участку.

338. Несущая способность уплотненного слоя снега на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, определяется условной прочностью (твердостью) снега, которая зависит от его плотности, температуры и вычисляется по следующей формуле:

$$\sigma = 8\rho^2 \sqrt{1+t} \quad , (5)$$

где ρ – плотность снега, кгс/см² или кПа;

t – абсолютное значение температуры (без учета знака), °С;

δ – множитель.

339. В процессе эксплуатации элементов посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, под слоем снега неровности, колейность, выбоины, борозды и снежные сугробы должны разравниваться гладилками и укатываться катками.

Устранение колеи глубиной менее 3 см необходимо проводить проходами в продольном направлении и его элементов, а участки с глубиной колеи более 3 см должны обрабатываться сначала поперечными, а затем продольными проходами.

Эксплуатационная пригодность ВПП посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, для полетов ВС должна быть обеспечена посредством поддержания прочности уплотненного снега.

340. Значения прочности (твердости) снегового покрытия на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны соответствовать таблице 6.

Таблица 6

Значения минимальной твердости снегового покрытия в зависимости

от давления в пневматиках шасси ВС

Удельное давление в пневматиках шасси ВС, кгс/см ² (МПа)	От 3,5 до 4,5 включительно	Свыше 4,5 до 5 включительно	Свыше 5 до 6 включительно	От 8,5 до 9 включительно	Свыше 9 до 9,5 включительно	От 10 до 12 включительно
Максимальная твердость снега, кгс/см ² (МПа)	5 (0,49)	6 (0,58)	8 (0,78)	11 (1,07)	13 (1,27)	16 (1,56)

341. В качестве водоотводных мер на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, в том числе оборудуются:

- 1) водоотводящие канавы и лотки;
- 2) нагорные канавы и защитные валики;
- 3) противопаводковые дамбы и валы;
- 4) противоналедные заграждения;
- 5) водоперепускные сооружения;
- 6) перехватывающие закромочные дрены и дренирующие прорези.

342. ВДС на посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, должны поддерживаться в исправном состоянии.

По мере образования на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны быть устранены следующие дефекты элементов ВДС:

- 1) застойные скопления воды у водоприемных устройств (талъвежных и водоприемных колодцев, входных оголовков коллекторов);
- 2) провалы грунта по трассам прохождения подземных коллекторов и у водоприемных сооружений, находящихся в пределах спланированной части ЛП;
- 3) выступы или просадки колодцев относительно уровня искусственных покрытий или посадочных площадок;
- 4) разрушение крышек, решеток и стенок колодцев и лотковых рядов;
- 5) засоры подземных трубопроводов;
- 6) нарушение продольных и поперечных профилей лотков и водоотводных канав, препятствующее нормальному стоку воды.

343. Смотровые, талъвежные и водоприемные колодцы ВДС на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны быть закрыты крышками. Допускается открытие колодцев только при осмотре и ремонте ВДС.

Лотки, канавы, колодцы, оголовки коллекторов, перепуски на посадочной площадке необходимо очищать от наносов.

Земляные работы в зоне расположения элементов ВДС на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться по согласованию с владельцем посадочной площадки.

Допускается применение на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, илососных машин или машин для прочистки канализационных сетей.

344. С целью устранения на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, повреждений устройств ВДС владельцем

посадочной площадки должны проводиться их систематические осмотры и наблюдения в соответствии с периодичностью, приведенной в таблице 7.

Таблица 7

Периодичность осмотров сооружений ВДС

Вид осмотра	Периодичность	Период проведения
Периодический осмотр	Не реже 1 раза в неделю	В период начала снеготаяния и паводка до их окончания. Во время затяжных дождей.
Сезонный осмотр	Не менее 2 раз в год	После периода паводка. Перед наступлением устойчивых отрицательных температур.
Внеплановый осмотр	По решению владельца посадочной площадки	После периода ливневых дождей, ураганов, землетрясений, а также при появлении мерзлоты.

345. По результатам периодических осмотров ВДС на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны проводиться следующие мероприятия:

1) до начала снеготаяния:

снятие защитных щитков с оголовков водоперепускных труб, определение состояния внутренних полостей труб и принятие мер по освобождению их от снега и льда;

отвод талых вод;

наблюдение за появлением в канавах и лотках стоковых наледей, предупреждение их развития и устранение;

устройство временных водотоков;

организация защиты от талых вод с прилегающих косогорных территорий и обеспечение отвода воды временным снеголедовым водотоком;

обеспечение пропуска воды через водоперепускные сооружения;

наблюдение за мерзлотными процессами;

принятие временных мер по заделке термокарстовых провалов, мер по борьбе с наледями;

выявление и фиксация пониженных мест с целью последующего исправления рельефа;

2) в период летней эксплуатации:

наблюдение за состоянием откосов насыпей ВДС с целью их своевременного восстановления;

наблюдение за мерзлотными процессами;

наблюдение за функционированием устройств ВДС в периоды затяжных дождей и ливней;

организация подготовки и выполнения противоналедных мероприятий у водоперепускных сооружений при переходе к зимнему периоду.

346. При содержании критических зон КРМ и ГРМ на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, владельцем посадочной площадки должно быть обеспечено поддержание их характеристик в соответствии с требованиями изготовителей установленного на посадочной площадке радиолокационного оборудования.

347. Орган ОВД, непосредственно осуществляющий свою деятельность на посадочной площадке, или лицо, назначенное владельцем посадочной площадки, должен осуществлять контроль за состоянием критических зон КРМ и ГРМ на посадочной площадке.

348. Не допускается самостоятельное внесение изменений в конструкцию электросветотехнического оборудования на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок. Запрещается использование на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, ССО с истекшим сроком эксплуатации.

349. Плановые оперативные переключения в системе электроснабжения ССО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, осуществляются по согласованию с органом ОВД (при наличии) и с последующей записью в оперативном журнале (рекомендуемый образец приведен в приложении № 8 к Правилам).

350. ССО на закрытых для полетов ВПП, РД или их отдельных участках посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны быть отключены, за исключением случаев, когда включение ССО необходимо для поведения их ТО. Проверка состояния системы ССО на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должна осуществляться:

- 1) за 1,5 ч до наступления сумерек;
- 2) по окончании сложных метеоусловий (гроза, снег, град, шквалистый ветер);
- 3) после уборки посадочной площадки от снега;
- 4) по команде органа ОВД или владельца посадочной площадки;
- 5) при ночных полетах – за 15 мин до захода солнца или расчетного времени прибытия ВС;
- 6) в дневных условиях – при видимости 2000 метров и менее;
- 7) в других случаях – по требованию экипажа ВС.

351. При круглосуточной работе посадочной площадки, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, владельцем посадочной площадки должно быть предусмотрено время для ТО ССО и электрооборудования.

352. Информация о возникновении аварий и неисправностей в ССО и системе электроснабжения на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, передается лицом, назначенным владельцем такой посадочной площадки ответственным за эксплуатацию ССО, органу ОВД, владельцу посадочной площадки и записывается в оперативном журнале.

353. При обеспечении полетов запрещается проведение каких-либо работ по ТО ССО на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, в период выполнения взлетов, посадок и нахождения ВС при заходе на посадку.

354. Обслуживание системы ССО на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, проводится в соответствии с планом-графиком ТО ССО. Для проведения каждого вида ТО на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, разрабатываются технологические карты определяющие методики выполнения ТО, его периодичность в соответствии с инструкциями предприятий-изготовителей (рекомендуемый образец приведен в приложении № 10 к Правилам).

355. Результаты ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, заносятся в оперативный журнал, журнал учета работы узла СТОП, паспорта на оборудование, формуляры.

356. Владелец посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, с целью поддержания в исправном состоянии и готовности к работе ССО узел СТОП должен выполнять ежедневное ТО, еженедельное ТО, ежемесячное ТО, ежеквартальное ТО, полугодовое (сезонное) ТО, годовое ТО.

357. В ходе проведения ежедневного ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, проверяются:

1) целостность и работоспособность огней, аэродромных знаков во включенном состоянии;

2) отсутствие огней с нарушенной регулировкой;

3) отсутствие огней с загрязненными оптическими элементами (защитными стеклами, призмами) или экранированными снегом, льдом, травой и грязью. Состояние углубленных огней в зимний период проверяется сразу после каждой очистки ВПП, РД и перрона от снега, льда;

4) соответствие установленным нормам выходных токов РЯ на всех ступенях яркости (по показаниям встроенных средств измерений на РЯ или мониторе аппаратуры ДУ);

5) возможность управления системой ССО кнопками оперативного управления с панелей оперативного управления посадки и руления и наличия ответной сигнализации;

6) набор огней и их ступени яркости, на кнопках оперативного управления аппаратуры ДУ.

358. В еженедельное ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, включается выполнение мероприятий по ежедневному ТО и дополнительно проверяются:

1) правильность установки углов возвышения световых пучков глиссадных огней, чистоты линз, светофильтров, ламп;

2) целостность крышек углубленных огней, герметичность огней, чистоты призм (линз);

3) целостность оптических элементов (защитных стекол и светофильтров) надземных входных и ограничительных огней, надежности закрепления огней и их деталей.

359. При ежемесячном ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны выполняться мероприятия по еженедельному ТО, а также выполняются технические проверки состояния огней, знаков и электроустановок РЩ, АВР, РЯ, высоковольтных контакторов, КЛ питания огней, аппаратуры ДУ и другие элементы РЩ. Измерение сопротивления

изоляция КЛ должно осуществляться с применением мегаомметров утвержденных типов класса точности не менее 2,5 с выходным напряжением, установленным в технических условиях применяемых кабелей в зависимости от напряжения переменного или постоянного электрического тока. Измеренные значения сопротивления изоляции не должны быть менее значений, указанных в названных технических условиях.

360. В ежеквартальном ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, дополнительно к ежемесячному ТО выполняются технические проверки по оценке состояния оборудования и предупреждению нарушения функционирования электрических блоков, электрических схем и отдельных элементов аппаратуры ДУ, РЯ, низковольтных РЩ, аппаратуры АВР.

361. В полугодовом (сезонном) ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, дополнительно к ежеквартальному ТО проверяются:

1) состояние арматур и деталей крепления всех светотехнических средств (наземных и углубленных огней, управляемых и неуправляемых световых указателей, знаков);

2) восстановление окраски арматур светотехнических средств;

3) сопротивление заземления металлических частей арматуры огней;

4) состояние КЛ питания огней, РЯ, РЩ, шкафов с высоковольтными контакторами.

362. В годовом ТО посадочной площадки, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, дополнительно к полугодовому (сезонному) ТО, осуществляются:

1) доведение сопротивления заземления металлических частей арматуры огней до заземляющего устройства с оформлением протокола с указанием значений сопротивления заземления;

2) проверка огней на коррозию и восстановление окраски светосигнальных арматур или ее замена;

3) испытания КЛ питания огней повышенным напряжением (после капитального ремонта).

363. На ВПП посадочных площадок, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, которые используются в условиях метеоминимума II или III категории³², с целью контроля рабочих характеристик индивидуальных огней, входящих в состав линейных огней, включенных в подсистему огней приближения, допускается предусматривать ежемесячно мероприятия по измерению световых характеристик огней с применением средств измерений утвержденного типа.

364. При чистке стеклянных деталей огней на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, необходимо соблюдать рекомендации производителя.

365. На посадочных площадках, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок, допускается полная замена всех источников света ламп в подсистемах системы ССО в соответствии с установленным владельцем

³² Подпункт D пункта 5.3.4.1 тома 1 «Проектирование и эксплуатация аэродромов» приложения 14 к Конвенции.

посадочных площадок графиком ТО на ССО.

366. Замена ламп углубленных огней на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, посредством демонтажа неисправных ламп и замены на исправные должна осуществляться в помещении, предназначенном для таких работ.

367. Замена ламп в надземных огнях на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, проводится на месте при условии, что арматура может быть вскрыта, а регулировка патрона лампы не требуется.

368. Огни, внутри которых обнаружена влага, на посадочной площадке, предназначенной для коммерческих воздушных перевозок, должны быть демонтированы и заменены.

369. Эксплуатация дизель-генераторных установок выполняется в соответствии с положениями пунктов 163–167 Правил.

VII. Эксплуатация посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения

370. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны осуществляться следующие мероприятия:

- 1) контроль состояния элементов данной посадочной площадки;
- 2) очистка искусственных покрытий элементов данной посадочной площадки;
- 3) выполнение ремонтных работ элементов данной посадочной площадки;
- 4) выполнение маркировки искусственных покрытий данной посадочной площадки и объектов органов ОВД, связи, радионавигации и посадки (за исключением командно-диспетчерского пункта), а также объектов метеорологического оборудования и отдельно стоящих блочных трансформаторных подстанций, при таких объектах на данной посадочной площадке;
- 5) содержание грунтовой части данной посадочной площадки;
- 6) содержание и ремонт ВДС на данной посадочной площадке;
- 7) обеспечение информацией об ограничениях, действующих на данной посадочной площадке, заинтересованных лиц;
- 8) разработка аэронавигационного паспорта данной посадочной площадки, поправок к нему и их опубликование.

371. Подготовка посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, к полетам ВС, эксплуатационное содержание посадочной площадки и поддержание ее в эксплуатационной готовности осуществляются владельцем посадочной площадки.

372. Владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, вправе привлекать подрядные организации для выполнения работ по эксплуатационному содержанию данной посадочной площадки.

373. При эксплуатационном содержании и текущем ремонте элементов посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, владельцы посадочных площадок должны выполнять комплекс мероприятий, направленных на поддержание и восстановление их эксплуатационных качеств и обеспечение эксплуатационной готовности.

374. При эксплуатации посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в зимний период его элементы должны соответствовать следующим требованиям:

1) покрытия ИВПШ, укрепленных участков ЛП за торцом ИВПШ, РД, МС, перронов, укрепленных обочин РД, ИВПШ, площадок специального назначения, а также места расположений якорных креплений и заземляющих устройств должны быть очищены;

2) очищаемые грунтовые части ЛП, обочины РД и перронов должны быть равнопрочными, при этом на участках таких элементов, подлежащих очистке, допускается слой уплотненного снега толщиной не более 80 мм и слой свежевыпавшего снега высотой не более 100 мм;

3) на ГВПШ между очищенными и неочищенными участками должны обеспечиваться сопряжения снежного покрова с уклоном не более 10 % (1:10).

375. При подготовке посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, к полетам подразделение владельца посадочной площадки или лицо, ответственное за эксплуатационное содержание посадочной площадки, должно организовывать контроль за эксплуатационным состоянием и ремонтом элементов посадочной площадки.

376. Решение о готовности к полетам посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен принимать владелец такой посадочной площадки либо иные уполномоченные им лица, за исключением лиц, назначенных владельцем посадочной площадки ответственными за эксплуатационное содержание данной посадочной площадки.

377. В процессе эксплуатации посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должно осуществляться периодическое обновление маркировки, посредством которого обеспечивается ее видимость.

378. При отсутствии контрастности поверхности покрытия с цветом маркировки допускается окантовка маркировки на искусственных покрытиях ВПП, РД и перронах посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, черным цветом.

Для обеспечения видимости маркировки на РД и перронах по решению владельца посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, допускается использование световозвращающей краски.

Знак для обозначения опасных (временно закрытых) мест посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен иметь вид и размеры в соответствии с рисунком 1.

Допускается применение водоналивных блоков красного и белого цвета, расположенных в шахматном порядке.

379. В зимнее время года с началом снегоуборочных работ допускается оборудование границ грунтовых ВПП, РД, МС или мест расположения элементов ССО на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с ИВПИ вешками. Не допускается использовать в качестве вешек металлическую арматуру.

380. Искусственные покрытия посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, перед маркировкой должны очищаться от пыли, грязи, посторонних предметов в соответствии с инструкцией производителя лакокрасочных материалов.

381. Перед нанесением на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, лакокрасочных материалов необходимо провести их подготовку к использованию, включая перемешивание, доведение вязкости до требуемой консистенции, фильтрацию в соответствии с инструкцией изготовителя по применению таких лакокрасочных материалов.

382. Лакокрасочные материалы должны наноситься на сухие и очищенные покрытия посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в диапазоне температур наружного воздуха, указанных в инструкции изготовителей по применению лакокрасочных материалов.

Расход лакокрасочных материалов на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен определяться в соответствии с инструкцией по применению лакокрасочных материалов изготовителя.

383. Устранение маркировки на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должно осуществляться путем демаркировки с использованием специальных механизмов и (или) химических средств или закрашивания краской.

384. Элементы посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны проверяться в зависимости от интенсивности полетов ВС.

385. При ежедневных осмотрах искусственных покрытий элементов посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны осуществляться:

- 1) проверка чистоты поверхности, проверка на предмет отсутствия продуктов разрушения искусственных покрытий и элементов ССО, межшовного уплотнителя в свободном состоянии, элементов конструкций ВС и техники, строительного и бытового мусора, фрагментов объектов живой природы;
- 2) определение толщины слоя осадков и площади загрязнения (при наличии);
- 3) осмотр на предмет наличия дефектов поверхности, в том числе вновь образовавшихся (трещины, сколы, выбоины, шелушения, просадка плит);
- 4) проверка видимости маркировки и маркировочных знаков с расстояния не менее 100 м;
- 5) внешний визуальный осмотр устройств ВДС;
- 6) осмотр сопряжения очищенной и неочищенной от снега частей ЛП.

386. При осмотрах грунтовых посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны быть проверены:

- 1) состояние поверхности и качество дернового покрова;
- 2) состояние поверхности элементов, содержащихся под слоем уплотненного снега;
- 3) прочность грунтовых элементов;
- 4) прочность элементов, содержащихся под слоем уплотненного снега;
- 5) ровность поверхности;
- 6) состояние и видимость переносных маркировочных знаков.

387. При выявлении несоответствий требованиям, установленным пунктами 385 и 386 Правил, владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны быть приняты меры по их устранению.

388. В зимний период на элементах грунтовых посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, а также на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с искусственными покрытиями, содержащимися под слоем уплотненного снегового покрова, должны проводиться испытания прочности уплотненного снегового покрова с применением испытательного оборудования (конусного твердомера).

Прочность снегового покрова на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна определяться отношением значения создаваемой вертикальной нагрузки к площади сечения погруженного конуса на уровне поверхности снегового покрова.

Прочность снегового покрова на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна определяться после каждого выполнения работ по уплотнению снега и повышению температуры наружного воздуха.

Испытания прочности снегового покрова ВПП на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны проводиться на концевых участках по оси ВПП через $50 \text{ м} \pm 1 \text{ м}$, а на средних участках – через $200 \text{ м} \pm 2 \text{ м}$.

389. При эксплуатации посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с искусственными покрытиями в летний период должны проводиться следующие работы:

- 1) очистка покрытий от пыли, грязи, мусора и других посторонних предметов в целях предотвращения попадания их в авиационные двигатели ВС;
- 2) удаление разрушенного и отслоившегося герметика из швов и трещин и их герметизация;
- 3) обновление дневной маркировки покрытий, переносных и стационарных маркировочных знаков;
- 4) удаление резиновых отложений, битумных и масляных пятен и других загрязнений поверхности покрытий;
- 5) текущий ремонт элементов искусственных покрытий;
- 6) содержание грунтовой части посадочной площадки;

7) организация беспрепятственного поверхностного стока воды с рабочей площади и достаточной пропускной способности ВДС (при их наличии);

8) поверхностная обработка (пропитка) поверхности покрытий специальным пропитывающим составом с целью предупреждения поверхностного разрушения (шелушения) (по решению владельца посадочной площадки).

390. Во время обслуживания ВС на МС посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, ее чистота должна поддерживаться персоналом, выполняющим работы по обслуживанию ВС под руководством лица, ответственного за организацию обслуживания ВС.

391. Периодичность очистки покрытий на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, определяется лицом, назначенным владельцем посадочной площадки ответственным за эксплуатационное содержание посадочной площадки в зависимости от их технического состояния, интенсивности полетов ВС и местных условий.

Чистота поверхности искусственных покрытий посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна поддерживаться посредством подметания и (или) продувки подметально-уборочной техникой, плужно-щеточно-продувочными (ветровыми) машинами, мойки поливо-мочными машинами, уборки посторонних предметов вручную, вакуумными машинами (пылесосами) и (или) магнитными очистителями.

392. Восстановление на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, герметичности швов и трещин без сколов должно выполняться путем их заполнения (замены вышедшего из строя заполнителя) новым герметизирующим материалом.

393. Глубина заливки швов должна определяться в зависимости от ширины шва, деформативности применяемого материала и его клейких свойств.

Уровень заливки герметиков горячего применения должен быть ниже поверхности плиты по оси шва не более 5 мм.

Герметики холодного применения необходимо заливать по уровню поверхности покрытия.

Глубину заливки швов сжатия необходимо ограничивать предварительной запрессовкой в шов уплотнительного материала.

Если заливка швов проводится без уплотнительного материала, глубину заливки необходимо ограничивать глубиной нарезки шва.

Глубину заливки швов расширения необходимо ограничивать запрессовкой в шов уплотнительного материала до уровня не менее 30 мм ниже уровня плиты.

394. Аварийное устранение, восстановительный ремонт разрушений поверхности покрытий, сколы углов и кромок плит, выбоин глубиной более 25 мм, оголения арматуры должны проводиться с использованием быстротвердеющих материалов.

395. Ремонт сколов искусственного покрытия элементов посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, размерами более 100 x 100 мм не должен выполняться герметиками.

396. При эксплуатации грунтовой посадочной площадки в летний период должны проводиться следующие работы:

- 1) поддержание прочности и ровности;
- 2) задернение разрушенного дернового покрова с устранением колеи и выбоин;
- 3) проведение мероприятий по укреплению грунтов и обеспечению их эрозионной устойчивости;
- 4) скашивание травостоя;
- 5) организация водоотвода;
- 6) проведение мероприятий по сокращению нелетного периода;
- 7) проведение мероприятий по обеспыливанию;
- 8) проведение агротехнических мероприятий.

397. Владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна проводиться оценка пригодности грунтовой посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, к полетам путем сопоставления ее характеристик с параметрами, требуемыми для эксплуатируемых типов ВС.

398. Улучшение эксплуатационного состояния грунтовых посадочных площадок, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, обеспечивается владельцем посадочной площадки посредством:

- 1) создания дернового покрова, способствующего более быстрому просыханию грунта, предупреждающего его выдувание и пыление;
- 2) уплотнения грунтов до плотности, снижающей просачивание влаги в грунт;
- 3) проведения осушительных мероприятиями на переувлажненных участках посадочной площадки.

399. Не допускается выполнение полетов в период распутицы при прочности грунтов ГВПИ менее $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$ для посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, без дернового покрова и менее $\sigma_{\text{экс}}$ для указанных посадочных площадок с дерновым покровом.

400. Эксплуатация ВС на грунтах с минимальным значением прочности ($\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$) допускается только на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, без дернового покрова, за исключением ВС, для которых $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}} = \sigma_{\text{экс}}$.

401. Допустимая эксплуатационная глубина колеи ($H_{\text{экс}}$) на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна зависеть от размеров колес главных опор ВС и определяться исходя из условий сохранения дернового покрова. В случаях, когда значение $H_{\text{экс}}$ больше или равно $H_{\text{макс}}$, полеты ВС должны производиться на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с дерновым покровом при $\sigma_{\text{мин}}^{\text{стр}}$.

402. Колеи, образующиеся при полетах ВС с посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, имеющих значение прочности грунта более $\sigma_{\text{экс}}$, должны исправляться укаткой

катками с пневматическими шинами или металлическими катками без разрушения дернового покрова.

403. Содержание и ремонт грунтовых посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, без дернового покрова должны включать планировку, исправление микрорельефа, заделку колеи и уплотнение грунта укаткой.

Микрорельеф посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен исправляться посредством срезки, перемещения и перераспределения массы поверхностного слоя грунта глубиной от 10 до 12 см для устранения микронеровностей, впадин, возвышенностей и колеи.

Уплотнение грунта на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должно проводиться после планировки и исправления микрорельефа в том числе катками на пневматических шинах либо гладкими металлическими катками.

404. Допустимые значения отклонения влажности грунта посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны находиться в пределах от 0,8 до 1,1 значения его оптимальной влажности.

При влажности грунтов посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, менее 0,8 оптимального значения для их уплотнения должны использоваться катки большей массы, а при избыточной влажности (более 1,1 оптимального значения) должно быть выделено время на просушку грунта.

405. Число проходов катков по одному участку должно соответствовать таблице 8.

Таблица 8

Таблица проходов катков по одному участку элемента посадочной площадки

Толщина уплотнения грунта до, см	Песчаные и супесчаные грунты		Суглинистые и глинистые грунты	
	Число проходов катков		Число проходов катков	
	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн	Гладких металлических	На пневматических шинах массой от 10 до 50 тонн
30	5	5	12	8
25	4	3	10	7
15	3	2	8	6

Тип грунта должен определяться на основе данных его гранулометрического состава.

406. Колейность на элементах посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна устраняться посредством планировки поверхности, в том числе заделкой рыхлым грунтом с последующим уплотнением гладкими катками.

Колес глубиной до 6 см на элементах посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны устраняться прикатыванием металлическими гладкими катками массой не менее 3 тонн и не более 5 тонн.

Колес и выбоины глубиной до 15 см на элементах посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, необходимо засыпать грунтом с предварительным рыхлением основания на глубину до 5 см. При глубине колес и выбоин более 15 см их следует засыпать рыхлым грунтом, а затем растительным грунтом – слоем не менее 10 см и не более 12 см.

Не допускается засыпать выбоины и колес сыпучими материалами, отличными от грунтов ЛП посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в том числе песком, щебнем, шлаком.

На грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, без дернового покрова должны проводиться мероприятия по обеспыливанию.

407. Снижение пылеобразования на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должно достигаться посредством:

- 1) уменьшения степени воздействия на грунт аэродинамических и механических нагрузок путем создания дернового покрова;
- 2) поддержания оптимального значения влажности грунта, его связностью и отсутствием структурной эрозии;
- 3) введения вяжущих веществ для укрепления и стабилизации грунта;
- 4) разлива воды на посадочных площадках для обеспыливания грунтовой поверхности.

407. При создании и сохранении дернового покрова владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен обеспечить:

- 1) возможность сплетения корневищ травостоя глубиной не менее 12 см;
- 2) устойчивость травостоя к истиранию;
- 3) высоту травостоя не более 30 см и не менее 8 см (после его скашивания).

408. Уход за дерновым покровом на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен осуществляться посредством выполнения следующих работ:

- 1) прочесывания травостоя и разравнивание мелких неровностей;
- 2) прикатывания дернового покрова;
- 3) подкормки трав минеральными удобрениями;
- 4) искусственного водополива травяной растительности;
- 5) скашивания трав.

409. Прочесывание дернового покрова посадочных площадок, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должно выполняться за 2 прохода по одному участку механическими граблями.

Прикатывание дернового покрова на посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно проводиться после снеготаяния в количестве от 2 до 4 проходов катков:

массой 5,0 тонн \pm 0,5 тонн на супесчаных грунтах;

массой 10,0 тонн \pm 0,5 тонн на суглинистых грунтах.

410. Скашивание травостоя на посадочных площадках, предназначенных для выполнения коммерческих воздушных перевозок, должно выполняться не менее, чем 2 раза в год. Первое скашивание должно выполняться при достижении растениями высоты 30 см \pm 2 см. Высота травостоя после скашивания должна составлять не более 10 см.

Отремонтированные участки посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, не должны эксплуатироваться не менее 2 месяцев и не более 3 месяцев до восстановления травостоя.

411. При загрязнении верхнего слоя грунта на посадочной площадке, предназначенной для выполнения коммерческих воздушных перевозок, ГСМ его необходимо заменить на глубину не менее 20 см и не более 30 см новым грунтом или покрыть дерном.

412. При эксплуатации посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в зимнее время года должны выполняться следующие работы:

1) очистка от снега, слякоти и других загрязнителей искусственных покрытий, очищаемых участков грунтовой части ЛПП, огней системы ССО, места размещения заземляющих устройств ВС на МС;

2) уплотнение и выравнивание снега с последующей очисткой поверхности от выпавших осадков (в случае, если владельцем посадочной площадки принято содержание элементов посадочной площадки под слоем уплотненного снега);

3) выравнивание снежных отложений и валов за пределами ВПП, обочин РД, МС и перронов с планировкой откосов;

4) перемещение скоплений снега в места временного размещения (места выкладок) или плавления снега.

413. Для предотвращения разрушения огней углубленного типа на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, не допускается применение плужно-щеточных машин с отвалами без эластичных накладок.

414. Владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен обеспечить пологое сопряжение очищенных площадей покрытий посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, и неочищенных грунтовых ее участков.

415. Очистка от снега ИВПП посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна осуществляться исходя из направления ветра и скорости его боковой составляющей.

416. Для предотвращения наката и снежно-ледяных образований на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, необходимо использовать снегоуборочную технику и (или)

технологию, основанную на комплексном применении снегоуборочной техники и реагентов.

417. С целью принятия решения о необходимости обработки покрытий реагентами владелец посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должен иметь сведения о прогнозируемых метеоусловиях.

418. Нормы расхода реагентов для профилактики и удаления гололедных образований должны быть определены владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в соответствии с инструкцией производителя реагента.

419. Для распределения реагентов на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны применяться самоходная или прицепная разбрасывающая (распыляющие) специальная техника (средства).

420. Реагенты на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны быть равномерно распределены на искусственных покрытиях такой посадочной площадки исходя из направления и скорости ветра.

421. По окончании периода образования гололеда или по истечении времени плавления льда поверхность покрытия посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна очищаться уборочными машинами.

422. Допускается применение на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, реагентов для профилактики и борьбы с льдообразованиями на всех типах искусственных покрытий, за исключением вновь построенных цементобетонных с маркой по морозостойкости ниже F200, не обработанных защитными пропиточными составами.

423. Очистка снега на МС посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должна проводиться при отсутствии стоящего на нем ВС.

424. Для удаления уплотненного снега, снежно-ледяных накатов и образующегося при этом льда с посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, допускается использование тепловых машин (при наличии).

425. На посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с искусственным покрытием, предназначенных для обработки ВС ПОЖ, должен быть обеспечен сбор ПОЖ с дальнейшей ее утилизацией (регенерацией), а также должно быть исключено скапливание использованной ПОЖ в зонах работы двигателей.

426. Эксплуатация ВС на грунтовых посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, и на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, с облегченными типами покрытий в зимний период допускается при установившихся отрицательных температурах воздуха без специального определения прочности грунта под его промерзшим верхним слоем,

если толщина последнего составляет:

- 1) для ВС максимальной массой свыше 75 тонн – свыше 30 см;
- 2) для ВС максимальной массой от 30 до 75 тонн включительно – свыше 15 см;
- 3) для ВС максимальной массой от 10 до 30 тонн включительно – свыше 8 см;
- 4) для ВС максимальной массой до 10 тонн включительно – свыше 5 см.

428. На покрытиях посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, содержащихся под слоем уплотненного снега, работы по уплотнению снега начинаются сразу после первого снегопада для создания уплотненного слоя снега толщиной не менее 6 см и не более 8 см. В течение всего зимнего периода очистка подготовленного снегового покрытия должна проводиться без уменьшения его высоты.

Не реже одного раза в две недели должна измеряться толщина уплотненного слоя снега, а в случае, если толщина будет менее 6 см, на этих участках вместо очистки необходимо уплотнять снег.

Уплотнение и планировку снега на ВПП на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, необходимо выполнять от ее оси с дальнейшим перемещением последующих проходов к кромкам ВПП по круговой схеме с перекрытием предыдущего следа последующим проходом не менее 20 см.

429. Количество проходов гладилок и катков по одному участку должно уточняться на месте в зависимости от характеристик применяемых средств уплотнения.

Интервалы по времени между проходами уплотняющих средств по одному и тому же участку должны устанавливаться:

20 минут – при температуре воздуха ниже минус 5 °С;

30 минут – при температуре минус 5 °С и выше.

430. При толщине слоя свежеснегавшего снега на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, не более 10 см его необходимо уплотнять легкими катками (массой не более 6 тонн). При толщине слоя свежеснегавшего снега более 10 см необходимо его сначала уплотнить гладилками с удельным давлением не менее 0,5 кгс/см² до 1 кгс/см², а затем катками массой не менее 6 тонн и не более 10 тонн.

При уплотнении снега толщиной слоя более 20 см, а также снега, на поверхности которого образовалась ледяная корка, на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны выполняться следующие работы при температуре воздуха не ниже минус 5 °С:

- 1) разрыхление и перемешивание снега;
- 2) уплотнение снега проходами гладилок и катков за 3 прохода по одному участку.

431. Несущая способность уплотненного слоя снега на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, определяется условной прочностью (твердостью) снега, которая зависит от его плотности, температуры и вычисляется по следующей формуле:

$$\sigma = 8\rho^2 \sqrt{1+t} \quad , (6)$$

где ρ – плотность снега, кгс/см² или кПа;

t – абсолютное значение температуры (без учета знака), °С;

8 – множитель.

При недостаточной плотности и прочности необходимо проведение повторных работ по уплотнению снега.

432. В процессе эксплуатации элементов посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, под слоем снега неровности, колейность, выбоины, борозды и снежные сугробы должны разравниваться гладилками и укатываться катками.

Устранение колеи глубиной менее 3 см на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, необходимо проводить проходами в продольном направлении и его элементов, а участки с глубиной колеи более 3 см должны обрабатываться сначала поперечными, а затем продольными проходами.

433. Значения прочности (твердости) снегового покрытия на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны соответствовать таблице 9.

Таблица 9

Значения минимальной твердости снегового покрытия в зависимости от давления в пневматиках шасси ВС

Удельное давление в пневматиках шасси ВС, кгс/см ² (МПа)	От 3,5 до 4,5 включительно (от 0,34 до 0,44 включительно)	Свыше 4,5 до 5 включительно (свыше 0,44 до 0,49 включительно)	Свыше 5 до 6 включительно (свыше 0,49 до 0,58 включительно)	От 8,5 до 9 включительно (от 0,83 до 0,88 включительно)	Свыше 9 до 9,5 включительно (свыше 0,88 до 0,93 включительно)	От 10 до 12 включительно (от 0,98 до 1,17 включительно)
Максимальная твердость снега, кгс/см ² (МПа)	5 (0,49)	6 (0,58)	8 (0,78)	11 (1,07)	13 (1,27)	16 (1,56)

434. В качестве водоотводных мер на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, в том числе оборудуются:

- 1) водоотводящие каналы и лотки;
- 2) нагорные каналы и защитные валики;
- 3) противопаводковые дамбы и валы;
- 4) противоналедные заграждения;
- 5) водоперепускные сооружения;
- 6) перехватывающие закомочные дренаи и дренирующие прорези.

435. ВДС на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны поддерживаться в исправном состоянии.

По мере образования на посадочных площадках, предназначенных для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны быть устранены следующие дефекты элементов ВДС:

- 1) застойные скопления воды у водоприемных устройств (талъвежных и водоприемных колодцев, входных оголовок коллекторов);
- 2) провалы грунта по трассам прохождения подземных коллекторов и у водоприемных сооружений, находящихся в пределах спланированной части ЛП;
- 3) выступы или просадки колодцев относительно уровня искусственных покрытий или грунтовой части посадочной площадки;
- 4) разрушение крышек, решеток и стенок колодцев и лотковых рядов;
- 5) засоры подземных трубопроводов;
- 6) нарушение продольных и поперечных профилей лотков и водоотводных канав, препятствующее нормальному стоку воды.

436. Смотровые, талъвежные и водоприемные колодцы ВДС на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны быть закрыты крышками. Допускается открытие колодцев только при осмотре и ремонте ВДС.

Лотки, канавы, колодцы, оголовки коллекторов, перепуски на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, необходимо очищать от наносов.

Земляные работы в зоне расположения элементов ВДС на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны проводиться по согласованию с владельцем посадочной площадки. Очистка ВДС должна осуществляться по мере накопления загрязнений.

Допускается применение на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, илососных машин или машин для прочистки канализационных сетей.

437. С целью устранения повреждений устройств ВДС владельцем посадочной площадки, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны проводиться их систематические осмотры и наблюдения в соответствии с периодичностью, приведенной в таблице 10.

Таблица 10

Периодичность осмотров ВДС

Вид осмотра	Периодичность	Период проведения
Периодический осмотр	Не реже 1 раза в неделю	В период начала снеготаяния и паводка до их окончания. Во время затяжных дождей.
Сезонный осмотр	Не менее 2 раз в год	После периода паводка. Перед наступлением устойчивых отрицательных температур.
Внеплановый	По решению	После периода ливневых дождей,

осмотр	владельца посадочной площадки	ураганов, землетрясений, а также при появлении мерзлоты.
--------	-------------------------------	--

438. По результатам периодических осмотров ВДС на посадочной площадке, предназначенной для выполнения полетов в целях авиации общего назначения, должны проводиться следующие мероприятия:

1) до начала снеготаяния:

снятие защитных щитков с оголовков водоперепускных труб, определение состояния внутренних полостей труб и принятие мер по освобождению их от снега и льда;

отвод талых вод;

наблюдение за появлением в канавах и лотках стоковых наледей, предупреждение их развития и устранение;

устройство временных водотоков;

организация защиты от талых вод с прилегающих косогорных территорий и обеспечение отвода воды временным снеголедовым водотоком;

обеспечение пропуска воды через водоперепускные сооружения;

наблюдение за мерзлотными процессами кочующими наледями;

принятие временных мер по заделке термокарстовых провалов, мер по борьбе с наледями;

выявление и фиксация пониженных мест и блюдцев с целью последующего исправления рельефа;

2) в период летней эксплуатации:

наблюдение за состоянием откосов насыпей водоотводных устройств с целью их своевременного восстановления;

наблюдение за мерзлотными процессами;

наблюдение за функционированием устройств водоотвода в периоды затяжных дождей и ливней;

организация подготовки и выполнения противоналедных мероприятий у водоперепускных сооружений при переходе к зимнему периоду.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 1
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов
и посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Форма

ЖУРНАЛ
учета состояния летного поля аэродрома гражданской авиации

Дата и время осмотра	Время подготовки аэродрома (время начала и окончания подготовки)	Характеристика состояния аэродрома	Подпись лица, ответ- ственного за эксплуа- тационное содержание аэродрома	Подпись представи- теля опе- ратора аэродрома, подтвер- ждающая готовность аэродрома	Подпись уполномочен- ного лица органа ОВД, подтвержда- ющая озна- комление с состоянием аэродрома
1	2	3	4	5	6

ПРИЛОЖЕНИЕ № 2
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов
и посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

**Порядок подготовки, заполнения и ведения журнала учета состояния
летного поля аэродрома гражданской авиации**

1. Журнал учета состояния (далее – журнал) должен быть пронумерован, скреплен печатью оператора аэродрома (при наличии) и подписан лицом, ответственным за эксплуатационное содержание аэродрома.

2. В целях ведения журнала оператором аэродрома из числа руководящего состава назначается лицо, ответственное за правильность ведения журнала.

3. В журнале не допускается оформление записей карандашом.

Информацию о состоянии аэродрома (ВПП, РД, МС) в журнал должно заносить подразделение оператора аэродрома или лицо, ответственное за эксплуатационное содержание аэродрома.

4. Время для подготовки аэродрома к полетам должно записываться в журнал в формате:

hh:mm (время начала) – hh:mm (время окончания) – nn[L], или nn[C], или nn[R] (ВПП с рабочего курса);

hh:mm (время окончания осмотра) – nn[L], или nn[C], или nn[R] (ВПП с рабочего курса).

5. Характеристика состояния элементов аэродрома должна записываться в журнал после окончания работ, проверки состояния элементов аэродрома, определения кода RWYCC¹, измерений Ксц на ИВПП и испытаний прочности грунта (снегового покрова) на ГВПП.

6. В графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала должны быть включены следующие характеристики:

код RWYCC;

измеренное значение Ксц;

толщину слоя осадков на ВПП;

¹ Пункт 2.9.5 Тома I «Проектирование и эксплуатация аэродромов» Приложения № 14 «Аэродромы» к Конвенции.

значение прочности грунта (уплотненного снега) на ГВП, МС и РД грунтовых аэродромов;

ровность ГВП (при эксплуатации грунтового аэродрома);

значение высоты и состояние травостоя;

наличие посторонних предметов на покрытиях и грунтовой части аэродрома.

7. Информация о состоянии ИВП указывается в графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала в следующем формате:

номер ВПП (с рабочего курса) – nn[L], или nn[C], или nn[R];

Ксц.изм. – n,nn/n,nn/n,nn (измеренное значение Ксц);

aa № nn (тип и заводской номер применяемого средства измерений);

физическое состояние покрытия ВПП с указанием вида осадков и их толщины);

код состояния METAR для ВПП;

физическое состояние элементов аэродрома;

действующие ограничения на аэродроме.

8. Значения Ксц для каждой одной трети длины ВПП необходимо записывать в графу «Характеристика состояния аэродрома» журнала через косую черту, после чего указывать наименование, тип, заводской номер применяемого средства измерений.

9. Оператор аэродрома должен указывать в графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала работы, которые по истечении времени, данного на подготовку, будут продолжаться (в зимний период – частично работы 1 очереди, а также 2 очереди, если они являются препятствием для безопасности полетов, руления, стоянки ВС).

10. В графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала должны указываться характеристика состояния элементов аэродрома и заключение о состоянии летного поля аэродрома, подписи должны быть расшифрованы.

11. Сводная информация по состоянию покрытия ИВП должна записываться в графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала в виде закодированной группы цифр, предназначенной для включения в сводки METAR или SPECI в следующем формате «R aa/bcddee», где:

1) R – указатель группы;

2) aa – номер ВПП;

3) b – кодовая цифра вида отложений (осадков) на ВПП.

Для записи информации о наличии отложений или осадков используются следующие обозначения:

0 – чисто и сухо;

1 – влажно;

2 – мокро или лужи;

3 – иней или изморозь (толщиной менее 1 мм);

4 – сухой снег;

5 – мокрый снег;

6 – слякоть;

7 – лед;

- 8 – уплотненный или укатанный снег;
- 9 – мерзлый снег с неровной поверхностью;
- / – тип отложений не сообщается из-за проведения очистки ВПП;
- 4) с – кодовая цифра площади вида отложений (осадков) на ВПП.

Для указания площади отложений, покрывающих ВПП, используются следующие обозначения:

- 1 – менее 10 %;
- 2 – от 11 до 25 %;
- 5 – от 26 до 50 %;
- 9 – от 51 до 100 %;
- / – не сообщается из-за проведения очистки ВПП;
- 5) dd – кодовая цифра толщины слоя отложений (осадков) на ВПП.

Толщина слоя отложений указывается в графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала в виде двух цифр.

Указание толщины осадков до 91 мм оформляется:

до 9 мм – в виде двузначного числа равного количеству мм, с указанием цифры «0» перед ним;

от 10 мм до 91 мм – в виде двузначного числа равного количеству мм.

Указание толщины осадков более 90 мм определяется в мм в следующем виде:

- 92 – 10 см;
- 93 – от 11 см до 15 см;
- 94 – от 16 см до 20 см;
- 95 – от 21 см до 25 см;
- 96 – от 26 см до 30 см;
- 97 – от 31 см до 39 см;
- 98 – 40 см или более;

99 – ВПП закрыта из-за снега, слякоти, обледенения, сугробов или проведения очистки;

6) ee – минимальное значение измеренного Ксц на ВПП.

12. Номер ВПП в графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала указывается с включением буквы L (левая ВПП), С (центральная ВПП) или R (правая ВПП), если ВПП одна – буква не указывается.

13. В графе «Характеристика состояния аэродрома» журнала при отсутствии отложений или осадков на ВПП в коде указываются буквы CLRD вместо букв bcddee.

14. При очистке ВПП не на всю ширину в журнале делается запись с указанием фактического размера очищенного участка ВПП.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 3
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов
и посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных
судов», утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Форма

ЖУРНАЛ
УЧЕТА И КОНТРОЛЯ ВЫПОЛНЯЕМЫХ РАБОТ ПО ТЕКУЩЕМУ
РЕМОНТУ ЭЛЕМЕНТОВ ЛЕТНОГО ПОЛЯ АЭРОДРОМА
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ

(название аэродрома)

Дата проведения работ	Выполненные виды работ	Отчет о выполненных работах		
		Объем выполненных работ (м ²)	Количество задействованной техники (при наличии)	Подпись лица, ответственного за выполненные работы

ПРИЛОЖЕНИЕ № 4
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов, в
зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

**Порядок предоставления сведений о состоянии летного поля
аэродрома гражданской авиации и SNOWTAM**

1. В целях предоставления сведений о состоянии летного поля аэродрома гражданской авиации и SNOWTAM информация, указанная в пунктах 2–4 Порядка, должна включаться в информационную строку в SNOWTAM¹ (далее – информационная строка).

2. Информационная строка должна содержать сведения о расчете летно-технических характеристик ВС, ситуационной осведомленности в виде закодированной информации.

3. В расчет летно-технических характеристик ВС должны быть включены следующие показатели и сведения:

1) указатель местоположения аэродрома, который должен содержать четырехбуквенный индекс для местоположения аэродрома (формат: nnnn);

2) дата и время (UTC) оценки, проведенной подготовленным персоналом (формат: MMDDhhmm);

3) меньший номер обозначения ВПП, который должен содержать три знака при условии, когда полосы являются параллельными в зависимости от направления (одна правая, другая левая), и два знака во всех остальных случаях, обозначающие ВПП, в отношении которой проводится оценка и сообщаются данные (форматы: nn[L], или nn[C], или nn[R]);

4) код состояния ВПП для каждой трети ВПП (начиная с наименьшего номера обозначения) указывается одной цифрой от 0 до 6 в соответствии с таблицей 1 настоящего Порядка. Коды предоставляются в группе из трех цифр, разделенных знаком «/» для каждой трети ВПП. Направление в перечислении

¹ Пункт 5.2.5.1.4 и добавление 4 к Дос 10066 «Правила аэронавигационного обслуживания. Управление аэронавигационной информацией» дополнительный материал к приложению 15 к Конвенции.

третьей ВПП должно быть от меньшего к большему номеру обозначения (формат: n/n/n);

Таблица 1

Присвоение кода состояния ИВПП (RWYCC)²

Код состояния ВПП	Описание состояния ВПП	Наблюдение за замедлением ВС или продольной управляемостью	Донесение пилота об эффективности торможения
6	СУХАЯ	Замедление при торможении отличное	ХОРОШАЯ
5	ИНЕЙ; МОКРАЯ (поверхность ВПП покрыта любой видимой влагой или слоем воды толщиной до 3 мм включительно); СЛЯКОТЬ (толщина слоя до 3 мм включительно); СУХОЙ СНЕГ (толщина покрова до 3 мм включительно); МОКРЫЙ СНЕГ (толщина покрова до 3 мм включительно)	Замедление при торможении является нормальным для прилагаемого усилия на тормозные колеса и продольная управляемость нормальная	ХОРОШАЯ
4	УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ (температура окружающего воздуха –15 °С и ниже)	Замедление при торможении или продольная управляемость в пределах от хорошей до средней	ОТ ХОРОШЕЙ ДО СРЕДНЕЙ
3	МОКРАЯ (скользящая мокрая ВПП); СУХОЙ СНЕГ (толщина покрова более 3 мм); МОКРЫЙ СНЕГ (толщина покрова более 3 мм); СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ	Замедление при торможении заметно снизилось для прилагаемого усилия на тормозные колеса или	СРЕДНЯЯ

² Пункты 2.4.1, 5.5.13 Doc 10064 «Руководство по внедрению Глобального формата представления информации о состоянии взлетно-посадочной полосы» в развитие приложения 14 к Конвенции.

Код состояния ВПП	Описание состояния ВПП	Наблюдение за замедлением ВС или продольной управляемостью	Донесение пилота об эффективности торможения
	УПЛОТНЕННОГО СНЕГА (любая толщина); МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА (любая толщина); УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ (температура окружающего воздуха выше -15°C)	продольная управляемость заметно снизилась	
2	СТОЯЧАЯ ВОДА (толщина слоя более 3 мм); СЛЯКОТЬ (толщина слоя 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 тормозные колеса или продольная управляемость значительно снизилась	ПЛОХАЯ
0	МОКРЫЙ ЛЕД; ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА; СУХОЙ СНЕГ ИЛИ МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА	Замедление при торможении от минимального до отсутствующего для прилагаемого усилия на тормозные колеса или продольная управляемость является	ХУЖЕ, ЧЕМ ПЛОХАЯ

Код состояния ВПП	Описание состояния ВПП	Наблюдение за замедлением ВС или продольной управляемостью	Донесение пилота об эффективности торможения
		ненадежной	

5) зона загрязнения ВПП в % для каждой трети ВПП (начиная с наименьшего номера обозначения) сообщается в виде группы до девяти цифр, разделенных знаком «/» для каждой трети ВПП. Оценка производится исходя из площади загрязнения в пределах зон покрытия каждой трети ВПП загрязнителями в процентах в соответствии с таблицей 2 к настоящему Порядку (по стыкам плит, боковым посадочным огням ССО, РД, осевой линии разметки ВПП).

Таблица 2

Зона покрытия ВПП загрязнителями в процентах

Оцененная зона в %	Сообщенные данные о зоне в %
от 10 до 25	25
от 26 до 50	50
от 51 до 75	75
от 76 до 100	100

Данная информация не сообщается в отношении трети ВПП, если эта треть сухая (чистая) или загрязненная менее, чем на 10 % (в этих случаях используется сокращение «NR») (формат: [n]nn/[n]nn/[n]nn);

б) оценочная толщина слоя загрязняющих веществ на ВПП для каждой трети ВПП (начиная с наименьшего номера обозначения) в виде сухого снега, мокрого снега, слякоти или стоячей воды для каждой трети ВПП до 91 мм указывается:

до 9 мм – в виде двузначного числа равного количеству мм, с указанием цифры «0» перед ним;

от 10 мм до 91 мм – в виде двузначного числа равного количеству мм.

Указание толщины осадков более 91 мм оформляется в мм в следующем виде:

92 – 10 см;

93 – от 11 см до 15 см;

94 – от 16 см до 20 см;

95 – от 21 см до 25 см;

96 – от 26 см до 30 см;

97 – от 31 см до 39 см;

98 – 40 см или более;

99 – ВПП закрыта из-за снега, слякоти, обледенения, сугробов или проведения очистки.

Информация о толщине представляется в виде группы от шести до девяти цифр, разделенных знаком «/» для каждой трети ВПП. Оценка толщины

загрязнителя в пределах трети ВПП определяется работником оператора аэродрома на расстоянии от 3 до 10 м от оси ВПП.

Данная информация не сообщается в отношении трети ВПП при отсутствии загрязнителей или толщине загрязнения менее 1 мм (в этих случаях используется сокращение NR) (формат: [n]nn/[n]nn/[n]nn);

Информационная строка должна быть обновлена при значительных изменениях толщины слоя загрязнений на ВПП, указанных в таблице 3 к настоящему Порядку.

Таблица 3

Значительные изменения толщины слоя загрязнений на ВПП

Загрязнитель	Значительные изменения, при которых SNOWTAM требует обновления
СТОЯЧАЯ ВОДА	на 3 мм и выше
СЛЯКОТЬ	на 3 мм и выше
МОКРЫЙ СНЕГ	на 5 мм и выше
СУХОЙ СНЕГ	на 20 мм и выше

7) описание состояния для каждой трети ВПП (начиная с наименьшего номера обозначения) определяется в виде заглавных букв. Информация о состоянии представляется с использованием одного из описаний типа состояния для каждой трети ВПП, приведенных в таблице 4 к настоящему Порядку, и разделяется знаком «/».

Таблица 4

Описание состояния для каждой трети ВПП

COMPACTED SNOW	УПЛОТНЕННЫЙ СНЕГ
DRY SNOW	СУХОЙ СНЕГ
DRY SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW	СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
DRY SNOW ON TOP OF ICE	СУХОЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
FROST	ИНЕЙ
ICE	ЛЕД
SLUSH	СЛЯКОТЬ
STANDIN WATER	СТОЯЧАЯ ВОДА
WATER ON TOP OF COMPACTED SNOW	ВОДА НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
WET	ВЛАЖНО (МОКРАЯ)
WET ICE	МОКРЫЙ ЛЕД
WET SNOW	МОКРЫЙ СНЕГ
WET SNOW ON TOP OF COMPACTED SNOW	МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ УПЛОТНЕННОГО СНЕГА
WET SNOW ON TOP OF ICE	МОКРЫЙ СНЕГ НА ПОВЕРХНОСТИ ЛЬДА
DRY	ВПП СУХАЯ (сообщается, если на ней нет загрязнения)

При отсутствии информации о состоянии поверхности для каждой трети ВПП должен указываться «NR».

В случае наличия загрязнителей разного вида на поверхности ВПП, общая зона покрытия которыми составляет более 25 % (на одной трети ВПП), но при этом не один из загрязнителей не покрывает более 25 % любой трети ВПП, оператор аэродрома должен определить вид загрязнителя, который будет воздействовать на летно-технические характеристики ВС, для описания поверхности (формат: nnnn/nnnn/nnnn);

8) ширина расчищенной ВПП в метрах, в отношении которой применяется код, если значение ее ширины, меньше опубликованного в сборнике аэронавигационной информации³, представляется в виде числа из двух цифр (формат: nn).

Ось подготовленного участка ВПП (в отношении которого применяется RWYCC) должна соответствовать оси ВПП.

4. В ситуационную осведомленность должны быть включены следующие показатели и сведения:

1) длина ВПП (если значение меньше опубликованного в сборнике аэронавигационной информации), м.

При уменьшении длины ВПП информация должна сообщаться при опубликовании NOTAM с новым набором объявленных дистанций (формат: RWY nn [L], или nn [C], или nn [R] REDUCED TO [n]nnn);

2) снежная поземка (метель) на ВПП наблюдается (формат: снежная поземка);

3) рыхлый песок на ВПП наблюдается (формат: RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] LOOSE SAND);

4) вещества химической обработки на ВПП при обработке ВПП противогололедными реагентами (формат: RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] CHEMICALLY TREATED);

5) вал снега на ВПП, см;

6) вал снега, прилегающие к краю РД толщиной от 30 см, см (формат: TWY (РД) [nn]n SNOWBANKS L или R);

7) валы снега, прилегающие к краю ВПП толщиной от 40 см, см (формат: RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] ADJACENT SNOWBANKS);

8) состояние РД (формат: TWY (РД) [nn]n SLUSH; ALL TWY SLUSH);

9) состояние перрона (формат: APRON (ПЕРРОН) [nnnn]);

10) значение Ксц (начиная с наименьшего номера обозначения, информация является обязательной и указывается в соответствии с соотношением измеренного Ксц к значению RWYCC, указанным в таблице 5 к настоящему Порядку) (формат: RWY (ВПП) nn[L], или nn[C], или nn[R] nn/nn/nn);

Таблица 5

Соотношения измеренного Ксц к значению RWYCC

RWYCC	Значения измеренного коэффициента сцепления
-------	---

³ Пункт 26 Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138. В соответствии с пунктом 3 постановления Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. № 138 данный акт действует до 1 ноября 2026 г.

6	0,62 и более
5	от 0,61 до 0,40
4	от 0,39 до 0,36
3	от 0,35 до 0,30
2	от 0,29 до 0,26
1	от 0,25 до 0,17
0	Менее 0,17

11) замечания открытым текстом с использованием заглавных букв, в том числе данные:

о состоянии ВПП, в отношении которого не применяется RWYCC;
об отсутствии видимости дневной маркировки.

Данные сведения не являются обязательными и сообщаются по решению оператора аэродрома (формат: сочетание разрешенных знаков (A B C D E F G H I J K L M N O P Q R S T U V W X Y Z, 0 1 2 3 4 5 6 7 8 9 /), где точка означает конец сообщения).

5. Информация SNOWTAM должна обновляться не реже 1 раза в 24 часа и включаться в донесения о состоянии ВПП при следующих обстоятельствах:

- 1) изменение в RWYCC;
- 2) изменение вида загрязнения ВПП;
- 3) изменение зон загрязнения ВПП;
- 4) изменение толщины слоя загрязнения ВПП;
- 5) необходимость добавления или исключения замечаний открытым текстом;
- 6) изменение значения измеренного Ксц.

ПРИЛОЖЕНИЕ № 5
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов, в
зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Форма

УТВЕРЖДАЮ

(фамилия, имя, отчество (при наличии) руководителя оператора
аэродрома, наименование аэродрома)

_____ 20__ г.
дата

АКТ
выявленных дефектов искусственных покрытий элементов летного
поля аэродрома гражданской авиации

№ _____

Комиссией в составе:

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность

фамилия, имя, отчество (при наличии) должность

в период с ___ по _____ 20__ года проведена проверка
искусственных покрытий элементов летного поля аэродрома гражданской
авиации _____
(наименование аэродрома)

Результаты проверки искусственных покрытий элементов летного поля аэродрома гражданской авиации:

№ п/п	Наименование элементов аэродрома	Перечень выявленных дефектов элемента аэродрома	Объемы дефектов элемента аэродрома

Акт составил:

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность, дата подписания

Решение комиссии:

Комиссия в составе:

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность, дата подписания

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность, дата подписания

фамилия, имя, отчество (при наличии), должность, дата подписания

ПРИЛОЖЕНИЕ № 6
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

**Порядок проведения измерений коэффициента сцепления
на искусственной взлетно-посадочной полосе**

1. Для проведения измерений коэффициента сцепления на искусственной взлетно-посадочной полосе (далее – Ксц, ИВПП соответственно) должны использоваться средства непрерывного измерения Ксц утвержденного типа¹.

Измерение Ксц проводится с применением прицепных и (или) самоходных транспортных средств – носителей указанных средств измерений Ксц с возможностью документальной регистрации результатов измерений.

2. Перед началом измерений Ксц должны выполняться процедуры подготовки и проверки работоспособности средства измерений согласно эксплуатационным документам изготовителя средства измерений, включая:

 проверку и корректировку давления во всех шинах транспортного средства – носителя средства измерений;

 контроль отсутствия визуальных признаков повреждений средства измерений и его составных частей;

 запуск программы автоматического тестирования работоспособности средства измерений (если предусмотрено конструкцией);

 проведение калибровки средства измерений (в соответствии с требованиями изготовителя средства измерений);

 процедуры, предписанные изготовителем средства измерений.

3. Измерение Ксц на ИВПП проводится вдоль оси ИВПП, на расстоянии от 3 до 10 м справа и слева от оси и на скоростях, предписываемых изготовителем средства измерений.

4. Для международных аэродромов должен быть обеспечен мониторинг процесса измерений Ксц с использованием технических средств, посредством

¹ Статья 9 Федерального закона от 26 июня 2008 г. № 102-ФЗ «Об обеспечении единства измерений» (далее – Федеральный закон № 102-ФЗ).

применения которых обеспечивается фиксация процесса измерения и возможность воспроизведения (хранения) записи в течение 3 суток со дня проведения измерения.

При измерениях Ксц осуществляется проезд прицепных и (или) самоходных транспортных средств в одном направлении по одной из сторон ИВПП и проезд в обратном направлении по другой стороне ИВПП.

Посредством проездов прицепных и (или) самоходных транспортных средств должны вычисляться осредненные значения Ксц, исходя из значений, зафиксированных в результате проездов в прямом и обратном направлениях для каждой третьей части ИВПП. По полученным значениям Ксц (для прямого и обратного направлений) вычисляется среднее арифметическое значение измеренного Ксц для каждой третьей части ИВПП.

В случае если в методиках (методах) измерений, приведенных в описаниях типа средств измерений Ксц, предусмотрены иные требования по измерению Ксц, выполняются требования указанных методик (методов) измерений.

5. Полученные результаты измерений Ксц должны передаваться в орган ОВД и заноситься в журнал учета состояния летного поля аэродрома (далее – журнал учета состояния) в срок не более 15 минут с момента передачи полученных результатов измерений Ксц в орган ОВД.

6. Измерения Ксц должны проводиться по методике измерений, аттестованной в порядке, установленном Федеральным законом № 102-ФЗ².

При измерениях с применением механического деселерометра оператор аэродрома должен визуально считывать показания линейного ускорения со шкалы, записывать результаты измерений и самостоятельно рассчитывать осредненные значения Ксц.

При измерениях с применением электронного деселерометра утвержденного типа полученные результаты измерений линейного ускорения должны отображаться на цифровом табло и автоматически записываться в память устройства.

7. Носителем деселерометра должно быть транспортное средство:

масса которого должна составлять от 1 до 2 тонн;

оборудованное стандартными зимними шинами без шипов с равномерным износом протектора не более 50 % и давлением, соответствующим эксплуатационным документам изготовителей транспортных средств;

тормозная система которого отрегулирована для сохранения путевой устойчивости при торможении;

у которого отсутствует (отключена) антиблокировочная система тормозов³, система курсовой устойчивости и система помощи при торможении.

² Пункт 2 статьи 5 Федерального закона № 102-ФЗ.

³ Пункт 3.4 ГОСТ Р 50643-94 «Государственный стандарт Российской Федерации. Соединение разъемное для антиблокировочной системы тормозов. Основные размеры. Технические требования. Методы испытаний. Указания по установке на транспортных средствах», утвержденного и введенного в действие постановлением Госстандарта России от 16 февраля 1994 г. № 31.

Деселерометр (рисунок 1) должен закрепляться с помощью присосов на лобовое стекло транспортного средства таким образом, чтобы ось маятника располагалась горизонтально, а плоскость качания маятника была в плоскости движения транспортного средства. С помощью винтов фиксации деселерометр должен устанавливаться в положение, при котором вертикальная осевая плоскость маятника должна проходить через контрольную риску, нанесенную на прозрачную часть стенки корпуса. Шкала деселерометра должна быть отградуирована в единицах ускорения от 0 до 8 м/с^2 с шагом в 1 м/с^2 . Для определения величины нормативного коэффициента сцепления необходимо значения, показанные по шкале, умножить на коэффициент 0,1.

- 1 – ось маятника;
- 2 – присосы;
- 3 – винт фиксации стоек;
- 4 – винт фиксации корпуса;
- 5 – ручка возврата;
- 6 – фиксирующая стрелка;
- 7 – контрольная риска.

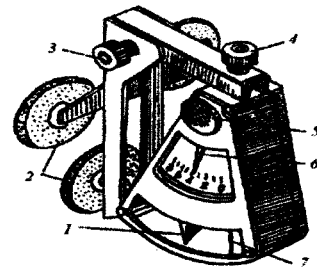


Рисунок 1

Оператором считывается зафиксированное значение отрицательного ускорения.

8. Деселерометр должен быть установлен в транспортное средство в соответствии с инструкцией изготовителя деселерометра.

При движении транспортного средства не должны допускаться возможности люфта или смещения измерительной части деселерометра. Перед началом измерений лицо, назначенное оператором аэродрома ответственным за проведение измерений, должно проверить, что на шкале деселерометра стрелка установлена на отметку «0».

9. При проведении измерений скорость транспортного средства должна достигать 40 км/ч с возможным отклонением показателей скорости $\pm 1 \text{ км/ч}$, после чего водитель должен затормозить до упора (до блокировки всех колес) от 1 до 2 секунд, полная остановка транспортного средства не требуется.

10. На каждой трети ВПП (или на каждом измеряемом участке) производится не менее четырех измерений по одной стороне от оси, и не менее четырех измерений по другой стороне оси. По полученным измерениям (не менее 8) вычисляется среднее арифметическое значение нормативного $K_{сц}$ для каждой трети ВПП или измеряемого участка.

11. При отсутствии в аэропортах, не являющихся международными, деселерометров утвержденных типов и аэродромных тормозных тележек (в виде прицепной тележки к транспортному средству), оператор аэродрома должен осуществлять оценку эффективности торможения по тормозному пути и времени торможения транспортного средства, движущегося с заданной скоростью, при его торможении, осуществляя обработку полученных

результатов измерений расстояния и времени торможения до остановки транспортного средства.

12. При измерениях дистанции торможения и скорости, при которой была нажата педаль тормоза, значение эффективности торможения (μ_s) определяется по следующей формуле:

$$\mu_s = \frac{v^2}{2 \cdot g \cdot S},$$

где v – скорость в момент включения тормозов (должна быть в диапазоне от 40 до 45 км/ч с отклонением ± 1 км/ч и (или) (65 ± 5) км/ч, за исключением участков разгона и торможения длиной не более 200 м);

S – дистанция торможения, м;

g – ускорение свободного падения в точке выполнения торможения, м/с².

Полученный результат должен быть округлен и записан в журнал учета состояния двумя знаками после запятой.

13. При измерениях времени торможения и скорости, при которой была нажата педаль тормоза, значение эффективности торможения (μ_τ) определяется по следующей формуле:

$$\mu_\tau = \frac{v}{\tau \cdot g},$$

где τ – время от начала торможения до момента остановки, с.

Полученный результат должен быть округлен и записан двумя знаками после запятой.

14. Для приведения полученных значений результатов эффективности торможения к торможению с проскальзыванием, соответствующему нормативному значению Ксц, следует среднее арифметическое (μ_s) полученных значений (μ_s) и (μ_τ) умножить на 1,2 – для его значений в диапазоне от 0,00 до 0,30 и на 1,3 – для значений от 0,31 до 1,00.

Полученный результат должен быть округлен и записан в журнал учета состояния двумя знаками после запятой.

15. На обследуемом участке транспортное средство должно двигаться прямолинейно и равномерно, скорость в момент включения тормозов должна быть в диапазоне от 20 до 50 км/ч с отклонением ± 1 км/ч. Торможение должно осуществляться до полной блокировки колес, после чего измеряется тормозной путь транспортного средства.

Значение нормативного Ксц для номинальных значений скоростей движения 20, 30, 40 и 50 км/ч в зависимости от длины тормозного пути определяется по графику, приведенном на рисунке 2.

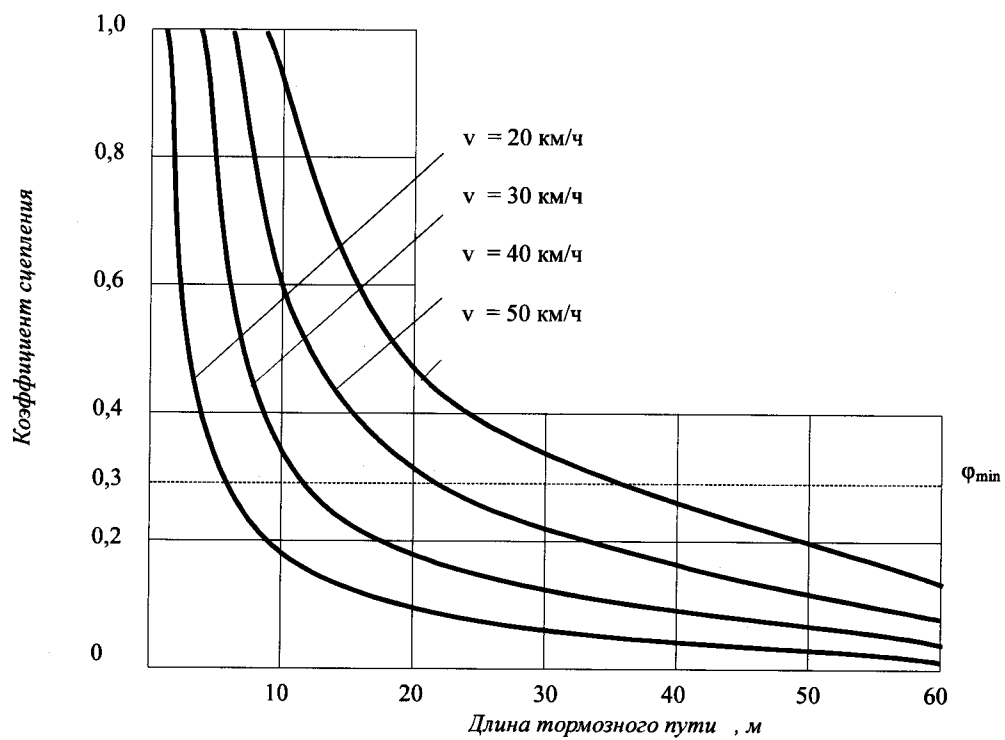


Рисунок 2

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных
судов», утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Форма

АЛЬБОМ
технологических карт на снегоуборочные и льдоуборочные работы

Технологическая карта на очистку ВПП от снега

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 1

Элементы аэродрома	Площадь, га	Характеристика осадков	Температура воздуха, С°	Время очистки, мин

Технологическая карта на очистку ВПП от гололеда

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА № 2

Элементы аэродрома	Площадь, га	Характеристика осадков	Температура воздуха, С°	Время очистки, мин

ПРИЛОЖЕНИЕ № 8
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета, посадки,
руления и стоянки гражданских
воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Рекомендуемый образец

ОПЕРАТИВНЫЙ ЖУРНАЛ

ДАТА, ВРЕМЯ	СОДЕРЖАНИЕ СООБЩЕНИЙ В ТЕЧЕНИЕ СМЕНЫ	ПОДПИСИ О СДАЧЕ И ПРИЕМКЕ СМЕНЫ
1	2	3

ПРИЛОЖЕНИЕ № 10
к Федеральным авиационным
правилам «Правила эксплуатации
аэродромов, вертодромов и
посадочных площадок,
предназначенных для взлета,
посадки, руления и стоянки
гражданских воздушных судов,
в зависимости от видов полетов
воздушных судов и характеристик
обслуживаемых воздушных судов»,
утвержденным приказом
Минтранса России
от 1 октября 2025 г. № 312

Рекомендуемый образец

ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА ТЕХНОЛОГИЧЕСКОГО ОБСЛУЖИВАНИЯ

Вид ТО	ТЕХНОЛОГИЧЕСКАЯ КАРТА №	Лист
Наименование шкафа, блока	Наименование проверяемого (контролируе- мого) параметра	Трудозатраты, человеко-часов
Последовательность выполнения работ		
Средство измерений (наименование, тип, регистрационный номер ¹)	Инструмент и приспособления	Расходные материалы

¹ Подпункт «в» пункта 21 порядка создания и ведения Федерального информационного фонда по обеспечению единства измерений, передачи сведений в него и внесения изменений в данные сведения, предоставления содержащихся в нем документов и сведений, утвержденного приказом Министерства промышленности и торговли Российской Федерации от 28 августа 2020 г. № 2906 (зарегистрирован Министерством юстиции Российской Федерации 22 октября 2020 г., регистрационный № 60520).

Наименование операции ТО, наименование проверяемого (контролируемого) параметра	Наименование функционального элемента, блока	Требование по значению проверяемого (контролируемого) параметра, единица измерений	Измеренное значение проверяемого (контролируемого) параметра, единица измерений	Трудозатраты, человеко-часов	Вид ТО
1	2	3	4	5	6

Наименование средства измерений	Тип	Год выпуска	Регистрационный номер	Пределы измерений, погрешность измерений или класс точности	Периодичность поверки	Документ, на методику поверки
1	2	3	4	5	6	7