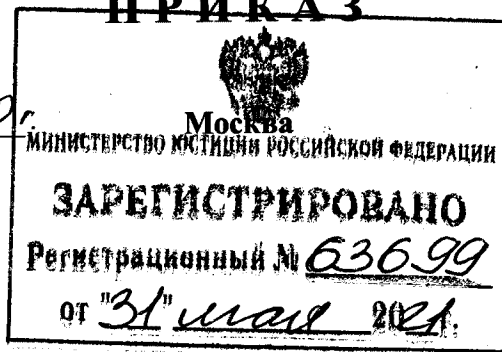




МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
(МИНТРАНС РОССИИ)

**П Р И К А З**

7 октября 2020г.



№

415

**Об утверждении Федеральных авиационных правил «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»**

В соответствии со статьей 8 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, № 12, ст.1383; 2016, № 27, ст. 4224), подпунктом 5.2.53.8 пункта 5 Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. № 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, № 32, ст. 3342; 2018, № 52, ст. 8275), п р и к а з ы в а ю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные правила «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».

2. Настоящий приказ вступает в силу с 1 сентября 2021 г. и действует до 1 сентября 2027 г.

И.о. Министра

И.С. Алафинов

УТВЕРЖДЕНЫ  
приказом Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. № 415

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**  
**«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»**

**I. Общие положения**

1. Федеральные авиационные правила «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» (далее – Правила) распространяются на аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов (далее – аэродромы).

2. Работы по оценке соответствия аэродрома требованиям, установленным Федеральными авиационными правилами «Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов», утвержденными приказом Минтранса России от 25 августа 2016 г. № 262 (зарегистрирован Минюстом России 9 октября 2015 г., регистрационный № 39264), с изменениями, внесенными приказом Минтранса России от 24 ноября 2017 г. № 495 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2017 г., регистрационный № 49344) (далее – ФАП-262), проводятся Федеральным агентством воздушного транспорта (далее – Уполномоченный орган) с привлечением подведомственных Уполномоченному органу центров по сертификации (далее – Центр по сертификации) на возмездной основе<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Пункт 2 статьи 8 Воздушного кодекса Российской Федерации.

**II. Проведение 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**

3. Для сертификации аэродрома заявителем в Уполномоченный орган подается заявка, подписанная руководителем юридического лица или индивидуальным предпринимателем либо лицом, имеющим право действовать от имени заявителя в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации (рекомендуемый образец заявки приведен в приложении № 1 к настоящим Правилам).

4. К заявке прилагаются следующие документы:

1) акты, заключения и сведения:

акт внутреннего аудита о соответствии аэродрома требованиям, установленным статьей 48 Воздушного кодекса Российской Федерации (рекомендуемый образец приведен в приложении № 2 к настоящим Правилам), утвержденный оператором аэродрома;

акт обследования препятствий в районе аэродрома на основе геодезической съемки с оценкой высотных препятствий в соответствии с требованиями главы III «Препятствия» ФАП-262 (рекомендуемый образец приведен в приложении № 3 к настоящим Правилам);

акты и заключения отраслевых научно-исследовательских организаций (при наличии) о результатах обследования аэродрома и его элементов требованиям ФАП-262;

заключение о прочности покрытий элементов аэродрома с указанием конструкции покрытий, оформленное в соответствии с требованиями ФАП-262;

заключение о ровности искусственного покрытия взлетно-посадочной (посадочных) полосы (полос) аэродрома, оформленное в соответствии с требованиями ФАП-262;

заключение о классе аэродрома, оформленное в соответствии с требованиями ФАП-262;

заключения об обеспечении эквивалентного уровня обеспечения безопасности полетов, оформленные в соответствии с требованиями ФАП-262 (при наличии);

2) таблицы соответствия аэродрома требованиям ФАП-262 (рекомендуемые образцы приведены в приложении № 4 к настоящим Правилам):

класс и физические характеристики аэродрома;

препятствия аэродрома;

визуальные средства аэродрома;

радиотехническое оборудование и авиационная электросвязь аэродрома;

метеорологическое оборудование аэродрома;

поисковые и аварийно-спасательные средства аэродрома;

электроснабжение и электрооборудование аэродрома;

3) документация, оформленная по результатам летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования (пункт 6.2 Федеральных авиационных правил «Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации», утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. № 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный № 14645);

4) акты наземных проверок светосигнального оборудования (далее – ССО) и электроснабжения и электрооборудования, оформленные оператором аэродрома и акт наземной проверки радиотехнического оборудования (далее – РТО), оформленный организацией, осуществляющей эксплуатацию радиотехнического оборудования аэродрома (рекомендуемые образцы актов приведены в приложениях № 5 и № 6 к настоящим Правилам соответственно);

5) схема (схемы) размещения светосигнального оборудования (огней системы визуальной индикации глиссады (огней знака приземления), огней приближения, боковых огней приближения, огней на взлетно-посадочной полосе (далее – ВПП) (боковых, осевых ВПП, огней зоны приземления, огней рулежных дорожек (далее – РД), огней указателя РД быстрого схода, огней РД быстрого схода, стоп-огней), огней защиты ВПП, выводных огней площадки противообледенительной обработки, огней РД (осевых и/или боковых), огней маневрирования на перроне, знаков);

6) при вводе в эксплуатацию новых систем ССО дополнительно представляются:

перечень установленного оборудования и исполнительная документация на него (включающая расчет установки глиссадных огней, расчет профиля огней приближения, сертификаты типа на оборудование);

протоколы испытаний и наладки щита гарантированного питания, регуляторов яркости, кабельных колец питания огней;

копию договора на электроснабжение между потребителем и энергоснабжающей организацией;

акт о приемке оборудования после комплексного опробования основного и вспомогательного оборудования в течение 72 часов, линий электропередачи в течение 24 часов, оформленный оператором аэродрома в соответствии с пунктом 1.3.7 Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, утвержденных приказом Минэнерго России от 13 января 2003 г. № 6 (зарегистрирован Минюстом России 22 января 2003 г., регистрационный № 4145), с изменениями, внесенными приказом Минэнерго России от 13 сентября 2018 г. № 757, (зарегистрирован Минюстом России 22 ноября 2018 г., регистрационный № 52754) (далее – ПТЭЭП));

разрешение Ростехнадзора на допуск электроустановки к эксплуатации, оформленное в соответствии с пунктом 1.3.11 ПТЭЭП;

5. Заявка на проведение сертификации аэродрома и прилагаемые к ней документы, предусмотренные пунктом 4 настоящих Правил (далее - документы), представляются заявителем в Уполномоченный орган непосредственно или

направляются заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

6. Уполномоченный орган в течение 3 рабочих дней с даты получения заявки осуществляет проверку заявки и документов, представленных с заявкой.

Датой получения заявки считается дата регистрации поступившей заявки в Уполномоченный орган.

7. При наличии документов Уполномоченный орган оформляет решение о сертификации аэродрома, в котором поручает Центру по сертификации, выбранному заявителем, проведение работ по оценке соответствия аэродрома требованиям ФАП-262.

Решение подписывается должностным лицом Уполномоченного органа собственноручной подписью либо посредством электронной подписи и направляется в адрес заявителя и Центр по сертификации по электронной почте.

8. Центром по сертификации в течение 10 рабочих дней со дня получения документов проводится рассмотрение представленных заявителем документов и оформляется заключение, в котором делаются следующие выводы:

о соответствии или несоответствии представленных документов на аэродром требованиям ФАП-262 и настоящих Правил с указанием (при наличии) конкретных недостатков;

о возможности проведения проверки сертифицируемого аэродрома.

Заключение по рассмотрению документов направляется Центром по сертификации в адрес заявителя и в адрес Уполномоченного органа посредством электронной почты.

9. В случае неустранения заявителем замечаний, выявленных при рассмотрении документов, в течение 30 рабочих дней со дня получения заключения по рассмотрению документов решением Уполномоченного органа сертификация аэродрома прекращается.

Срок устранения замечаний может быть продлен по письменному обращению заявителя в адрес Уполномоченного органа, но не более чем на 15 рабочих дней со дня получения заключения по рассмотрению документов.

10. При поступлении заключения о рассмотрении документов с выводами о возможности проведения проверки не позднее 5 рабочих дней со дня получения заключения по рассмотрению документов решением Уполномоченного органа назначается комиссия из числа сотрудников Уполномоченного органа и специалистов Центра по сертификации.

Руководителем группы проверки назначается представитель Уполномоченного органа.

В решении указываются даты проверки аэродрома. Решение направляется заявителю не позднее 3-х рабочих дней со дня подготовки заключения по рассмотрению документов, копия – в Центр по сертификации посредством электронной почты.

11. Целью проверки аэродрома является подтверждение того, что аэродром соответствует требованиям ФАП-262, а состояние сертифицируемого аэродрома соответствует представленным заявителем документам.

12. Для проверки аэродрома используются таблицы соответствия.

13. По результатам проверки аэродрома оформляется акт проверки аэродрома, заключительная часть которого должна содержать общие выводы в части: соответствия или несоответствия аэродрома требованиям ФАП-262; возможности оформления сертификата в соответствии с поданной заявкой или необходимости предварительного устранения выявленных недостатков; необходимости проведения дополнительной проверки аэродрома по результатам устранения выявленных недостатков.

14. Акт проверки аэродрома утверждается должностным лицом Уполномоченного органа и направляется заявителю почтовым отправлением и по электронной почте.

Копия акта проверки Уполномоченным органом направляется в Центр по сертификации почтовым отправлением и по электронной почте.

15. Заявитель в течение 30 рабочих дней со дня получения акта проверки устраняет отмеченные в нем недостатки (при их наличии) и направляет доклад об их устранении в Уполномоченный орган. Копия доклада направляется заявителем в Центр по сертификации почтовым отправлением и по электронной почте.

Срок устранения недостатков может быть продлен по письменному обращению заявителя в адрес Уполномоченного органа (направленным почтовым отправлением), но не более чем на 30 рабочих дней со дня истечения срока, предусмотренного пунктом 15 настоящих Правил.

16. В случае если акт проверки содержал выводы о необходимости проведения дополнительной проверки устранения недостатков, Уполномоченным органом в соответствии с пунктом 10 настоящих Правил формируется комиссия по проверке аэродрома, по результатам которой оформляется акт проверки устранения недостатков, в котором отражаются:

выводы об устранении заявителем недостатков;  
возможности оформления сертификата соответствия аэродрома.

Акт проверки устранения недостатков утверждается должностным лицом Уполномоченного органа и направляется заявителю, копия – в Центр по сертификации почтовым отправлением и по электронной почте.

17. Итоги сертификации подлежат оформлению в виде комплексного заключения. Комплексное заключение оформляется и утверждается Центром по сертификации и направляется в Уполномоченный орган почтовым отправлением и по электронной почте.

18. Комплексное заключение должно содержать:

выводы о соответствии или несоответствии аэродрома требованиям ФАП-262;  
сведения об использовании аэродрома для захода на посадку (точного, по приборам, правилам визуальных полетов);  
сведения об условиях эксплуатации аэродрома.

19. На основании комплексного заключения Уполномоченным органом оформляется решение о выдаче сертификата соответствия аэродрома или решение об отказе в выдаче сертификата соответствия аэродрома.

20. В случае принятия решения о выдаче сертификата соответствия аэродрома с данным решением оформляется сертификат соответствия аэродрома со сроком действия 5 лет (рекомендуемый образец сертификата соответствия аэродрома гражданской авиации приведен в приложении № 7 к настоящим Правилам).

21. Копии решения о сертификации, решения о проверке аэродрома, акта проверки аэродрома, акта проверки устранения недостатков (при наличии), докладов заявителя об устранении недостатков и сертификата соответствия хранятся в Уполномоченном органе, выдавшем сертификат, не менее 10 лет.

22. В случае реорганизации, изменения организационно-правовой формы оператора аэродрома, как держателя сертификата, повлекших за собой изменение идентификационного номера налогоплательщика (далее – ИНН), а также при утрате (порче) сертификата по неосторожности, при изменении адреса в пределах местонахождения или наименования держателя сертификата, не повлекших за собой изменение ИНН, в пределах срока действия выданного сертификата, по Заявке держателя сертификата (рекомендуемая форма приведена в приложении № 8 к настоящим Правилам) Уполномоченным органом производится замена (переоформление) сертификата без повторной сертификации.

23. В случае изменения оператора аэродрома новым оператором аэродрома подается заявка (рекомендуемый образец представлен в приложении № 8 к настоящим Правилам). С заявкой заявитель предоставляет комплект документов, предусмотренных пунктом 4 настоящих Правил.

Уполномоченный орган в течение 3 рабочих дней с даты получения заявки осуществляет проверку документов, представленных с заявкой. По результатам проверки документов Уполномоченным органом производится замена (переоформление) сертификата без повторной сертификации. Сертификат выдается в пределах срока действия выданного сертификата на аэродром.

24. В случае, если в период действия сертификата соответствия аэродрома изменились технические характеристики аэродрома (в результате реконструкции аэродрома, переоснащения оборудованием, ввода в эксплуатацию новых элементов аэродрома) Уполномоченным органом проводится сертификация аэродрома (в части произошедших изменений) в соответствии с настоящими Правилами с последующим переоформлением ранее выданного сертификата.

### **III. Приостановление и аннулирование сертификата**

25. Сертификат может быть приостановлен выдавшим его Уполномоченным органом в случае выявления несоответствий требованиям ФАП-262 при проведении плановых и внеплановых проверок операторов аэродромов в соответствии с пунктом 66 Федеральных авиационных правил «Требования к операторам аэродромов гражданской авиации. Форма и порядок выдачи документа, подтверждающего соответствие операторов аэродромов гражданской авиации требованиям федеральных авиационных правил», утвержденных приказом Минтранса России от 25 сентября 2015 г. № 286 (зарегистрирован Минюстом России 26 октября 2015 г.,

регистрационный № 39451) (далее – ФАП-286).

26. Копия решения о приостановлении действия сертификата соответствия аэродрома Уполномоченным органом направляется в адрес оператора аэродрома почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

27. Возобновление действия сертификата производится на основании письменного доклада оператора аэродрома об устранении несоответствий требованиям ФАП-262. Уполномоченный орган принимает решение о возобновлении действия сертификата в течение 5 рабочих дней со дня представления доклада.

28. Решение об аннулировании сертификата соответствия аэродрома принимается Уполномоченным органом.

29. Сертификат аннулируется выдавшим его Уполномоченным органом:

в случае прекращения оператором аэродрома гражданской авиации деятельности на аэродроме в течение одного рабочего дня со дня поступления информации о прекращении деятельности;

при ликвидации юридического лица – оператора аэродрома гражданской авиации в течение одного рабочего дня со дня поступления информации о ликвидации юридического лица - оператора аэродрома;

в случае, если несоответствия требованиям ФАП-262 не устранены в течение 30 рабочих дней со дня получения оператором аэродрома информации о выявлении несоответствий требованиям ФАП-262 в течение одного рабочего дня со дня истечения тридцатидневного срока.

Копия решения об аннулировании сертификата соответствия аэродрома Уполномоченным органом направляется в адрес оператора аэродрома почтовым отправлением с уведомлением о вручении.

30. Возобновление действия аннулированного сертификата соответствия аэродрома не производится.



## ПРИЛОЖЕНИЕ № 1

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 Минтранса России от 7 октября 2020 г. № 415  
рекомендуемый образец

**ЗАЯВКА**

**на проведение обязательной сертификации аэродрома, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродрома, открытого для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов/на проведение повторной сертификации аэродрома, предназначенного для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродрома, открытого для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов**

\_\_\_\_\_ (наименование аэродрома)

1. \_\_\_\_\_ (заявитель)

Адрес \_\_\_\_\_

Телефон (при наличии) \_\_\_\_\_

Факс (при наличии) \_\_\_\_\_

Адрес электронной почты (при наличии) \_\_\_\_\_

Расчетный счет \_\_\_\_\_

в лице \_\_\_\_\_

(наименование должности, Ф.И.О.)

просит провести сертификацию аэродрома на соответствие ФАП-262. \_\_\_\_\_

2. Заявитель при получении сертификата обязуется:

выполнить все условия сертификации;

обеспечить стабильность сертификационных характеристик аэродрома;

оплатить расходы по сертификации.

3. Дополнительные сведения \_\_\_\_\_

4. Приложения \_\_\_\_\_

(согласно требованиям ФАП-262)

Заявитель \_\_\_\_\_

(наименование должности руководителя (для ИП фамилия индивидуального предпринимателя), подпись, инициалы, фамилия)

М.П.  
(при наличии)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ г.

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 2**  
**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 Минтранса России**  
**от 7 октября 2020 г. № 415**  
**рекомендуемый образец**

**«УТВЕРЖДАЮ»**

\_\_\_\_\_  
 (оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_  
 (подпись, Ф.И.О.)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**Акт**  
**обследования аэродрома \_\_\_\_\_ и его элементов**

Комиссия в составе:  
 Председатель комиссии:

\_\_\_\_\_  
 (должность)

\_\_\_\_\_  
 (ФИО)

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
 (должность)

\_\_\_\_\_  
 (ФИО)

\_\_\_\_\_  
 (должность)

\_\_\_\_\_  
 (ФИО)

\_\_\_\_\_  
 (должность)

\_\_\_\_\_  
 (ФИО)

провела обследование аэродрома и установила следующее:

Открытыми для эксплуатации воздушных судов (ВС) гражданской авиации  
 объявлены следующие элементы аэродрома \_\_\_\_\_:

- ВПП \_\_\_\_\_;
- рулежные дорожки \_\_, \_\_, \_\_;
- Перрон-\_\_ (места стоянки (далее - МС) \_\_\_\_\_);

– Перрон-\_\_\_ (МС \_\_\_\_\_);

I. Геометрические размеры элементов аэродрома:

1. Аэродром имеет одну взлетно-посадочную полосу с искусственным покрытием ВПП \_\_\_/\_\_\_ класса «\_\_» длиной \_\_\_\_\_ м, шириной \_\_\_\_\_ м. Общая ширина ВПП и укрепленных обочин составляет \_\_\_\_\_ м.

2. Располагаемые дистанции, объявленные на аэродроме:  
с магнитного курса (далее - МК)-\_\_\_°:

Располагаемая дистанция разбега (далее - РДР) = \_\_\_\_\_ м;

располагаемая дистанция взлета (далее - РДВ) = \_\_\_\_\_ м;

располагаемая дистанция прерванного взлета (далее - РДПВ) = \_\_\_\_\_ м;

располагаемая посадочная дистанция (далее - РПД) = \_\_\_\_\_ м.

с МК-\_\_\_°:

РДР = \_\_\_\_\_ м; РДВ = \_\_\_\_\_ м; РДПВ = \_\_\_\_\_ м; РПД = \_\_\_\_\_ м.

Примечание: Концевые полосы торможения (КПТ) – отсутствуют.

Длина свободной зоны (СЗ) с МКвзл-\_\_\_\_\_ составляет \_\_\_\_\_ м.

Длина свободной зоны (СЗ) с МКвзл-\_\_\_\_\_ составляет \_\_\_\_\_ м.

3. ЛП (далее – летная полоса) простирается за концами ВПП на расстояние:

– с МК-\_\_\_° – \_\_\_\_\_ м;

– с МК-\_\_\_° – \_\_\_\_\_ м.

4. ЛП простирается в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП на расстояние – \_\_\_\_\_ м.

5. Часть ЛП, расположенная по обе стороны от оси ВПП, спланирована и подготовлена таким образом, что сведен к минимуму риск повреждения ВС при приземлении с недолетом или при выкатывании за пределы ВПП. Спланированная часть ЛП простирается в каждую сторону от оси ВПП на \_\_\_ м.

6. Уступы в местах сопряжения грунтовой поверхности спланированной части ЛП с искусственными покрытиями – отсутствуют.

7. Размеры укрепленных участков ЛП перед порогами ВПП:

– ВПП \_\_\_ – \_\_\_\_\_ м;

– ВПП \_\_\_ – \_\_\_\_\_ м.

Ширина укрепления равна ширине ВПП - \_\_\_\_\_ м.

8. В пределах спланированной части ЛП отсутствуют объекты, за исключением аэродромных знаков.

9. В пределах от границ спланированной части ЛП до границ ЛП объекты, которые по своему функциональному назначению не должны находиться в этой зоне – отсутствуют за исключением естественного рельефа местности.

10. Ширина ВПП в местах уширения:

- у торца ВПП \_\_\_ – \_\_\_ м;
- у торца ВПП \_\_\_ – примыкает рулежная дорожка (далее - РД) \_\_\_.

11. Продольный профиль ВПП с указанием фактических уклонов приведен в документах аэронавигационной информации.

12. Длина свободных зон (СЗ):

- с МКвзл- \_\_\_° – \_\_\_ м;
- с МКвзл- \_\_\_° – \_\_\_ м.

Расстояние от продолжения оси ВПП до боковых границ СЗ составляет \_\_\_ м.

13. Поверхности СЗ с МКвзл- \_\_\_°/\_\_\_° не превышают плоскостей с восходящим уклоном \_\_\_%. Уклоны СЗ с МКвзл- \_\_\_°/\_\_\_° сопоставимы с уклонами ВПП. Отсутствуют резкие изменения восходящих уклонов.

14. Объекты в пределах СЗ с МКвзл- \_\_\_°/\_\_\_° – отсутствуют.

15. Концевые полосы торможения на аэродроме отсутствуют.

16. На РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_ эксплуатируются следующие типы ВС: \_\_\_\_\_ (ВС индекса \_\_\_); \_\_\_\_\_ (ВС индекса \_\_\_); \_\_\_\_\_ (ВС индекса 4) и другие типы классом (индекса) ниже.

Исходя из типов ВС, эксплуатируемых на РД, установлены следующие индексы:

- РД \_\_, \_\_, \_\_ – ВС индекса \_\_\_.

17. Ширина РД \_\_, \_\_, \_\_ – \_\_\_ м.

18. Общая ширина РД и двух укрепленных обочин:

РД \_\_, \_\_, \_\_ – \_\_\_ м.

19. Расстояние между осевой линией РД и неподвижными препятствиями:

Неподвижные препятствия на удалении до \_\_\_ м от осевых линий РД \_\_, \_\_, \_\_ отсутствуют.

20. Расстояния между осевыми линиями параллельных РД \_\_, \_\_, \_\_ - более \_\_\_ м.

21. Радиусы закруглений РД \_\_, \_\_, \_\_ в местах примыкания к ВПП – \_\_\_ м.

22. Расстояние между осевой линией маршрута руления на перроне и неподвижными препятствиями (ВС на МС) составляет:

- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_ с западной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_ с восточной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_ при выруливании/заворачивании на МС \_\_\_ составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_, \_\_\_, составляет \_\_\_\_\_ м.
- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_; проходящем вдоль МС \_\_\_ с западной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_\_\_ с южной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_\_\_ с северной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем между МС \_\_\_\_\_ и МС \_\_\_\_\_, составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС 12 на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем между МС \_\_\_ и МС \_\_\_\_\_ составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_\_\_ составляет \_\_\_\_\_ м,
- ВС на МС \_\_\_\_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_\_\_\_, проходящем вдоль МС \_\_\_\_\_ с южной стороны, составляет \_\_\_\_\_ м.

23. Аэродром имеет ограждение по всему периметру.

II. Прочность искусственных покрытий:

Несущая способность искусственных покрытий элементов аэродрома \_\_\_\_\_ характеризуется следующими классификационными числами:

Несущая способность (PCN):

- ВПП \_\_\_ / \_\_\_ – PCN \_\_\_\_\_;
- РД \_\_\_ – PCN \_\_\_\_\_;
- РД \_\_\_ – PCN \_\_\_\_\_;
- РД \_\_\_ – PCN \_\_\_\_\_;
- РД \_\_\_ – PCN \_\_\_\_\_;
- Перрон-\_\_\_ (МС \_\_\_) - PCN \_\_\_\_\_;
- Перрон-\_\_\_ (МС \_\_\_) – PCN \_\_\_\_\_.

Несущая способность искусственных покрытий ВПП \_\_\_ / \_\_\_, РД \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, перрона-\_\_\_ (МС \_\_\_), перрона-\_\_\_ (МС \_\_\_), перрона для приема

правительственных самолетов (МС \_\_, \_\_) приведена в документах аэронавигационной информации.

Укрепленные обочины ВПП \_\_/\_\_, РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_ выдерживают нагрузку, создаваемую самолетом при выкатывании, не вызывая у него конструктивных повреждений, и нагрузку наземных транспортных средств, которые могут передвигаться по ним.

### III. Состояние аэродромных покрытий:

1. На поверхности ВПП \_\_/\_\_ отсутствуют:

- посторонние предметы и продукты разрушения покрытия;
- уступы между кромками трещин высотой более 25 мм;
- наплывы мастики высотой более 15 мм;
- выбоины и раковины с наименьшим размером в плане более 50 мм и глубиной более 25 мм не залитые мастикой;
- трещин шириной более 30 мм и глубиной более 25 мм не залитые мастикой;
- волнообразования, образующие просвет под 3-х метровой рейкой более 25 мм;
- участки шелушения поверхности покрытий глубиной более 25 мм;
- замкнутые понижения поверхности покрытия, заполняемые водой длиной более 10 м, расположенных на пути движения опор ВС.

2. На поверхности искусственных покрытий РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_, перрона-\_\_ (МС \_\_), перрона-\_\_ (МС \_\_), и укрепленных участках ЛП, примыкающих к торцам ВПП \_\_/\_\_ отсутствуют:

- посторонние предметы и продукты разрушения покрытия;
- уступы между кромками трещин высотой более 30 мм;
- наплывы мастики более 15 мм;
- выбоины и раковины с наименьшим размером в плане более 50 мм и глубиной более 30 мм, не залитые мастикой;
- трещин шириной более 30 мм и глубиной более 30 мм, не залитых мастикой;
- волнообразования, образующие просвет под трехметровой рейкой более 30 мм по пути движения опор ВС;
- участки шелушения поверхности покрытий глубиной более 30 мм.

3. На поверхности укрепленных обочин ВПП \_\_/\_\_, РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_ отсутствуют:

- посторонние предметы и продукты разрушения покрытия;
- уступы поверхности высотой более 50 мм.

4. На аэродроме определена и объявлена обобщенная характеристика ровности искусственных покрытий ВПП \_\_/\_\_ -  $R = \underline{\hspace{2cm}}$ .

### IV. Дневная маркировка аэродромных покрытий, препятствий и объектов:

1. На ВПП \_\_\_/\_\_\_ нанесены маркировочные знаки: порогов, осевой линии, ПМПУ, зон приземления, зон фиксированного расстояния, краев ВПП.

Расположение маркировочных знаков на ВПП, их размеры и количество соответствуют требованиям таблицы, рисункам 2, 4 приложения № 10 к ФАП-262 для ИВПП класса «\_\_\_».

Все маркировочные знаки окрашены в белый цвет.

2. На покрытии РД \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ нанесены маркировочные знаки: осевой линии, места ожидания у ВПП, края РД, участки сопряжения РД и ВПП.

Все маркировочные знаки РД окрашены в желтый цвет.

Размеры и расположение маркировочных знаков на РД \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ соответствуют требованиям ФАП-262.

3. На перроне-\_\_\_ (МС \_\_\_\_\_), перроне-\_\_\_ (МС \_\_\_\_\_) нанесены маркировочные знаки: осей руления ВС (линии заруливания, выруливания), разделительных осей путей движения спецавтотранспорта, Т - образных знаков мест остановки ВС, номеров стоянок, контуров зон обслуживания ВС, путей движения и знаков остановки спецавтотранспорта, знаков разрешения на въезд и выезд спецавтотранспорта и заземляющих устройств.

Цвет маркировочных знаков на перроне:

- осей руления, Т-образных знаков мест остановки ВС и номеров стоянок – желтый;
- линий контуров зон обслуживания ВС – красный;
- путей движения и знаков остановки спецавтотранспорта, знаков разрешения на въезд и выезд спецавтотранспорта, разделительной оси путей движения спецавтотранспорта – белый;
- заземляющие устройства маркированы в виде круга красного цвета диаметром 0,3 м с обводкой кольцом белого цвета шириной 0,1 м.

Размеры маркировочных знаков на перроне соответствуют требованиям ФАП-262.

На перроне обеспечивается 2-х метровое расстояние от законцовки крыла рулящих ВС до маркировки путей движения спецавтотранспорта, за исключением участков маршрутов руления, проходящих вдоль МС \_\_\_\_\_ с южной стороны для ВС индекса \_\_\_\_\_, вдоль МС \_\_\_\_\_ с северной стороны для ВС с размахом крыла более \_\_\_\_\_ м (\_\_\_\_\_).

4. Дневная маркировка нанесена на все объекты, расположенные на ЛПП, кроме аэродромных знаков и огней систем РАРІ.

Дневная маркировка нанесена на все объекты ОВД (исключая КДП), связи, радионавигации и посадки, метеорологическое оборудование, отдельно стоящие трансформаторные подстанции, предназначенные для обслуживания полетов и расположенные в пределах ограждения аэродрома.

Дневная маркировка объектов имеет 2 цвета: красный и белый.



Форма и расположение дневной маркировки высотных объектов соответствуют требованиям ФАП-262.

Председатель комиссии: \_\_\_\_\_

Члены комиссии:

---

---

**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 Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. № 415  
рекомендуемый образец

УТВЕРЖДАЮ

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 20 \_\_\_\_ г.

**А К Т**  
**обследования препятствий**  
**аэродрома**

1. Комиссия, назначенная приказом в составе:

Председатель комиссии:

|                 |        |
|-----------------|--------|
| должность       | Ф.И.О. |
| члены комиссии: |        |
| должность       | Ф.И.О. |
| должность       | Ф.И.О. |

2. В период с « \_\_\_\_\_ » по « \_\_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ 202 \_\_\_\_\_ г. провела обследование препятствий аэродрома, в результате которого установлено:

**Лист регистрации периодических сверок препятствий  
аэродрома \_\_\_\_\_**

| №№ п/п | Дата проверки | Ф.И.О. и должность проверявших | Результаты проверки  |
|--------|---------------|--------------------------------|--|
| 1      | 2             | 3                              | 4  |
| 1.     |               |                                | Технический отчет<br>«Подготовка акта обследования препятствий аэродрома _____ и определение координат и высот, вновь выявленных (изменившихся) препятствий, в соответствии с требованиями ФАП-262». |

## 3. Общие данные по аэродрому:

Данные о препятствиях получены в пределах приаэродромной территории в круге радиусом 60 км с центром в контрольной точке аэродрома (далее – КТА).

На аэродроме имеется одна искусственная взлетно-посадочная полоса:

ВПП \_\_\_/\_\_\_ с МКПос = \_\_\_°/\_\_\_° класса «\_\_\_».

Класс аэродрома «\_\_\_».

Расположение КТА относительно порогов ВПП \_\_\_/\_\_\_ в прямоугольной системе координат:

ВПП \_\_\_                    X = - \_\_\_\_\_, \_ м            Y = - \_\_\_\_\_, \_ м

ВПП \_\_\_                    X = - \_\_\_\_\_, \_ м            Y = \_\_\_\_\_, \_ м.

Высота аэродрома составляет \_\_\_\_\_, \_\_\_ м.

Подтверждающие документы:

Категорированные направления полетов аэродрома:

ВПП \_\_\_/\_\_\_ оборудована:

– с МКПос= \_\_\_\_\_° – для точного захода на посадку \_\_, \_\_\_ категории;

– с МКПос= \_\_\_\_\_° – для точного захода на посадку \_\_ категории.

## 4. Данные по взлетно-посадочной полосе

ВПП 11/29 МКпос = \_\_\_\_°/\_\_\_\_°

| Истинный азимут ВПП   | ° ' "/> ° ' "    |
|---|------------------|
| Длина ВПП   | ____ М           |
| Ширина ВПП  | ____ М           |
| Длина СЗ у порога ВПП:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____°  | ____ М<br>____ М |
| Длина ЛП за концами ВПП:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____°  | ____ М<br>____ М |
| Ширина ЛП   | ____ М           |
| Высота порога ВПП:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____°  | ____ М<br>____ М |
| Высота наивысшей точки в пределах<br>спланированной части ЛП или СЗ по ее оси у порога:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____°       | ____ М<br>____ М |
| Высота конца ЛП:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____°  | ____ М<br>____ М |
| Высота осевой линии ВПП на расстоянии ____ м за порогом<br>категорированного направления ВПП:<br>с МКпос = ____°<br>с МКпос = ____° | ____ М<br>____ М |



**6. Планы поверхностей ограничения препятствий (рекомендуемые образцы)**

6.1. План внешней горизонтальной (ВНЩ), внутренней горизонтальной (ВГ) и конической (К) поверхностей ограничения препятствий на аэродроме \_\_\_\_\_ для ВПП \_\_\_\_\_ / \_\_\_\_\_ с МК<sub>пос</sub> = \_\_\_\_\_ °, масштаб 1 : 50000.

6.2. План поверхности захода на посадку (ЗП), переходных поверхностей (П) и поверхности взлета (В) для ВПП \_\_\_\_\_ с МК<sub>пос</sub> = \_\_\_\_\_ ° аэродрома \_\_\_\_\_, масштаб 1 : 30000.

6.3. План поверхности захода на посадку (ЗП), переходных поверхностей (П) и поверхности взлета (В) для ВПП \_\_\_\_\_ с МК<sub>пос</sub> = \_\_\_\_\_ ° аэродрома \_\_\_\_\_, масштаб 1 : 30000.

6.4. Планы поверхностей зон, свободных от препятствий (OFZ).















Таблица 3. Препятствия, которые необходимо учитывать при определении максимальной взлетной массы ВС на аэродроме \_\_\_\_\_

| № препятствия | Наименование препятствия | Расстояние от конца ВПП, м | Высота над уровнем конца ВПП, м |
|---------------|--------------------------|----------------------------|---------------------------------|
| 1             | 2                        | 3                          | 4                               |
|               |                          | МКвзл = _____ °            |                                 |
|               |                          | МКвзл = _____ °            |                                 |



**9. Препятствия, подлежащие учету при определении максимальной взлетной массы воздушных судов**

Препятствия, которые необходимо учитывать при определении максимальной взлетной массы ВС на аэродроме \_\_\_\_\_, представлены в таблице 3.

**10. Карта препятствий типа «А» (образец)**

10.1. Карта препятствий типа «А» аэродрома \_\_\_\_\_.





**ПРИЛОЖЕНИЕ № 4**  
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 Минтранса России от 7 октября  
2020 г. № 415  
рекомендуемый образец

**ТАБЛИЦА СООТВЕТСТВИЯ**  
класса и физических характеристик аэродрома \_\_\_\_\_

| № п/п | Сертификационные требования | Пункт ФАП-262 | Результаты проверок и испытаний | Соответствие ФАП-262 | Метод подтверждения | Подтверждающий документ |
|-------|-----------------------------|---------------|---------------------------------|----------------------|---------------------|-------------------------|
| 1     | 2                           | 3             | 4                               | 5                    | 6                   | 7                       |
|       |                             |               |                                 |                      |                     |                         |
|       |                             |               |                                 |                      |                     |                         |
|       |                             |               |                                 |                      |                     |                         |

Наименование должности руководителя

\_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_

(подпись)

(Ф.И.О.)

М.П.

## ПРИЛОЖЕНИЕ № 5

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 Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. № 415 (п. 7)  
рекомендуемый образец

«УТВЕРЖДАЮ»

\_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)\_\_\_\_\_  
(подпись, Ф.И.О.)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

## АКТ

наземной проверки системы светосигнального оборудования,  
установленной на аэродроме \_\_\_\_\_  
(наименование аэродрома)

Комиссия, назначенная приказом \_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_ от «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

В составе:

председатель комиссии: \_\_\_\_\_  
(наименование должности, Ф.И.О)

члены комиссии \_\_\_\_\_  
(наименования должностей, Ф.И.О)

В период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. провела проверку системы  
светосигнального оборудования установленной на аэродроме \_\_\_\_\_ на  
соответствие ее требованиям ФАП «Требования, предъявляемые к гражданским  
аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских  
воздушных судов» (далее - ФАП-262) и установила.

Система светосигнального оборудования установлена на ИВПШ в 20\_\_ г. по проекту инв. № \_\_\_\_\_ разработанному \_\_\_\_\_

(проектная организация)

С МКпос. \_\_° установлена система ОВИ-I, с МКпос. \_\_° – система ОВИ-III.

В систему светосигнального оборудования входят:

огни приближения центрального ряда и светового горизонта типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– боковые огни ВПП \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– входные и ограничительные огни ВПП типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– система визуальной индикации глиссады PAPI с огнями типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией, (МАК);

аэродромные знаки \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией, (МАК);

– кабели питания \_\_\_\_\_ огней ВПП и огней приближения с МК–\_\_°, огней РД (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– кабели питания \_\_\_\_\_ огней приближения с МК–\_\_° (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

кабели питания \_\_\_\_\_ огней PAPI (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– низковольтные кабели питания типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией, (МАК);

– изолирующие трансформаторы типа \_\_\_\_\_ для огней приближения с МК–\_\_°, аэродромных знаков, боковых огней РД и т.д. (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– аппаратура дистанционного управления типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– регуляторы яркости типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК);

– низковольтные распределительные щиты типа \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК).

В качестве огней приближения и светового горизонта с МК–\_\_° используются огни \_\_\_\_\_ (сертификат типа от «\_\_» \_\_ 20\_\_ г. №\_\_, выданный Росавиацией (МАК).

Электропитание огней системы светосигнального оборудования осуществляется от трансформаторных подстанций ТП–\_\_ и ТП–\_\_.

В ходе проверки установлено:

1. Схема расположения огней с МК—\_\_\_°, углы возвышения, цвет огней, тип огней, мощность источников света и изолирующих трансформаторов соответствуют требованиям ФАП-262, предъявляемым к системам \_\_\_\_\_.

Длина линии огней приближения с МК—\_\_\_° составляет \_\_\_\_\_ м.

2. Схема расположения огней с МК—\_\_\_° (по схеме смещенного порога), углы возвышения, цвет огней, тип огней (с учетом соответствующего регулирования яркости огней приближения и ВПП), мощность источников света и изолирующих трансформаторов соответствуют требованиям ФАП-262, предъявляемым к системам \_\_\_\_\_.

Длина линии огней приближения с МК—\_\_\_° составляет \_\_\_\_\_ м.

3. Летные проверки системы светосигнального оборудования проводятся регулярно. Последняя летная проверка проводилась «\_\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_\_ г. Акты летной проверки положительные.

4. Светосигнальное оборудование, предназначенное для посадки и взлета воздушных судов, по составу подсистем огней и типу применяемых огней соответствует действующим требованиям ФАП-262.

5. Светосигнальные средства руления (огни и аэродромные знаки) по своему составу, типу и размещению соответствуют требованиям ФАП-262.

6. Конструкция и оптическая часть огней и аэродромных знаков, а также их элементы крепления обеспечивают фиксацию огней и знаков в заданном положении.

Углы установки световых пучков огней системы светосигнального оборудования соответствуют ФАП-262.

7. Количество кабелей питания подсистем светосигнального оборудования соответствует требованиям ФАП-262, предъявляемым к системам \_\_\_\_\_.

Сопротивление изоляции кабельных линий питания огней, измеренное мегомметром на 2,5 кВ, составляет:

- \_\_\_\_\_ МОм – огни ВПП (боковые, входные и ограничительные);
- \_\_\_\_\_ МОм – прожекторные огни приближения и светового горизонта с МК—\_\_\_°;
- \_\_\_\_\_ МОм – огни приближения и светового горизонта кругового обзора с МК—\_\_\_°;
- \_\_\_\_\_ МОм – глиссадные огни с МК—\_\_\_°;
- \_\_\_\_\_ МОм – глиссадные огни с МК—\_\_\_°;
- \_\_\_\_\_ МОм – огни РД;

(и т.д. по всем кабельным кольцам), что соответствует (не соответствует) требованиям ФАП-262.

8. Выходные токи регуляторов яркости на различных ступенях соответствуют технической документации и требованиям ФАП-262.

9. При проверке аппаратуры дистанционного управления на функционирование подтверждены правильность прохождения команд с панелей местного и оперативного управления, получение сигнализации на мнемосхеме об их исполнении, а также наличие сигнализации (световой и звуковой) об аварийном состоянии ССО.

Набор огней и ступеней их яркости по группам с панели оперативного управления в зависимости от времени суток и метеорологической дальности видимости соответствует требованиям ФАП-262.

Темновой промежуток и снижение яркости огней при переключении огней по группам отсутствуют.

10. Электроснабжение системы светосигнального оборудования с МК-\_\_\_° и МК-\_\_\_° и светосигнальных средств руления осуществляется в соответствии с требованиями ФАП-262, предъявляемыми к приемникам электроэнергии особой группы первой категории.

В качестве резервных автономных источников электроснабжения системы ССО используются дизель-генераторы \_\_\_\_\_ в трансформаторных подстанциях ТП-\_\_\_ и ТП-\_\_\_.

Произведена проверка работы системы светосигнального оборудования от дизель-генераторов при пропадании напряжения на одном из внешних источников электроснабжения.

Время выхода на режим после пропадания напряжения на одном из внешних источников составило \_\_\_ с в ТП-\_\_\_ и \_\_\_ с в ТП-\_\_\_, что соответствует (/не соответствует) требованиям ФАП-262 для электропитания приемников электроэнергии особой группы первой категории.

Время переключения электроснабжения с одного внешнего источника на другой, а затем и на дизель-генераторы (время срабатывания АВР в низковольтных распределительных щитах) составляет \_\_\_ с.

Выходные параметры (частота и напряжение) дизель-генераторов соответствуют требованиям.

11. Эксплуатационная документация и необходимый для эксплуатации ЗИП имеются.

## ВЫВОДЫ

1. Система светосигнального оборудования \_\_\_\_\_, установленная на аэродроме \_\_\_\_\_, соответствует (не соответствует) требованиям технической документации, ФАП-262 и может использоваться для посадки и взлета воздушных судов с МК-\_\_\_\_\_ и с МК-\_\_\_\_\_ в условиях метеоминимума \_\_\_ категории.

Подписи:

председатель комиссии: \_\_\_\_\_

(наименование должности, подпись, Ф.И.О)

члены комиссии \_\_\_\_\_

(наименования должностей, подпись, Ф.И.О)

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 6**  
к Федеральным авиационным правилам  
«Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных для  
осуществления коммерческих воздушных  
перевозок на самолетах пассажировместимостью  
более чем двадцать человек, а также аэродромов,  
открытых для выполнения международных  
полетов гражданских воздушных судов»,  
утвержденным приказом Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. № 415 (п.7)  
рекомендуемый образец

«УТВЕРЖДАЮ»

\_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_  
(подпись, Ф.И.О.)

«\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

**АКТ**

наземной проверки электроснабжения системы ССО,  
объектов РТО и связи, метеоборудования  
на аэродроме \_\_\_\_\_  
(наименование)

Комиссия, назначенная приказом \_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)  
от «\_\_» \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. № \_\_\_\_\_

В составе:  
председатель комиссии: \_\_\_\_\_  
(наименование должности, Ф.И.О)

члены комиссии \_\_\_\_\_  
(наименования должностей, Ф.И.О)

В период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. провела проверку  
электроснабжения системы ССО, объектов РТО и связи, метеоборудования на  
аэродроме \_\_\_\_\_ на соответствие ФАП «Требования, предъявляемые к  
гражданским аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки

гражданских воздушных судов» (ФАП-262), ПТЭЭП, Правил устройства электроустановок, утвержденных приказом Министерства энергетики Российской Федерации от 08.07.2002 № 204 (далее - ПУЭ) и установила.

1. Централизованное электроснабжение осуществляется от двух внешних независимых источников, фидеров №\_\_\_ и №\_\_\_ воздушной линии электропередач \_\_\_ кВ. – . К указанным фидерам подключена ГПП – \_\_\_ (\_\_\_/\_\_\_/\_\_\_ кВ.), которая имеет два трансформатора \_\_ МВ\*А и \_\_ МВ\*А, высоковольтное секционирование с распределением электроснабжения на стороне \_\_\_ кВ., систему АПВ, АВР.

От ГПП – №\_\_\_ осуществляется электроснабжение:

- фидер №\_\_\_ и №\_\_\_ – насосной станции первого подъёма (НС-1);

- фидер №\_\_\_ и №\_\_\_ - аэропортовой зоны, жилого посёлка, ОРЛ-Т+ВРЛ, ПМРЦ;

- фидер №\_\_\_ и №\_\_\_ - поступает на РП-\_\_\_ системы электроснабжения аэропорта и обеспечивают напряжением \_\_\_ кВ. трансформаторные подстанции объектов РСТО и С, а также ГСМ и аэровокзальный комплекс.

2. Система электроснабжения представляет собой двух лучевую радиальную схему, с элементами кольцевой схемы в аэропортовой зоне. РП №\_\_\_ имеет высоковольтное секционирование, АВР. Систематически производится режимно-эксплуатационная наладка релейной защиты ГПП – №\_\_\_, РП – №\_\_\_.

3. Пропускная способность каждой из взаиморезервированных ЛЭП позволяет в условиях отказа перераспределение соответствующих нагрузок.

Максимальная нагрузка в нормальном режиме в зимних условиях: Т-№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, Т-№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – \_\_\_ А, ф.№\_\_\_ ГПП-№\_\_\_ – резервирует ф №\_\_\_.

УАВР \_\_\_ кВ имеют: ТП-№\_\_\_ электроснабжения ССО, КРМ МК-\_\_\_, РСБН, ГРМ МК-\_\_\_; ТП-\_\_\_ А электроснабжения ССО, СДП МК-\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_; ТП-№\_\_\_ – БПРМ МК-\_\_\_; ТП-№\_\_\_ – БПРМ МК-\_\_\_, КРМ МК-\_\_\_; ТП-№\_\_\_ – ПРЦ; КДП; единый зал УВД; СДП МК-\_\_\_; ОРЛ-А+ПРЛ;

4. Категория приёмников электроэнергии по степени надёжности электроснабжения и максимально допустимое время перерыва в электропитании соответствует следующим данным:

по особой группе 1 категории со временем перехода на резерв менее 1 с. – диспетчерские пункты и средства наземной авиационной связи, средства авиационной воздушной связи ДПК, ПДП, ДПР, РЦ; ССО МК-\_\_\_, ССО МК-\_\_\_;

по 1 категории со временем перехода на резерв 1 с. – КРМ МК-\_\_\_, КРМ МК-\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_, ВРЛ «Радуга», ДМРМ МК-\_\_\_ /имеются химические источники/, СДП МК-\_\_\_, ОРЛ-А+ПРЛ, РСБН, БПРМ МК-\_\_\_, БПРМ МК-\_\_\_, ПРЦ, АРП, метеооборудование;

по 1 категории со временем перехода на резерв 60 с. – ПМРЦ, ДПРМ МК-\_\_\_, ДПРМ МК-\_\_\_, ДМРМ МК-\_\_\_, ОРЛ-Т+ВРЛ;



по 2 категории – АТБ, ИАС, ГСМ, НС-№ \_\_\_\_, НС-№ \_\_\_\_, СТТ и СТО, ССТ и АМ, САБ, СПАСОП, аэровокзальный комплекс.

5. Электроснабжение от двух внешних источников по двум кабельным линиям через два трансформатора и одного автономного ДГА, резервирующего оба внешних независимых источника, осуществляется на объектах – КДП, ССО МК- \_\_\_\_, ССО МК- \_\_\_\_, СДП МК- \_\_\_\_, КРМ МК- \_\_\_\_, КРМ МК- \_\_\_\_, ГРМ МК- \_\_\_\_, ГРМ МК- \_\_\_\_, РСБН, ОРЛ-А+ПРЛ, БПРМ МК- \_\_\_\_, БПРМ МК- \_\_\_\_, диспетчерские пульта и средства наземной авиационной связи, средства воздушной авиационной связи СДП, ДПР, ДПК, ПДП, РЦ.

6. Электроснабжение от одного внешнего источника и одного ДГА, автоматизированного по 2 категории осуществляется на объектах – ДПРМ МК- \_\_\_\_, ДПРМ МК- \_\_\_\_, ПМРЦ, ОРЛ-Т+ВРЛ. Электроснабжение АРП осуществляется по двум кабельным линиям, причем одна из них от ЩГП объекта 1 категории – ОРЛ-А+ПРЛ. Электроснабжение метеоборудования на центре ВПП, БПРМ МК- \_\_\_\_, БПРМ- \_\_\_\_, СДП МК- \_\_\_\_, осуществляется по одной кабельной линии от ЩГП этих объектов.

7. Электроснабжение от одного независимого ввода и ДГА, автоматизированного по 1 категории осуществляется на насосной станции первого подъёма.

8. Электроснабжение от двух независимых вводов и ДГА, автоматизированного по 1 категории осуществляется на ССТ и АМ, СТТ и СТО, аэровокзальный комплекс.

9. Электроснабжение от двух независимых вводов осуществляется на ГСМ, ИАС, АТБ, САБ, СПАСОП.

10. Время переключения электроснабжения на дизель-электрический агрегат для всех потребителей, отнесенных к особой группе 1 категории, не превышает 15 с.

Степень автоматизации ДГА – вторая. Тип – АСДА- \_\_\_\_, АСДА- \_\_\_\_, ДГА- \_\_\_\_, ДГА- \_\_\_\_, и иные, с характеристиками, не уступающими перечисленным.

Мощность каждого ДГА обеспечивает максимальную нагрузку потребителей особой группы 1 категории, а также потребителей, обеспечивающих нормальные условия их работы и обслуживания.

Сторонних потребителей, подключенных к ЩГП – нет.

Вывод: Электроснабжение системы ССО, объектов РТО и связи, метеоборудования соответствует требованиям ФАП-262, ПТЭЭП, ПУЭ.

Подписи:

председатель комиссии: \_\_\_\_\_

(наименование должности, подпись, Ф.И.О)

члены комиссии \_\_\_\_\_

(наименования должностей, подпись, Ф.И.О)

ПРИЛОЖЕНИЕ № 7  
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 Минтранса России от 7 октября  
2020 г. № 415  
рекомендуемый образец

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

СЕРТИФИКАТ  
СООТВЕТСТВИЯ АЭРОДРОМА

№ \_\_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

Географическое положение  
аэродрома \_\_\_\_\_

Ведомственная принадлежность \_\_\_\_\_

Класс  
аэродрома \_\_\_\_\_

Размеры ВПП \_\_\_\_\_

**Адрес в пределах местонахождения юридического лица (адрес места жительства ИП)**

---



---



---

**Сертификат  
выдан**

---

**Срок действия до**

---

**Дата** \_\_\_\_\_ **года**  
**выдачи**

Подпись/фамилия, имя, отчество (при наличии)

**(оборотная сторона)**

**ИВПП \_\_\_/\_\_\_ оборудована:**

**с МКпос-\_\_\_° - \_\_\_\_\_;**

**с МКпос-\_\_\_° - \_\_\_\_\_;**

### **УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОДРОМА**

---

Подпись/фамилия, имя, отчество (при наличии)

**Дата выдачи « \_\_\_ » \_\_\_\_\_ Г.**

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 8**  
 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 Минтранса России от 7 октября  
 2020 г. № 415  
 рекомендуемый образец

**ЗАЯВКА**

на замену (переоформление) сертификата соответствия аэродрома

\_\_\_\_\_ (наименование аэродрома)

1. \_\_\_\_\_

(заявитель (новый оператор аэродрома или существующий оператор (в зависимости от причины замены

\_\_\_\_\_ (переоформления) сертификата)

Адрес в пределах местонахождения юридического лица (адрес места жительства индивидуального предпринимателя) \_\_\_\_\_

Телефон (при наличии) \_\_\_\_\_

Факс (при наличии) \_\_\_\_\_

Адрес электронной почты (при наличии) \_\_\_\_\_

в лице \_\_\_\_\_

(наименование должности, Ф.И.О.)

просит заменить сертификат соответствия на аэродром \_\_\_\_\_

от \_\_\_\_ . \_\_\_\_ . \_\_\_\_ № \_\_\_\_\_, ранее выданный \_\_\_\_\_

(указать, кем был выдан (Росавиация,

территориальный орган)

оператору указанного аэродрома \_\_\_\_\_

(указать наименование оператора аэродрома,

его юридический адрес)

в связи произошедшей реорганизацией (изменением организационно-правовой формы, утратой (порчей) сертификата по неосторожности, изменением наименования или юридического адреса указанного оператора аэродрома \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_ (указать причину)

2. Прошу заменить (переоформить) сертификат соответствия, указанный в пункте 1 настоящей заявки на \_\_\_\_\_

(указать наименование оператора аэродрома, его юридический адрес)

3. Заявитель при получении сертификата после его замены или переоформления подтверждает соответствие аэродрома требованиям ФАП-262 и обязуется обеспечить стабильность заявленных при сертификации характеристик аэродрома в дальнейшем, а также оплатить расходы по замене (переоформлению) сертификата.

4. Дополнительные сведения \_\_\_\_\_

(согласно требованиям ФАП-262)

Заявитель \_\_\_\_\_

(наименование должности руководителя (для ИП фамилия индивидуального предпринимателя) подпись, инициалы, фамилия)

М.П.

(при наличии)

« \_\_\_\_ » \_\_\_\_\_ г.