



ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ

пр. Перемоги, 14, м. Київ, 01135; тел. (044) 351-54-01, тел. факс (044) 351-56-92
vdz@avia.gov.ua, код ЄДРПОУ 37536026

Державна регуляторна служба України

Державна авіаційна служба України відповідно до статті 21 Закону України «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності» подає для погодження проект наказу «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

Додатки: 1. Проект регуляторного акта (копія) на 88 арк. у 1 прим.

2. Аналіз регуляторного впливу проекту регуляторного акта (оригінал) на 20 арк. в 1 прим.

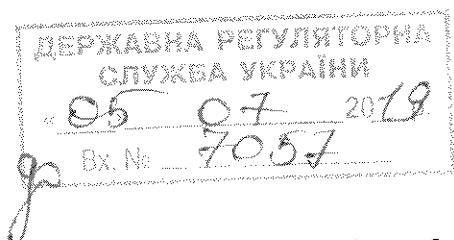
3. Копія оприлюдненого повідомлення про оприлюднення проекту регуляторного акту на 3 арк. в 1 прим.

Голова

Олександр БІЛЬЧУК

026564

Ганна Ідрісова 351 55 30



UB Державіаслужба України
1.19-4545-19 від 05.07.2019

арк.1





ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА СЛУЖБА УКРАЇНИ
(ДЕРЖАВІАСЛУЖБА)

НАКАЗ

Київ

Про затвердження Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»

Відповідно до частин першої та п'ятої статті 11, частини четвертої статті 46 Повітряного кодексу України, пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою здійснення державного нагляду за дотриманням встановлених законодавством вимог експлуатації злітно-посадкових майданчиків **н а к а з у ю**:

1. Затвердити Авіаційні правила України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків» (далі – Авіаційні правила), що додаються.

009082

2. Управлінню аеродромів та аеропортів департаменту авіаційних перевезень, аеропортів та міжнародного співробітництва (Голодняк Г.Г.) в установленому законодавством порядку забезпечити:

подання цього наказу на державну реєстрацію до Міністерства юстиції України;

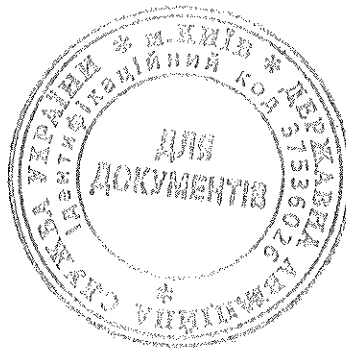
оприлюднення цього наказу на офіційному сайті.

3. Установити, що посвідчення про допуск до експлуатації постійного злітно-посадкового майданчика, видані відповідно до Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 01 грудня 2004 року № 205, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 24 грудня 2004 року за № 1644/10243, є чинними протягом встановленого в них строку дії.

4. Визнати таким, що втратив чинність наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 01 грудня 2004 року № 205 «Про затвердження Правил допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден», зареєстрований у Міністерстві юстиції України 24 грудня 2004 року за № 1644/10243 (зі змінами).

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

Голова Державіаслужби



О. БІЛЬЧУК

ЗАТВЕРДЖЕНО

наказом Державіаслужби

№ _____

Авіаційні правила України

«Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

І. Загальні положення

1. Ці Авіаційні правила є обов'язковими і поширюються на всіх фізичних і юридичних осіб незалежно від форми власності та відомчої належності, що здійснюють експлуатацію злітно-посадкових майданчиків для польотів легких, дуже легких, надлегких та аеростатів (далі - легкі) повітряних суден і вертольотів, що мають максимальну злітну масу не більше 5700 кілограмів.

2. Ці Авіаційні правила застосовуються уповноваженим органом при здійсненні процедур щодо видачі посвідчення постійним злітно-посадковим майданчикам та здійсненні нагляду за ними.

3. Злітно-посадкові майданчики (далі – ЗПМ) поділяються на постійні та тимчасові.

4. Постійні злітно-посадкові майданчики можуть бути приватного використання або спеціалізовані.

5. Видача посвідчення тимчасовим злітно-посадковим майданчикам не здійснюється.

6. Для реалізації вимог цих Авіаційних правил застосовуються технічні вимоги до постійних злітно-посадкових майданчиків (далі – ЗПМ), наведені у додатку 1 до цих Авіаційних правил.

7. Забороняється експлуатація постійного ЗПМ без отримання посвідчення ЗПМ згідно з вимогами цих Авіаційних правил та виконання інших вимог нормативно-правових актів у галузі цивільної авіації.

8. Експлуатант постійного ЗПМ зобов'язаний надати заявку згідно з додатком 2 до цих Авіаційних правил на отримання посвідчення ЗПМ та відповідати умовам дії посвідчення ЗПМ, виданого уповноваженим органом.

7. У цих Авіаційних правилах терміни вживаються в таких значеннях:

1) експлуатант постійного ЗПМ – юридична або фізична особа, яка забезпечує експлуатацією постійного ЗПМ та отримала відповідне посвідчення;

2) заявка – офіційне звернення заявника в установленій формі на одержання посвідчення ЗПМ;

3) заявник – фізична або юридична особа, яка є експлуатантом ЗПМ та подала заявку на отримання посвідчення ЗПМ;

4) комерційна експлуатація – будь-яка експлуатація ПС, яка є доступною для громадськості за плату або іншу цінну винагороду, або коли вона не доступна для громадськості і виконується за контрактом між експлуатантом та замовником, де останній не має контролю над експлуатантом;

5) посвідчення ЗПМ – документ, що підтверджує відповідність постійного ЗПМ та експлуатанта цього ЗПМ цим Авіаційним правилам;

6) постійний ЗПМ – земельна (водна, льодова) ділянка або спеціально підготовлена площадка, в тому числі вертолітний майданчик, мінімально допустимих розмірів, призначена для зльоту, посадки, руху та/або стоянки легких повітряних суден та вертольотів максимальною злітною масою не більше 5700 кілограмів, яка використовується тільки для виконання польотів за правилами візуальних польотів (ПВП), та на якій може виконуватись комерційна або спеціалізована експлуатація;

7) постійний ЗПМ приватного використання – постійний ЗПМ, окрім спеціалізованих постійних ЗПМ, який експлуатується його власником та тими, кому він не забороняє його експлуатувати, та на якому не здійснюється комерційна або спеціалізована експлуатація;

8) спеціалізований постійний ЗПМ – постійний ЗПМ, на якому може виконуватись спеціалізована або комерційна експлуатація, або експлуатація спеціалізованого постійного ЗПМ організаціями з підготовки пілотів (АТО);

9) спеціалізована експлуатація – усі види експлуатації, окрім комерційної, під час яких повітряне судно використовується для спеціалізованих видів діяльності, таких як сільське господарство, будівництво, фотозйомка, геодезія, спостереження та патрулювання, повітряна реклама;

10) тимчасовий ЗПМ – майданчик (окрім постійного ЗПМ), який не має стаціонарних споруд, обладнання та відведеного повітряного простору, та який експлуатант або командир ПС обрав для посадки/зльоту;

11) уповноважений орган – центральний орган виконавчої влади з питань цивільної авіації, що забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації (Державна авіаційна служба України).

Інші терміни, що використовуються в цих Авіаційних правилах, вживаються у значеннях, наведених у Повітряному кодексі України, стандартах ІКАО та інших нормативно-правових актах.

7. У цих Авіаційних правилах використовуються такі скорочення:

ЗПМ – злітно-посадковий майданчик;

ЗПС – злітно-посадкова смуга;

ЛС – льотна смуга;

МК – магнітний курс;

МС – місце стоянки;

ПС – повітряне судно;

РД – руліжна доріжка;

AIP – Збірник аеронавігаційної інформації;

ICAO – Міжнародна організація цивільної авіації;

FATO – зона кінцевого етапу заходу на посадку та злету;

TLOF – зона приземлення та відриву.

II. Допуск до експлуатації ЗПМ

1. Загальна процедура

1. Процедура допуску до експлуатації постійних ЗПМ складається з наступних етапів:

- попередня зустріч з експлуатантом постійного ЗПМ (у разі необхідності);
- офіційна подача заявки на видачу посвідчення ЗПМ;
- попередня оцінка наданої документації;
- розгляд наданої документації
- проведення обстеження постійного ЗПМ (крім постійних ЗПМ приватного використання);
- видача посвідчення ЗПМ;
- постійний нагляд.

2. При допуску до експлуатації постійного ЗПМ приватного використання обстеження ЗПМ уповноваженим органом не виконується. Постійний нагляд за експлуатацією постійного ЗПМ приватного використання виконується відповідно до глави III цих Авіаційних правил.

3. У разі виникнення будь-яких змін умов експлуатації постійного ЗПМ, зазначених в посвідченні ЗПМ, експлуатаційних характеристик або прилеглої до нього місцевості, що впливають на безпечне виконання операцій на ньому, експлуатант постійного ЗПМ повинен припинити експлуатацію постійного ЗПМ до проведення інспекційної перевірки уповноваженим органом у порядку, визначеному цими Авіаційними правилами.

4. Процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ складається з:
розроблення та затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ згідно з додатком 3 до цих Авіаційних правил;

затвердження експлуатантом або командиром ПС акту технічного обстеження тимчасового ЗПМ згідно з додатком 4 до цих Авіаційних правил;

надання експлуатантом або командиром ПС заявки органам ОНР на польоти з тимчасового ЗПМ.

5. Дозволяється експлуатація тимчасових ЗПМ для виконання авіаційних робіт на протязі 3 місяців з дати затвердження експлуатантом або командиром ПС інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ.

6. Дозволяється експлуатація тимчасових ЗПМ не більше 20 днів на рік для інших видів експлуатації легких ПС і вертольотів, що мають максимальну злітну масу не більше 5700 кілограмів.

7. Підставою для надання органами ОНР дозволу на використання повітряного простору є заявка експлуатанта або командира ПС на польоти з тимчасового ЗПМ з документами, зазначеними в пункті 4 цього розділу.

8. Відповідальність за вибір та технічне обстеження тимчасового ЗПМ, розроблення та затвердження інструкції з виконання польотів на тимчасовому ЗПМ та його використання несе експлуатант або командир ПС.

2. Заявка на отримання посвідчення постійного ЗПМ

1. Підставою для розгляду уповноваженим органом документації для отримання посвідчення постійного ЗПМ є заявка встановленої форми.

2. Заявка заповнюється заявником та надається до уповноваженого органу разом з документами, зазначеними в ній.

3. До заявки додаються такі документи:

погодження органами місцевого самоврядування, в межах території яких розташований постійний ЗПМ, на його розташування та експлуатацію;

завірена заявником копія витягу з державного реєстру про реєстрацію юридичної або фізичної особи-підприємця, для фізичної особи – завірена копія його паспортних даних та реєстраційного номера облікової картки платника податків;

згода власника земельної ділянки на розміщення та експлуатацію на ній постійного ЗПМ (у разі, якщо заявник та власник постійного ЗПМ – різні особи);

договір обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації за шкоду, заподіяну третім особам (крім постійних ЗПМ приватного використання);

інформація щодо призначення, кваліфікації та досвіду керівника експлуатанта постійного ЗПМ (крім постійних ЗПМ приватного використання);

Керівництво з експлуатації постійного ЗПМ згідно з додатками 5 або 6 до цих Авіаційних правил.

4. Всі документи заявник надає в паперовому та в електронному вигляді. Відповідальність за достовірність даних несе заявник.

5. Заявка приймається на розгляд у разі наявності всіх зазначених документів.

6. Уповноважений орган у десятиденний термін повідомляє заявнику про прийняття до розгляду заявки або, у разі ненадання до заявки повного комплексу документів – заявнику надається аргументована відмова у прийнятті заявки.

7. Наданий до заявки комплект документів розглядається уповноваженим органом протягом двох місяців з дати прийняття до розгляду заявки.

8. У разі наявності зауважень до наданих документів, вони надсилаються заявнику, а у разі їх відсутності уповноваженим органом приймається рішення про проведення обстеження постійного ЗПМ (крім постійних ЗПМ приватного використання). Заявнику надсилається повідомлення з визначенням орієнтовної дати проведення обстеження. Обстеження має відбутися в місячний термін після повідомлення.

9. Заявник повинен у термін до трьох місяців з дати отримання зауважень до наданих документів їх усунути та надати оновлені документи до уповноваженого органу. Якщо заявником зауваження не усунені у зазначений термін, заявка анулюється. Заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

3. Обстеження спеціалізованих постійних ЗПМ

1. Обстеження спеціалізованих постійних ЗПМ виконується уповноваженим органом шляхом оцінки елементів постійного ЗПМ (ЛС, ЗПС, вільних зон), обладнання постійного ЗПМ, експлуатаційних процедур, зазначених у Керівництві з експлуатації постійного ЗПМ на предмет їх відповідності вимогам цих Авіаційних правил.

2. За результатами обстеження спеціалізованого постійного ЗПМ протягом

15 робочих днів від дати його закінчення складається акт обстеження (далі – акт), який затверджується уповноваженим органом.

3. Акт складається та підписується в двох примірниках. Один примірник акта надається заявнику протягом 3 робочих днів з дати його затвердження, другий примірник залишається в уповноваженому органі.

4. Виявлені під час обстеження невідповідності поділяються на 2 рівні:

невідповідності 1 рівня, при виявленні яких, уповноважений орган може анулювати заявку на видачу посвідчення ЗПМ, призупинити дію або анулювати посвідчення ЗПМ, якщо експлуатантом спеціалізованого постійного ЗПМ вони не будуть негайно усунені;

невідповідності 2 рівня повинні бути усунені відповідно до узгодженого з уповноваженим органом плану заходів з усунення невідповідностей згідно з додатком 7 до цих Авіаційних правил.

5. Якщо при обстеженні спеціалізованого постійного ЗПМ виявлені невідповідності 1 рівня, заявник повинен невідкладно вжити заходів для їх усунення та надати звіт про усунення невідповідностей (далі – звіт) до уповноваженого органу згідно з додатком 8 до цих Авіаційних правил. До звіту додаються відповідні підтверджуючі документи про усунення невідповідностей. За результатами розгляду звіту уповноважений орган може прийняти рішення щодо проведення повторного обстеження спеціалізованого постійного ЗПМ.

До невідповідностей 1 рівня належать:

недопущення осіб, уповноважених на проведення обстеження спеціалізованого постійного ЗПМ до інфраструктури будівель і споруд експлуатанта постійного ЗПМ у період звичайного робочого часу та/або після письмового запиту;

отримання або підтримання дійсності посвідчення ЗПМ шляхом

фальсифікації наданих до уповноваженого органу документів;

докази фактів зловживання або неналежного використання посвідчення ЗПМ;

не призначення керівника експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ.

6. До невідповідностей 2 рівня належать будь-які невідповідності, які не підпадають під невідповідності 1 рівня.

Якщо при обстеженні виявлені невідповідності 2 рівня, заявник розробляє план заходів з усунення невідповідностей та подає його до уповноваженого органу на узгодження.

4. Видача посвідчення ЗПМ

1. До початку експлуатації постійного ЗПМ його експлуатант повинен отримати посвідчення ЗПМ з додатком до нього. Форма посвідчення ЗПМ та додаток до посвідчення ЗПМ наведені у додатках 9 та 10 до цих Авіаційних правил.

2. Посвідчення ЗПМ видається уповноваженим органом на необмежений строк.

3. Видача посвідчення ЗПМ здійснюється уповноваженим органом у разі:
допуску до експлуатації постійного ЗПМ;
зміни експлуатанта постійного ЗПМ.

4. Уповноважений орган веде облік постійних ЗПМ, яким видано посвідчення ЗПМ та, інформація про які публікується в AIP.

6. Упродовж 5 днів після отримання посвідчення ЗПМ експлуатант

постійного ЗПМ повинен надати інформацію про назву, географічні координати та експлуатанта постійного ЗПМ, інші необхідні дані до Служби аеронавігаційної інформації України для її публікації в AIP.

7. Уповноважений орган інформує органи організації повітряного руху та використання повітряного простору про видачу посвідчення ЗПМ або призупинення його дії чи анулювання.

5. Заходи впливу

1. Дія посвідчення ЗПМ може бути призупинена або посвідчення ЗПМ може бути анульоване уповноваженим органом, якщо не виконуються вимоги цих Авіаційних правил.

2. Відновити дію призупиненого посвідчення ЗПМ уповноважений орган може після усунення експлуатантом цього ЗПМ виявлених невідповідностей та надання звіту про їх усунення.

3. Якщо експлуатантом постійного ЗПМ протягом 6 місяців від дати призупинення дії посвідчення ЗПМ не усунено виявлені невідповідності, уповноваженим органом приймається рішення про анулювання посвідчення ЗПМ.

4. Експлуатант постійного ЗПМ повинен повернути посвідчення ЗПМ до уповноваженого органу протягом 10 днів з дати прийняття такого рішення.

5. Анульовані посвідчення ЗПМ не підлягають відновленню.

6. Якщо під час проведення обстеження або інспекційної перевірки, особою, уповноваженою на проведення перевірок, виявлені невідповідності 1

рівня, ним повинні бути невідкладно вжиті заходи для припинення експлуатантом постійного ЗПМ виконання польотів та надано відповідну інформацію про загрозу безпеці польотів до уповноваженого органу для прийняття відповідного рішення щодо подальшої експлуатації постійного ЗПМ.

III. Постійний нагляд

1. Нагляд за постійними ЗПМ та експлуатантами постійних ЗПМ виконується уповноваженим органом шляхом проведення інспекційних перевірок з періодичністю не рідше одного разу на чотири роки.

2. Інспекційні перевірки поділяються на планові та позапланові.

3. Планові інспекційні перевірки проводяться відповідно до графіка перевірок, що затверджується уповноваженим органом.

4. Експлуатант постійного ЗПМ завчасно (за 10 днів) повідомляється про проведення планової інспекційної перевірки.

5. Позапланові інспекційні перевірки можуть проводитись у наступних випадках:

у разі наявності відомостей про погіршення стану безпеки польотів внаслідок неналежної експлуатації;

виявлення невідповідності постійного ЗПМ технічним вимогам та умовам дії посвідчення ЗПМ.

6. Про проведення позапланової інспекційної перевірки уповноважений орган повідомляє експлуатанта постійного ЗПМ за 3 дні до проведення перевірки.

6. Порядок дій при проведенні інспекційної перевірки (планової або позапланової) аналогічний діям при обстеженні спеціалізованого постійного ЗПМ для видачі посвідчення ЗПМ, зазначеним у розділі 3 глави II цих Авіаційних правил.

IV. Зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ

1. Про будь-яку зміну керівника експлуатанта постійного ЗПМ, умов експлуатації постійного ЗПМ, що зазначені у посвідченні ЗПМ та/або додатку до нього, експлуатант постійного ЗПМ повідомляє уповноважений орган у 10-денний термін з дня їх виникнення.

2. У разі прийняття експлуатантом постійного ЗПМ рішення про припинення експлуатації постійного ЗПМ, він повинен у місячний строк офіційно повідомити про це уповноважений орган та повернути йому у цей же термін посвідчення ЗПМ.

3. У разі зміни експлуатанта постійного ЗПМ, видане раніше посвідчення ЗПМ втрачає чинність та підлягає поверненню до уповноваженого органу. Видача посвідчення ЗПМ іншому експлуатанту постійного ЗПМ проводиться в порядку, визначеному у розділі 4 глави II цих Авіаційних правил.

V. Обов'язки експлуатанта постійного ЗПМ

1. Експлуатант постійного ЗПМ зобов'язаний підтримувати постійний ЗПМ в придатному для експлуатації стані відповідно до умов, зазначених в посвідченні ЗПМ, додатку до нього та процедур, зазначених у Керівництві з експлуатації постійного ЗПМ.

2. Експлуатант спеціалізованого постійного ЗПМ повинен забезпечувати надання аеронавігаційної, метеорологічної інформації його користувачам.
3. Експлуатант постійного ЗПМ приватного використання повинен використовувати достатню для виконання польотів аеронавігаційну та метеоінформацію.
4. На постійному ЗПМ приватного використання наземні засоби зв'язку, навігації, спостереження (радіотехнічного забезпечення) можуть не використовуватися.
5. Експлуатант постійного ЗПМ зобов'язаний підтримувати в актуальному стані інформацію щодо ЗПМ, опубліковану в AIP.

Заступник начальника управління
аеродромів та аеропортів –начальник відділу
сертифікації аеродромів– державний інспектор
з авіаційного нагляду за безпекою авіації



Г. ІДРІСОВА

Додаток 1 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 6 глави I)

Технічні вимоги до постійних ЗПМ
(спеціалізовані постійні ЗПМ та постійні ЗПМ приватного використання)

I. Кодове позначення постійного ЗПМ

1. Кодові цифри та літери позначення постійного ЗПМ мають значення, що наведені в табл. I-1 цього розділу.
2. Кодова цифра для елемента 1 визначається з колонки 1 табл. I-1 цього розділу, при цьому вибирається кодова цифра, що відповідає найбільшій величині розрахунковій довжині льотної смуги (ARFL) для типу літака, для якого призначена ЗПС.
3. Кодова літера для елемента 2 визначається з колонки 3 табл. I-1 цього розділу, при цьому вибирається кодова літера, що відповідає найбільшому розмаху крила літака.

Таблиця I-1. Кодове позначення постійного ЗПМ

Кодовий елемент 1		Кодовий елемент 2	
Кодова цифра	ARFL (розрахункова для типу ПС довжина льотного поля)	Кодова літера	Розмах крила
1	< 800 м	A	< 15 м
2	≥ 800 м < 1200 м	B	≥ 15 м < 24 м
		C	≥ 24 м < 36 м

II. Фізичні характеристики постійного ЗПМ

1. Злітно-посадкові смуги

1. ЗПС на постійному ЗПМ може бути природною поверхнею (грунт) або зі штучного покриття.

2. Довжина ЗПС повинна забезпечувати достатні наявні дистанції, що відповідають типу ПС, які експлуатуються на ЗПС.

3. Ширина ЗПС із штучним покриттям повинна мати відповідне значення у табл. II-1 цих Технічних вимог:

Таблиця II-1. Ширина ЗПС

Кодова цифра	OMGWS (відстань між зовнішніми колесами основного шасі)		
	< 4,5 м	≥ 4,5 м < 6 м	≥ 6 м < 9 м
1	MTOM (максимальна злітна маса) = 5700 кг або нічне використання постійного ЗПМ: 18 м		23 м
	2000 кг ≤ MTOM < 5700 кг: 15 м		
	MTOM < 2000 кг або приватне використання: 10 м		
2	MTOM = 5700 кг або нічне використання: 23 м		30 м
	MTOM < 5700 кг: 18 м		

3. У разі інших характеристик ширини ЗПС вона повинна відповідати льотно-технічним характеристикам зазначеним в КЛЕ для типів ПС, які експлуатуються на ЗПС.

4. Розміри вертолітного майданчика повинні бути достатніми для безпечного зльоту та посадки вертольоту в залежності від вітру та льотних характеристик вертольоту.

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

- 1) 150 м, коли найбільшою кодовою цифрою є 2;
- 2) 120 м, коли найбільшою кодовою цифрою є 1.

6. Загальний поздовжній ухил між кінцями ЗПС та поперечні ухили повинні забезпечувати стік поверхневої та талої води.

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

1) будь-якої точки, розташованої на висоті 3 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 3 м над ЗПС, на відстані, яка складає не менше половини довжини ЗПС, коли вказана кодова літера С;

2) будь-якої точки, розташованої на висоті 2 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 2 м над ЗПС, на відстані, яка складає не менше половини довжини ЗПС, коли вказана кодова літера В;

3) будь-якої точки, розташованої на висоті 1,5 м над ЗПС, до всіх інших точок, що знаходяться на висоті 1,5 м над ЗПС, на відстані, яка складає не менше половини довжини ЗПС, коли вказана кодова літера А.

8. Поверхня ЗПС із штучним покриттям повинна витримувати навантаження, що спричиняють ПС, які експлуатуються на ЗПС.

9. Несуча спроможність ЗПС із штучним покриттям та ґрунтової ЗПС повинна бути визначена й подана в наступному вигляді:

- максимально припустима маса повітряного судна;
- максимально припустимий тиск у пневматику.

Якщо несуча спроможність покриття піддається значним сезонним коливанням, можуть бути надані різні значення несучої спроможності.

10. Поверхня ґрунтової ЗПС повинна бути без значних нерівностей та, за необхідності, вкрита дерном. Допускаються загальні нерівності глибиною до 6 см під триметровою рейкою.

Висота травостою на ґрунтовій ЗПС не повинна перевищувати значення, зазначеного в КЛЕ для типів ПС, які експлуатуються на ЗПС.

11. Міцність поверхні ґрунтової ЗПС повинна забезпечувати зліт, посадку та руління ПС з максимальною злітною масою, але в усякому разі глибина колії від ПС не повинна перевищувати значення, зазначеного в КЛЕ для типів ПС, які експлуатуються на ЗПС.

На поверхні ґрунтової ЗПС не повинно бути сторонніх предметів.

12. При облаштуванні ґрунтової ЗПС необхідно враховувати нахили поверхні для стоку дощової та талої води.

13. Поверхня вертолiтного майданчика повинна:
 витримувати вплив струму несучого гвинта;
 не мати нерівностей, які могли б негативно вплинути на виконання зльоту та посадки вертольоту;
 мати достатню несучу спроможність.

2. Льотні смуги

1. ЗПС повинна знаходитись у межах ЛС.
2. ЛС включає ділянки, розташовані до початку і за кінцем ЗПС довжиною не менше:
 - 1) 60 м, коли вказана кодова цифра 2;

2) 25 м, коли вказана кодова цифра 1.

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

Таблиця II-2. Ширина ЛС

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

4. Поперечні та поздовжні ухили спланованої частини ЛС повинні бути такими, щоб запобігти накопиченню води на її поверхні.

5. Поверхня ЛС повинна бути такою, щоб при викочуванні ПС за межі ЗПС звести до мінімуму небезпеку пошкодження ПС через різницю несучої спроможності покриттів.

6. На ЛС не повинно бути нерухомих об'єктів, окрім тих, що мають легку і ламку конструкцію, візуальних засобів або об'єктів для забезпечення

безпеки польотів ПС, які повинні бути розташовані на ЛС.

7. Навколо вертолітного майданчика встановлюється зона безпеки на відстань не менше 3 м або на $0,25 D$ найбільшого вертольота в залежності від того, яка величина більше.

3. Руліжні доріжки

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

Таблиця II-3. Ширина РД

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

2. У разі інших характеристик ширини РД вона повинна відповідати льотно-технічним характеристикам зазначеним в КЛІЕ для типів ПС, які експлуатуються на постійному ЗПМ.

3. Ширина наземної РД для вертольотів повинна бути не менше 1,5 значення найбільшої ширини шасі вертольотів, для обслуговування яких вона призначена.

4. Ширина повітряної РД для вертольотів повинна дорівнювати принаймні

двом значенням найбільшої ширини шасі вертольотів, для обслуговування яких вона призначена.

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

6. Мінімальні припустимі відстані між осьовою лінією РД та осьовою лінією ЗПС, осьовими лініями паралельних РД, або осьовою лінією РД та нерухомою перешкодою, повинні бути не менше значень вказаних у табл. II-4 цих цього розділу. Можливе зменшення мінімально припустимих відстаней, якщо це не буде перешкоджати безпечній експлуатації ПС.

Таблиця II-4. Мінімальні відстані від РД

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

* Ці відстані визначені таким чином, щоб ПС, яке відхилилось від осі РД у бік краю РД, не зіштовхнулось із об'єктом.

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

7. Для ґрунтових РД їх ширина повинна забезпечувати безпечну відстань

при рулінні не менше 4 м до перешкоди (рухомої та нерухомої).

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

4. Смуги РД

1. РД повинна знаходитись у межах смуги РД.
2. Смуга РД повинна бути розташована симетрично з обох боків від осьової лінії РД, шириною не менше вказаної у 4 колонці табл. II-4.
3. Смуга РД повинна бути вільною від об'єктів, які можуть представляти загрозу для безпеки руху ПС.

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

1. Місце або місця очікування біля ЗПС встановлюють:
 - 1) на РД, при перетині РД та ЗПС;
 - 2) на перетині ЗПС з іншою ЗПС, коли перша ЗПС є частиною стандартного маршруту руління;
 - 3) на РД, коли ПС, що виконують руління або транспортні засоби можуть перетинати захисні поверхні.

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

6. Перони

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

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

3. Розміри МС для вертольотів повинні бути достатніми, щоб помістити коло діаметром рівним принаймні $1,2 D$ найбільшого вертольоту, для обслуговування якого розраховане МС.

4. Якщо МС для вертольотів використовується для розвороту, мінімальний розмір МС і захисної зони повинен бути не менше $2 D$.

7. Огородження спеціалізованих постійних ЗПМ

1. На спеціалізованих постійних ЗПМ повинні бути передбачені заходи для запобігання несанкціонованому доступу осіб, транспортних засобів до зони руху ПС.

III. Обмеження та усунення перешкод

Дані вимоги мають метою визначити повітряний простір навколо постійного ЗПМ, який необхідно зберігати вільним від перешкод, для забезпечення безпеки польотів на постійному ЗПМ.

1. Внутрішня горизонтальна поверхня

1. Внутрішня горизонтальна поверхня – це овальна поверхня розташована в горизонтальній площині над постійним ЗПМ і прилеглою до нього територією на заданій висоті відносно перевищення постійного ЗПМ.

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

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

2. Поверхня заходу на посадку

1. Поверхня заходу на посадку – це похила поверхня або сполучення поверхонь розташованих перед порогом ЗПС.

2. Межами поверхні заходу на посадку є:

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

дві бічні межі, що починаються від кінців внутрішньої межі і рівномірно

розходяться під вказаним кутом від продовження осьової лінії ЗПС;
зовнішня межа, паралельна внутрішній межі.

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

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

3. Поверхня набору висоти при зльоті

1. Поверхня набору висоти при зльоті – це похила площина або інша визначена поверхня за кінцем ЗПС або смуги, вільної від перешкод.

2. Межами поверхні набору висоти при зльоті є:

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

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

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

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

що знаходиться на осьовій лінії смуги, вільної від перешкод.

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

4. Перехідна поверхня

1. Перехідна поверхня – це похила комбінована поверхня розташована вздовж бічної межі льотної смуги і частини бічної межі поверхні заходу на посадку та простягається вгору і у сторони до внутрішньої горизонтальної поверхні.

2. Межами перехідної поверхні є:

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

3. Висота точки на нижній межі перехідної поверхні:

уздовж бічної межі поверхні заходу на посадку дорівнює висоті поверхні заходу на посадку в цій точці;

уздовж льотної смуги дорівнює висоті найближчої точки на осьовій лінії ЗПС або її продовженні.

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

5. Вимоги до обмеження перешкод

1. Для необладнаних ЗПС встановлюються наступні поверхні обмеження перешкод:

- внутрішня горизонтальна поверхня;
- поверхня заходу на посадку;
- поверхня набору висоти при зльоті;
- перехідна поверхня.

2. Відносна висота, нахил та розміри даних поверхонь повинні відповідати значенням, які вказані у таблиці III-1 цього розділу:

Таблиця III-1. Розміри і нахили поверхонь обмеження перешкод

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

3. На вертолітному майданчику повинні встановлюватись наступні поверхні обмеження перешкод:

поверхня набору висоти при зльоті;

поверхня заходу на посадку.

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

5. Не рекомендується, щоб нові або збільшені в розмірах існуючі об'єкти виступали за внутрішню горизонтальну поверхню, за винятком випадків, коли буде встановлено, що новий або збільшений в розмірах існуючий об'єкт буде затінений існуючим нерухомим об'єктом та/або за результатами проведеного аналізу об'єкт не буде мати негативного впливу на виконання операцій на постійному ЗПМ.

5. Експлуатант постійного ЗПМ повинен здійснювати контроль за виникненням нових перешкод.

6. При виникненні нової перешкоди в межах встановлених поверхонь обмеження перешкод, експлуатант постійного ЗПМ повинен здійснити аналіз впливу цієї перешкоди на тип операцій, які проводяться на постійному ЗПМ для того, щоб оцінити вплив цієї перешкоди на безпеку польотів та у разі необхідності застосувати відповідні заходи та повідомити уповноважений орган.

7. Інформація щодо перешкод, які перетинають обмежувальні поверхні, їх координати, відносна та абсолютна висота, положення відносно постійного ЗПМ та величину проникнення перешкоди у відповідну поверхню повинна бути доведена експлуатантом постійного ЗПМ до пілотів, які будуть виконувати операції на постійному ЗПМ, та опублікована в AIP.

IV. Візуальні аеронавігаційні засоби

1. Вітропоказчик

1. Постійний ЗПМ повинен бути обладнаний хоча б одним вітропоказчиком.

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

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

не менше 1,5 м в довжину та мати діаметр основи не менше 0,9 м для ЗПС довжиною 500 м або більше;

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

Вітропоказчик повинен бути виготовлений з таким розрахунком, щоб він чітко вказував напрям приземного вітру і давав загальне уявлення про швидкість вітру. Колір або кольори вітропоказчика слід вибирати з урахуванням фону таким чином, щоб вітропоказчик був добре помітний і

його показання були зрозумілі з висоти польоту не менше 300 м. Якщо можливо, слід використовувати один колір, бажано білий або помаранчевий. У тих випадках, коли для забезпечення необхідної контрастності вітропоказчика на неоднорідному фоні необхідно використовувати поєднання двох кольорів, слід віддати перевагу поєднанню помаранчевого з білим, червоного з білим або чорного з білим, причому кольори слід розташовувати у вигляді п'яти смуг, що чергуються так, щоб перша і остання мали більш темний колір.

4. Місце знаходження вітропоказчика слід позначити смугою шириною 1,2 м, нанесеною у вигляді кола з діаметром 15 м. Опора вітропоказчика повинна знаходитися в центрі кола, а колір смуги повинен забезпечувати необхідну контрастність, при цьому бажано вибирати білий колір.

5. Якщо постійний ЗПС призначений для використання в нічний час, хоча б один вітропоказчик повинен бути освітлений.

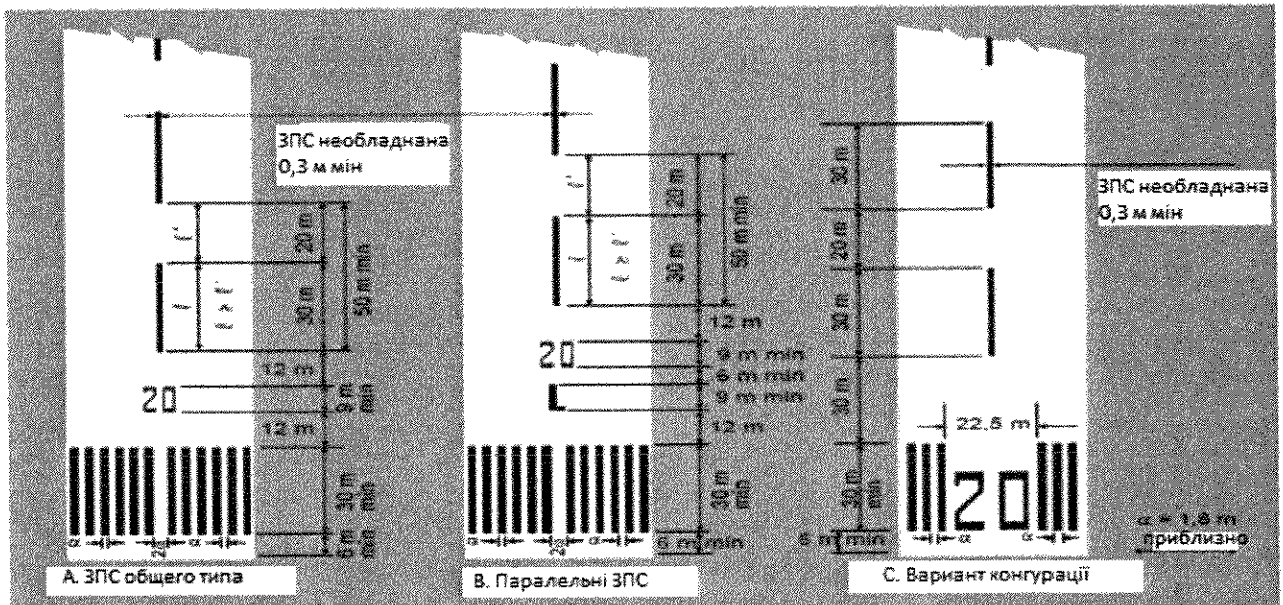
2. Маркування позначення ЗПС

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

2. Маркування позначення ЗПС розташовується біля порогу ЗПС як вказано на мал. IV-1 цих цього розділу.

3. Маркування позначення ЗПС складається з двозначного числа, а на паралельних ЗПС до цифрових знаків додається буква. Двозначне число є цілим числом, що представляє собою найближче значення однієї десятої

магнітного азимута осі ЗПС, з боку заходу на посадку. Якщо виходить однозначне число, то перед ним ставиться нуль.



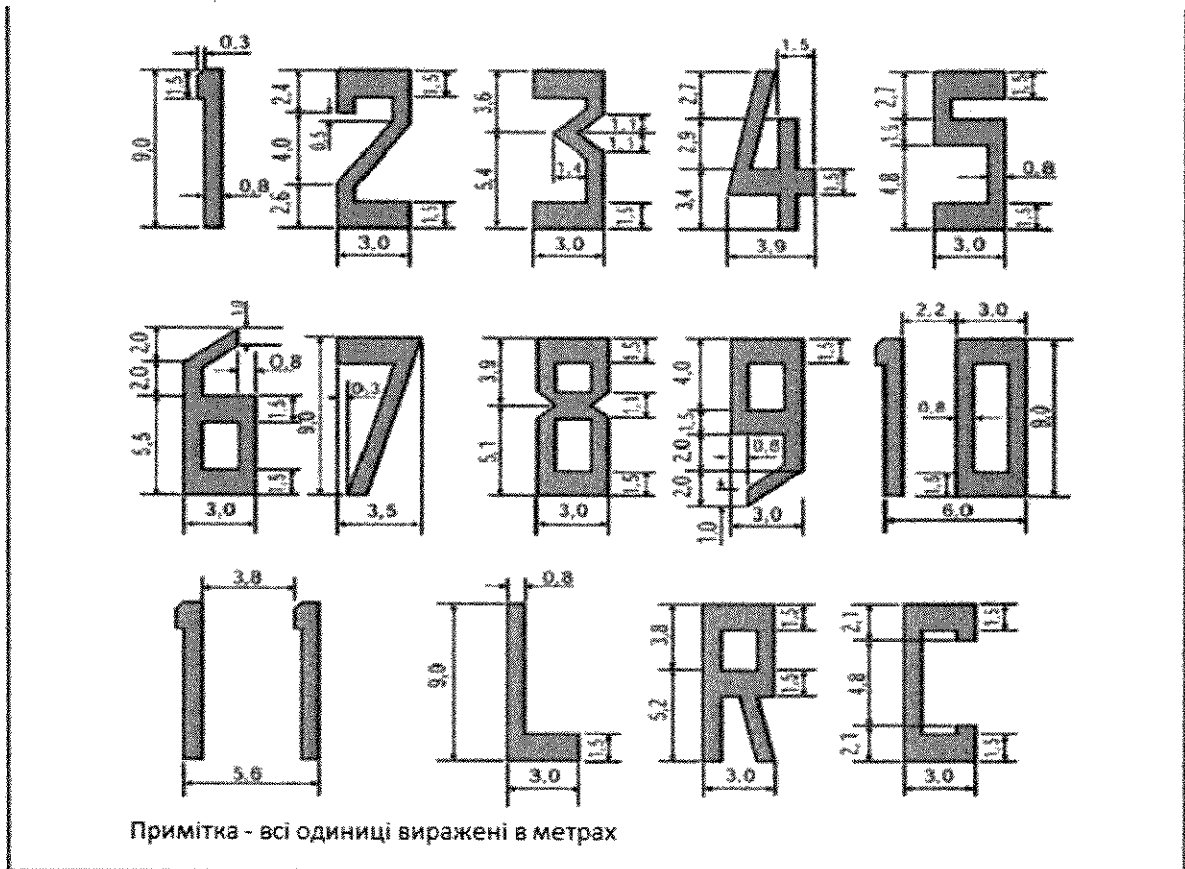
Мал. IV-1. Маркування позначення ЗПС, її осьової лінії та порогу

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

для двох паралельних ЗПС: L, R;

для трьох паралельних ЗПС: L, C, R.

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



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

3. Маркування осьової лінії ЗПС.

1. На ЗПС зі штучним покриттям передбачається маркування осьової лінії білого кольору.
2. Маркування осьової лінії ЗПС розташовується вздовж осьової лінії ЗПС між маркуванням позначення ЗПС, як вказано на мал. IV-1 цього розділу.
3. Маркування осьової лінії ЗПС являє собою лінію, що складається зі смуг однакової довжини, що розташовані на рівній відстані одна від одної. Довжина осьової смуги з інтервалом складає не менше 50 м та не більше 75 м. Довжина кожної смуги дорівнює інтервалу, або 30 м в залежності від того, що більше.

4. Смуги повинні мати ширину не менше 0,3 м.

4. Маркування порогу ЗПС

1. Пороги ЗПС зі штучним покриттям повинні маркуватись білим кольором.
2. Маркувальні смуги порогу ЗПС починаються на відстані 6 м від порогу.
3. Маркування порогу ЗПС складається з ряду поздовжніх смуг однакового розміру, що розміщені симетрично по відношенню до осьової лінії ЗПС, як вказано на мал. IV-1 цього розділу.

Кількість смуг відповідає ширині ЗПС як зазначено у таблиці IV-1 цього розділу:

Таблиця IV-1. Кількість смуг порогу ЗПС

Ширина ЗПС	Кількість смуг
18 м або менше	4
23 м	6
30 м	8

4. В поперечному напрямку смуги розташовуються не більше 3 м від краю ЗПС. Якщо маркування позначення ЗПС наноситься в межах маркування порогу ЗПС, з кожного боку від осьової лінії ЗПС розташовується мінімум три смуги. Якщо маркування позначення ЗПС

розташовується над маркуванням порогу – смуги наносяться по всій ширині ЗПС. Смуги мають бути приблизно 30 м довжиною та 1,8 м шириною, за виключенням випадку, коли смуги наносяться по всій ширині ЗПС – витримується двійний інтервал між двома найближчими до осьової лінії ЗПС смугами, а у випадку, коли ширина ЗПС становить менше 18 м, інтервал дорівнює 10 % від ширини ЗПС.

5. Якщо поріг ЗПС зміщений, до маркування порогу слід додати поперечну смугу, як вказано на мал. IV-3 цього розділу.

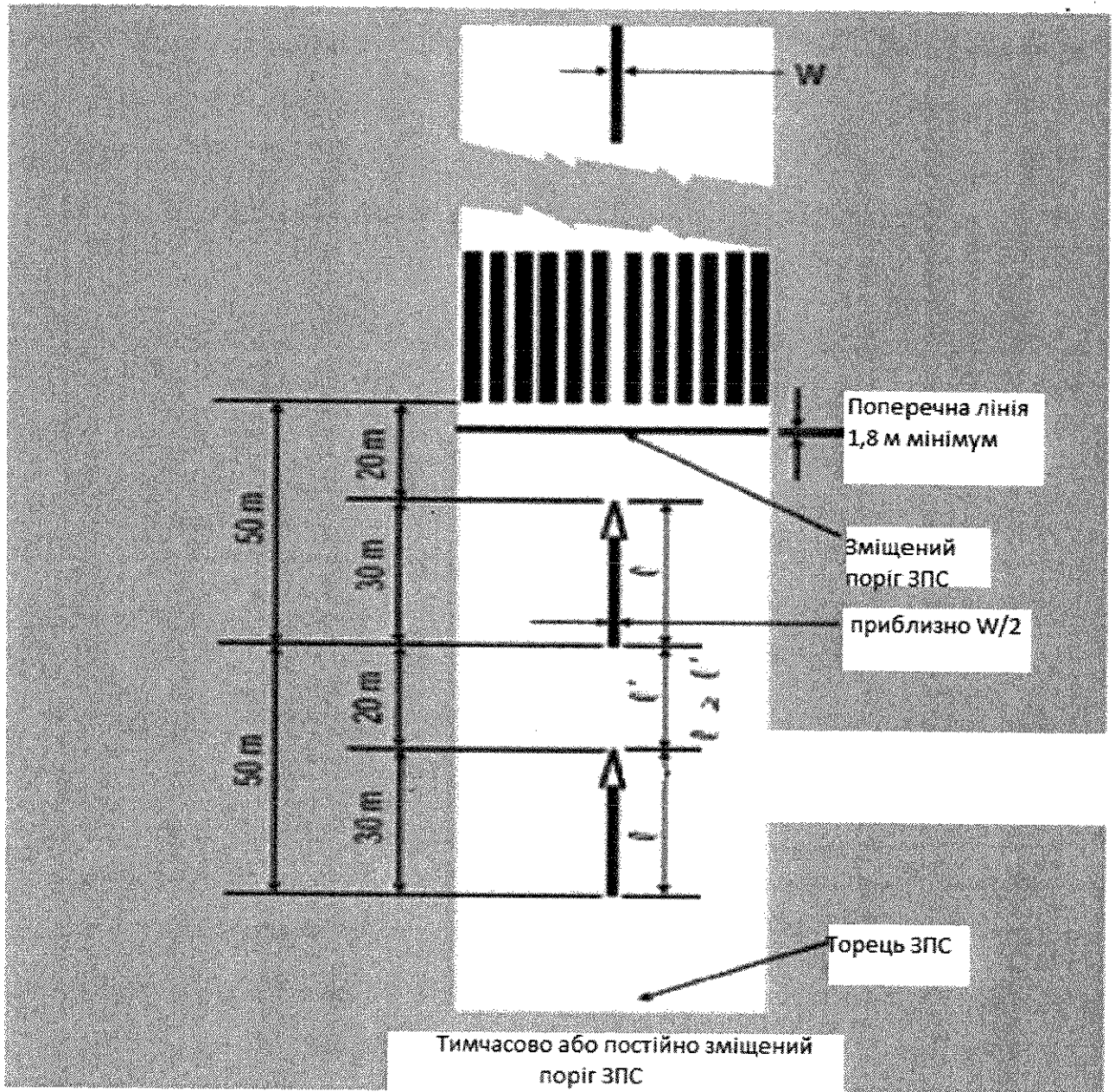
6. Поперечна смуга повинна бути завширшки не менше 1,8 м.

7. При постійно зміщеному порозі ЗПС, на частині ЗПС перед зміщеним порогом, наносяться стрілки покажчики, як вказано на мал. IV-3 цього розділу.

5. Маркування осьової лінії РД

1. На РД зі штучним покриттям передбачається маркування осьової лінії РД жовтого кольору.

2. На прямій ділянці РД маркування осьової лінії слід наносити вздовж осьової лінії РД. На повороті РД маркування осьової лінії слід продовжити від прямої ділянки, дотримуючись постійної відстані до зовнішнього краю заокруглення РД.

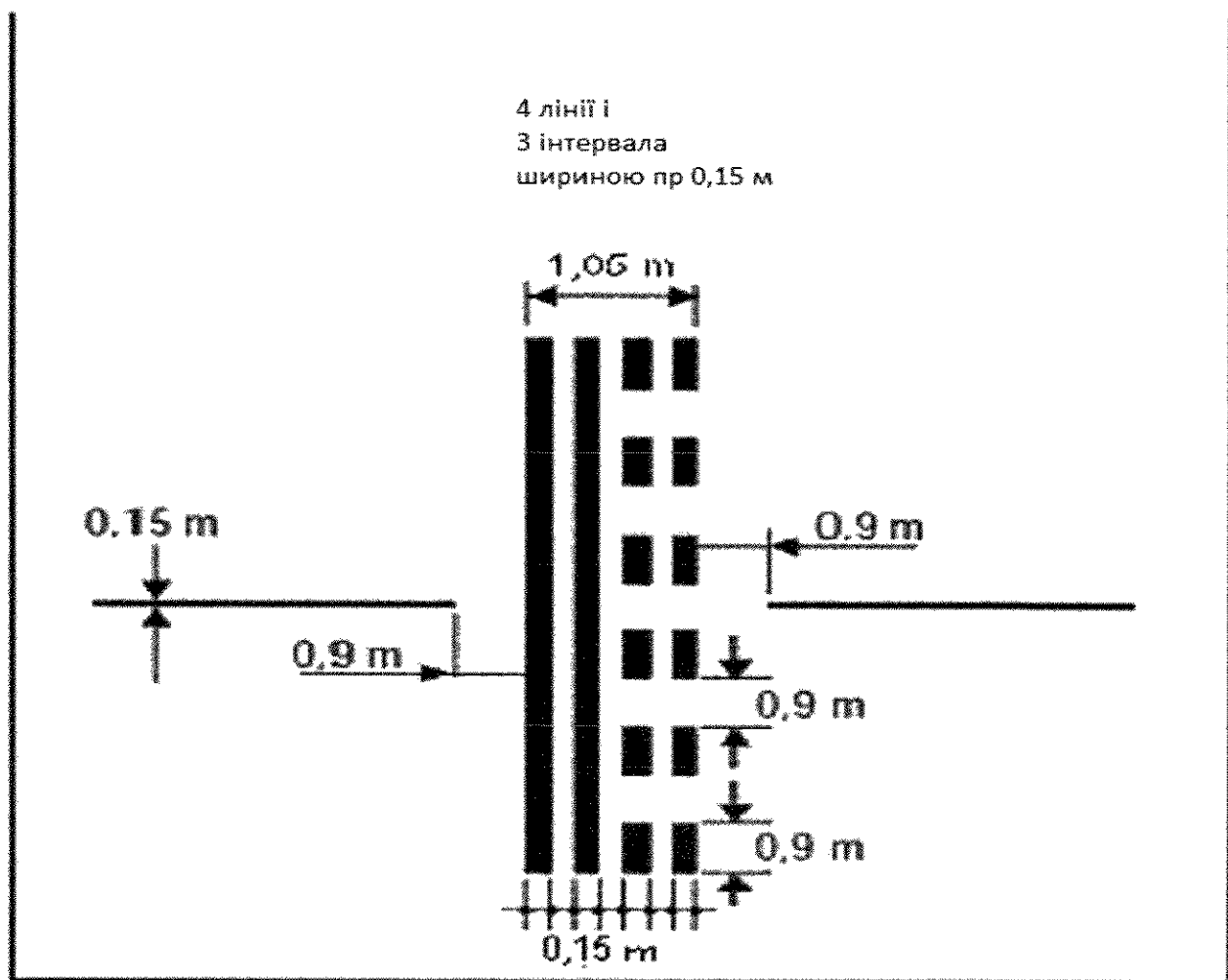


Мал. IV-3. Маркування зміщеного порогу ЗПС

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

4. Маркування осьової лінії РД має ширину 15 см та наноситься у вигляді суцільної лінії по всій довжині за винятком, коли вона перетинає

маркування місця очікування у ЗПС або маркування проміжного місця очікування, як вказано на мал. IV-4 цього розділу.



Мал. IV-4 Маркування місця очікування перед ЗПС

6. Маркування місця очікування перед ЗПС

1. У разі необхідності наноситься маркування місця очікування перед ЗПС жовтого кольору.
2. В місці перетинання РД та ЗПС, маркування місця очікування перед ЗПС відповідає мал. IV-4 цього розділу.

7. Маркування місця очікування на маршруті руху

1. Маркування місця очікування на маршруті руху наноситься на всіх перетинах маршрутів руху з ЗПС.
2. Маркування місця очікування на маршруті руху розташовується поперек маршруту руху в місці очікування.
3. Маркування місця очікування на маршруті руху повинно відповідати місцевим правилам дорожнього руху.

8. Маркування "Вїзд заборонено"

1. Маркування "Вїзд заборонено" передбачається у випадках, коли вїзд у відповідну зону не дозволений.
2. Маркування "Вїзд заборонено" наноситься поперек РД симетрично по відношенню до осьової лінії РД на стороні маркування місця очікування біля ЗПС.
3. Маркування "Вїзд заборонено" являє собою напис "NO ENTRY" білого кольору на червоному фоні.
4. Висота символів повинна складати 4 м у випадку написів, що відносяться до кодової літери С та 2 м для написів, що відносяться до кодових літер А та В.

5. Фон маркування "NO ENTRY" повинен мати прямокутну форму та виходити по горизонталі та вертикалі за межі напису не менш ніж на 0,5 м.

9. Маркування ЗПС довжиною менше 500 м

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

8. Маркування перонів

1. На покритті перонів і місць стоянок із штучним покриттям повинні бути нанесені щонайменше наступні маркувальні знаки:

контури зон обслуговування ПС або лінії безпечної відстані від кінців крила ПС (за необхідності);

осі руління ПС;

знак зупинки ПС;

номери стоянок.

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

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

4. Маркувальні знаки перону повинні бути наступних кольорів:

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

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

білого – шляхів руху і місць зупинок спецтранспорту.

5. Маркувальні лінії перону повинні бути шириною 15 см.

9. Маркування вертолітного майданчика

1. На вертолітному майданчику повинно бути нанесено розпізнавальне маркування, яке складається з літери Н білого кольору.

2. Периметр зони FATO вертолітного майданчика зі штучним покриттям позначається переривчастою лінією білого кольору шириною 0,3 м, довжиною 1,5 м з інтервалом не менше 1,5 м і не більше 2 м.

3. Для позначення периметру зони FATO можуть застосовуватись маркери поглибленого типу.

4. Якщо зона TLOF не чітко виражена, вона повинна маркуватись безперервною білою лінією шириною не менше 0,3 м.

5. Зона TLOF повинна маркуватись при поєднанні її з МС для вертольотів.

6. На вертолітному майданчику може наноситись маркування максимально допустимої маси.

7. Може наноситись маркування точки приземлення колом з

внутрішнім діаметром 0,5 D найбільшого вертольоту, жовтого кольору, шириною лінії не менше 0,5 м.

10. Світлосигнальне обладнання АОВ

Світлосигнальне обладнання повинно забезпечувати візуальний контакт пілота з ЗПС при виконанні заходу на посадку. Приклад схеми розташування вогнів наведено мал. IV-5 цього розділу.

1. Бічні вогні ЗПС

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

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

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

4. Бічні вогні ЗПС повинні бути білого кольору, за винятком: за наявності зміщеного порога ЗПС вогні між початком ЗПС і зміщеним порогом випромінюють червоне світло в напрямку заходу на посадку;

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

2. Вхідні вогні ЗПС

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

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

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

6. Вхідні вогні ЗПС мають складатися не менше чим з шести вогнів.

5. Вхідні вогні повинні розташовуватись:

або з однаковими інтервалами між рядами бічних вогнів ЗПС;

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

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

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

3. Обмежувальні вогні ЗПС

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

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

3. Обмежувальні вогні повинні складатися не менше як з чотирьох вогнів та розташовуватися:

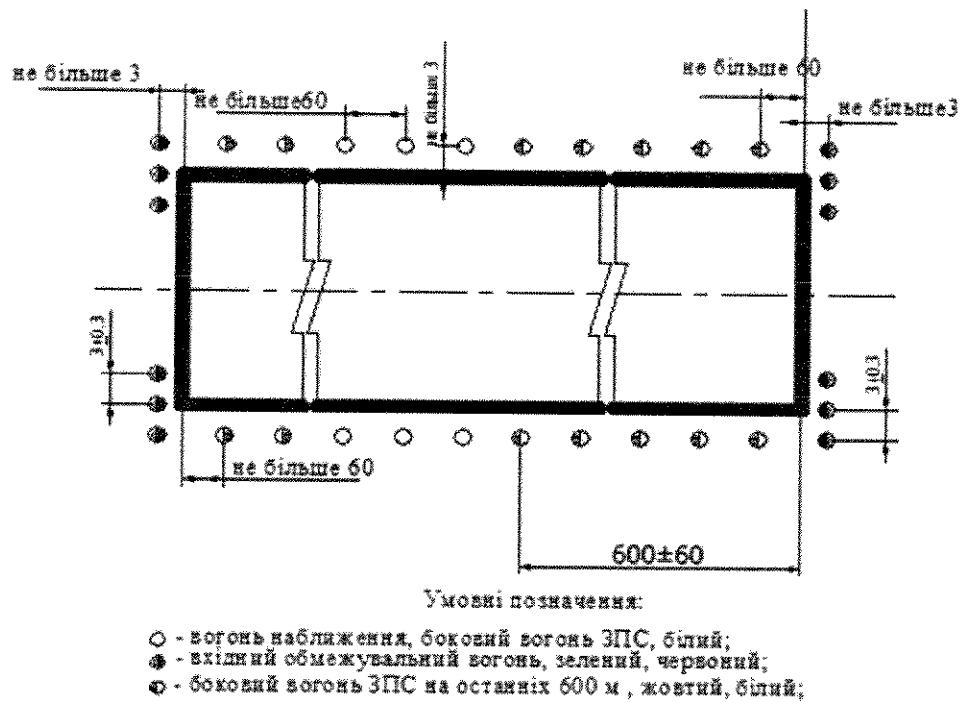
або з однаковим інтервалом між рядами бічних вогнів ЗПС;

або двома групами симетрично від осьової лінії ЗПС. При цьому, в кожній групі вогні встановлюються з однаковим інтервалом і розрив між групами вогнів повинен складати не більше половини відстані між рядами бічних вогнів ЗПС.

4. Бічні вогні РД

1. Бічні вогні РД передбачаються на РД, призначених для використання в нічний час, за винятком того, що враховуючи характер

операцій, орієнтування може забезпечуватися шляхом освітлення поверхні або іншими способами. Колір бічних вогнів РД – синій.



Мал. IV-5 Приклад схеми розташування вогнів

2. Бічні вогні РД на прямолінійній ділянці РД слід встановлювати з однаковим подовжнім інтервалом, що не перевищує 60 м. Інтервал між вогнями на повороті повинен становити менше 60 м, для забезпечення чіткого позначення повороту.

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

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

5. Маркери краю РД слід передбачати в тих випадках, коли протяжність РД без штучного покриття чітко не визначена через відсутність достатнього контрасту між поверхнею РД і навколишньою землею поверхнею. Якщо на РД встановлені вогні, маркери слід об'єднувати з арматурою вогнів. У тих випадках, коли вогні не передбачені, слід встановлювати маркери конічної або циліндричної форми, щоб чітко позначити межі РД.

5. Система вогнів зони FATO для вертолітних майданчиків

1. Якщо вертолітний майданчик призначений для використання вночі, він повинен бути обладнаний вогнями зони FATO, за винятком тих випадків, коли зона FATO і зона TLOF суміщені або зона FATO чітко визначена.

2. Вогні зони FATO повинні розташовуватись рівномірно уздовж границь зони FATO з наступними інтервалами:

коли зона має форму квадрата або прямокутника, інтервали повинні становити не більше 50 м при розташуванні мінімум чотирьох вогнів на кожному боці, включаючи один вогонь у кожному куті;

коли зона має будь-яку іншу форму, в тому числі форму кола, інтервали повинні становити не більше 5 м, а кількість вогнів – не менше 10.

3. Вогні зони FATO повинні бути всепрямованими вогнями постійного випромінювання білого кольору.

4. Висота вогнів не повинна перевищувати 0,25 м.

6. Система вогнів зони TLOF

1. Система вогнів зони TLOF на вертолітному майданчику повинна складатись з одного або декількох наступних засобів:

вогнів периметра, або
прожекторів.

2. Вогні периметра зони TLOF повинні розташовуватись по її краю, або в межах відстані, рівної 1,5 м від краю зони TLOF.

3. Вогні периметру зони TLOF повинні бути всепрямованими вогнями зеленого кольору постійного випромінювання.

4. Висота вогнів не повинна перевищувати 0,25 м.

7. Маркування елементів ґрунтової ЗПС

1. Ґрунтова ЗПС може маркуватися такими знаками (мал. IV-6 цього розділу):

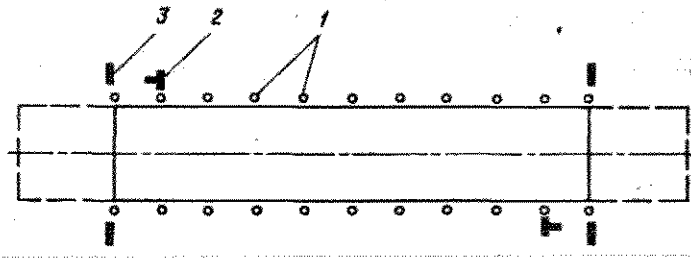
граничні знаки;

посадковий знак "Т" (мал. IV-7 цих Технічних вимог);

вхідні знаки (мал. IV-8 цього розділу).

2. На заміну маркувальних знаків можливе встановлення прапорців білого та червоного кольору влітку, червоного та чорного кольору - взимку на снігу або інших маркувальних знаків, що забезпечують позначення елементів ЗПМ.

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



Мал. IV-6. Примірна схема обладнання маркувальними знаками ґрунтової ЗПС:

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

Примітка. Замість маркувальних знаків можливе встановлення прапорців.

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

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

5. Граничні знаки встановлюються на ґрунтовій ЗПС з інтервалом 100 м один від одного та на відстані 1,0 м від межі ЗПС.

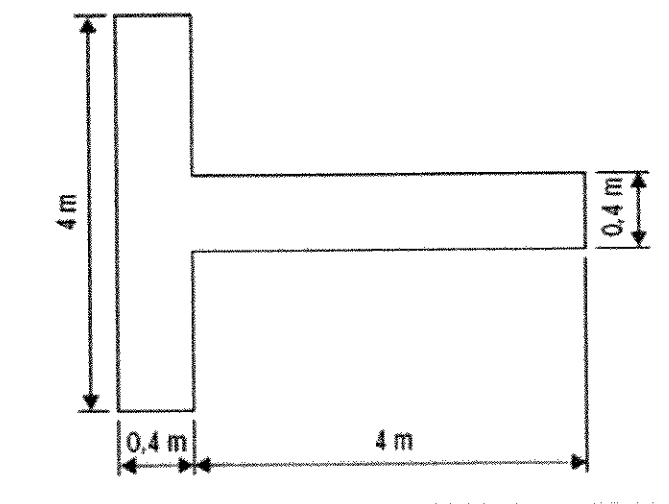
6. Місця вирулювання ПС з ґрунтової ЗПС на РД та з РД на перон позначаються здвоєними граничними знаками і встановлюються з кожного боку РД з інтервалом 2,0 м один від одного.

7. Місце посадки ПС може маркуватись посадковим знаком «Т» (за необхідності).

8. Посадковий знак «Т» встановлюється на відстані 3 м з поздовжнього боку ґрунтової ЗПС на відстані 50 м від початку ґрунтової ЗПС способом, який дозволяє чітко його відрізняти від фону місцевості.

9. Форма та мінімальні розміри посадкового знаку «Т» наведені на мал. IV-7 цього розділу. Знак «Т» повинен бути білого або червоного кольору та контрастним до фону, на якому він розташований. На постійному ЗПМ, що використовується в нічний час, показник посадки «Т» повинен бути підсвітленим.

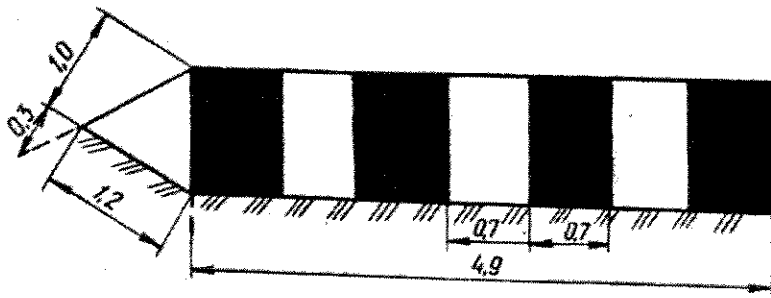
Знак «Т» викладається полотнищами білого кольору влітку, червоного або чорного кольору взимку на снігу.



Мал. IV-7 Приклад посадкового знаку

10. У якості вхідного знаку може використовуватись трьохгранна призма, довжиною 4,9 м та висотою 1 м. Вхідні знаки встановлюються на лінії початку ґрунтової ЗПС на відстані 5 м від її бічних меж та повинні мати вертикальні

чорні або червоні та білі полоси. Крайні полоси повинні мати темний колір. Протилежна сторона знаку фарбується в червоний колір.

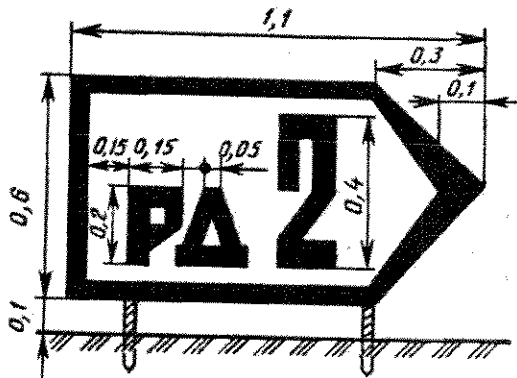


Мал. IV-8 Приклад вхідного знаку

17. Маркування ґрунтових РД

1. У якості руліжного маркувального знаку може використовуватись щит розміром 1,1 x 0,6 м (мал. IV-9 цього розділу) жовтого кольору з обох сторін та смугою помаранчево-червоного кольору шириною 3-10 см по контуру. В центрі з обох сторін наноситься помаранчево-червоним кольором літери «РД» та цифра, що вказує номер руліжної доріжки.

2. Для покращення видимості в нічний час руліжний знак обладнується підсвіткою або виготовляється з застосуванням світловідбиваючої фарби. Руліжні знаки встановлюються перпендикулярно боковій межі напроти місця сполучення РД та ґрунтової ЗПС або іншої РД.

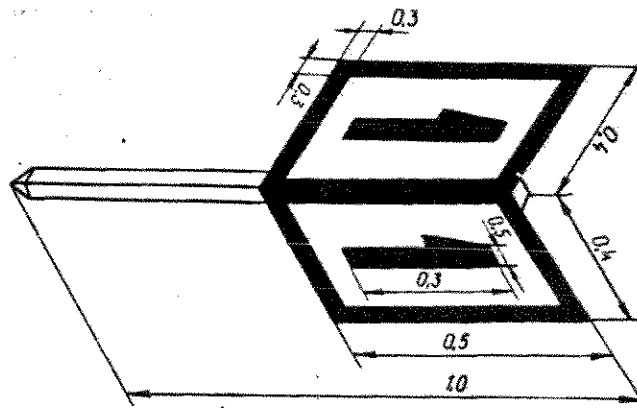


Мал. IV-9 Приклад руліжного знаку

18. Маркування МС на ґрунті

1. Маркувальний знак МС, що позначає номер стоянок ПС, повинен встановлюватися на відстані 2,0 м від бокової межі МС, має жовтий колір, а цифри та окантовка – чорний колір (мал. IV-10 цього розділу).

2. Конструкція маркувальних знаків повинна бути ламкою. Для запобігання виносу струменем повітря маркувальні знаки закріплюються.



Мал. IV-10 Приклад маркувального знаку
для позначення місця стоянки ПС

19. Майданчики для приземлення парашутистів

1. Майданчики для приземлення парашутистів повинні мати розміри не менше, ніж наведені у таблиці IV-1 цього розділу.

Таблиця IV-1

Розміри майданчиків приземлення при стрибках в одне заходження, м		
1-2 особи	3-5 осіб	6-11 осіб

300x200	500x300	800x400
---------	---------	---------

20. Стартові майданчики для виконання польотів вільних аеростатів

1. Стартовий майданчик для виконання польотів вільних аеростатів (теплових аеростатів) повинен бути довільної конфігурації з лінійними розмірами не менше 20 x 20 м.

2. Мінімальна відстань до ЛЕП висотою понад 20 м повинна бути не менше 200 м; висотою 10-20 м - не менше 100 м; висотою до 10 м – в залежності від швидкості вітру відповідно до таблиці IV-2 цього розділу.

Таблиця IV-2

Швидкість вітру, м/с	Відстань	
	За лінією маршруту	У бік від лінії маршруту
0-2	4h	1h
2-5	10h	2h
6-7	15h	3h

Примітка: h – висота споруди.

3. Стартовий майданчик для виконання польотів вільних аеростатів (теплових аеростатів) маркуванню не підлягає.

21. Стартові майданчики для виконання польотів безмоторних надлегких ПС

1. Стартовий майданчик для виконання польотів безмоторних надлегких ПС (дельтапланів, паракланів) повинен мати такі елементи:
смугу передстартової готовності;

лінію старту;
місце посадки;
зони виконання польотів на паріння.

2. Смуга передстартової готовності повинна бути площею не менше 100 кв.м довільної конфігурації.

3. Лінія старту повинна мати мінімальну довжину 20 м.

4. Місце посадки повинно мати мінімальні розміри 50 х 50 м. Для безпечного виконання посадки не повинно бути перешкод, принаймні, з одного напрямку.

5. На лінії старту та місці посадки повинен бути показчик напрямку та сили вітру у вигляді смугастого конуса з тканини, який має чутливість до вітру силою від 1 м/сек, висоту встановлення не менше 2 м від поверхні землі та який добре видно із зони підготовки до зльоту та із смуги повітряного підходу при посадці.

6. Майданчик для виконання польотів безмоторних надлегких ПС маркуванню не підлягає.

V. Візуальні засоби позначення перешкод

1. Об'єкти що підлягають маркуванню або освітленню

1. Будь-яку нерухому перешкоду, яка виступає за поверхню набору висоти при зльоті, поверхню заходу на посадку, перехідну поверхню та

внутрішню горизонтальну поверхню слід маркувати і, якщо ЗПС використовується в нічний час, освітлювати, за винятком випадків, якщо:

маркування та світлоогородження можуть не проводитися, коли подібну перешкоду затінено іншою нерухомою перешкодою;

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

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

світлоогородження може не виконуватися, якщо перешкодою є світломаяк.

VI. Візуальні засоби для позначення зон обмеженого використання

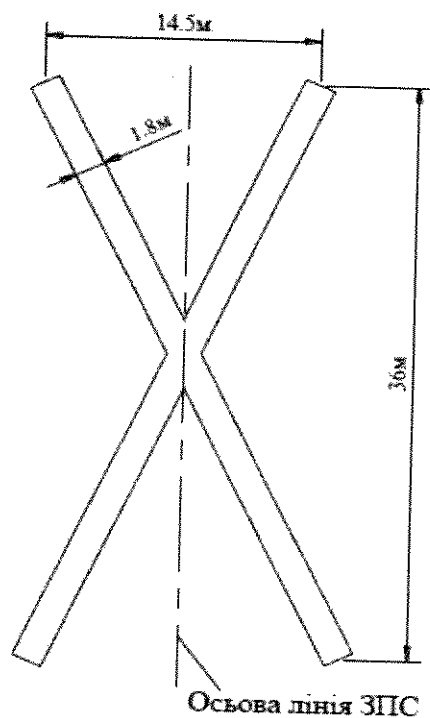
1. ЗПС і РД або їх окремі ділянки, закриті для руху

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

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

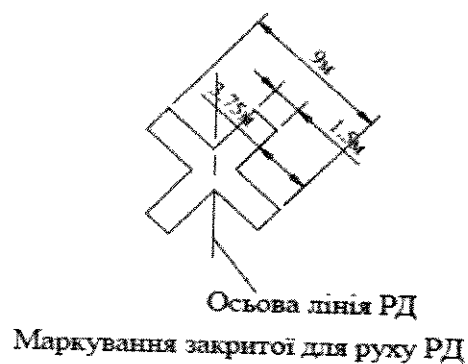
3. Маркування, що вказує на закриття, має вигляд і розміри, як це показано на позиції а) мал. VI-1 цього розділу, коли вона наноситься на ЗПС, і має вигляд і розміри, як це показано на позиції б) мал. VI-1 цього розділу, коли вона наноситься на РД. На ЗПС наноситься маркування білого кольору, на РД – жовтого кольору.

Примітка. Якщо зона тимчасово закрита, можуть бути використані ламкі бар'єри або маркувальні знаки.



Маркування закритої для руху ЗПС

(а)



(б)

Мал. VI-1 Маркування закритої для руху ЗПС та РД

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

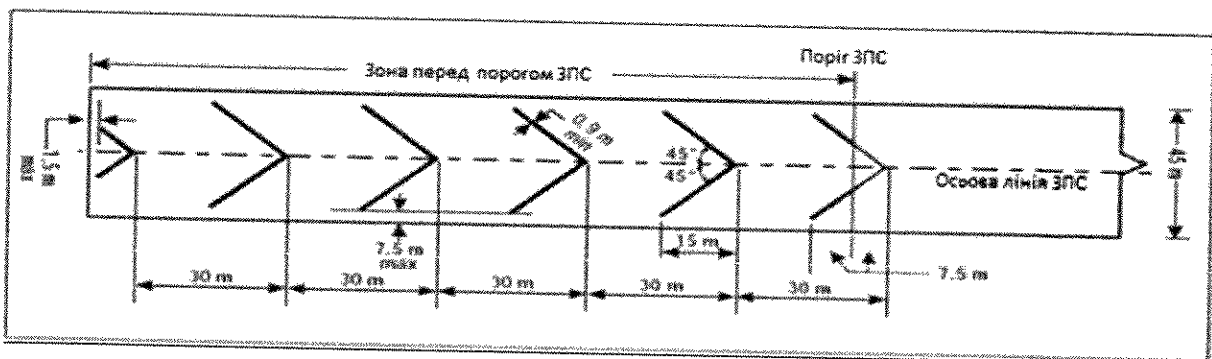
5. Світлосигнальні засоби закритих для руху ЗПС, РД або їх окремих ділянок повинні бути вимкнені, крім випадків, коли включення необхідне при їх технічному обслуговуванні.

6. У випадку, коли ЗПС, РД або їх окремі ділянки, що закриті для руху, перетинаються з діючими ЗПС або РД, які використовуються в нічний час, маркувальні знаки, що попереджають про їх закриття, доповнюються вогнями, які розміщуються поперек входу в закриту зону і встановлюються з інтервалом не більше 3 м.

3. Зона перед порогом ЗПС

1. Якщо розташоване на ділянці перед порогом ЗПС штучне покриття непридатне для нормального руху повітряних суден і довжина цієї ділянки перевищує 60 м, то по всій її довжині повинні бути нанесені маркувальні знаки типу «шеvron».

2. Маркувальний знак типу «шеvron» слід наносити кутом у напрямку ЗПС і розташовувати, як показано на мал. VI-2 цього розділу.



Мал. VI-2 Маркування зони перед порогом ЗПС

3. Маркувальний знак типу «шеvron» повинен бути яскравого кольору, краще жовтого, та повинен контрастувати з кольором маркування ЗПС. Його ширина повинна бути не менше 0,9 м.

4. Зони, непридатні для використання

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

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

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

3. Маркерами, що попереджають про непридатність будь-яких зон для використання, можуть бути прапорці, конуси або маркерні щити.

4. Вогонь, що попереджає про непридатні для використання зони, повинен бути червоного кольору постійного випромінювання. Він має достатню інтенсивність, що дозволяє виділити його серед оточуючих вогнів і на фоні загальної освітленості, на якій він зазвичай проглядається. Сила світла червоного вогню ні в якому разі не допускається менше 10 кд червоного світла.

5. Конус, що попереджає про непридатні для використання зони, повинен бути висотою не менше 0,5 м червоного, помаранчевого або жовтого кольору, або будь-якого з цих кольорів в поєднанні з білим.

6. Прапорець, що попереджає про непридатні для використання зони, повинен мати форму квадрата зі стороною не менше 0,5 м червоного, помаранчевого або жовтого кольору, або будь-якого з цих кольорів у поєднанні з білим.

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

VII. Електричні системи

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

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

3. Для засобів авіаційного зв'язку, вогнів ЗПС та вогнів РД, усіх загороджувальних вогнів, які необхідні для забезпечення безпечної експлуатації ПС, слід передбачати резервне джерело електроживлення, здатне забезпечувати електропостачання при відмові основного джерела електроживлення:

4. На постійних ЗПМ, призначених для нічного використання, необхідно забезпечити наявність резервного джерела живлення.

В якості резервного джерела живлення можна використовувати:

незалежну енергосистему, що постачає електроенергію до постійного ЗПМ через автономну підстанцію; самостійну лінію електропередачі, прокладену окремо від робочої лінії електропостачання;

запасні джерела живлення, наприклад електрогенератори, акумулятори, тощо.

5. Час перемикання на резервне джерело живлення не повинен перевищувати 15 хвилин.

VIII. Експлуатаційні процедури

Для постійних ЗПМ повинні бути розроблені експлуатаційні процедури:

Для спеціалізованих постійних ЗПМ

1. Інспекційні перевірки експлуатантом спеціалізованого постійного ЗПМ робочої площі.
2. Технічне обслуговування робочої площі/захист від снігу та обледеніння та інших небезпечних метеорологічних умов.
3. План заходів на випадок аварійної обстановки на спеціалізованому постійному ЗПМ.
4. Засоби, обладнання, персонал і процедури, які використовуються для забезпечення рятування і пожежогасіння.
5. Заходи з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися.
6. Контролювання перешкод.
7. Організація робіт у зв'язку з небезпекою, що створює жива природа.

8. Візуальні засоби та електричні системи спеціалізованого постійного ЗПМ (у разі наявності).

9. Поводження з небезпечними матеріалами (заправлення ПММ ПС у разі наявності).

10. Доступ на робочу площу спеціалізованого постійного ЗПМ.

11. Наземний рух на спеціалізованому постійному ЗПМ (тільки для організацій з підготовки пілотів).

Для постійних ЗПМ приватного використання

1. Перевірка робочої площі.

2. Засоби та обладнання, які використовуються для забезпечення рятування і пожежогасіння.

3. Контролювання перешкод.

4. Візуальні засоби та електричні системи аеродрому (у разі наявності).

IX. Радіотехнічне та метеорологічне обслуговування на постійних ЗПМ

1. У разі, коли на спеціалізованому постійному ЗПМ проводиться діяльність організацій з підготовки пілотів або інші види операцій авіації

загального призначення, обов'язковою умовою є резервування повітряного простору.

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

2. На спеціалізованих постійних ЗПМ, за умови експлуатації їх за правилами візуальних польотів, встановлюється наступне метеорологічне обладнання:

прилади для вимірювання напрямку та швидкості вітру;

прилади для вимірювання атмосферного тиску.

Визначення видимості здійснюється візуально по природних або штучних орієнтирах видимості.

Процедура підготовки до польотів та виконання польотів на спеціалізованому постійному ЗПМ повинна передбачати визначення відповідності висоти нижньої межі хмар умовам експлуатації спеціалізованого постійного ЗПМ або виконання польотів.

Х. Аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів

1. Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на спеціалізованих постійних ЗПМ здійснюється їх керівниками та/або призначеною відповідальною особою за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на ЗПМ.

Відповідальна особа за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на спеціалізованих постійних ЗПМ діє відповідно до інструкції відповідального за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на

спеціалізованому постійному ЗПМ, що затверджується його керівником. Відповідальна особа за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення на спеціалізованому постійному ЗПМ проходить підвищення кваліфікації один раз на 3 роки з отриманням відповідного документа на спеціалізованих курсах за програмами, затвердженими уповноваженим органом.

Організація аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів на постійному ЗПМ приватного використання здійснюється їх керівниками (власниками) відповідно до Керівництва з експлуатації постійного ЗПМ приватного використання.

2. На спеціалізованих постійних ЗПМ розробляється план заходів на випадок аварійної обстановки з урахуванням польотів ПС та інших видів діяльності.

План заходів на випадок аварійної обстановки повинен включати принаймні наступне:

- аварійні ситуації з ПС;
- аварійні ситуації, що не мають відношення до ПС;
- поєднання цих аварійних ситуацій.

План заходів на випадок аварійної обстановки затверджується керівником експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ та погоджується з територіальним органом ДСНС України.

Окремим розділом до плану заходів на випадок аварійної обстановки на спеціалізованому постійному ЗПМ розробляються заходи з видалення ПС, що втратило спроможність самостійно рухатися в межах льотного поля ЗПМ.

3. Для постійних ЗПМ приватного використання планування заходів на випадок аварійної обстановки на ЗПМ здійснюється шляхом внесення окремого розділу до Керівництва з експлуатації постійного ЗПМ приватного використання, у якому зазначаються заходи на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС.

4. Отримавши інформацію про виникнення авіаційної події, керівник експлуатанта постійного ЗПМ повинен негайно розпочати виконання заходів, які передбачені на випадок аварійної обстановки на ньому.

Керівник експлуатанта постійного ЗПМ, на якому сталася подія з ПС, не пізніше ніж протягом п'ятнадцяти хвилин після отримання інформації про подію, здійснює повідомлення КЦПР ЦА, ЦДС про подію та вжиті заходи щодо реагування.

5. Для проведення аварійно-рятувальних робіт на період виконання польотів на спеціалізованих постійних ЗПМ утворюється аварійно-рятувальна команда з персоналу ЗПМ або на договірних засадах.

Для забезпечення пошуку та аварійно-рятувальних робіт при виконанні польотів ПС на спеціалізованих постійних ЗПМ з водної поверхні додатково залучається підготовлений персонал для рятування на водній поверхні з персоналу ЗПМ або на договірних засадах.

Склад та укомплектованість аварійно-рятувальної команди на спеціалізованих постійних ЗПМ затверджуються щороку наказом керівника експлуатанта ЗПМ.

Керівник експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ призначає керівника на місці проведення робіт, як правило, відповідальну особу за аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення.

Під час проведення масових заходів, пов'язаних з виконанням польотів на спеціалізованих постійних ЗПМ забезпечується наявність пожежного та медичного автомобіля з персоналом.

6. Для проведення аварійно-рятувальних робіт на період виконання польотів постійні ЗПМ залежно від типів комплектуються необхідними аварійно-рятувальними та протипожежними засобами.

7. Мінімальний перелік аварійно-рятувальних та протипожежних засобів залежно від типів постійних ЗПМ наведено в таблиці Х-1 цього розділу.

Таблиця Х-1 Мінімальний перелік аварійно-рятувальних та протипожежних засобів залежно від типів постійних ЗПМ

Найменування	Тип постійного ЗПМ	
	приватного використання	спеціалізований
Аварійно-рятувальні та протипожежні засоби		
Рятувальне обладнання	рятувальна сокира бортового типу, зубило - 60 см, лапчастий лом - 105 см, крюк пожежний, болторіз - 61 см, трос для буксирування ПС довжиною 15м, ніж для різання прив'язних ременів, покривало з негорючого теплоізоляційного матеріалу (повсть) розміром 2,0 х 1,5 м, дві пари рукавиць вогнестійких.	розвідний ключ, рятувальна сокира бортового типу, зубило-60 см, лапчастий лом - 105 см, пила для різання металу з 6 запасними полотнами, крюк пожежний, трос для буксирування ПС довжиною 15м, кусачки для різання під кутом, болторіз - 61 см, набір викруток, ніж для різання прив'язних ременів, покривало з негорючого теплоізоляційного матеріалу (повсть) розміром 2,0 х 1,5 м, дві пари рукавиць вогнестійких.
Вогнегасні речовини	вогнегасники місткістю 24 кг сухих хімічних порошкоподібних речовин та 10 кг CO ₂ .	вогнегасники місткістю 45 кг сухих хімічних порошкоподібних речовин та 28 кг CO ₂ (на період виконання польотів зазначені аварійно-рятувальні та протипожежні засоби знаходяться на транспортному засобі).
Транспортні засоби	необов'язково	автомобіль пристосований для евакуації потерпілих з місця авіаційної події, оснащений ношами або місцем розташування потерпілого в лежачому положенні, здатний перевозити аварійно-рятувальні та протипожежні засоби та персонал аварійно-рятувальної команди, оснащений схемою розташування та зв'язку з найближчими медичними закладами; транспортний засіб для евакуації ПС при посадці його за межами аеродрому

		(при проведенні маршрутних польотів безмоторних ПС); черговий катер або моторний човен (власні або на договірних засадах) (додатково забезпечується при виконанні польотів ПС з водної поверхні).
Персонал	необов'язково	персонал, належним чином підготовлений для організації аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення, виконання аварійно-рятувальних робіт, управління транспортними засобами та застосування аварійно-рятувального та протипожежного обладнання.

Примітка: рівень оснащення аварійно-рятувальними та протипожежними засобами для постійних ЗПМ повинен бути достатній для ПС, які виконують польоти на такому ЗПМ та визначається експлуатантом постійного ЗПМ.

8. Кількість вогнегасних речовин для гасіння пожежі на ПС і норми їх витрат для забезпечення для постійних ЗПМ приватного використання та спеціалізованих постійних ЗПМ, призначених для польотів вертольотів (вертолітний майданчик) на рівні поверхні забезпечуються відповідно до таблиці Х-1 цього розділу.

9. Кількість вогнегасних речовин для гасіння пожежі на ПС і норми їх витрат для забезпечення для постійних ЗПМ, призначених для польотів вертольотів (вертолітний майданчик), які підняті над поверхнею, повинні бути не меншими даних, приведених у таблиці Х-2 цього розділу.

Таблиця Х-2. Мінімальна кількість вогнегасних речовин для постійних ЗПМ, які підняті над поверхнею та призначені для польотів вертольотів

Клас ПС	Піна, що відповідає характеристикам рівня В			Піна, що відповідає характеристикам рівня С			Додаткові речовини	
	вода, л	піноут-ворю-	норма витрати	вода, л	піноут-ворю-	норма витрати	сухі хімічні	та CO ₂

		вач, л	розчину піни, л/хв.		вач, л	розчину піни, л/хв.	речо- вини, кг	кг
надлегке	1250	88	250	825	58	165	23	9
дуже легке	2000	140	400	1350	95	270	45	18
легке	3000	210	600	2000	140	400	45	18

Примітка: відповідність характеристикам піни рівнів В, С визначається відповідно до Правил аварійно-рятувального та протипожежного забезпечення польотів у цивільній авіації України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України від 07.05.2013 № 286, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 24.05.2013 за № 809/23341.

10. Для піднятих над земною, водною поверхнею постійних ЗПМ, призначених для експлуатації надлегких та дуже легких вертольотів передбачається наявність не менше одного рукава/лафетного ствола для подачі з розпилом під тиском розчину піни з нормованою витратою не менше 250л/хв. Крім того на постійних ЗПМ, призначених для експлуатації легких вертольотів повинно забезпечуватися двома лафетними стволами, які розміщуються в різних місцях навколо майданчика для посадки вертольоту з розрахунку забезпечення застосування піни в будь-якому місці майданчика та за будь-яких погодних умов з метою зведення до мінімуму можливості пошкодження обох лафетних стволів в результаті аварії вертольоту. Також на таких постійних ЗПМ необхідно забезпечити наявність додаткових вогнегасних речовин та можливість подачі основних та додаткових вогнегасних речовин по всій поверхні майданчика для посадки вертольоту незалежно від напрямку вітру.

Час розгортання для подачі вогнегасної речовини з необхідною нормою витрати розчину піни повинен не перевищувати 15 секунд з моменту введення в дію засобів пожежогасіння.

11. На постійних ЗПМ, призначених для експлуатації вертольотів, які підняті над поверхнею, має бути достатня кількість підготовленого персоналу для проведення пожежогасіння та аварійно-рятувальних робіт на ПС.

12. Постійні ЗПМ, призначені для експлуатації вертольотів, які підняті над поверхнею, повинні мати аварійний вихід та не менше одного додаткового евакуаційного виходу для евакуації постраждалих з вертольоту.

13. Територія на постійному ЗПМ повинна підтримуватись у чистоті, очищуватись від сухого травостою та інших горючих речовин і матеріалів.

14. На місцях заправлення ПС паливом та завантаження ПС хімічними речовинами, які можуть електризуватися (масляні хімікати та ін.), повинні бути заземлювальні пристрої згідно з діючими експлуатаційними вимогами.

15. На період стоянки або обслуговування дуже легкого або надлегкого ПС, місце стоянки обладнується одним вогнегасником із запасом вогнегасної речовини не менше 9 кг.

На період стоянки або обслуговування легкого ПС місце стоянки обладнується вогнегасником із запасом вогнегасної речовини не менше 9 кг, ящиком з піском (не менше $0,2 \text{ м}^3$), покривалом з негорючого теплоізоляційного матеріалу (повстю) розміром $2,0 \times 1,5 \text{ м}$ або одним вогнегасником з запасом сухої хімічної порошкоподібної речовини не менше 45 кг з розрахунку на два місця стоянки.

XI. Авіапаливозабезпечення на постійному ЗПМ

1. Якщо на спеціалізованому постійному ЗПМ здійснюється заправлення ПС сертифікованою паливозаправною компанією, вона несе відповідальність за

якість авіаційних паливно-мастильних матеріалів, технічних рідин та технічний стан паливозаправного обладнання.

2. Якщо заправлення ПС на спеціалізованому постійному ЗПМ здійснюється самим експлуатантом спеціалізованого постійного ЗПМ або експлуатантами ПС, повинна забезпечуватись наявність:

акта комісії за участю представників експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ про придатність до експлуатації об'єктів, засобів транспортування та заправлення ПС паливно-мастильними матеріалами за формою, наведеною у додатку ІІ до цих Авіаційних правил;

наказу експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ про призначення відповідальних за постачання, приймання, зберігання, підготовку, контроль якості, видачу та заправку ПС паливно-мастильними матеріалами, за технічний стан і експлуатацію технічних засобів;

технологія виконання робіт з детальним описом виконання процесів починаючи з приймання паливно-мастильних матеріалів до їх заправлення в ПС паливно-мастильними матеріалами.

3. Заправлення ПС може здійснюватися за допомогою:

паливозаправників, пересувних заправних агрегатів та стаціонарних заправних комплексів (для авіаційних палив та бензинів);
спеціальних відер (для авіаційних олив).

4. Вимоги до системи фільтрації

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

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

5. Всі паливно-мастильні матеріали та противодокристалізаційні присадки, які надходять на спеціалізований постійний ЗПМ для заправлення в ПС із заводів-виробників, нафтобаз, автозаправних станцій, повинні мати паспорти якості.

До початку видавання з витратної ємності відповідно до ДСТУ 4488:2005 «Нафта і нафтопродукти. Методи відбирання проб» повинна бути відібрана проба (не менше 1 л), яка зберігається у експлуатанта спеціалізованого постійного ЗПМ протягом 3-х діб після повного витрачання продукту.

6. На постійних ЗПМ приватного використання відповідальність за використання кондиційних паливно-мастильних матеріалів та їх відповідність вимогам нормативних документів на тип ПС несе експлуатант ПС.

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



Додаток 2 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 8 глави І)

Державна авіаційна служба
України

від _____ № _____

Заявка

Прошу видати Посвідчення ЗПМ

1.	Назва постійного ЗПМ	
2.	Експлуатант постійного ЗПМ	
3.	Адреса ЗПМ	
4.	Географічні координати ¹ контрольної точки постійного ЗПМ	
5.	Кодове позначення постійного ЗПМ (тип ЗПМ ²)	
6.	Розміри елементів постійного ЗПМ (ЗПС, FATO, TLOF)	
7.	Наявні дистанції	
8.	Тип покриття ЗПС (FATO, TLOF)	
9.	Розрахунковий тип ПС ³	

Продовження додатку 2

10.	Світлосигнальне обладнання ⁴	
11.	Примітки	
Цим запевняю, що постійний ЗПМ відповідає вимогам Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків», затверджених наказом Державіаслужби від _____ р. №_____, інформація в Керівництві з експлуатації постійного ЗПМ відповідає фактичному стану постійного ЗПМ та експлуатація постійного ЗПМ та його обладнання виконується відповідно до чинних нормативно-правових актів.		

1. У системі WGS 84.
2. Наземний чи припіднятий над поверхнею.
3. ПС з найбільшою злітною масою та/або габаритними розмірами для експлуатації якого підготовлений ЗПМ.
4. Тип встановленого обладнання та МК_{Пос}, з яких воно встановлене.

Додатки:

Перелік документів згідно з пунктом 3 розділу 2 глави II цих Авіаційних правил.

Керівник експлуатанта постійного ЗПМ

(посада)

(підпис)

(ПІБ)

Додаток 3 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»

(пункт 4 розділу 1 глави II)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(експлуатант або командир ПС)

« ____ » _____ 20 ____ р.

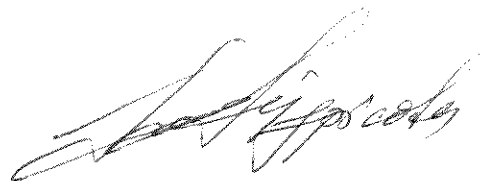
ІНСТРУКЦІЯ
з виконання польотів у районі
тимчасового злітно-посадкового майданчика

1. _____
(умови використання тимчасового ЗПМ)
2. _____
(розташування тимчасового ЗПМ (географічні координати, відстань відносно
найближчого населеного пункту)
3. _____
(розміри і тип поверхні елементів ЗПМ)
4. _____
(перевищення тимчасового ЗПМ та магнітні курси посадки)
5. _____
(тип і максимальна злітна маса ПС)
6. _____
(маршрут перельоту з базового аеродрому (постійного ЗПМ) на тимчасовий ЗПМ)
7. _____
(підходи до тимчасового ЗПМ та орієнтири)
8. _____
(запасні аеродроми (постійні ЗПМ)
9. _____
(метеозабезпечення)

Продовження додатку 3

10. _____
(організація ОНР)
11. _____
(місцеві особливості)
12. _____
(телефонний зв'язок з базовим аеродромом (постійним ЗПМ))

Інструкцію склав

(дата, посада, ПІБ)

Додаток 4 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 4 розділу 1 глави II)

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Експлуатант або командир ПС

_____ П.І.Б.

« ____ » _____ 20 ____ р.

АКТ
технічного обстеження стану тимчасового ЗПМ

Комісія у складі (експлуатант або командир ПС):

_____ провела технічне обстеження стану тимчасового ЗПМ розташованого на відстані _____ від населеного пункту з географічними координатами (довгота, широта) _____ та встановила наступне:

1. Розміри злітно-посадкової смуги _____ м, МКпос _____, тип поверхні, міцність покриття.

2. Розміри інших елементів (за наявності):

ВЗ та ЛС _____;

РД _____;

МС для ПС _____;

Продовження додатку 4

спеціальних зон тимчасового ЗПМ _____.

3. Наявність перешкод в межах радіуса 2,5 км від тимчасового ЗПМ:

_____.

4. Метеозабезпечення та засоби ОПР (за наявності)_____.

5. Аварійно-рятувальні та протипожежні засоби (за наявності).

6. Висновок про придатність тимчасового ЗПМ до експлуатації:

(зазначити придатність до експлуатації протягом періоду року та доби та інші необхідні обмеження).



Додаток 5 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»

(пункт 3 розділу 2 глави II)

Структура Керівництва з експлуатації спеціалізованого постійного ЗПМ

Титульна сторінка

Частина 0. Контроль документації

1. Процедури внесення змін до документації.

Частина 1. Інформація загального характеру

1. Призначення Керівництва і коло охоплюваних ним питань.

2. Нормативно-правові акти, що регулюють діяльність цивільної авіації
України.

3. Умови використання постійного ЗПМ.

4. Система проходження аеронавігаційної інформації і процедура її
опублікування.

5. Система реєстрації операцій, що виконуються ПС, обов'язки
експлуатанта постійного ЗПМ.

6. Найменування експлуатанта постійного ЗПМ.

Частина 2. Дані про розташування постійного ЗПМ

1. Повна назва постійного ЗПМ українською мовою.

2. Детальні географічні дані постійного ЗПМ, а саме:
відстань і місцезнаходження постійного ЗПМ відносно центра міста або
найближчого населеного пункту;

перевищення постійного ЗПМ і розрахункова температура повітря;
магнітне схилення;

види польотів, розрахунковий тип ПС для спеціалізованого постійного
ЗПМ.

Продовження додатку 5

Частина 3. Відомості про постійний ЗПМ, що підлягають передачі службі аеронавігаційної інформації (CAI)

1. Інформація загального характеру (найменування експлуатанта постійного ЗПМ, контактні дані).
2. Розміри постійного ЗПМ і пов'язана з цим інформація (географічні координати контрольної точки ЗПМ, розміри елементів постійного ЗПМ, наявні дистанції, встановлене обладнання на постійному ЗПМ).
3. Інформація про аварійно-рятувальні засоби та протипожежне забезпечення.

Частина 4. Експлуатаційні процедури

1. Інспекційні перевірки робочої площі постійного ЗПМ.
2. Технічне обслуговування робочої площі/захист від снігу та обледеніння та інших небезпечних метеорологічних умов.
3. Засоби, обладнання, персонал і процедури, які використовуються для забезпечення рятування і пожежогасіння.
4. Контролювання перешкод.
5. Організація робіт у зв'язку з безпекою, що створює жива природа.
6. Візуальні засоби та електричні системи.
7. Поводження з небезпечними матеріалами (заправлення ПММ ПС).
8. Доступ на робочу площу спеціалізованого постійного ЗПМ.
9. Наземний рух на спеціалізованому постійному ЗПМ (тільки для льотних шкіл).

Частина 5. Дані про адміністрацію експлуатанта постійного ЗПМ та інформування про події

керівник експлуатанта постійного ЗПМ;
організаційна структура експлуатанта постійного ЗПМ;
адреса;

Продовження додатку 5

контактні номери телефонів, телефаксів, e-mail;

порядок сповіщення про події;

інша інформація.

Примітки:

1. До Керівництва додаються наступні карти/схеми:

Схеми:

Генеральний план

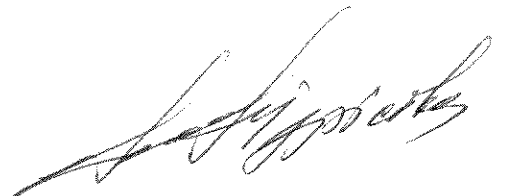
схеми маркування покриттів ЗПС, МС та/або перону, розміщення ПС на ґрунтових МС (М 1:1000 або 1:2000);

схема взаємного розташування поверхонь обмеження перешкод;

схема розміщення світлосигнального обладнання (у разі наявності);

схема електрозабезпечення об'єктів ЗПМ.

2. Керівництво та всі схеми, що містяться в ньому подаються до уповноваженого органу в 1 екземплярі та в електронному вигляді.



Додаток 6
до Авіаційних правил України
«Правила допуску до експлуатації
злітно-посадкових майданчиків»
(пункт 3 розділу 2 глави II)

Структура Керівництва з експлуатації
постійного ЗПМ приватного використання

Титульна сторінка

Частина 1. Інформація загального характеру

1. Назва постійного ЗПМ приватного використання.
2. Власник (експлуатант) постійного ЗПМ приватного використання.
3. Розташування постійного ЗПМ приватного використання (адреса).
4. Географічні координати контрольної точки ЗПМ в системі WGS-84.
5. Контактні номери телефонів, факсів, e-mail.

Частина 2. Відомості про постійний ЗПМ приватного використання

1. Розрахунковий тип ПС.
2. Розміри, тип поверхні ЗПС, ЛС.
3. Магнітне схилення.
4. Заходи та обладнання на випадок виникнення аварійних ситуацій з ПС.

Частина 3. Відомості про постійний ЗПМ приватного використання, що підлягають передачі службі аеронавігаційної інформації (CAI)

1. Назва постійного ЗПМ приватного використання.
2. Власник (експлуатант) постійного ЗПМ приватного використання.
3. Розташування постійного ЗПМ приватного використання (адреса).
4. Географічні координати контрольної точки постійного ЗПМ приватного використання.
5. Номери телефонів, факсів, e-mail.



Додаток 7 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 4 розділу 3 глави II)

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Керівник експлуатанта
постійного ЗПМ

_____ П.І.Б.

«_____» _____ 20__ р.

План заходів з усунення невідповідностей, виявлених під час обстеження
(інспекційної перевірки) постійного ЗПМ _____

№	Невідповідність	Заходи з усунення	Термін виконання	Примітки

Відповідальний виконавець

П.І.Б.



Додаток 8 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 5 розділу 3 глави II)

ЗАТВЕРДЖУЮ:

Керівник експлуатанта
постійного ЗПМ

_____ П.І.Б.

«_____» _____ 20__ р.

Звіт про усунення невідповідностей, виявлених під час обстеження
(інспекційної перевірки) постійного ЗПМ _____

№	Невідповідність	Заходи з усунення	Підтверджуючий документ	Примітки

Відповідальний виконавець

П.І.Б.



Додаток 9 до Авіаційних правил
України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових
майданчиків»
(пункт 1 розділу 4 глави II)

Форма Посвідчення ЗПМ

УКРАЇНА
ДЕРЖАВНА АВІАЦІЙНА
СЛУЖБА
УКРАЇНИ



UKRAINE
STATE AVIATION
ADMINISTRATION
OF UKRAINE

ПОСВІДЧЕННЯ
ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОГО МАЙДАНЧИКА

1.	Номер посвідчення	
2.	Назва постійного ЗПМ	
3.	Адреса постійного ЗПМ	
4.	Географічні координати контрольної точки ЗПМ	
5.	Експлуатант постійного ЗПМ	

Цим засвідчується, що постійний ЗПМ відповідає вимогам Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків».

Посвідчення ЗПМ уповноважує експлуатанта постійного ЗПМ здійснювати експлуатацію даного постійного ЗПМ у відповідності до вимог законодавства в галузі ЦА.

Продовження додатку 9

Посвідчення ЗПМ не підлягає передаванню та залишається дійсним на необмежений час, якщо від нього не відмовляться, не буде тимчасово призупинено його дію або анульовано.

Дата видачі посвідчення: «_____» _____ 20____

Голова (заступник Голови)

Державної авіаційної служби України

М.П. _____



Додаток 10 до Авіаційних
правил України «Правила
допуску до експлуатації злітно-
посадкових майданчиків»
(пункт 1 розділу 4 глави II)

Форма додатку до посвідчення ЗПМ

ДОДАТОК ДО ПОСВІДЧЕННЯ № 000
ЗЛІТНО-ПОСАДКОВОГО МАЙДАНЧИКА

Цей додаток до посвідчення ЗПМ доповнює загальні положення посвідчення ЗПМ і не діє окремо від нього

Назва постійного ЗПМ	
Тип постійного ЗПМ ¹	
Розрахунковий тип ПС	
Розміри та тип покриття ЗПС	
Розміри льотних смуг	
Розміри вільних зон	
Розміри та тип покриття FATO ²	
Розміри та тип покриття TLOF ²	
Руліжні доріжки (найменування, кількість, тип покриття, ширина)	

Продовження додатка 10

Місця стоянки (кількість, тип покриття)	
Світлосигнальне обладнання	
Додаткові відомості	

1. Приватний чи спеціалізований.
2. Тільки для вертолітних майданчиків

Дата видачі посвідчення: « ____ » _____ 20 ____

Голова (заступник Голови)

Державної авіаційної служби України

М.П. _____



Додаток 11 до Авіаційних
правил України «Правила
допуску до експлуатації злітно-
посадкових майданчиків»
(пункт 2 розділ XI додаток 1
глави I)

ЗАТВЕРДЖУЮ

(посада)

(підпис, прізвище)

«___» _____ 20__р.

АКТ

придатності до експлуатації об'єктів і споруд, засобів
транспортування і заправлення ПС паливно-мастильними матеріалами на

(назва постійного ЗПМ)

Комісія у складі _____

(посада, прізвище, ініціали)

в період з _____ до _____ 20__ року провела перевірку придатності об'єктів
та споруд, засобів транспортування і заправлення ПС паливно-мастильними
матеріалами до експлуатації на 20__ рік.

Встановлено, що зберігання авіаційних ПММ здійснюється у
(вертикальних, горизонтальних) резервуарах (тарі, паливозаправнику),
оснащених необхідним обладнанням. Ємності для зберігання зачищені

(Акт від _____ № ____). Ємності обваловані та відкалібровані (за необхідності).

Зливання авіаційних ПММ з автопаливоцистерни здійснюється (насосом, самоплином)

Насосно-фільтраційний пункт складається з:

насос _____ (тип, марка)

фільтри _____ з фільтроелементами _____.

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

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

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

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

Цистерна ПЗ зачищена (Акт від _____ № ____).

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

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

Фарбування і маркування обладнання відповідає вимогам нормативно-технічної документації.

ВИСНОВОК

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

Дата

Підписи членів комісії



АНАЛІЗ РЕГУЛЯТОРНОГО ВПЛИВУ

регуляторного впливу проекту наказу Державної авіаційної служби України
«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до
експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

I. Визначення проблеми

Проектом наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків» (далі – проект регуляторного акта) визначаються процедури допуску до експлуатації постійних та тимчасових злітно-посадкових майданчиків (далі – ЗПМ).

На сьогоднішній день питання допуску до експлуатації ЗПМ регулюється Правилами допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден, затвердженими наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 01 грудня 2004 року № 205 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 24 грудня 2004 року за № 1644/10243.

Однак, встановлений порядок допуску, технічні та експлуатаційні вимоги щодо ЗПМ не враховують положення чинних документів Міжнародної організації цивільної авіації (ICAO), Європейського Парламенту та Ради, Європейського агентства з безпеки польотів (EASA), що негативно впливає на забезпечення належного рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому.

Беручи до уваги те, що за міжнародними вимогами відповідальність за забезпечення безпеки польотів на всіх аеродромах несе держава, відповідно до покладених на Державіаслужбу завдань необхідно забезпечити здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації, яка використовується у тому числі і для задоволення потреб у авіаційних роботах та виконання польотів у приватних цілях.

Відповідно до Галузевої програми безпеки польотів на 2014-2016 роки, затвердженої наказом Міністерства інфраструктури України від 15 січня 2014 року № 18, цільовий рівень безпеки польотів в Україні передбачався таким, що не перевищував більше ніж удвічі загальносвітовий рівень безпеки польотів, визначений ІКАО станом на 2012 рік – 3,2 авіаційні події на мільйон вильотів, пов’язаних з регулярними комерційними польотами повітряних суден з максимальною злітною масою більше 2250 кг.

За результатами аналізу авіаційних подій на кінець 2016 року фактичний рівень безпеки польотів в Україні склав 7,26 авіаційних подій на мільйон вильотів, тоді як цільовий показник складав 6,4 авіаційні події на мільйон вильотів.

Згідно із Програмою безпеки польотів в галузі цивільної авіації України, затвердженою 27.03.2018 Радою з безпеки авіації Державної авіаційної служби України, показники ефективності забезпечення безпеки польотів будуть встановлюватися в планах реалізації заходів з безпеки польотів на конкретний період.

Для забезпечення належного рівня безпеки польотів, з метою адаптації законодавства України в частині, що стосується діяльності цивільної авіації, до вимог Міжнародної організації цивільної авіації, Європейського агентства з безпеки авіації та Ради Європейського Союзу, Державіаслужбою розроблено проект регуляторного акта.

Основні групи (підгрупи), на які проблема справляє вплив:

Групи	Так	Ні
Громадяни	-	+
Держава	+	-
Суб’єкти господарювання, у тому числі суб’єкти малого підприємництва	+	-

II. Цілі державного регулювання

Головною метою проекту регуляторного акта є впровадження в Україні процедур допуску до експлуатації ЗПМ та постійного нагляду за постійними ЗПМ, що сприятиме підвищенню рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому.

Прийняття проекту акта дозволить врегулювати проблему невідповідності чинного законодавства України положенням міжнародних документів щодо загальної системи сертифікації аеродромів цивільної авіації та процедур здійснення постійного нагляду.

III. Визначення та оцінка альтернативних способів досягнення цілей

1. Визначення альтернативних способів

Вид альтернативи	Опис альтернативи
Альтернатива 1 Збереження чинного регулювання	Першою альтернативою є збереження існуючого порядку допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків для польотів легких повітряних суден
Альтернатива 2 Обраний спосіб	Другою альтернативою є прийняття запропонованого регуляторного акта, який забезпечує виконання міжнародних положень щодо загальної системи сертифікації аеродромів та процедур здійснення постійного нагляду.

2. Оцінка вибраних альтернативних способів досягнення цілей

Оцінка впливу на сферу інтересів держави

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	За існуючими правилами допуск до експлуатації постійного ЗПМ надається на термін не більше ніж 3 роки. Це передбачає періодичне (не рідше ніж раз на 3 роки) виконання повного комплексу процедур надання допуску до експлуатації та здійснення нагляду (інспектування), що потребує значних фінансових та людських ресурсів
Альтернатива 2	Приведення процедури допуску до експлуатації постійного ЗПМ у відповідність до міжнародних вимог, що сприятиме досягненню прийнятного рівня безпеки польотів та забезпеченню безпеки авіації	Запропонованим проектом регуляторного акта передбачається здійснення процедур допуску до експлуатації постійного ЗПМ одноразово при отриманні заявки. В подальшому передбачається тільки здійснення періодичного нагляду (раз на 4 роки)

Оцінка впливу на сферу інтересів громадян

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати
Альтернатива 1	Відсутні	Відсутні
Альтернатива 2	Підвищення рівня безпеки польотів та безпеки авіації в цілому у галузі цивільної авіації України	Відсутні

Оцінка впливу на сферу інтересів суб'єктів господарювання

Показник	Великі	Середні	Малі	Мікро	Разом
Кількість суб'єктів господарювання, що підпадають під дію регулювання, одиниць	-	6	36	6	48
Питома вага групи у загальній кількості, відсотків	-	12,5	75	12,5	100

Вид альтернативи	Вигоди	Витрати*
Альтернатива 1	Відсутні	У більшості випадків допуск до експлуатації ЗПМ здійснюється кожні 3 роки. Необхідність проходження суб'єктом господарювання повного комплексу процедур отримання посвідчення про допуск до експлуатації ЗПМ мінімум раз на 3 роки (546,6 тис грн за перший рік для 6 суб'єктів господарювання середнього підприємництва)
Альтернатива 2	Експлуатанти постійних ЗПМ отримують посвідчення ЗПМ на необмежений строк дії за умови підтримання відповідності ЗПМ вимогам законодавства	Повний комплекс процедур допуску до експлуатації постійних ЗПМ здійснюється одноразово. В подальшому суб'єкт господарювання буде нести фінансові витрати на забезпечення підтримання експлуатаційної придатності ЗПМ та дотримання вимог законодавства (480,6 тис грн за перший рік для 6 суб'єктів господарювання середнього підприємництва)

* Розрахунок витрат для суб'єктів господарювання середнього підприємництва проведений на основі середніх показників суб'єктів

господарювання, на які розповсюджується дія проекту регуляторного акта, та наведено у додатку 1.

Сумарні витрати за альтернативами	Сума витрат
Альтернатива 1	1993,2 тис грн за 5 років
Альтернатива 2	1740,6 тис грн за 5 років

Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва наведено у додатку 2 «Тест малого підприємництва (М-Тест)» до цього аналізу

IV. Вибір найбільш оптимального альтернативного способу досягнення цілей

Рейтинг результативності (досягнення цілей під час вирішення проблеми)	Бал результативності (за чотирибальною системою оцінки)	Коментарі щодо присвоєння відповідного балу
Альтернатива 1	1	Цілі прийняття регуляторного акта не можуть бути досягнуті (проблема продовжує існувати)
Альтернатива 2	4	Цілі прийняття регуляторного акта досягаються повною мірою

Рейтинг результативності	Вигоди (підсумок)	Витрати (підсумок)	Обґрунтування відповідного місця альтернативи у рейтингу
Альтернатива 1	Цілі не досягаються	Для проведення процедур допуску за чинними правилами за п'ять років витрати держави складають 5132,2 тис грн, витрати суб'єктів господарювання	Цілі прийняття регуляторного акта не досягаються

		середнього та малого підприємництва складають 15945,6 тис грн	
Альтернатива 2	Цілі досягнуті повною мірою	Прогнозовані суми витрат держави на реалізацію регуляторного акта складатимуть 2799,4 тис грн за п'ять років. Прогнозовані витрати суб'єктів господарювання середнього та малого підприємництва складатимуть на реалізацію регуляторного акта складатимуть 13924,8 тис грн за п'ять	Цілі прийняття регуляторного акта можуть бути досягнуті повною мірою.

Рейтинг	Аргументи щодо переваги обраної альтернативи/причини відмови від альтернативи	Оцінка ризику зовнішніх чинників на дію запропонованого регуляторного акта
Альтернатива 1	Чинне регулювання не врегульовує невідповідність процедур допуску до експлуатації ЗПМ та постійного нагляду міжнародним вимогам	X
Альтернатива 2	Прийняття регуляторного акта є оптимальним рішенням, що дозволяє впровадити процедури, необхідні для допуску до експлуатації ЗПМ та постійного нагляду з урахуванням міжнародних вимог	Ризики відсутні

V. Механізми та заходи, які забезпечать розв'язання визначеної проблеми

Проект регуляторного акта передбачає впорядкування загального процесу допуску до експлуатації постійних та тимчасових ЗПМ.

Проектом регуляторного акта визначаються:

умови видачі, внесення змін, призупинення дії або анулювання посвідчення постійного ЗПМ;

порядок постійного нагляду за постійними ЗПМ та їх експлуатантами;

зміни умов експлуатації та припинення експлуатації постійного ЗПМ;

обов'язки експлуатантів постійних ЗПМ;

процедура допуску до експлуатації тимчасових ЗПМ.

Прийняття проекту регуляторного акта дозволить встановити адміністративні процедури, визначити умови, порядок дій, обов'язки та відповідальність Державної авіаційної служби України, підприємств й організацій, які беруть участь у процедурах допуску до експлуатації ЗПМ, а також здійсненні постійного нагляду за дотриманням встановлених вимог.

VI. Оцінка виконання вимог регуляторного акта залежно від ресурсів, якими розпоряджаються органи виконавчої влади чи органи місцевого самоврядування, фізичні та юридичні особи, які повинні впроваджувати або виконувати ці вимоги

Бюджетні витрати Державіаслужби на адміністрування регулювання для суб'єктів господарювання розраховані у додатку 2 «Тест малого підприємництва (М-Тест)» та додатку 3 «Бюджетні витрати на адміністрування регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва» до цього аналізу.

VII. Обґрунтування запропонованого строку дії регуляторного акта

Запровадження даного проекту регуляторного акта передбачається на необмежений термін дії з внесенням до нього відповідних змін у разі необхідності у зв'язку із розвитком національного законодавства та законодавства Європейського Союзу, а також змін у документах Міжнародної організації цивільної авіації.

Термін набрання чинності проекту регуляторного акта – відповідно до законодавства України після його оприлюднення.

VIII. Визначення показників результативності дії регуляторного акта

Найменування показника	Розмір показника
суб'єкти господарювання, на яких поширюватиметься дія акта	48 суб'єктів господарювання
рівень інформованості суб'єктів	середній, проект розміщено на офіційному сайті Державіаслужби
розмір надходжень до державного та місцевих бюджетів і державних цільових фондів	передбачається надходження коштів до Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, що передбачено постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.1993 № 819 (прогнозовано за чинними розмірами зборів: $48 \text{ суб'єктів} \cdot 0,1 \text{ тис грн} = 4,8 \text{ тис грн}$)
розмір коштів та часу, що витрачатиметься суб'єктами господарювання на виконання вимог акта	за попередньою оцінкою витрати складатимуть 3844,8 тис грн за перший рік та 13924,8 тис грн за п'ять років
кількість ЗПМ, допущених до експлуатації за процедурами регуляторного акта	показник буде визначений за результатами відстеження результативності регуляторного акта
кількість інспектувань ЗПМ	показник буде визначений за результатами відстеження результативності регуляторного акта

фактичний польотів	рівень безпеки	показник буде визначений за результатами відстеження регуляторного акта	результативності
-----------------------	-------------------	---	------------------

IX. Визначення заходів, за допомогою яких буде здійснюватися
відстеження результативності дії регуляторного акта

Відстеження результативності регуляторного акта буде проводитись
шляхом статистичного аналізу, зокрема інформаційних систем
Державіаслужби.

Базове відстеження буде проведене через 1 рік після набрання чинності
даного регуляторного акта.

Повторне відстеження через 2 роки після набрання чинності даного
регуляторного акта.

Виконавцем заходів з відстеження регуляторного акта є
Державіаслужба.

Голова Державної авіаційної
служби України



Олександр БІЛЬЧУК

« ____ » _____ 20 ____ р.

Альтернатива 1

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акту

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на підготовку документації для допуску до експлуатації ЗПМ, тис грн	20,0	40,0
2	Витрати на підготовку персоналу, тис грн	1,0	2,0
3	Витрати на підготовку ЗПМ, тис грн	50,0	250,0
4	Витрати на підготовку світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн	20,0	40,0
5	Витрати на отримання адміністративних послуг (посвідчення ЗПМ), тис грн	0,1	0,2
6	РАЗОМ (сума рядків: 1+2+3+4+5), тис грн	91,1	332,2
7	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	6	6
8	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 6 x рядок 7), тис грн	546,6	1993,2

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на підготовку документації для допуску до експлуатації ЗПМ, тис грн	20,0	20,0	40,0
Витрати на підготовку персоналу з авіаційної безпеки (0,5 тис грн x 2 чол.) 1 раз на 2 роки, тис грн	1,0	1,0	2,0
Витрати на підготовку ЗПМ, тис грн	50,0	50,0	250,0
Витрати на підготовку світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн:			
- проведення вимірювань (1 раз на 3 роки)	10,0	10,0	20,0
- експертний висновок (1 раз на 3 роки)	10,0	10,0	20,0

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу)	Витрати безпосередньо на посвідчення (за рік – стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (подача заявки та отримання посвідчення)	40 годин (5 днів x 8 годин)	0,1 тис грн (державний збір відповідно до ПКМУ від 28.09.1993 № 819)	0,1 тис грн	0,2 тис грн

Альтернатива 2

Витрати на одного суб'єкта господарювання великого і середнього підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта

Порядковий номер	Витрати	За перший рік	За п'ять років
1	Витрати на підготовку документації для допуску до експлуатації ЗПМ, тис грн	20,0	20,0
2	Витрати на підготовку ЗПМ, тис грн	50,0	250,0
3	Витрати на підготовку світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн	10,0	20,0
4	Витрати на отримання адміністративних послуг (посвідчення ЗПМ), тис грн	0,1	0,1
5	РАЗОМ (сума рядків: 1+2+3+4), тис грн	80,1	290,1
6	Кількість суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на яких буде поширено регулювання, одиниць	6	6
7	Сумарні витрати суб'єктів господарювання великого та середнього підприємництва, на виконання регулювання (вартість регулювання) (рядок 5 x рядок 6), тис грн	480,6	1740,6

Розрахунок відповідних витрат на одного суб'єкта господарювання

Вид витрат	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Витрати на підготовку доказової документації, тис грн	20,0		20,0
Витрати на підготовку ЗПМ (кожен рік), тис грн	50,0	50,0	250,0
Витрати на підготовку світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн: - проведення вимірювань (1 раз на 3 роки)	10,0	10,0	20,0

Вид витрат	Витрати на проходження відповідних процедур (витрати часу)	Витрати безпосередньо на сертифікат (за рік – стартовий)	Разом за рік (стартовий)	Витрати за п'ять років
Витрати на отримання адміністративних послуг (подача заявки та отримання посвідчення)	40 годин (5 днів x 8 годин)	0,1 тис грн (державний збір відповідно до ПКМУ від 28.09.1993 № 819)	0,1 тис грн	0,1 тис грн

ТЕСТ

малого підприємництва (М-Тест)

1. Консультації з представниками мікро- та малого підприємництва щодо оцінки впливу регулювання

Консультації щодо визначення впливу запропонованого регулювання на суб'єктів малого підприємництва та визначення детального переліку процедур, виконання яких необхідно для здійснення регулювання, проведено у Державіаслужбі з представниками суб'єктів малого підприємництва у період з 11.05.2018 по 31.10.2018 року.

Порядковий номер	Вид консультації	Кількість учасників консультацій, осіб	Основні результати консультацій
1	Круглий стіл	12	Розглянуто розроблений Державіаслужбою проект регуляторного акта, представниками суб'єктів малого підприємництва висловлено зауваження до проекту
2	Робоча зустріч	10	Розглянуто доопрацьований з урахуванням зауважень проект регуляторного акта, висловлено пропозиції для доопрацювання акта
3	Робоча зустріч	12	Розглянуто доопрацьований з урахуванням зауважень та пропозицій проект акта, представники суб'єктів малого підприємництва погодились із запропонованою редакцією проекту

2. Вимірювання впливу регулювання на суб'єктів малого підприємництва (мікро- та малі):

кількість суб'єктів малого підприємництва, на яких поширюється регулювання – 42, у тому числі малого підприємництва – 36 та мікропідприємництва – 6;

питома вага суб'єктів малого підприємництва у загальній кількості суб'єктів господарювання, на яких проблема справляє вплив 87,5%.

3. Розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання вимог регулювання (чинне регулювання)

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Підготовка документації для допуску до експлуатації ЗПМ, тис грн	20,0	20,0	40,0
2	Підготовка персоналу з авіаційної безпеки (0,5 тис грн x 2 чол.) 1 раз на 2 роки, тис грн:	1,0	1,0	2,0
3	Підготовка ЗПМ, тис грн	50,0	50,0	250,0
4	Підготовка світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн - проведення вимірювань (1 раз на 3 роки) - експертний висновок (1 раз на 3 роки)	10,0	10,0	20,0
		10,0	10,0	20,0
5	Разом, тис. грн.	91,0	x	332,0
6	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42		42
7	Сумарно, тис грн	3822,0	x	13944,0
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
8	Процедури подачі заявки та отримання посвідчення про допуск до експлуатації ЗПМ, тис грн <i>40 годин (5 днів x 8 годин)</i>	0,1 (державний збір відповідно до ПКМУ від 28.09.1993 № 819)	0,1	0,2
9	Разом, тис грн	0,1		0,2
10	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42		42
11	Сумарно, тис грн	4,2		8,4

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання

Державна авіаційна служба України

(чинне регулювання)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), тис грн
Процедура надання допуску до експлуатації ЗПМ	240 годин (30 днів* 8 годин)	67,5 грн.	1 раз на 3 роки	42	2041,2 тис грн (240 год.*67,5 грн* 3 чол.*42)
Процедури нагляду за дотриманням вимог законодавства	24 години (3 дні* 8 годин)	67,5 грн.	1 раз на 3 роки	42	204,1 тис.грн. (24 год.*67,5 грн* 3 чол.*42)
Разом за рік	x	x	x	x	2245,3 тис грн
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	4490,6 тис грн (2041,2*2)+(204,1*2)

4. Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання (чинне регулювання)

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий), тис грн	За п'ять років, тис грн
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	3822,0	13944,0
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо регулювання та звітування	4,2	8,4
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	3826,2	13952,4
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	2245,3	4490,6
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	6071,5	18443,0

5. Розроблення корегуючих (пом'якшувальних) заходів для малого підприємництва щодо запропонованого регулювання не передбачається у зв'язку із необхідністю забезпечення належного рівня безпеки польотів незалежно від чисельності працівників суб'єктів господарювання.

Зважаючи на викладене, проводиться розрахунок витрат суб'єктів малого підприємництва, які виникають внаслідок дії регуляторного акта (запропоноване регулювання):

Порядковий номер	Найменування оцінки	У перший рік	Періодичні (за рік)	Витрати за п'ять років
Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання				
1	Підготовка документації для допуску ЗПМ, тис грн	20,0	20,0	20,0
2	Підготовка ЗПМ, тис грн	50,0	50,0	250,0
3	Підготовка світлосигнального обладнання ЗПМ, тис грн: - проведення вимірювань (1 раз на 3 роки)	10,0	10,0	20,0
4	Разом, тис. грн.	80,0	x	290,0
5	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42		42
6	Сумарно, тис грн	3360,0	x	12180,0
Оцінка вартості адміністративних процедур суб'єктів малого підприємництва щодо виконання регулювання та звітування				
7	Процедури подачі заявки та отримання посвідчення ЗПМ, тис грн <i>40 годин = 5 днів x 8 годин</i>	0,1 (державний збір відповідно до ПКМУ від 28.09.1993 № 819)	0,1	0,1
8	Разом, тис грн	0,1		0,1
9	Кількість суб'єктів господарювання, що повинні виконати вимоги регулювання, одиниць	42		42
10	Сумарно, тис грн	4,2		4,2

Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання

Державна авіаційна служба України

(запропоноване регулювання)

Процедура регулювання суб'єктів малого підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Процедура надання допуску до експлуатації ЗПМ	240 годин (30 днів* 8 годин)	67,5 грн.	1	42	2041,2 тис грн (240 год.*67,5 грн* 3 чол.*42)
Процедури нагляду за дотриманням вимог законодавства	24 години (3 дні* 8 годин)	67,5 грн.	1 раз на 4 роки	42	204,1 тис грн (24 год.*67,5 грн* 3 чол.*42)
Разом за рік	x	x	x	x	2245,3 тис грн
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	2449,4 тис грн 2041,2+(204,1*2)

Розрахунок сумарних витрат суб'єктів малого підприємництва, що виникають на виконання вимог регулювання (запропоноване регулювання)

Порядковий номер	Показник	Перший рік регулювання (стартовий), тис грн	За п'ять років, тис грн
1	Оцінка «прямих» витрат суб'єктів малого підприємництва на виконання регулювання	3360,0	12180,0
2	Оцінка вартості адміністративних процедур для суб'єктів малого підприємництва щодо регулювання та звітування	4,2	4,2
3	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання	3364,2	12184,2
4	Бюджетні витрати на адміністрування регулювання суб'єктів малого підприємництва	2245,3	2449,4
5	Сумарні витрати на виконання запланованого регулювання	5609,5	14633,6

На основі проведених розрахунків:

Показник	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за перший рік, тис грн	Сумарні витрати малого підприємництва на виконання запланованого регулювання за п'ять років, тис грн
Чинне регулювання	3826,2	13952,4
Запропоноване регулювання	3364,2	12184,2
Сумарно: зміна вартості регулювання малого підприємництва	462,0	1768,2

БЮДЖЕТНІ ВИТРАТИ

на адміністрування регулювання для суб'єктів великого та середнього підприємництва

Державний орган, для якого здійснюється розрахунок адміністрування регулювання

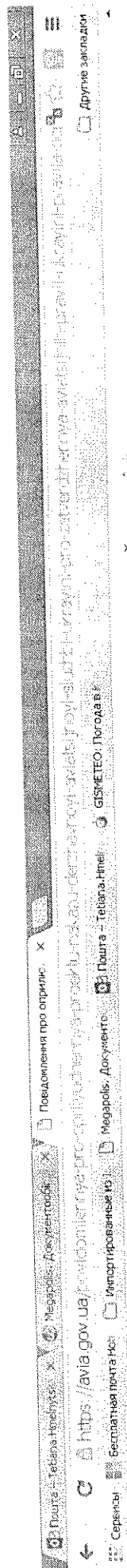
Державна авіаційна служба України

Альтернатива 1

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Процедура надання допуску до експлуатації ЗПМ	240 годин (30 днів*8 годин)	67,5 грн	1 раз на 3 роки	6	291,6 тис грн (240 год.*67,5 грн.* 3 чол.*6)
Процедури нагляду за дотриманням вимог законодавства	24 години (3 дні*8 годин)	67,5 грн	1 раз на 3 роки	6	29,2 тис грн (24 год.*67,5 грн.* 3 чол.*6)
Разом за рік	x	x	x	x	320,8 тис грн
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	641,6 тис грн (291,6*2)+(29,2*2)

Альтернатива 2

Процедура регулювання суб'єктів великого і середнього підприємництва (розрахунок на одного типового суб'єкта господарювання)	Планові витрати часу на процедуру	Вартість часу співробітника органу державної влади відповідної категорії (заробітна плата)	Оцінка кількості процедур за рік, що припадають на 1 суб'єкта	Оцінка кількості суб'єктів, що підпадають під дію процедури регулювання	Витрати на адміністрування регулювання (за рік), гривень
Процедура надання допуску до експлуатації ЗПМ	240 годин (30 днів*8 годин)	67,5 грн	1	6	291,6 тис грн (240 год.*67,5 грн* 3 чол.*6)
Процедури нагляду за дотриманням вимог законодавства (здійснюється 1 раз на 4 роки)	24 години (3 дні*8 годин)	67,5 грн	1 раз на 4 роки	6	29,2 тис грн (24 год.*67,5 грн* 3 чол.*6)
Разом за рік	x	x	x	x	320,8 тис грн
Сумарно за п'ять років	x	x	x	x	350,0 тис грн (291,6+29,2*2)



«Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків»

Державною розроблено проект наказу Державної авіаційної служби України «Про затвердження Авіаційних правил України «Правила допуску до експлуатації злітно-посадкових майданчиків» (далі – проект наказу) відповідно до частин першої та п'ятої статті 11, частини четвертої статті 46 Повітряного кодексу України, пункту 4 Положення про Державну авіаційну службу України.

затверджено постановою Кабінету Міністрів України від 08 жовтня 2014 року № 520, з метою здійснення державного нагляду за дотриманням встановлених законодавством вимог експлуатації злітно-посадкових майданчиків.

Проект наказу разом із пояснювальною запискою, аналізом регуляторного впливу, довідкою щодо відповідності зобов'язанням України у сфері європейської інтеграції та праву Європейського Союзу (acquis ЕС) розміщений на офіційному веб-сайті Державної авіаційної служби у розділі «Регуляторна діяльність» → «Проекти регуляторних актів на 2019 рік».

Пропозиції та зауваження до проекту наказу можуть надаватися зазначеними юридичними та фізичними особами протягом 30 календарних днів з дати оприлюднення на адреси:

01135, м. Київ, пр. Перемоги, 14

тел. 351-53-30

факс 351-55-23

e-mail: Lesya.Hryhorivna@avia.gov.ua

Державна регуляторна служба України:

01011, м. Київ, вул. Арсенальна, 9/11

e-mail: mail@ckgr.gov.ua

03.07.2019

