

**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ**

**ПРИКАЗ**  
**от 7 октября 2020 г. N 415**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ ФЕДЕРАЛЬНЫХ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ  
"ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ,  
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК НА САМОЛЕТАХ ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ ЧЕМ  
ДВАДЦАТЬ ЧЕЛОВЕК, А ТАКЖЕ АЭРОДРОМОВ, ОТКРЫТЫХ  
ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ  
ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"**

Список изменяющих документов  
(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

В соответствии со статьей 8 Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2016, N 27, ст. 4224), [подпунктом 5.2.53.8 пункта 5](#) Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342; 2018, N 52, ст. 8275), приказываю:

1. Утвердить прилагаемые Федеральные авиационные [правила](#) Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов".

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

И.о. Министра  
И.С.АЛАФИНОВ

Утверждены  
приказом Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415

**ФЕДЕРАЛЬНЫЕ АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА  
"ПОРЯДОК ПРОВЕДЕНИЯ ОБЯЗАТЕЛЬНОЙ СЕРТИФИКАЦИИ АЭРОДРОМОВ,  
ПРЕДНАЗНАЧЕННЫХ ДЛЯ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ КОММЕРЧЕСКИХ ВОЗДУШНЫХ  
ПЕРЕВОЗОК НА САМОЛЕТАХ ПАССАЖИРОВМЕСТИМОСТЬЮ БОЛЕЕ ЧЕМ  
ДВАДЦАТЬ ЧЕЛОВЕК, А ТАКЖЕ АЭРОДРОМОВ, ОТКРЫТЫХ  
ДЛЯ ВЫПОЛНЕНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ПОЛЕТОВ  
ГРАЖДАНСКИХ ВОЗДУШНЫХ СУДОВ"**

## I. Общие положения

1. Федеральные авиационные правила "Порядок проведения обязательной сертификации аэродромов, предназначенных для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромов, открытых для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов" (далее - Правила) распространяются на аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов (далее - аэродромы).

2. Работы по оценке соответствия аэродрома требованиям, установленным Федеральными авиационными [правилами](#) "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов", утвержденными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 августа 2016 г. N 262 <1> (далее - ФАП-262), проводятся уполномоченным органом, осуществляющим функции по оказанию государственных услуг в сфере воздушного транспорта (гражданской авиации) <2> (далее - Уполномоченный орган), с привлечением аккредитованного <3> Уполномоченным органом сертификационного центра (далее - Центр по сертификации) на возмездной <4> основе.  
(п. 2 в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----  
<1> Зарегистрирован Минюстом России 9 октября 2015 г., регистрационный N 39264, с изменениями, внесенными приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 24 ноября 2017 г. N 495 (зарегистрирован Минюстом России 21 декабря 2017 г., регистрационный N 49344).  
(сноска в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

<2> [Пункт 1](#) и [подпункт 5.3.1 пункта 5](#) Положения о Федеральном агентстве воздушного транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 396 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3343; 2010, N 6, ст. 652; 2022, N 40, ст. 6836).  
(сноска введена Приказом Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

<3> [Пункт 3 статьи 8.2](#) Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2022, N 12, ст. 1783).  
(сноска введена Приказом Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

<4> [Пункт 2 статьи 8](#) Воздушного кодекса Российской Федерации (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2014, N 30, ст. 4254).  
(сноска введена Приказом Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

**II. Проведение обязательной сертификации аэродромов,  
предназначенных для осуществления коммерческих воздушных  
перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем  
двадцать человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов**

3. Для сертификации аэродрома заявителем в Уполномоченный орган подается заявка, подписанная руководителем юридического лица или индивидуальным предпринимателем либо лицом, имеющим право действовать от имени заявителя в соответствии с гражданским законодательством Российской Федерации (рекомендуемый образец заявки приведен в [приложении N 1](#) к настоящим Правилам).

4. К заявке прилагаются следующие документы:

1) акты, заключения и сведения:

акт внутреннего аудита о соответствии аэродрома требованиям, установленным [статьей 48](#) Воздушного кодекса Российской Федерации (рекомендуемый образец приведен в [приложении N 2](#) к настоящим Правилам), утвержденный оператором аэродрома;

акт обследования препятствий в районе аэродрома на основе геодезической съемки с оценкой высотных препятствий в соответствии с требованиями [главы III](#) "Препятствия" ФАП-262 (рекомендуемый образец приведен в [приложении N 3](#) к настоящим Правилам);

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

заключение о прочности покрытий элементов аэродрома с указанием конструкции покрытий, оформленное в соответствии с требованиями [ФАП-262](#);

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

заключение о классе аэродрома, оформленное в соответствии с требованиями [ФАП-262](#);

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

сведения о Центре по сертификации, включая полное и (или) сокращенное (при наличии) наименование юридического лица, адрес в пределах места нахождения, номер телефона, факса (при наличии) и адрес электронной почты (при наличии) юридического лица <5>; (абзац введен [Приказом](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----

<5> [Пункт 78](#) требований к сертификационным центрам и испытательным лабораториям, порядка аккредитации сертификационных центров и испытательных лабораторий, требований к реестру аккредитованных сертификационных центров, испытательных лабораторий и порядка ведения такого реестра, утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 13 апреля 2022 г. N 135 (зарегистрирован Минюстом России 26 апреля 2022 г., регистрационный N 68335) (далее - приказ N 135). В соответствии с [пунктом 2](#) приказа N 135 данный акт действует до 1 сентября 2028 г. (сноска введена [Приказом](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

2) таблицы соответствия аэродрома требованиям [ФАП-262](#) (рекомендуемые образцы приведены в [приложении N 4](#) к настоящим Правилам):

класс и физические характеристики аэродрома;

препятствия аэродрома;

визуальные средства аэродрома;

радиотехническое оборудование и авиационная электросвязь аэродрома;

метеорологическое оборудование аэродрома;

абзац утратил силу с 1 марта 2023 года. - [Приказ](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410;

электроснабжение и электрооборудование аэродрома;

3) документация, оформленная по результатам летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования ([пункт 6.2](#) Федеральных авиационных правил "Подготовка и выполнение полетов в гражданской авиации Российской Федерации", утвержденных приказом Минтранса России от 31 июля 2009 г. N 128 (зарегистрирован Минюстом России 31 августа 2009 г., регистрационный N 14645));

4) акты наземных проверок светосигнального оборудования (далее - ССО) и электроснабжения и электрооборудования, оформленные оператором аэродрома, и акт наземной проверки радиотехнического оборудования (далее - РТО), оформленный организацией, осуществляющей эксплуатацию радиотехнического оборудования аэродрома (рекомендуемые образцы актов приведены в [приложениях N 5 и N 6](#) к настоящим Правилам соответственно);

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

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

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

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

копию договора на электроснабжение между потребителем и энергоснабжающей организацией;

акт о приемке оборудования после комплексного опробования основного и вспомогательного оборудования в течение 72 часов, линий электропередачи в течение 24 часов, оформленный оператором аэродрома в соответствии с [пунктом 1.3.7](#) Правил технической эксплуатации электроустановок потребителей, утвержденных приказом Минэнерго России от 13 января 2003 г. N 6 (зарегистрирован Минюстом России 22 января 2003 г., регистрационный N 4145), с изменениями, внесенными приказом Минэнерго России от 13 сентября 2018 г. N 757 (зарегистрирован Минюстом России 22 ноября 2018 г., регистрационный N 52754) (далее - ПТЭЭП));

разрешение Ростехнадзора на допуск электроустановки к эксплуатации, оформленное в соответствии с [пунктом 1.3.11](#) ПТЭЭП;

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

с уведомлением о вручении.

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

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

7. При соответствии документов требованиям [пунктов 3 и 4](#) Правил Уполномоченный орган оформляет решение о сертификации аэродрома, в котором поручает Центру по сертификации, выбранному заявителем из реестра аккредитованных сертификационных центров и испытательных лабораторий [<6>](#), проведение работ по оценке соответствия аэродрома требованиям [ФАП-262](#).

-----

[<6> Пункт 3 статьи 8.2](#) Воздушного кодекса Российской Федерации.

Решение о сертификации аэродрома должно быть подписано должностным лицом Уполномоченного органа собственноручной подписью либо посредством электронной подписи и направлено в адрес заявителя почтовым отправлением или по адресу электронной почты (при наличии) и в Центр по сертификации почтовым отправлением и по адресу электронной почты в течение 1 рабочего дня со дня принятия решения о сертификации аэродрома.

(п. 7 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

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

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

о возможности проведения проверки сертифицируемого аэродрома.

Заключение по рассмотрению документов должно быть направлено Центром по сертификации в адрес заявителя почтовым отправлением или по адресу электронной почты (при наличии) и в адрес Уполномоченного органа почтовым отправлением и по адресу электронной почты в соответствии с информацией, размещенной на официальном сайте Уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", в течение 1 рабочего дня со дня оформления заключения.

(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

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

Срок устранения замечаний может быть продлен по письменному обращению заявителя, направленного в адрес Уполномоченного органа почтовым отправлением или по адресу электронной почты в соответствии с информацией, размещенной на официальном сайте Уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", но не более чем на 15 рабочих дней со дня получения заключения по рассмотрению документов.

(в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

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

Уполномоченного органа и специалистов Центра по сертификации.

Руководителем группы проверки назначается представитель Уполномоченного органа.

В решении должны быть указаны даты проведения проверки аэродрома. Решение должно быть направлено заявителю не позднее 3 рабочих дней со дня подготовки заключения по рассмотрению документов почтовым отправлением или по адресу электронной почты (при наличии), копия решения должна быть направлена в Центр по сертификации посредством электронной почты.

(в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

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

12. Для проверки аэродрома используются таблицы соответствия.

13. По результатам проверки аэродрома оформляется акт проверки аэродрома, заключительная часть которого должна содержать общие выводы в части:

соответствия или несоответствия аэродрома требованиям [ФАП-262](#);

возможности оформления сертификата в соответствии с поданной заявкой или необходимости предварительного устранения выявленных недостатков;

необходимости проведения дополнительной проверки аэродрома по результатам устранения выявленных недостатков.

14. Акт проверки аэродрома должен быть утвержден должностным лицом Уполномоченного органа и направлен заявителю почтовым отправлением и по электронной почте (при наличии) в течение 1 рабочего дня со дня оформления акта проверки аэродрома.

Копия акта проверки аэродрома в течение 1 рабочего дня со дня оформления должна быть направлена Уполномоченным органом в Центр по сертификации почтовым отправлением и по электронной почте.

(п. 14 в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

15. Заявитель в течение 30 рабочих дней со дня получения акта проверки аэродрома при наличии в нем недостатков должен устранить указанные в акте проверки аэродрома недостатки и направить доклад об их устранении в Центр по сертификации почтовым отправлением или по адресу электронной почты.

Срок устранения недостатков продлевается по письменному обращению заявителя, направленного в адрес Уполномоченного органа почтовым отправлением или по адресу электронной почты в соответствии с контактной информацией, размещенной на официальном сайте Уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", на 30 рабочих дней со дня истечения срока, предусмотренного [абзацем первым](#) настоящего пункта.

При поступлении письменного обращения заявителя о продлении срока устранения недостатков Уполномоченный орган в течение 1 рабочего дня со дня принятия решения о продлении срока устранения недостатков должен оформить решение о продлении срока устранения недостатков и направить его заявителю почтовым отправлением или по адресу электронной почты (при наличии).

(п. 15 в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

16. В случае если акт проверки содержал выводы о необходимости проведения

дополнительной проверки устранения недостатков, Уполномоченным органом в соответствии с [пунктом 10](#) настоящих Правил формируется комиссия по проверке аэродрома, по результатам которой оформляется акт проверки устранения недостатков, в котором отражаются:

выводы об устранении заявителем недостатков;

возможности оформления сертификата соответствия аэродрома.

Акт проверки устранения недостатков должен быть утвержден должностным лицом Уполномоченного органа и в течение 1 рабочего дня со дня утверждения направлен заявителю почтовым отправлением или по адресу электронной почты (при наличии), копия акта проверки устранения недостатков должна быть направлена в Центр по сертификации по электронной почте. (в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

17. Итоги сертификации подлежат оформлению в виде комплексного заключения. Комплексное заключение должно быть оформлено и утверждено Центром по сертификации и направлено в Уполномоченный орган с приложением доклада заявителя об устранении недостатков (при их наличии) почтовым отправлением и по электронной почте в соответствии с информацией, размещенной на официальном сайте Уполномоченного органа в информационно-телекоммуникационной сети "Интернет", в течение 3 рабочих дней со дня поступления доклада заявителя, указанного в [пункте 15](#) Правил.

(п. 17 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

18. Комплексное заключение должно содержать:

выводы о соответствии или несоответствии аэродрома требованиям [ФАП-262](#);

сведения об использовании аэродрома для захода на посадку (точного, по приборам, правилам визуальных полетов);

сведения об условиях эксплуатации аэродрома.

19. На основании комплексного заключения Уполномоченным органом в течение 2 рабочих дней со дня его получения должно быть оформлено решение о выдаче сертификата соответствия аэродрома или решение об отказе в выдаче сертификата соответствия аэродрома.

(п. 19 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

КонсультантПлюс: примечание.

Сертификаты, сроки действия которых истекают с 14.03.2022 по 31.12.2022, продлены на 12 месяцев (Постановление Правительства РФ от 12.03.2022 N 353).

20. В случае принятия решения о выдаче сертификата соответствия аэродрома с данным решением должен быть оформлен сертификат соответствия аэродрома со сроком действия 5 лет - для аэродромов класса А, Б, В <7> и 7 лет - для класса Г, Д, Е <7> (рекомендуемый образец сертификата соответствия аэродрома гражданской авиации приведен в [приложении N 7](#) к Правилам).

(п. 20 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----  
<7> [Пункт 2.3](#) ФАП-262.

(сноска введена [Приказом](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

21. Копии решения о сертификации, решения о проверке аэродрома, акта проверки аэродрома, акта проверки устранения недостатков (при наличии), докладов заявителя об

устранении недостатков и сертификата соответствия хранятся в Уполномоченном органе, выдавшем сертификат, не менее 10 лет.

22. В случае реорганизации, изменения организационно-правовой формы оператора аэродрома, как держателя сертификата, повлекших за собой изменение идентификационного номера налогоплательщика (далее - ИНН), а также при утрате (порче) сертификата по неосторожности, при изменении адреса в пределах местонахождения или наименования держателя сертификата, не повлекших за собой изменение ИНН, в пределах срока действия выданного сертификата, по Заявке держателя сертификата (рекомендуемая форма приведена в [приложении N 8](#) к настоящим Правилам) Уполномоченным органом производится замена (переоформление) сертификата без повторной сертификации.

23. В случае изменения оператора аэродрома новым оператором аэродрома подается заявка (рекомендуемый образец представлен в [приложении N 8](#) к настоящим Правилам). С заявкой заявитель представляет комплект документов, предусмотренных [пунктом 4](#) настоящих Правил.

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

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

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

25. Проверка аэродрома на предмет соответствия [ФАП-262](#) осуществляется уполномоченным Правительством Российской Федерации федеральным органом исполнительной власти, осуществляющим федеральный государственный контроль (надзор) в области гражданской авиации <8> (далее - Уполномоченный орган по контролю (надзору) в соответствии с Федеральным [законом](#) от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" <9>.

-----  
<8> [Пункт 1](#) Положения о Федеральной службе по надзору в сфере транспорта, утвержденного постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 398 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3345; 2021, N 40, ст. 6823).

<9> Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 31, ст. 5007; 2022, N 29, ст. 5520.

Проверка аэродрома на соответствие требованиям [ФАП-262](#) осуществляется в порядке, установленном положением, утвержденным во исполнение [пункта 1 статьи 28](#) Воздушного кодекса Российской Федерации <10>.

(п. 25 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----

<10> Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 2021, N 24, ст.



4188.

26. В случае выявления несоответствий требованиям [ФАП-262](#) в рамках проверок, предусмотренных [пунктом 25](#) Правил, оператор аэродрома должен устранить такие несоответствия в сроки, указанные в предписании <11>, выданном Уполномоченным органом по контролю (надзору).

-----  
<11> [Пункт 1 части 2 статьи 90](#) Федерального закона от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 31, ст. 5007).

Уполномоченный орган по контролю (надзору) в течение 3 рабочих дней со дня установления факта исполнения (неисполнения) предписания в соответствии с [частью 1 статьи 95](#) Федерального закона от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" <12> должен направить в Уполномоченный орган уведомление об устранении несоответствий [ФАП-262](#) или уведомление о не устранении несоответствий требованиям [ФАП-262](#).

(п. 26 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----  
<12> Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 31, ст. 5007; 2021, N 24, ст. 4188.

27. Действие сертификата соответствия аэродрома приостанавливается на срок 30 рабочих дней решением Уполномоченного органа в течение 3 рабочих дней со дня поступления уведомления Уполномоченного органа по контролю (надзору) о не устранении несоответствий в срок, предусмотренный предписанием Уполномоченного органа по контролю (надзору), в рамках проверок, предусмотренных [пунктом 25](#) Правил.

Информация о приостановлении действия сертификата соответствия аэродрома должна быть опубликована оператором аэродрома в извещении NOTAM <13> в целях доведения до пользователей воздушного пространства <14>.

(п. 27 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

-----  
<13> [Пункт 2](#) Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138 (Собрание законодательства Российской Федерации, 2010, N 14, ст. 1649; 2020, N 50, ст. 8199).

<14> [Пункт 2](#) Федеральных правил использования воздушного пространства Российской Федерации, утвержденных постановлением Правительства Российской Федерации от 11 марта 2010 г. N 138.

28. Уполномоченный орган по контролю (надзору) в течение 3 рабочих дней со дня установления факта исполнения (неисполнения) вновь выданного в соответствии с [частью 2](#) Федерального [закона](#) от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" <15> предписания, должен направить в Уполномоченный орган уведомление об устранении несоответствий [ФАП-262](#) или уведомление о не устранении несоответствий требованиям [ФАП-262](#).

-----  
<15> Собрание законодательства Российской Федерации, 2020, N 31, ст. 5007; 2021, N 24, ст. 4188.

Возобновление действия сертификата производится в течение 5 рабочих дней со дня представления в Уполномоченный орган уведомления от Уполномоченного органа по контролю (надзору) об устранении несоответствий требованиям [ФАП-262](#) в рамках вновь выданного Уполномоченным органом по контролю (надзору) предписания.  
(п. 28 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

29. Сертификат аннулируется выдавшим его Уполномоченным органом в следующих случаях:

при прекращении оператором аэродрома гражданской авиации деятельности на аэродроме - в течение 1 рабочего дня со дня поступления информации о прекращении деятельности;

при ликвидации юридического лица - оператора аэродрома гражданской авиации - в течение 1 рабочего дня со дня поступления информации о ликвидации юридического лица - оператора аэродрома;

при представлении в Уполномоченный орган уведомления Уполномоченного органа по контролю (надзору) о не устранении несоответствий требованиям [ФАП-262](#) в рамках вновь выданного предписания в соответствии с частью 2 Федерального [закона](#) от 31 июля 2020 г. N 248-ФЗ "О государственном контроле (надзоре) и муниципальном контроле в Российской Федерации" в течение 1 рабочего дня со дня поступления уведомления Уполномоченного органа по контролю (надзору).

Копия решения об аннулировании сертификата соответствия аэродрома Уполномоченным органом в течение 1 рабочего дня со дня аннулирования сертификата должна быть направлена в адрес оператора аэродрома заказным почтовым отправлением с уведомлением о вручении.  
(п. 29 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

30. Возобновление действия аннулированного сертификата соответствия аэродрома не производится.  
(п. 30 в ред. [Приказа](#) Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

Приложение N 1  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажирами вместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415

ЗАЯВКА

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

\_\_\_\_\_ (наименование аэродрома)

1. \_\_\_\_\_ (заявитель)

Адрес \_\_\_\_\_

Телефон (при наличии) \_\_\_\_\_

Факс (при наличии) \_\_\_\_\_

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

Расчетный счет \_\_\_\_\_

в лице \_\_\_\_\_ (наименование должности, Ф.И.О.)

просит провести сертификацию аэродрома на соответствие [ФАП-262](#). \_\_\_\_\_

2. Заявитель при получении сертификата обязуется:

выполнить все условия сертификации;

обеспечить стабильность сертификационных характеристик аэродрома;

оплатить расходы по сертификации.

3. Дополнительные сведения \_\_\_\_\_

4. Приложения \_\_\_\_\_ (согласно требованиям [ФАП-262](#))

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

М.П.  
(при наличии)

"\_\_" \_\_\_\_\_ г.

Приложение N 2  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажироместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России

от 7 октября 2020 г. N 415

рекомендуемый образец

"УТВЕРЖДАЮ"

\_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_  
(подпись, Ф.И.О.)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

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

Комиссия в составе:

Председатель комиссии:

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

Члены комиссии:

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

\_\_\_\_\_  
(должность)

\_\_\_\_\_  
(ФИО)

провела обследование аэродрома и установила следующее:

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

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

I. Геометрические размеры элементов аэродрома:

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

2. Располагаемые дистанции, объявленные на аэродроме:

с магнитного курса (далее - МК) - \_\_\_°:

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

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

располагаемая дистанция прерванного взлета (далее - РДПВ) = \_\_\_ м;  
располагаемая посадочная дистанция (далее - РПД) = \_\_\_ м.  
с МК - \_\_\_°:

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

Примечание: Концевые полосы торможения (КПТ) - отсутствуют.

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

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

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

- с МК-\_\_\_° - \_\_\_ м;

- с МК-\_\_\_° - \_\_\_ м.

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

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

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

7. Размеры укрепленных участков ЛП перед порогами ВПП:

- ВПП \_\_\_ - \_\_\_ м;

- ВПП \_\_\_ - \_\_\_ м.

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

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

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

10. Ширина ВПП в местах уширения:

- у торца ВПП \_\_\_ - \_\_\_ м;

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

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

12. Длина свободных зон (СЗ):

- с МКвзл-\_\_\_° - \_\_\_ м;

- с МКвзл-\_\_\_° - \_\_\_ м.

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

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

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

15. Концевые полосы торможения на аэродроме отсутствуют.

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

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

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

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

18. Общая ширина РД и двух укрепленных обочин:

РД \_\_, \_\_, \_\_ - \_\_ м.

19. Расстояние между осевой линией РД и неподвижными препятствиями:

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

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

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

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

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с западной стороны, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с восточной стороны, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_ при выруливании/завруливании на МС \_\_ составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_, \_\_, составляет \_\_ м.

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с западной стороны, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с южной стороны, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с северной стороны, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем между МС \_\_ и МС \_\_, составляет \_\_ м,

- ВС на МС 12 на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем между МС \_\_ и МС \_\_, составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ составляет \_\_ м,

- ВС на МС \_\_ на маршруте руления ВС индекса \_\_, проходящем вдоль МС \_\_ с южной стороны, составляет \_\_ м.

23. Аэродром имеет ограждение по всему периметру.

II. Прочность искусственных покрытий:

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

Несущая способность (PCN):

- ВПП \_\_/\_\_ - PCN \_\_\_\_\_;

- РД \_\_ - PCN \_\_\_\_\_;

- РД \_\_ - PCN \_\_\_\_\_;

- РД \_\_ - PCN \_\_\_\_\_;

- РД \_\_ - PCN \_\_\_\_\_;

- Перрон-\_\_ (МС \_\_) - PCN \_\_\_\_\_;

- Перрон-\_\_ (МС \_\_) - PCN \_\_\_\_\_.

Несущая способность искусственных покрытий ВПП \_\_/\_\_, РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_, перрона-\_\_ (МС \_\_), перрона-\_\_ (МС \_\_), перрона для приема правительственных самолетов (МС \_\_, \_\_) приведена в документах аэронавигационной информации.

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

III. Состояние аэродромных покрытий:

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

- посторонние предметы и продукты разрушения покрытия;

- уступы между кромками трещин высотой более 25 мм;

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

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

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

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

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

4. На аэродроме определена и объявлена обобщенная характеристика ровности искусственных покрытий ВПП \_\_/\_\_ - R = \_\_.

IV. Дневная маркировка аэродромных покрытий, препятствий и объектов:

1. На ВПП \_\_/\_\_ нанесены маркировочные знаки: порогов, осевой линии, ПМПУ, зон приземления, зон фиксированного расстояния, краев ВПП. Расположение маркировочных знаков на ВПП, их размеры и количество соответствуют требованиям [таблицы](#), [рисункам 2, 4](#) приложения N 10 к ФАП-262 для ИВПП класса "\_\_\_".

Все маркировочные знаки окрашены в белый цвет.

2. На покрытии РД \_\_, \_\_, \_\_, - нанесены маркировочные знаки: осевой линии, места ожидания у ВПП, края РД, участки сопряжения РД и ВПП. Все маркировочные знаки РД окрашены в желтый цвет. Размеры и расположение маркировочных знаков на РД \_\_, \_\_, \_\_, \_\_ соответствуют требованиям [ФАП-262](#).

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

Цвет маркировочных знаков на перроне:

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

Размеры маркировочных знаков на перроне соответствуют требованиям [ФАП-262](#). На перроне обеспечивается 2-метровое расстояние от законцовки крыла рулящих ВС до маркировки путей движения спецавтотранспорта, за исключением участков маршрутов руления, проходящих вдоль МС \_\_ с южной стороны для ВС индекса

\_\_\_, вдоль МС \_\_\_ с северной стороны для ВС с размахом крыла более \_\_\_ м (\_\_\_).

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

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

Дневная маркировка объектов имеет 2 цвета: красный и белый.

Форма и расположение дневной маркировки высотных объектов соответствуют требованиям [ФАП-262](#).

Председатель комиссии:

\_\_\_\_\_

Члены комиссии:

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

Приложение N 3  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажировместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415  
рекомендуемый образец

УТВЕРЖДАЮ

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

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

АКТ  
обследования препятствий аэродрома



1. Комиссия, назначенная приказом в составе:

Председатель комиссии:

должность \_\_\_\_\_ Ф.И.О. \_\_\_\_\_

члены комиссии:

должность \_\_\_\_\_ Ф.И.О. \_\_\_\_\_

должность \_\_\_\_\_ Ф.И.О. \_\_\_\_\_

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

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

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

3. Общие данные по аэродрому:

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

На аэродроме имеется одна искусственная взлетно-посадочная полоса:

ВПП \_\_\_/\_\_\_ с МКпос = \_\_\_°/\_\_\_° класса "\_\_\_".

Класс аэродрома "\_\_\_".

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

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

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

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

Подтверждающие документы:

Категорированные направления полетов аэродрома:

ВПП \_\_\_\_/\_\_\_\_ оборудована:

- с МКпос = \_\_\_\_° - для точного захода на посадку \_\_\_\_, \_\_ категории;

- с МКпос = \_\_\_\_° - для точного захода на посадку \_\_\_\_ категории.

#### 4. Данные по взлетно-посадочной полосе

ВПП 11/29 МКпос = \_\_\_\_°/\_\_\_\_°

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

с МКпос = ____°	____ м
-----------------	--------

**5. Перечень препятствий аэродрома**

N препятствия	Наименование препятствия	Полярные координаты относительно КТА			Прямоугольные координаты, м				Абсолютная высота препятствия, м	Подтверждающий документ
		Sp, м	Ap		ВПП 11/29					
			град	мин	МКпос = 110°		МКпос = 290°			
				X, м	Y, м	X, м	Y, м			
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11

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

6.1. План внешней горизонтальной (ВНШ), внутренней горизонтальной (ВГ) и конической (К) поверхностей ограничения препятствий на аэродроме \_\_\_\_ для ВПП \_\_\_\_/\_\_\_\_ с МКпос = \_\_\_\_°/\_\_\_\_°, масштаб 1:50000.

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

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

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

**7. Расчетные таблицы**

Таблица 1.1. Расчетная таблица для внешней горизонтальной (ВНШ), внутренней горизонтальной (ВГ) и конической (К) поверхностей ограничения препятствий на аэродроме \_\_\_\_\_ для ВПП \_\_\_\_/\_\_\_\_ с МКпос = \_\_\_\_°/\_\_\_\_°

Аэродром \_\_\_\_\_

Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_\_°



Таблица 1.2. Расчетная таблица для поверхностей ограничения препятствий захода на посадку (ЗП), переходных (П) и взлета (В) для порога ВПП \_\_\_\_ с МКпос = \_\_\_\_° аэродрома \_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_\_°



Таблица 1.3. Расчетная таблица для поверхностей ограничения препятствий захода на посадку (ЗП), переходных (П) и взлета (В) для порога ВПП 29 с МКпос = \_\_\_\_° аэродрома \_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_\_°





Таблица 1.4. Расчетная таблица для внутренней поверхности захода на посадку (ВЗП), внутренних переходных поверхностей (ВП) и поверхности прерванной посадки (ПП) для порога ВПП 11 с МКпос = \_\_\_\_° аэродрома.

Аэродром \_\_\_\_\_

Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_\_°



Таблица 1.5. Расчетная таблица для внутренней поверхности захода на посадку (ВЗП), внутренних переходных поверхностей (ВП) и поверхности прерванной посадки (ПП) для порога ВПП \_\_\_ с МКпос = \_\_\_° аэродрома.

Аэродром \_\_\_\_\_

Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_°



Таблица 2. Расчетная таблица для определения препятствий, возвышающихся над информационной поверхностью в направлении взлета с МКвзл = \_\_\_/\_\_\_°.

Аэродром \_\_\_\_\_ Начало координат ХОУ - порог ВПП с МКпос = \_\_\_/\_\_\_°

№ препятствия	Наименование препятствия	Расстояние от порога ВПП, м (X)	Расстояние от оси ВПП или ее продолжения, м (Y)	Абсолютная отметка препятствия, м (Нп)	Расстояние D, м	Абсолютная высота информационной поверхности, м (Н),	Превышение препятствия над информационной поверхностью, м (Нп - Н)	Примечание
1	2	3	4	5	6	7	8	9
МКвзл = ___°								

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

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

#### 8. Препятствия, возвышающиеся над ограничительными поверхностями

Таблица 4. Препятствия, возвышающиеся над ограничительными поверхностями

№ препятствия	Наименование препятствия	Полярные координаты		Абсолютная высота, (Нп), м	Пересекаемая поверхность	Примечания
		Sp,	Ap			

		м	град.	мин.			
1	2	3	4	5	6	7	8

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

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

10. Карта препятствий типа "А" (образец)

10.1. Карта препятствий типа "А" аэродрома \_\_\_\_\_.

11. Препятствия на летной полосе

Таблица 5. Препятствия на летной полосе

N преп.	Наименование препятствия	Полярные координаты			Абсол. высота, (Нп), м	Примечание
		Sp, м	Ap			
			град.	мин.	6	
1	2	3	4	5	6	7

к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажировместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415

рекомендуемый образец

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

N п/п	Сертификационные требования	Пункт ФАП-262	Результаты проверок и испытаний	Соответствие ФАП-262	Метод подтверждения	Подтверждающий документ
1	2	3	4	5	6	7



Наименование должности руководителя

\_\_\_\_\_

(подпись)

\_\_\_\_\_

(Ф.И.О.)

М.П.

Приложение N 5  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажировместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415 (п. 7)

Список изменяющих документов  
(в ред. Приказа Минтранса России от 12.10.2022 N 410)

(рекомендуемый образец)

"УТВЕРЖДАЮ"

\_\_\_\_\_

(оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_

(подпись, фамилия, имя, отчество (при наличии))  
"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

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

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

от " \_\_ " \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. N \_\_\_\_\_

В составе:  
председатель комиссии: \_\_\_\_\_  
(наименование должности, фамилия, имя, отчество  
(при наличии))

члены комиссии \_\_\_\_\_

(наименования должностей, фамилия, имя, отчество  
(при наличии))

В период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. провела проверку системы светосигнального оборудования, установленной на аэродроме \_\_\_\_\_ на соответствие ее требованиям Федеральных авиационных правил "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов", утвержденных приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 25 августа 2016 г. N 262 (далее - ФАП-262), и установила.

Система светосигнального оборудования (далее - ССО) установлена на взлетно-посадочной полосе (далее - ВПП) в 20\_\_ г. по проекту N \_\_\_\_\_ разработанному \_\_\_\_\_.  
(проектная организация)

С магнитного курса посадки (далее - МКпос.) \_\_\_\_\_° установлена система огней высокой интенсивности (далее - ОВИ) \_\_\_\_\_ с осевыми огнями, с МКпос. \_\_\_\_\_° - система ОВИ-\_\_\_\_\_.

В ССО входят:

огни приближения центрального ряда и светового горизонта типа \_\_\_\_\_;  
боковые огни ВПП \_\_\_\_\_;  
входные и ограничительные огни ВПП типа \_\_\_\_\_;  
система визуальной индикации глиссады PAPI с огнями типа \_\_\_\_\_;  
аэродромные знаки \_\_\_\_\_;  
кабели питания \_\_\_\_\_ огней ВПП и огней приближения с МКпос.- \_\_\_\_\_°, огней рулежной дорожки (далее - РД);  
кабели питания \_\_\_\_\_ огней приближения с МК-\_\_\_\_\_°;  
кабели питания \_\_\_\_\_ огней системы визуальной индикации глиссады (далее - PAPI);  
низковольтные кабели питания типа \_\_\_\_\_;  
изолирующие трансформаторы типа \_\_\_\_\_ для огней приближения с МК-\_\_\_\_\_°, аэродромных знаков, боковых огней РД;  
аппаратура дистанционного управления типа \_\_\_\_\_;  
регуляторы яркости типа \_\_\_\_\_;  
низковольтные распределительные щиты типа \_\_\_\_\_.

В качестве огней приближения и светового горизонта с МК-\_\_\_\_\_° используются огни \_\_\_\_\_.

В ходе проверки установлено следующее.

Подсистема огней приближения с МКп-\_\_\_\_\_° состоит из огней центрального ряда протяженностью \_\_\_\_\_ м от порога ВПП, двух рядов боковых огней приближения красного цвета, двух световых горизонтов на расстояниях \_\_\_\_\_ м и \_\_\_\_\_ м от порога. Огни центрального ряда типа \_\_\_\_\_ расположены с продольными интервалами \_\_\_\_\_-\_\_\_\_\_ м, ближайший к ВПП огонь установлен на расстоянии \_\_\_\_\_ м от порога. Огни центрального ряда расположены в центре линии каждого светового горизонта.

Промежуточные огни центрального ряда располагаются равномерно между соседними световыми горизонтами и между световым горизонтом и порогом ВПП. Боковые огни приближения типа \_\_\_\_\_ размещены по обе стороны от продолжения осевой линии ВПП с продольными интервалами \_\_\_\_\_-\_\_\_\_\_ м. Расстояние между внутренними арматурами в рядах боковых огней составляет \_\_\_\_\_ м и соответствует расстоянию между внутренними огнями рядов зоны приземления.

Огни дополнительного светового горизонта типа \_\_\_\_\_, расположенного на расстоянии \_\_\_\_\_ м от порога ВПП, равномерно размещены между рядами центральных и боковых огней приближения (по 2 огня с каждой стороны). Огни светового горизонта типа \_\_\_\_\_, расположенного на расстоянии \_\_\_\_\_ м от порога ВПП, располагаются равномерно между линейными огнями бокового и центрального по обе стороны линейных огней центрального ряда на горизонтальной прямой (по \_\_\_\_\_ огней с каждой стороны), перпендикулярной продолжению осевой линии ВПП. Каждый огонь центрального ряда - линейный в пределах \_\_\_\_\_ м от порога, имеет длину \_\_\_\_\_ м и состоит из световых арматур, размещенных равномерно с интервалами \_\_\_\_\_ м. Каждый огонь за пределами \_\_\_\_\_ м также линейный, аналогичного установленным на первых \_\_\_\_\_ м от порога. Боковой ряд огней состоит из линейных красных огней, количество источников света и интервал между ними соответствуют линейным огням зоны приземления.

Каждый боковой огонь приближения представляет собой линейный огонь общей длиной \_\_\_ м состоит из 3-х арматур с интервалом \_\_\_ м. Огни в подсистеме огней приближения являются огнями постоянного излучения. Все огни подсистемы огней приближения, за исключением огней боковых рядов, белые.

Подсистема огней приближения с МКп-\_\_\_° состоит из огней центрального ряда протяженностью \_\_\_ м от порога ВПП, двух рядов боковых огней красного цвета, двух световых горизонтов на расстояниях \_\_\_ м и \_\_\_ м от порога.

Огни центрального ряда типа \_\_\_\_\_ расположены с продольными интервалами \_\_\_ м, ближайший к ВПП огонь установлен на расстоянии \_\_\_ м от порога. Огни центрального ряда расположены в центре линии каждого светового горизонта. Промежуточные огни центрального ряда располагаются равномерно между соседними световыми горизонтами и между световым горизонтом и порогом ВПП.

Боковые огни приближения типа \_\_\_\_\_ размещены по обе стороны от продолжения осевой линии ВПП с продольными интервалами \_\_\_ м. Расстояние между внутренними арматурами в рядах боковых огней равно \_\_\_ м и соответствует расстоянию между внутренними огнями рядов зоны приземления. Огни дополнительного светового горизонта типа \_\_\_\_\_, расположенного на расстоянии \_\_\_ м от порога ВПП, равномерно размещены между рядами центральных и боковых огней приближения (по \_\_\_\_\_ огня с каждой стороны). Огни светового горизонта типа \_\_\_\_\_, расположенного на расстоянии \_\_\_ м от порога ВПП, располагаются равномерно между линейными огнями бокового и центрального по обе стороны линейных огней центрального ряда на горизонтальной прямой (по \_\_\_\_\_ огней с каждой стороны), перпендикулярной продолжению осевой линии ВПП. Каждый огонь центрального ряда - линейный в пределах \_\_\_ м от порога, имеют длину \_\_\_ м и состоят из световых арматур, размещенных равномерно с интервалами \_\_\_ м. Каждый огонь за пределами \_\_\_ м также линейный, аналогичного установленным на первых \_\_\_ м от порога.

Боковой ряд огней состоит из линейных красных огней, количество источников света и интервал между ними соответствуют линейным огням зоны приземления. Каждый боковой огонь приближения представляет собой линейный огонь общей длиной \_\_\_ м состоит из 3-х арматур с интервалом \_\_\_ м. Огни в подсистеме огней приближения являются огнями постоянного излучения. Все огни подсистемы огней приближения, за исключением огней боковых рядов, белые.

Боковые огни ВПП надземные типа \_\_\_\_\_ и боковые огни углубленные типа \_\_\_\_\_ размещены по всей длине ВПП двумя параллельными рядами на одинаковом удалении от осевой линии ВПП и в \_\_\_ м от края ее края. Огни размещены с интервалами \_\_\_ м. Противоположные огни размещены на линиях, перпендикулярных оси ВПП. В местах примыкания РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, к ВПП установлены углубленные боковые огни. Огни постоянного излучения белого цвета в направлении, заходящего на посадку или взлетающего ВС, кроме желтых огней на последних \_\_\_ м с обоих курсов посадки.

Входные огни, прожекторные, типа \_\_\_\_\_ в количестве \_\_\_ арматур расположены равномерно вдоль порога ВПП с МКп-\_\_\_°. Линия входных огней расположена на расстоянии \_\_\_ м с внешней стороны от порога ВПП и перпендикулярна оси ВПП. Крайние входные огни размещены на продолжении линии боковых огней ВПП. Огни расположены равномерно между рядами боковых огней ВПП с интервалами не более \_\_\_ м. Огни малой интенсивности (далее - ОМИ) не используются. Огни излучают зеленый свет в направлении заходящего на посадку ВС.

Входные огни, прожекторные, типа \_\_\_\_\_ в количестве \_\_\_ арматур расположены равномерно вдоль порога ВПП с МКп-\_\_\_°. Линия входных огней расположена на расстоянии \_\_\_ м с внешней стороны от порога ВПП и перпендикулярна оси ВПП. Крайние входные огни размещены на продолжении линии боковых огней ВПП. Огни расположены равномерно между рядами боковых огней ВПП с интервалами не более \_\_\_ м. Огни ОМИ не используются. Огни излучают зеленый свет в направлении заходящего на посадку воздушного судна (далее - ВС).

Ограничительные огни, прожекторные, типа \_\_\_\_\_, в количестве 9 арматур расположены с МКп-\_\_\_° и с МКп-\_\_\_° равномерно на прямой, перпендикулярной оси ВПП, на расстоянии \_\_\_ м с внешней стороны торцов ВПП. Интервал между огнями \_\_\_ м. Огни постоянного излучения красного цвета в направлении ВПП.

Осевые огни ВПП, углубленные, типа \_\_\_\_\_, установлены на осевой линии по всей длине ВПП с интервалом не более \_\_\_ м. Смещение линии установки

осевых огней от осевой линии ВПП с учетом разрешенного допуска. Огни постоянного излучения: на участках \_\_\_ м от конца ВПП - красного цвета, попарно чередующиеся огни белого и красного цвета на участках от \_\_\_ до \_\_\_ м от конца ВПП и огни белого цвета на остальной части ВПП. Соответствующие боковым огням ВПП осевые огни располагаются в пределах допусков для боковых огней ВПП на одной прямой с ними, перпендикулярной оси ВПП ( $\pm$  \_\_\_ м).

Огни зоны приземления белого цвета, углубленные, типа \_\_\_\_\_, установлены на протяжении \_\_\_ м с МКп-\_\_\_° и \_\_\_ м с МКп-\_\_\_° от порога ВПП в виде двух продольных рядов линейных огней, симметрично относительно оси ВПП. Продольные интервалы между огнями равны половине расстояния между боковыми огнями ВПП. Боковые огни ВПП и соответствующие огни зоны приземления располагаются на одной прямой, перпендикулярной оси ВПП в пределах установленных допусков. Поперечное расстояние между внутренними огнями в рядах равно расстоянию между маркировочными знаками зоны приземления - \_\_\_ м.

Линейный огонь зоны приземления состоит из 3-х арматур с расстоянием между ними \_\_\_ м и имеет общую длину \_\_\_ м. Огни постоянного излучения белого цвета в направлении, заходящего на посадку ВС.

Системы PAPI состоят из четырех огней, расположенных с равными интервалами на линиях, перпендикулярных осям ВПП, с левой стороны от нее. Расстояние от торца ВПП с МКп-\_\_\_° составляет \_\_\_ м, с МКп-\_\_\_° - \_\_\_ м. Интервалы между огнями составляют \_\_\_ м, ближний к ВПП огонь находится на расстоянии \_\_\_ м от ее края с МКп-\_\_\_° и \_\_\_ м от ее края с МКп-\_\_\_°. Глиссадные огни в каждой из систем находятся на одном уровне. Углы настройки огней ВПП \_\_\_ отражены в актах летных проверок от \_\_\_\_\_. Оси всех систем PAPI параллельны осевой линии ВПП. Углы наклона глиссады всех систем PAPI совпадают с глиссадой радиомаячной системы посадки. Выступающих объектов над поверхностью защиты от препятствий нет.

Огни уширения ВПП типа \_\_\_\_\_ находятся на уширении ВПП. Имеют постоянное излучение желтого цвета с заглушкой со стороны захода на посадку, интервал между огнями - \_\_\_ м, удаление от края уширения - \_\_\_ м.

Боковые рулежные огни синего цвета типа \_\_\_\_\_ установлены на РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_. Боковые рулежные огни синего цвета типа \_\_\_\_\_ и \_\_\_\_\_ установлены на РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_, РД-\_\_\_\_. Огни установлены на расстоянии \_\_\_ - \_\_\_ м от краев РД с интервалами не более \_\_\_ м на прямолинейных участках и не более \_\_\_ м на закругленных. На РД-\_\_\_\_ радиус закругления более \_\_\_ м - интервал между огнями \_\_\_ - \_\_\_ м.

Огни защиты ВПП типа \_\_\_\_\_, однонаправленные проблесковые огни желтого цвета, установлены по каждую сторону РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, у маркировки мест ожидания у ВПП (типа \_\_\_\_\_), излучают свет в направлении, противоположном ВПП. Огни располагаются по каждую сторону РД и состоят из двух пар огней, расположенных на удалении \_\_\_ м от края РД с интервалом \_\_\_ м между отдельными огнями. Огни в каждой паре мигают попеременно. Частота мигания огней защиты ВПП составляет \_\_\_-\_\_\_ проблесков в минуту, длительность вспышки и темного промежутка одинаковы.

Стоп-огни типа \_\_\_\_\_ постоянного излучения красного цвета в направлении, противоположном направлению ВПП. Огни установлены у маркировки мест ожидания у ВПП (типа А) на РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_. Каждая линия стоп-огней состоит из \_\_\_\_\_ огней, расположенных перпендикулярно осевой линии РД с равными интервалами между огнями \_\_\_ м.

Аэродром оборудован аэродромными знаками с внутренней подсветкой типа \_\_\_\_\_:

знаки обозначения ВПП совместно со знаками местоположения на РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_;

знаки схода с ВПП на РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_;

знаки местоположения на РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_ совместно со знаками направления движения;

знаки взлета с места пересечения от РД \_\_\_\_.

Знаки обозначения ВПП установлены с каждой стороны у маркировки места ожидания у ВПП типа А (\_\_\_-\_\_\_ метров от оси ВПП) на расстоянии \_\_\_-\_\_\_ м от краев РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_\_. Знаки схода с ВПП установлены сбоку ВПП со стороны РД \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_, \_\_\_\_ на расстоянии \_\_\_ м от ВПП на удалении \_\_\_ м от точки сопряжения линий поворота с осевой линией ВПП. Знаки схода с ВПП установлены сбоку ВПП со стороны РД \_\_\_\_, \_\_\_\_,

\_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ на расстоянии \_\_\_ м от ВПП на удалении \_\_\_ м от точки сопряжения линий поворота с осевой линией ВПП. На РД \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ в местах примыкания с левой стороны установлены совместно знаки местоположения и направления движения. Знаки направления движения, относящиеся к левым поворотам и движению по прямой, располагаются с левой стороны от знака местоположения, а все знаки, относящиеся к правым поворотам - с правой стороны от него.

Знак взлета с места пересечения установлен с левой стороны РД-\_\_\_ на расстоянии \_\_\_ м от оси ВПП.

Знаки располагаются лицевой стороной в направлении ВС или транспортного средства, приближающегося к ним. Знаки, содержащие обязательные для исполнения инструкции, имеют надпись белого цвета на красном фоне. Знаки схода с ВПП и знаки направления движения имеют надписи черного цвета на желтом фоне, знаки местоположения имеют надпись желтого цвета на черном фоне. Надпись на знаках обозначения ВПП на РД-\_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ состоит из цифрового обозначения обоих направлений ВПП и символа левой/правой ВПП. Надпись на знаках обозначения ВПП на РД-\_\_\_, \_\_\_, \_\_\_ состоит из цифрового обозначения одного направления ВПП и символа левой/правой ВПП. Надписи на знаках направления движения состоят из буквенного сообщения, указывающего РД, а также соответствующим образом ориентированной стрелки. Надпись на знаках места назначения состоит из буквенного сообщения APRON, указывающего место назначения, а также стрелки, указывающей направление движения.

Высоты условных обозначений на знаках отвечают требованиям ФАП-262. Высота лицевой панели и высота установленного знака обозначения ВПП составляют \_\_\_ мм и \_\_\_ мм, соответственно; высота условного обозначения знака обозначения ВПП и знака схода с ВПП - \_\_\_ мм. Перед ВПП и за ними отсутствуют огни, не входящие в состав системы светосигнального оборудования ОВИ-III/ОВИ-I. На рабочей площади не используются знаки с панелью красного цвета, не относящиеся к знакам, содержащим обязательные для исполнения инструкции.

Высота надземных огней ВПП, РД не превышает \_\_\_ м, высота установленных знаков - \_\_\_ м, высота глиссадных огней - \_\_\_ м, что соответствует требованиям ФАП-262.

Источники света в огнях и аэродромных знаках по мощности и типу соответствуют технической документации на используемое оборудование.

Состав системы ССО ОВИ-III соответствует требованиям ФАП-262. Расположение огней системы ССО ОВИ-III соответствует требованиям ФАП-262.

Аппаратура дистанционного управления типа \_\_\_ обеспечивает управление и контроль состояния светосигнальных средств, задействованных на аэродроме. Набор групп огней и ступени их яркости соответствуют требованиям ФАП-262. Темновой промежуток и снижение яркости огней при переключении ступеней яркости огней отсутствует.

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

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

Количество кабелей питания подсистем светосигнального оборудования соответствует требованиям, предъявляемым к системам \_\_\_.

Электрические цепи питания огней системы ОВИ-III обеспечивают сохранение световой картины и работоспособность системы в целом при частичных отказах этих цепей, что соответствует требованиям ФАП-262.

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

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

\_\_\_ Мом - огни РД;  
(по всем кабельным кольцам), что соответствует (не соответствует) требованиям ФАП-262.

Выходные параметры источников электропитания подсистем огней от регуляторов яркости соответствуют изменению силы света в %: 1, 3, 10, 30, 100 согласно требованиям ФАП-262.

Летная проверка системы ССО ОВИ-III с системой визуальной индикации глиссады PAPI с МКп-\_\_\_° и с МКп-\_\_\_° на аэродроме \_\_\_ выполнена "\_\_\_" \_\_\_ 20\_\_ года экипажем ВС \_\_\_ борт. N RF-\_\_\_, оборудованным аппаратурой летного контроля \_\_\_ зав. N \_\_\_\_. Акты летных проверок утверждены директором оператора аэродрома "\_\_\_" \_\_\_ 20\_\_ года. В соответствии с актами летных проверок система ССО ОВИ-III с системой визуальной индикации глиссады PAPI соответствует эксплуатационным требованиям и пригодна для обеспечения полетов без ограничений с обоих курсов посадки.

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

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

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

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

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

Отсутствуют пропуски огней или огни, резко отличающиеся от других по яркости, а аэродромные знаки не создают слепящего действия и их символы четко различаются с расстояния 100 - 125 м.

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

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

Произведена проверка работы системы светосигнального оборудования от дизель-генераторной установки при перерыве в электроснабжении на одном (двух) из внешних источников электроснабжения.

Время выхода на режим дизель-генераторной установки после перерыва в электроснабжении на одном из внешних источников составило \_\_\_ с в ТП-\_\_\_ и \_\_\_ с в ТП-\_\_\_, что соответствует/не соответствует требованиям ФАП-262 для электропитания приемников электроэнергии особой группы первой категории.

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

Выходные параметры (частота и напряжение) дизель-генераторов соответствуют требованиям ФАП-262.

Эксплуатационная документация и необходимый для эксплуатации ЗИП имеются.

Отсутствуют замечания от экипажей ВС на работу систему светосигнального оборудования.

#### ВЫВОДЫ:

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

2. Целесообразность проведения специальной летной проверки системы ССО определить при следующей наземной проверке системы светосигнального оборудования.

Подписи:

председатель комиссии:

\_\_\_\_\_  
(наименование должности, подпись, фамилия, имя, отчество  
(при наличии))

члены комиссии

\_\_\_\_\_  
(наименования должностей, подпись, фамилия, имя, отчество (при  
наличии))

Приложение N 6  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажировместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415 (п. 7)

рекомендуемый образец

"УТВЕРЖДАЮ"

\_\_\_\_\_  
(оператор аэродрома)

\_\_\_\_\_  
(подпись, Ф.И.О.)

"\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г.

АКТ

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

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

от "\_\_" \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. N \_\_\_\_\_

В составе:

председатель комиссии: \_\_\_\_\_

(наименование должности, Ф.И.О.)

члены комиссии \_\_\_\_\_

(наименования должностей, Ф.И.О.)

В период с \_\_\_\_\_ по \_\_\_\_\_ 20\_\_ г. провела проверку электроснабжения системы ССО, объектов РТО и связи, метеоборудования на аэродроме \_\_\_\_\_ на соответствие ФАП "Требования, предъявляемые к гражданским аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов" (ФАП-262), ПТЭЭП, Правил устройства электроустановок, утвержденных приказом Министерства энергетики Российской Федерации от 08.07.2002 N 204 (далее - ПУЭ) и установила.

1. Централизованное электроснабжение осуществляется от двух внешних независимых источников, фидеров N \_\_\_\_ и N \_\_\_\_ воздушной линии электропередач \_\_\_\_ кВ. -. К указанным фидерам подключена ГПП-\_\_\_\_ (\_\_\_\_/\_\_\_\_/\_\_\_\_ кВ.), которая имеет два трансформатора \_\_\_\_ МВ\*А и \_\_\_\_ МВ\*А, высоковольтное секционирование с распределением электроснабжения на стороне \_\_\_\_ кВ., систему АПВ, АВР.

От ГПП - N \_\_\_\_ осуществляется электроснабжение:

- фидер N \_\_\_\_ и N \_\_\_\_ - насосной станции первого подъема (НС-1);

- фидер N \_\_\_\_ и N \_\_\_\_ - аэропортовой зоны, жилого поселка, ОРЛ-Т+ВРЛ, ПМРЦ;

- фидер N \_\_\_\_ и N \_\_\_\_ - поступает на РП-\_\_\_\_ системы электроснабжения аэропорта и обеспечивают напряжением \_\_\_\_ кВ. трансформаторные подстанции объектов РСТО и С, а также ГСМ и аэровокзальный комплекс.

2. Система электроснабжения представляет собой двухлучевую радиальную схему, с элементами кольцевой схемы в аэропортовой зоне. РП N \_\_\_\_ имеет высоковольтное секционирование, АВР. Систематически производится режимно-эксплуатационная наладка релейной защиты ГПП - N \_\_\_\_, РП - N \_\_\_\_.

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

Максимальная нагрузка в нормальном режиме в зимних условиях: Т-N \_\_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, Т-N \_\_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, ф. N \_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, ф. N \_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, ф. N \_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, ф. N \_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-\_\_\_\_ А, ф. N \_\_\_\_ ГПП-N \_\_\_\_-резервирует ф N \_\_\_\_.

УАВР \_\_\_\_\_ кВ имеют: ТП-N \_\_\_\_\_ электроснабжения ССО, КРМ МК-\_\_\_\_, РСВН, ГРМ МК-\_\_\_\_; ТП-\_\_\_\_ А электроснабжения ССО, СДП МК-\_\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_\_; ТП-N \_\_\_\_-ВПРМ МК-\_\_\_\_; ТП-N \_\_\_\_ - ВПРМ МК-\_\_\_\_, КРМ МК-\_\_\_\_; ТП-N \_\_\_\_ - ПРЦ; КДП; единый зал УВД; СДП МК-\_\_\_\_; ОРЛ-А+ПРЛ;

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

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

по 1 категории со временем перехода на резерв 1 с. - КРМ МК-\_\_\_\_, КРМ МК-\_\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_\_, ГРМ МК-\_\_\_\_, ВРЛ "Радуга", ДМРМ МК-\_\_\_\_/имеются химические источники/, СДП МК-\_\_\_\_, ОРЛ-А+ПРЛ, РСВН, ВПРМ МК-\_\_\_\_, ВПРМ МК-\_\_\_\_, ПРЦ, АРП, метеоборудование;

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

по 2 категории - АТБ, ИАС, ГСМ, НС-N \_\_\_\_, НС-N \_\_\_\_, СТТ и СТО, ССТ и АМ, САВ, СПАСОП, аэровокзальный комплекс.

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

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



БПРМ-\_\_\_, СДП МК-\_\_\_ осуществляется по одной кабельной линии от ЩГП этих объектов.

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

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

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

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

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

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

Сторонних потребителей, подключенных к ЩГП - нет.

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

Подписи:

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

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

Приложение N 7  
к Федеральным авиационным правилам  
"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажировместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415  
рекомендуемый образец

РОССИЙСКАЯ ФЕДЕРАЦИЯ  
МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ  
ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА

СЕРТИФИКАТ  
СООТВЕТСТВИЯ АЭРОДРОМА

N \_\_\_\_\_

Аэродром \_\_\_\_\_

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

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

Класс  
аэродрома \_\_\_\_\_

Размеры ВПП \_\_\_\_\_

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

Сертификат  
выдан \_\_\_\_\_

Срок действия до \_\_\_\_\_

Подпись/фамилия, имя, отчество (при наличии)

Дата \_\_\_\_\_ года  
выдачи

(оборотная сторона)

ИВПП \_\_\_/\_\_\_ оборудована:  
с МКпос-\_\_\_°-\_\_\_\_\_ ;  
с МКпос-\_\_\_°-\_\_\_\_\_ ;

#### УСЛОВИЯ ЭКСПЛУАТАЦИИ АЭРОДРОМА

\_\_\_\_\_  
Подпись/фамилия, имя, отчество (при наличии)

Дата выдачи " \_\_ " \_\_\_\_\_ г.

"Порядок проведения обязательной  
сертификации аэродромов, предназначенных  
для осуществления коммерческих  
воздушных перевозок на самолетах  
пассажирами вместимостью более чем двадцать  
человек, а также аэродромов, открытых  
для выполнения международных полетов  
гражданских воздушных судов",  
утвержденным приказом  
Минтранса России  
от 7 октября 2020 г. N 415  
  
рекомендуемый образец

ЗАЯВКА  
на замену (переоформление) сертификата соответствия аэродрома

\_\_\_\_\_  
(наименование аэродрома)

1. \_\_\_\_\_  
(заявитель (новый оператор аэродрома или существующий оператор  
(в зависимости от причины замены

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

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

Телефон (при наличии) \_\_\_\_\_

Факс (при наличии) \_\_\_\_\_

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

в лице \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(наименование должности, Ф.И.О.)

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

от \_\_.\_\_.\_\_\_\_. N \_\_\_\_\_, ранее выданный \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(указать, кем был выдан  
(Росавиация, территориальный  
орган)

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

\_\_\_\_\_  
(указать наименование оператора аэродрома,

\_\_\_\_\_  
его юридический адрес)

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

\_\_\_\_\_  
(указать причину)

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

\_\_\_\_\_  
(указать наименование оператора аэродрома,

\_\_\_\_\_  
его юридический адрес)

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

4. Дополнительные сведения \_\_\_\_\_

\_\_\_\_\_  
(согласно требованиям **ФАП-262**)

Заявитель \_\_\_\_\_

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

М.П.  
(при наличии)

" \_ " \_\_\_\_\_ г.

---