

**ПРИКАЗ**  
**НАЧАЛЬНИКА ГОСУДАРСТВЕННОЙ ИНСПЕКЦИИ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН ПО**  
**НАДЗОРУ ЗА БЕЗОПАСНОСТЬЮ ПОЛЕТОВ**

**ОБ УТВЕРЖДЕНИИ АВИАЦИОННЫХ ПРАВИЛ РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН**  
**«ТРЕБОВАНИЯ ПО МАРКИРОВКЕ ОБЪЕКТОВ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХ УГРОЗУ**  
**БЕЗОПАСНОСТИ ПОЛЕТОВ» (АП РУЗ-150)**

**[По согласованию с Министерством юстиции Республики Узбекистан отнесены к**  
**техническим документам от 8 августа 2006 г. № 20-15-175/14]**

В соответствии со **статьей 20** Воздушного кодекса Республики Узбекистан, в целях совершенствования нормативной базы в области гражданской авиации Республики Узбекистан, Агентством «Узавиация» разработаны Авиационные правила «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов» (АП РУЗ-150), приказываю:

1. Утвердить **Авиационные правила** «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов» (АП РУЗ-150).
2. Ввести в действие настоящие Авиационные правила по истечении десяти дней со дня отнесения к техническому документу в Министерстве юстиции Республики Узбекистан.
3. Управлению делами (Шамсиевой Ш.Н.) совместно с канцелярией (Демиденко О.В.) в течение десяти дней со дня отнесения к техническому документу в Министерстве юстиции Республики Узбекистан обеспечить размножение и рассылку Авиационных правил всем эксплуатантам и заинтересованным организациям.
4. Контроль за исполнением настоящего приказа возложить на начальника УСНБП Агентства «Узавиация» О.Н.Лим.

**Начальник Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за**  
**безопасностью полетов Х.А. Трбов**

г. Ташкент,  
31 июля 2006 г.,  
№ 73

**УТВЕРЖДЕНЫ**

**приказом** начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за  
безопасностью полетов от 31 июля 2006 г. № 73

**АВИАЦИОННЫЕ ПРАВИЛА**  
**«Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»**  
**(АП РУЗ-150)**

**Глава I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ**

1. Настоящие Авиационные правила «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов» (далее — Правила) разработаны в соответствии с требованиями **статьи 20** Воздушного кодекса Республики Узбекистан и Стандартов ИКАО (приложение 14 к Конвенции о Международной организации гражданской авиации).

2. Правила определяют требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов и являются обязательными для выполнения всеми физическими или юридическими лицами, осуществляющими строительство и эксплуатацию объектов, представляющих угрозу безопасности полетов.

**Глава II. СОКРАЩЕНИЯ И ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

**§ 1. СОКРАЩЕНИЯ**

АП — авиационные правила

БПРМ — ближний приводной радиомаркер  
ВПП — взлетно-посадочная полоса  
ВС — воздушное судно  
ГРМ — глиссидный радиомаяк  
ДПРМ — дальний приводной радиомаркерный пункт  
КДП — командно-диспетчерский пункт  
КРМ — курсовой радиомаяк  
кд — килоджоуль  
ЛП — летное поле  
МВЛ — местные воздушные линии  
МО — Министерство обороны  
ПВП — полоса воздушных подходов  
РД — рулежная дорожка  
РУ — Республика Узбекистан  
УВД — управление воздушным движением

## **§ 2. ОПРЕДЕЛЕНИЯ**

Взлетно-посадочная полоса — основная часть летной полосы аэродрома, подготовленная для обеспечения разбега при взлете и пробега после посадки воздушного судна.

Воздушная трасса — контролируемое воздушное пространство (или его часть) в виде коридора.

Летное поле — часть аэродрома, на котором расположены одна или несколько летных полос, рулежные дорожки, перроны и площадки специального назначения.

Маркировка — символ или группа символов, располагаемых на поверхности объектов и сооружений, представляющих угрозу безопасности полетов для передачи визуальной информации.

Рулежная дорожка — часть летного поля аэродрома, специально подготовленная для руления воздушных судов.

Полоса воздушных подходов — воздушное пространство над участком при аэродромной территории, примыкающее к концу взлетно-посадочной полосы, в пределах которого производится набор высоты после отрыва при взлете и снижение при заходе на посадку.

Приаэродромная территория — прилегающая к аэродрому местность определенных размеров, над которой воздушные суда маневрируют при взлете и заходе на посадку и в пределах которой с помощью условных поверхностей регламентируются высоты естественных и искусственных препятствий.

## **Глава III. ОБЪЕКТЫ, ПОДЛЕЖАЩИЕ МАРКИРОВКЕ**

3. Маркировке подлежат все объекты и сооружения, представляющие угрозу безопасности полетов, которые подразделяются на объекты, расположенные на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трасс, в районах проведения авиационных работ, городов и населенных пунктов.

4. Высотой любого объекта следует считать его высоту относительно абсолютной отметки участка местности, на которой он находится.

5. Объекты могут быть постоянными и временными. К постоянным объектам относятся стационарные высотные сооружения с постоянным месторасположением, к временным — все временно установленные высотные сооружения (строительные краны и леса, буровые вышки, опоры временных линий электропередач и прочие).

## **Глава IV. ДНЕВНАЯ МАРКИРОВКА ОБЪЕКТОВ**

6. Дневной маркировке и светоограждению подлежат:

а) все неподвижные постоянные и временные объекты, расположенные на приаэродромной территории и на местности в пределах воздушных трассах и возвышающиеся над установленными поверхностями ограничения объектов, а также объекты, расположенные в зонах движения и маневрирования ВС, наличие которых может нарушить или ухудшить безопасность полетов;

б) расположенные на территории полос воздушных подходов на следующих расстояниях:

до 1 км от ЛП все объекты;

от 1 км до 4 км высотой более 10 м;

от 4 км до конца ПВП высотой 50 м и более;

в) объекты УВД, радионавигации и посадки независимо от их высоты и места расположения;

г) объекты высотой 50 м и более независимо от места их расположения.

7. Дневная маркировка объектов должна отчетливо выделяться на фоне местности, быть видна со всех направлений, и иметь два резко отличающихся друг от друга маркировочных цвета: красный (оранжевый) и белый.

8. Дневной маркировке не подлежат объекты, затененные более высокими маркированными объектами. Затененным считается препятствие, расположенное в зоне затенения и не пересекающее затеняющую поверхность, которая проходит через вершину затеняющего объекта. Зона затенения образуется только неподвижными объектами, которые не являются легкими и ломкими.

9. Объекты, расположенные в непосредственной близости от ЛП и на территории ПВП, предназначенные для обслуживания полетов (объекты УВД, БПРМ, ДПРМ, ГРМ, КРМ и др., исключая КДП):

а) проекция которых на любую вертикальную плоскость имеет ширину и высоту менее 1,5 м, должны окрашиваться в один хорошо заметный цвет (оранжевый или красный) в соответствии с [приложением № 1](#) к настоящим Правилам;

б) имеющие сплошные поверхности, проекция которых на любую вертикальную плоскость составляет или превышает 4,5 м в обоих измерениях, должны маркироваться квадратами со стороной 1,5 — 3,0 м в виде шахматной доски, причем углы должны окрашиваться в более темный цвет ([приложение № 2](#));

в) имеющие сплошные поверхности, одна сторона которых в горизонтальном или вертикальном измерении превышает 1,5 м, а другая сторона в горизонтальном или вертикальном измерении составляет менее 4,5 м, должны окрашиваться чередующимися по цвету полосами шириной 1,5 — 3,0 м. Полосы следует наносить перпендикулярно большему измерению и крайние окрашивать в темный цвет ([приложение № 3](#)).

10. На приаэродромной территории аэропортов и на местности в пределах воздушных трассах МВ Л сооружения высотой до 100 метров маркируются от верхней точки на 1/3 высоты горизонтальными, чередующимися по цвету, полосами шириной 0,5 — 6,0 м ([приложение № 4](#)). Число чередующихся по цвету полос должно быть не менее трех, причем крайние полосы окрашиваются в темный цвет.

На приаэродромной территории международных аэропортов и воздушных трассах международного значения эти объекты маркируются горизонтальными чередующимися по цвету полосами той же ширины сверху до основания ([приложение № 5](#)).

11. Сооружения высотой более 50 м, сооружения каркасно-решетчатого типа (независимо от их высоты), расположенные в аэропортах международного значения, должны маркироваться от верха до основания чередующимися по цвету полосами шириной, принимаемой в соответствии с [приложением № 10](#) к настоящим Правилам, но не более 30 м. Полосы следует наносить перпендикулярно большему измерению, крайние полосы окрашиваются в темный цвет ([приложение №№6, 7](#)).

## Глава V СВЕТОВОЕ ОГРАЖДЕНИЕ ОБЪЕКТОВ

12. Световое ограждение применяется в целях обеспечения безопасности при ночных полетах и полетах при плохой видимости и должно быть предусмотрено на всех объектах, указанных в п. 3 настоящих Правил, кроме объектов затененных другим препятствием, имеющим дневную и ночную маркировку.

13. Для светового ограждения должны быть использованы заградительные огни. На особо опасных препятствиях устанавливаются высокоинтенсивные огни. Для светового ограждения объектов связи могут быть использованы огни, определяемые Агентством «Узаваяция» и Узбекским агентством связи и информатизации. Особо опасными препятствиями считаются строения, объекты сооружения и т. д. имеющие превышение свыше 50 м над средним уровнем поверхности (застройки) территории.

14. Объекты должны иметь световое ограждение на самой верхней части (точке) и ниже через каждые 45 м. Расстояния между промежуточными ярусами, как правило, должны быть одинаковыми. На дымовых трубах верхние огни размещаются ниже обреза трубы на 1,5 — 3,0 м. Схемы маркировки и светоограждения приведены в [приложении № 8](#) к настоящим Правилам. Количество и расположение заградительных огней на каждом ярусе должно быть таким, чтобы с любого направления полета (под любым углом азимута) было видно не менее двух заградительных огней.

15. Сооружения, превышающие угловые плоскости ограничения высоты препятствий, дополнительно светоограждаются сдвоенными огнями на уровне пересечения их плоскостями.

16. В верхних точках объекты устанавливаются по два огня (основной и резервный), работающих одновременно, или по одному, при наличии устройства для автоматического включения резервного огня. Автомат для включения резервного огня должен работать так, чтобы в случае выхода его из строя остались включенными оба заградительных огня.

17. Если в каком-либо направлении заградительный огонь закрывается другим (ближним) объектом, то на этом объекте должен быть предусмотрен дополнительный заградительный огонь. В этом случае заградительный огонь, закрытый объектом, если он не обозначает объекты, не устанавливается.

18. Протяженные объекты или их группа, расположенные близко один от другого, светоограждаются в самых верхних точках с интервалами не более 45 м по общему внешнему контуру. Верхние точки наиболее высоких препятствий внутри огражденного контура и угловые точки протяженного объекты должны обозначаться двумя заградительными огнями ([приложение № 9](#)).

19. Для протяженных препятствий в виде горизонтальных сетей (антенн, линий электропередач и др.), подвешенных между мачтами, заградительные огни устанавливаются на опорах независимо от расстояния между ними.

20. Высотные здания и сооружения, расположенные внутри застроенных районов, светоограждаются сверху вниз до высоты 45 м над средним уровнем высоты застройки. В отдельных случаях, когда расположение ярусов заградительных огней нарушает архитектурное оформление общественных зданий, расположение огней по фасаду может быть изменено по согласованию с Агентством «Узаваяция».

21. Светораспределение и установка заградительных огней должны обеспечивать наблюдение их со всех направлений в пределах от зенита до  $5^\circ$  ниже горизонта. Максимальная сила света заградительных огней должна быть направлена под углом  $4 — 15^\circ$  над горизонтом.

22. Заградительные огни должны быть постоянного излучения красного света во всех направлениях не менее 10 кд.

23. Для светоограждения отдельно стоящих препятствий, расположенных вне зон аэродромов, не имеющих вокруг себя посторонних огней, могут быть применены огни белого цвета, работающие в проблесковом режиме. Сила заградительного огня в проблеске должна быть не менее 10 кд, а частота проблесков не менее 60 в минуту. В случае установки на объекте нескольких проблесковых огней, должна быть обеспечена одновременность проблесков.

24. Световое ограждение должно включаться для работы на период темного времени суток (от захода до восхода солнца), а также на период светлого времени суток при плохой и ухудшенной видимости (туман, дымка, снегопад, дождь и т. п.) 2000 м и менее.

25. Включение и выключение светового ограждения препятствий в районе аэродрома должны производиться владельцами, либо эксплуатантами объектов и диспетчерским пунктом УВД по заданному режиму работы.

На случай отказа автоматических устройств для включения заградительных огней необходимо предусмотреть возможность включения заградительных огней вручную.

26. Средства светового ограждения аэродромных препятствий по условиям электропитания должны относиться к потребителям электроэнергии первой категории.

Допускается электропитание заградительных огней по одной кабельной линии с шин питания электроприемников первой категории надежности.

27. Заградительные огни и светомаяки должны питаться по отдельным фидерам, подключенным к шинам распределительных устройств. Фидеры должны быть обеспечены аварийным (резервным) электроснабжением.

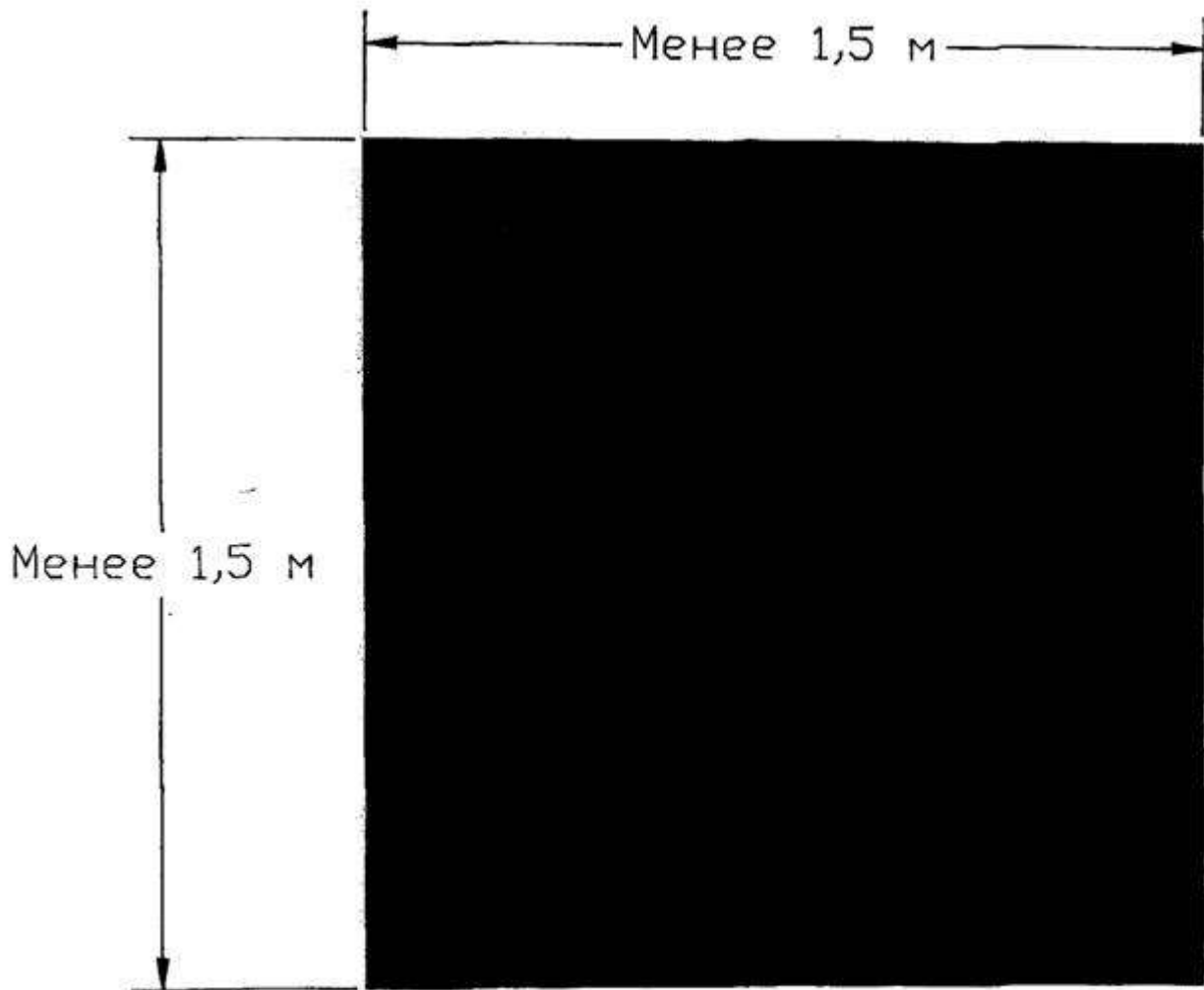
Рекомендуется предусматривать включение аварийного электропитания на случай выхода из строя основного источника и понижения напряжения или кратковременного его исчезновения.

28. Средства светового ограждения должны иметь надежные крепления, подходы для безопасного обслуживания и приспособления, обеспечивающие точную их установку в первоначальное положение после обслуживания.

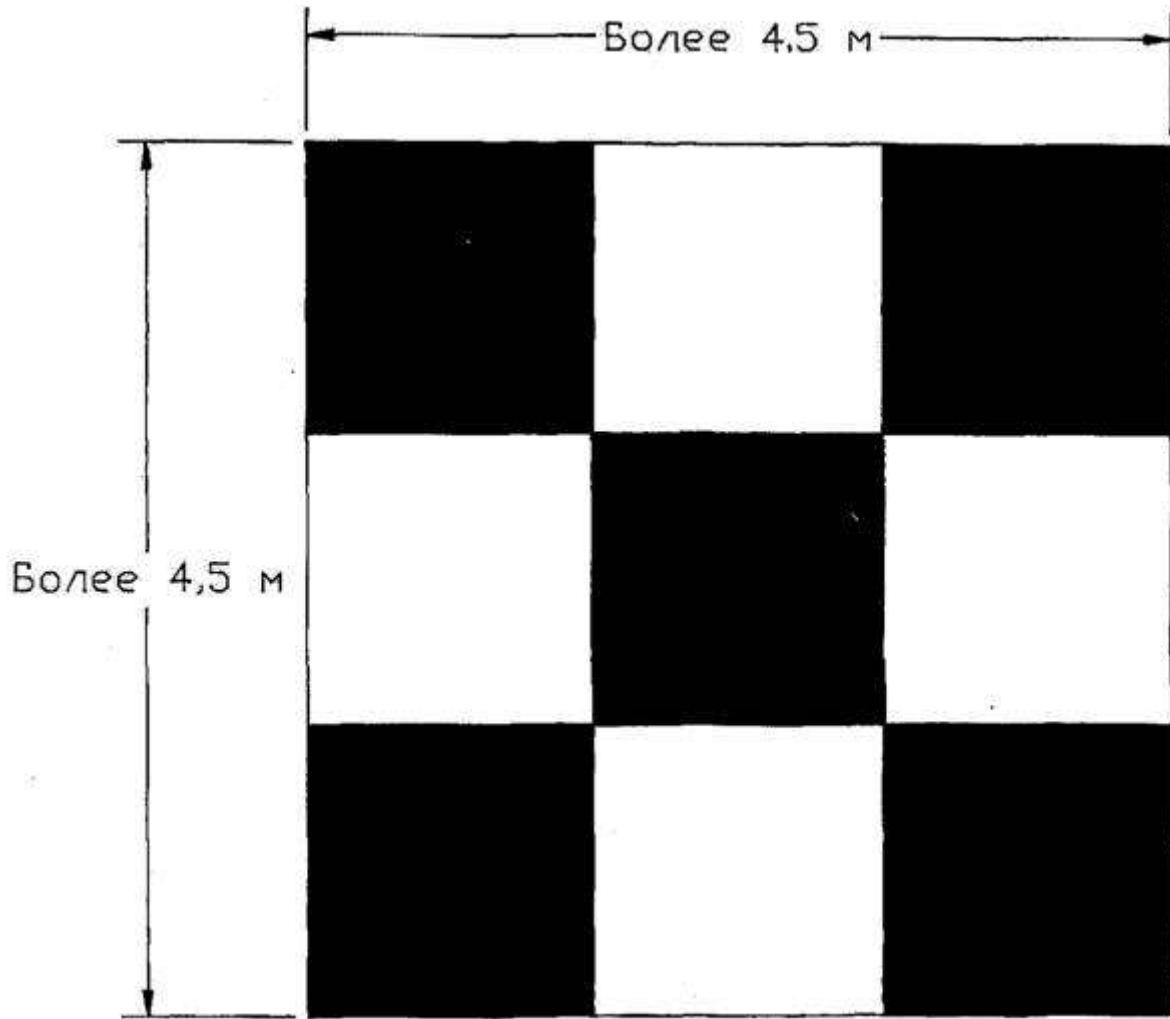
29. Участки аэродрома, не пригодные для эксплуатации в ночное время, должны быть обозначены заградительными огнями у начала и конца участков. При этом на непригодных участках РД рулежные огни выключаются. Заградительный огонь должен быть постоянного излучения, красного цвета и иметь силу света не менее 10 кд.

30. Заградительные огни, устанавливаемые на объектах, находящихся на курсах взлета и посадки ВС (ДПРМ, БПРМ, КРМ и т. п.), должны быть размещены на линии, перпендикулярной оси ВПП, с интервалом между огнями не менее 3 м. Огонь должен быть сдвоенной конструкции и силой света не менее 30 кд.

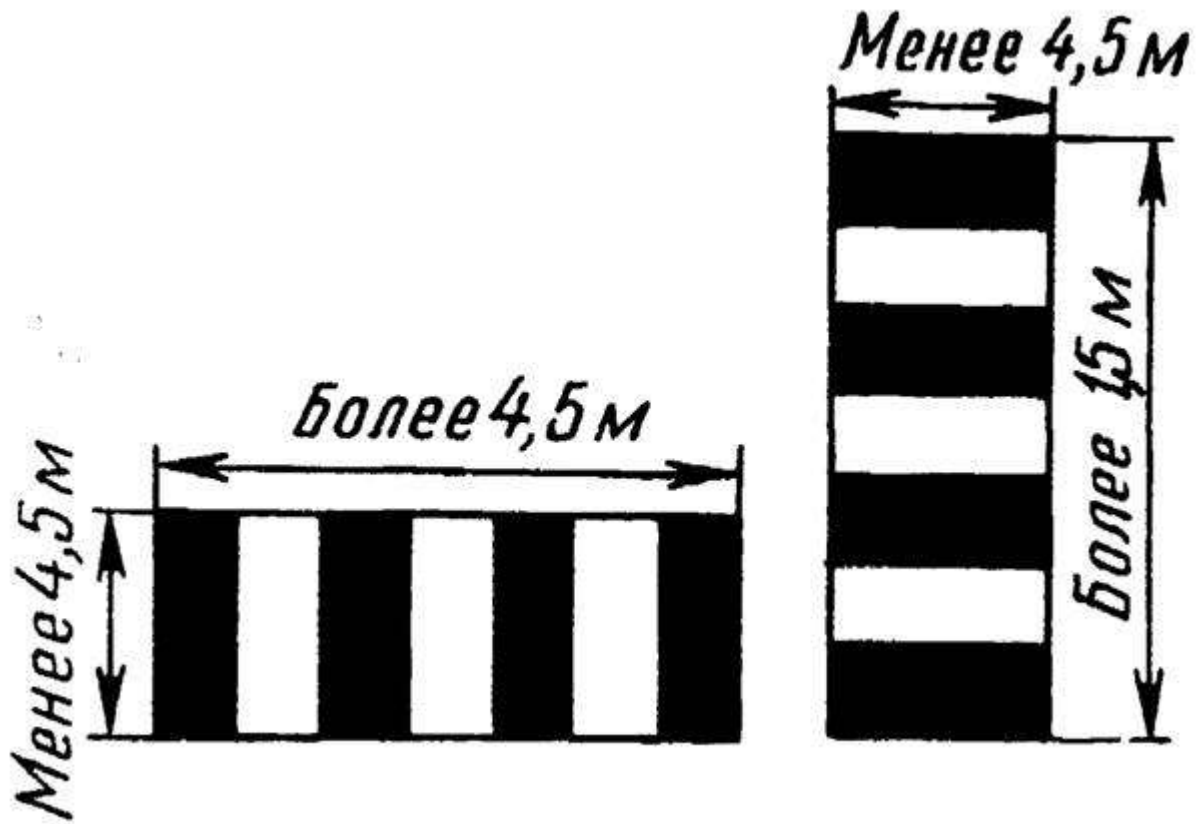
ПРИЛОЖЕНИЕ № 1  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



ПРИЛОЖЕНИЕ № 2  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»

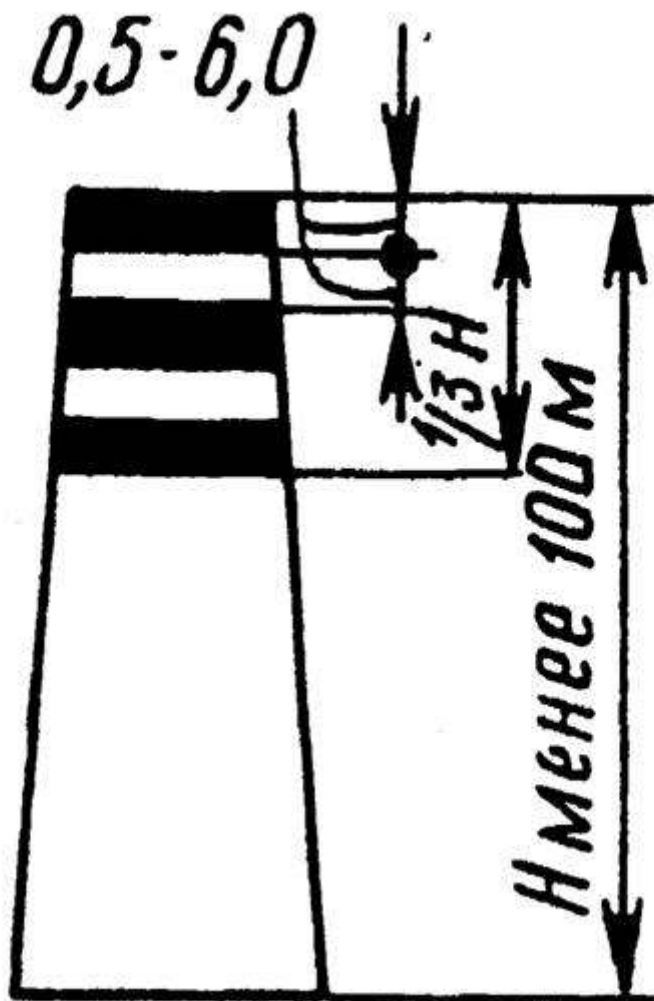


ПРИЛОЖЕНИЕ № 3  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»

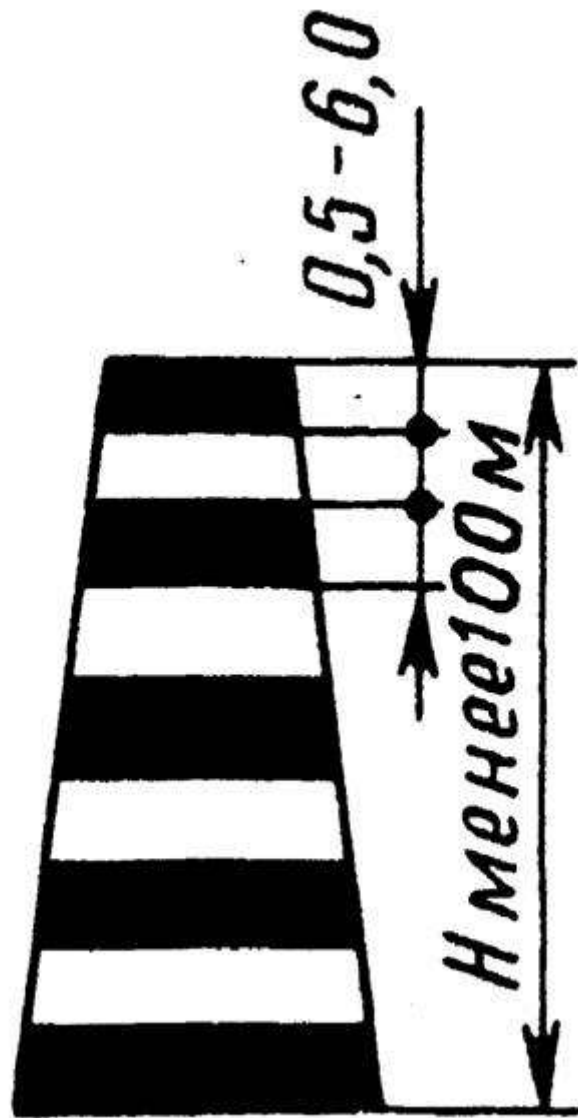




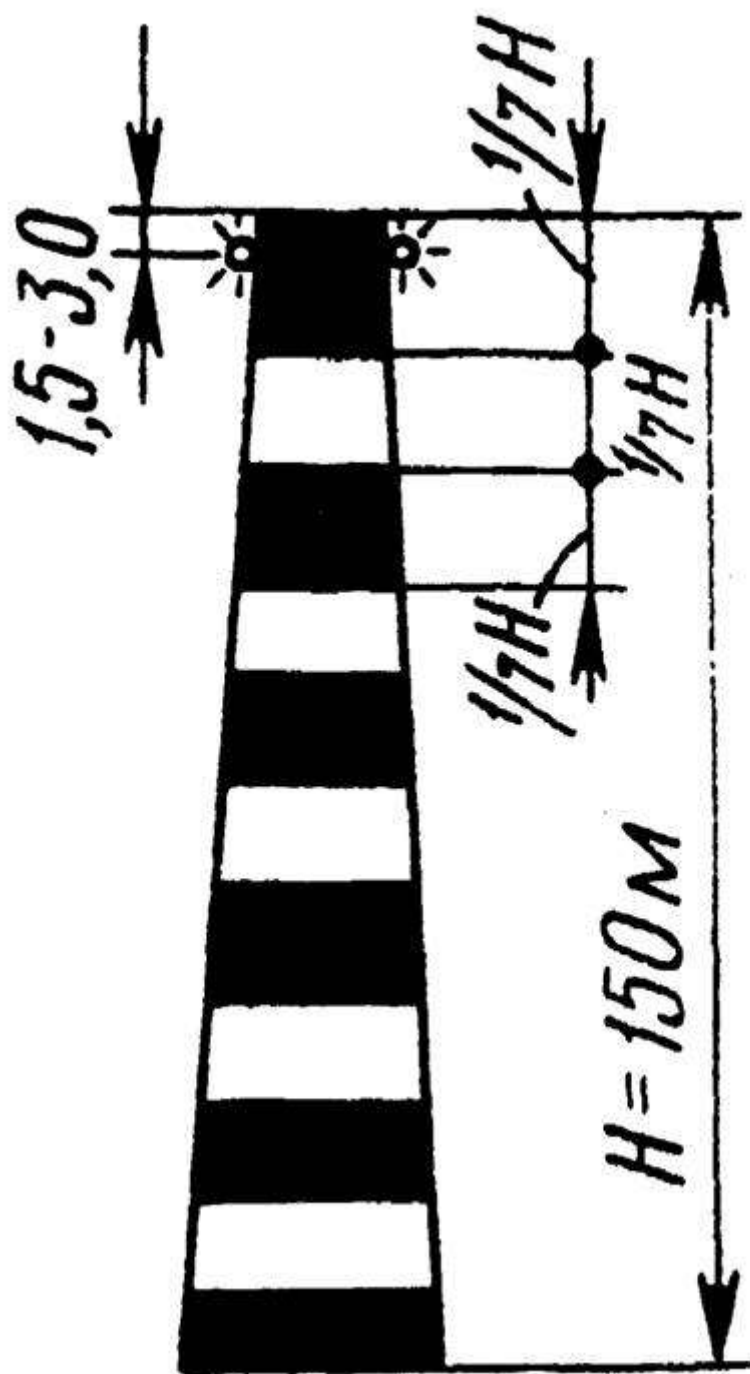
ПРИЛОЖЕНИЕ № 4  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



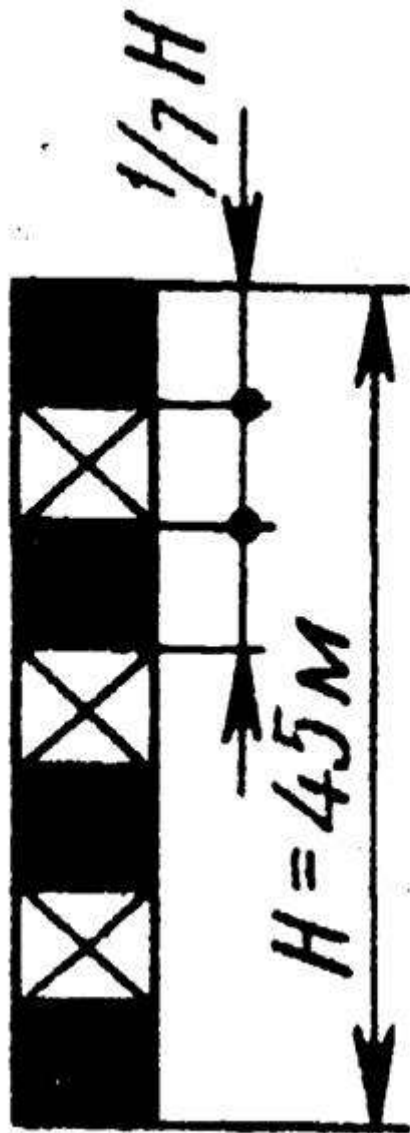
ПРИЛОЖЕНИЕ № 5  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



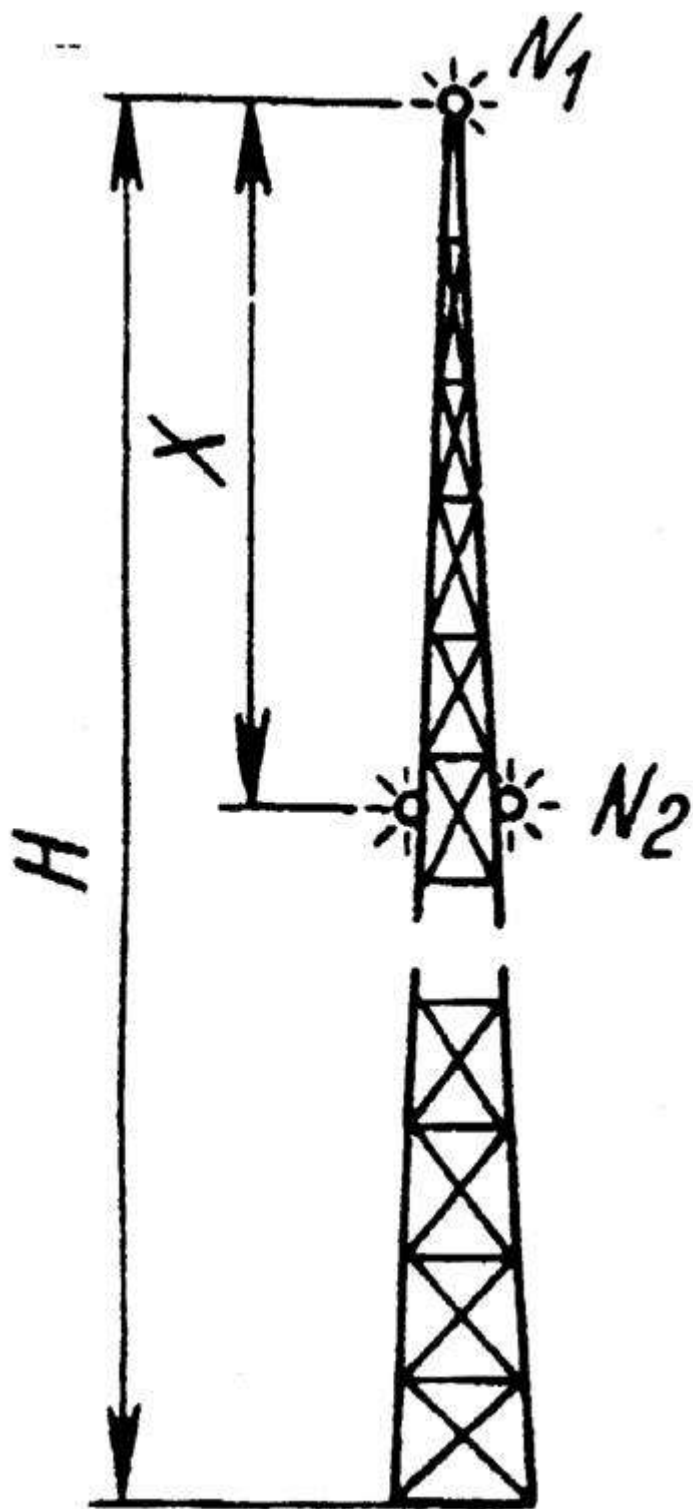
ПРИЛОЖЕНИЕ № 6  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



ПРИЛОЖЕНИЕ № 7  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



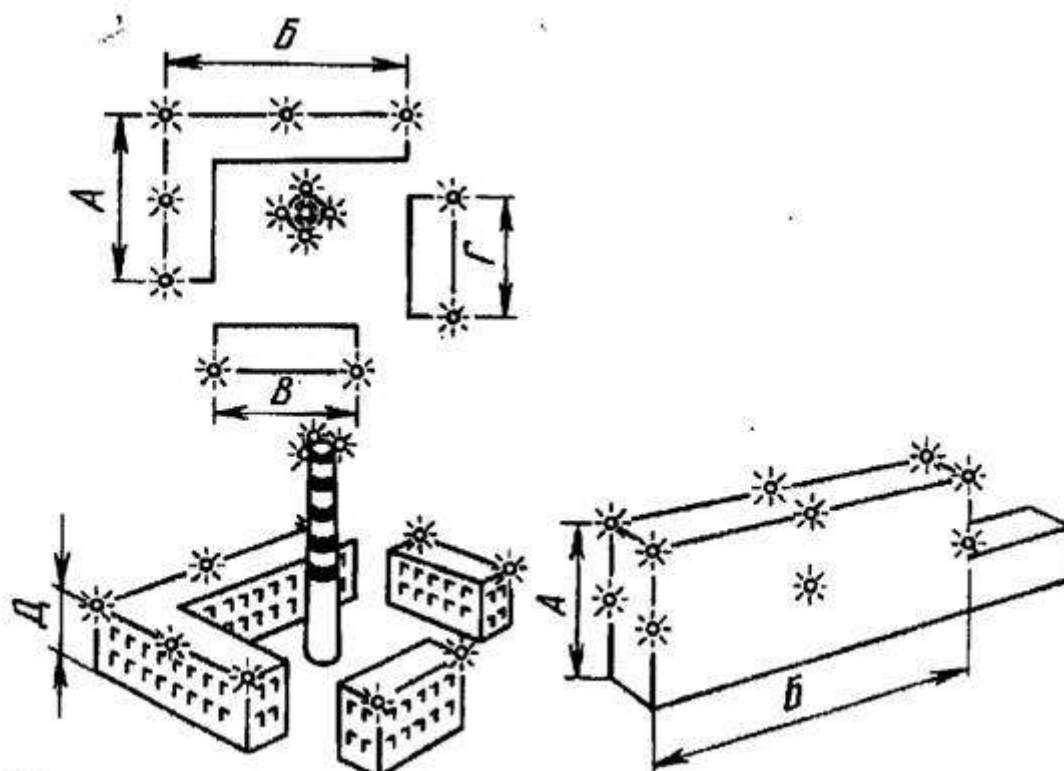
ПРИЛОЖЕНИЕ № 8  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



$$N = \frac{H}{45}$$

$$X = \frac{H}{N} \leq 45 \text{ M}$$

**ПРИЛОЖЕНИЕ № 9**  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»



**ПРИЛОЖЕНИЕ № 10**  
к Авиационным правилам «Требования по маркировке объектов, представляющих угрозу безопасности полетов»

**ТАБЛИЦА**  
**определения ширины полосы маркировки высотных препятствий**

Размеры сооружения, м		Ширина полосы в долях от наибольшего размера сооружения
более	менее	
1,5	210	1/7
210	270	1/9
270	330	1/11
330	390	1/13
390	450	1/15
450	510	1/17
510	570	1/19
570	630	1/21