



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

**О внесении изменений и дополнений в Авиационные правила Республики
Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов гражданской и
экспериментальной авиации Республики Узбекистан»
(АП РУз-153)**

В соответствии с Положением о Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов, утвержденным постановлением Кабинета Министров Республики Узбекистан от 26 февраля 2004 года № 90 приказываю:

1. Внести изменения и дополнения в Авиационные правила Республики Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан» (АП РУз-153), утвержденные приказом начальника Государственной инспекции Республики Узбекистан по надзору за безопасностью полетов от 28 июня 2010 года № 70 согласно приложению.

2. Настоящий приказ вступает в силу со дня его официального опубликования.

Начальник

Т. Ульжаев

г. Ташкент,
27 сентября 2016 года,
№ 86-Н



**Изменения и дополнения, вносимые
в Авиационные правила «Нормы годности к эксплуатации
аэродромов гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз-153)**

1. В пункте 2:

а) После определения «Аэродромный дополнительный маркерный радиомаяк» дополнить определением следующего содержания:

«Боковая полоса безопасности (БПБ) ВПП. Участок, прилегающий к краю искусственного покрытия и подготовленный таким образом, чтобы обеспечить переход от искусственного покрытия к прилегающей поверхности.»

б) После определения «Диспетчерский пункт УВД» дополнить определениями следующего содержания:

«Зона приземления. Участок ВПП за ее порогом, предназначенный для первого касания ВПП приземляющимися самолетами.

Зона, свободная от препятствий (OFZ). Воздушное пространство над внутренней поверхностью захода на посадку, внутренними переходными поверхностями и поверхностью ухода на второй круг при прерванной посадке и частью летной полосы, ограниченной этими поверхностями, в которое не выступает никакое неподвижное препятствие, кроме легкого по массе и на ломком основании, необходимого для целей аэронавигации.»

в) После определения «Зона, свободная от препятствий (OFZ)» дополнить определениями следующего содержания:

«Концевая зона безопасности ВПП (КЗБ). Зона, расположенная симметрично по обе стороны от продолжения осевой линии ВПП и примыкающая к концу полосы, предназначенная, прежде всего, для уменьшения риска повреждения самолета при приземлении с недолетом до ВПП или при выкатывании за пределы ВПП.

Концевая полоса торможения (КПТ). Определенный прямоугольный участок земной поверхности в конце располагаемой длины разбега, подготовленный в качестве участка, пригодного для остановки воздушного судна в случае прерванного взлета.

Классификационное число воздушного судна (ACN). Число, выражающее относительное воздействие воздушного судна на искусственное покрытие для установленной категории стандартной прочности основания.

Классификационное число покрытия (PCN). Число, выражающее несущую способность искусственного покрытия для эксплуатации без ограничений.»

г) После определения «Номинальное положение линии курса» дополнить определением следующего содержания:

«Опасный участок. Участок на рабочей площади аэродрома, где уже имели место столкновения или несанкционированные выезды на ВПП или существует потенциальный риск таких случаев и где требуется повышенное внимание пилотов/водителей.»

д) После определения «Приемоответчик системы DME» дополнить определениями следующего содержания:

«Площадь маневрирования. Часть аэродрома, исключая перроны, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов.

Площадка разворота на ВПП. Определенный участок на сухопутном аэродроме, примыкающий к ВПП и используемый для разворота на 180° на ВПП при отсутствии РД.»

е) После определения «Рулежная дорожка» дополнить определением следующего содержания:

«Рабочая площадь. Часть аэродрома, предназначенная для взлета, посадки и руления воздушных судов, состоящая из площади маневрирования и перрона(ов).»

ж) После определения «Средства объективного контроля» дополнить определением следующего содержания:

«Система управления безопасностью полетов (СУБП). Системный подход к управлению безопасностью полетов, включая необходимую организационную структуру, иерархию ответственности, руководящие принципы и процедуры.»

з) Определения «Обочина» и «Свободная зона» исключить.

2. Пункты 3 и 4 изложить в следующей редакции:

«3. Каждый аэродром должен иметь кодовое обозначение состоящий из кодового номера и кодовой буквы. Кодовые номера и буквы обозначения аэродрома определяются согласно Приложению №1.

4. Кодовый номер для элемента 1 определяется из колонки 1 Приложения № 1 и должен соответствовать наибольшей величине расчетной длины лётной полосы для типа самолета, для которого предназначена данная ВПП.

Кодовая буква для элемента 2 определяется из колонки 3 Приложения № 1 и должна соответствовать наибольшему размаху крыла или наибольшему расстоянию между внешними колесами основного шасси в зависимости от того, что соответствует более высокой кодовой букве самолета, для которого предназначена данная ВПП.»

3. Пункт 6 изложить в следующей редакции:

«6. Ширина ВПП должна быть не меньше соответствующей величины, указанной в Таблице № 1 Приложения № 3».

4. Пункт 7 изложить в следующей редакции:

«7. Если в конце ВПП отсутствует РД и указана кодовая буква D, E или F, то предусматривается площадка разворота на ВПП, с тем чтобы самолеты могли выполнить разворот на 180°.

Площадку разворота на ВПП следует проектировать таким образом, чтобы при нахождении кабины экипажа самолета, для которого предназначена площадка разворота,

над маркировкой площадки разворота внешнее колесо основного шасси самолета было удалено от края площадки разворота на расстояние не менее указанного в таблице №2 Приложения №3.».

5. Пункт 10 изложить в следующей редакции:

«10. Летная полоса должна простираться за каждым концом ВПП или концевой полосы торможения, если она предусмотрена, на расстояние не менее 60 м для ВПП с кодовым номером 1, 2, 3, 4 и 30 м когда указан кодовый номер 1 и ВПП является необорудованной.».

6. Пункты 12- 14 изложить в следующей редакции:

«12. Летная полоса, включающая оборудованную ВПП, должна простираться в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП (на всем протяжении ЛП) на расстояние не менее:

- а) 150 м – для ВПП когда указан кодовый номер 3 или 4;
- б) 75 м – для ВПП когда указан кодовый номер 1 или 2.».

13. Летная полоса, включающая необорудованную ВПП, должна простираться в поперечном направлении по обе стороны от оси ВПП (на всем протяжении ЛП) на расстояние не менее:

- а) 75 м – для ВПП с кодовым номером 3 и 4;
- б) 40 м – для ВПП с кодовым номером 2;
- в) 30 м – для ВПП с кодовым номером 1.».

14. Часть ЛП, расположенная по обе стороны от оси ВПП, должна быть спланирована и подготовлена таким образом, чтобы свести к минимуму риск повреждения воздушного судна при приземлении с недолетом или выкатывании за пределы ВПП, и располагаться:

- а) 77,5 м от осевой линии ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по категории I, II, III, когда указаны кодовый номер 4 и кодовая буква F;
- б) 60 м от осевой линии ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по категории I, II, III, когда указаны кодовый номер 3 или 4;
- в) 45 м от осевой линии ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по категории I, когда указаны кодовый номер 1 или 2.».

7. Пункт 16 изложить в следующей редакции:

«16. Часть ЛП, расположенная перед порогом ВПП, должна быть укреплена с целью предотвращения эрозии от газоздушных струй воздушных судов и защиты приземляющихся с недолетом воздушных судов от удара о торец ВПП на расстояние не менее 30 м от порога ВПП.».

8. В пунктах 22 и 23 слова «Свободная зона» заменить словами «Полоса, свободная от препятствий.».

9. В пункте 24 слова «Поверхность СЗ» заменить словами «Поверхность полосы, свободной от препятствий.».

10. Пункты 25 - 31 изложить в следующей редакции:

«25. Характеристики уклонов той части полосы, свободной от препятствий, ширина которой по крайней мере не менее ширины ВПП, к которой она примыкает, должны быть сопоставимы с уклонами ВПП, если средний уклон полосы, свободной от препятствий незначительный или является восходящим. При незначительном (сопоставимом с уклоном ВПП) или восходящим среднем уклоне полосы, свободной от препятствий не допускаются резкие изменения восходящих уклонов полосы, свободной от препятствий. Отдельные понижения местности (например, канавы, пересекающие полосу, свободную от препятствий) не исключаются.

26. Объекты, расположенные в полосе, свободной от препятствий, которые могут представлять угрозу для безопасности воздушных судов в воздухе, должны быть устранены.

27. Для определения минимальных параметров (ширины искусственных покрытий РД, укрепленных обочин РД, радиусов закруглений РД, удаления РД от препятствий и других РД) для каждой РД должны быть установлена, кодовая буква, которая соответствует наибольшему размаху крыла или наибольшему расстоянию между внешними колесами основного шасси эксплуатирующихся на данных РД аэродрома в соответствии с таблицей № 1 Приложения № 5.

Если кодовая буква по размаху крыла и расстоянию между внешними колесами основного шасси различны, то принимается большее значение.

28. Ширина прямолинейного участка РД должна быть не менее приведенной в таблице № 2 Приложения № 5.

29. С двух сторон РД, в тех случаях, когда указана кодовая буква С, D, E или F, должны быть предусмотрены укрепленные боковые полосы безопасности. Общая ширина РД и укрепленных боковых полос безопасности должна быть не менее приведенной в таблице № 3 Приложения № 5.

30. Радиус закругления РД по внутренней кромке покрытия в местах примыкания к ВПП должен быть не менее приведенного в таблице № 4 Приложения № 5.

В случае если поворот самолетов с РД производится только в одну сторону, то закругление с другой стороны РД может не предусматриваться.

Радиусы поворотов РД должны соответствовать маневренности и обычной скорости руления самолетов, для которых предназначена РД.

При нахождении кабины экипажа самолета, для которого предназначена РД, над маркировкой осевой линии РД внешнее колесо основного шасси должно быть удалено от края РД на расстояние не менее указанного в таблице № 4 Приложения № 5.

31. Минимальные разделительные расстояния между РД и неподвижными объектами должно соответствовать значениям, приведенным в таблице 5 Приложения № 5.»

11. В пункте 61:

в подпункте «1» слова «для ВПП классов А,Б,В,Г» заменить словами «для ВПП с кодовым номером 3 и 4»;

в подпункте «2» слова «для ВПП классов Д и Е» заменить словами «для ВПП с кодовым номером 1 и 2.».

12. В пункте 86 слова «в пределах 15 км ВПП классов А,Б,В,Г или 7 км ВПП классов Д,Е» заменить словами «в пределах 15 км (ВПП с кодовым номером 3 и 4) или 7 км (ВПП с кодовым номером 1 и 2)».

13. В подпункте «3» пункта 104 слова « и кромками трещин» исключить.

14. Пункт 105 изложить в следующей редакции:

«105. На укрепленных боковых полосах безопасности ВПП и РД не должно быть:

- 1) посторонних предметов или продуктов разрушения покрытия;
- 2) оголенных стержней арматуры;
- 3) уступов поверхности высотой более 50 мм.

Для ВПП с кодовым номером 3 и 4 международных аэродромов должна быть определена и объявлена в ИПП обобщенная характеристика ровности аэродромного покрытия (R). Число R для этих ВПП должно быть не менее 2.».

15. В пункте 111 слова «для самолетов с газотурбинными двигателями» исключить.

16. В подпункте «3» пункта 112 слова «, который при необходимости можно изменить, проконсультировавшись с теми, кто пользуется услугами аэродрома» исключить.

17. В подпункте «а» пункта 125 слова «для ВПП классов А,Б,В; не менее 75 м для ВПП классов Г,Д и не менее 41 м для ВПП класса Е» заменить словами «не менее 90 м для ВПП с кодовым номером 3,4; не менее 75 м для ВПП с кодовым номером 2 и не менее 41 м для ВПП с кодовым номером 1;».

18. В пункте 126 слова «Не несущие покрытия обочин» заменить словами «Укрепленные боковые полосы безопасности».

19. Пункт 166 изложить в следующей редакции:

«166. Для обеспечения взлета и посадки оборудованная ВПП должна быть оснащена каким либо видом невизуальных средств, обеспечивающим, по крайней мере, наведение воздушного судна по направлению при заходе на посадку по прямой. ВПП точного захода на посадку I, II, III категорий должна быть оснащена радиосветотехническим оборудованием в соответствии с Приложением № 19.».

20. Пункт 292 изложить в следующей редакции:

«292. Аэродромные знаки должны быть размещены на расстоянии 11-21 м от края РД и 8-15 м от края ВПП, когда указаны кодовый номер 1 или 2, и на расстоянии 5-11 м от края РД и 3-10 м от края ВПП, когда указаны кодовый номер 3 или 4 с левой стороны РД. В случае невозможности установки знаков с левой стороны они устанавливаются с правой стороны РД.

Знак взлета с места пересечения устанавливается с левой стороны РД (по направлению движения к ВПП). Знак размещается на расстоянии не менее 60 м от оси ВПП, когда указаны кодовый номер 3 или 4 и не менее 45 м, когда указаны кодовый номер 1 или 2. Размеры знаков приведены в § 23 данной главы.».

21. В пункте 353:

подпункт «б» изложить в следующей редакции:

«б) видимостью на ВПП (где используются светосигнальные системы);»;

подпункт «г» изложить в следующей редакции:

«г) количеством, формой и высотой нижней границы облаков (вертикальной видимостью) от 60 м (200 фут) или менее на ВПП точного захода на посадку I категории, от 30 м (100 фут) или менее на ВПП точного захода на посадку II категории;».

22. В пункте 357 слова «классов А, Б, В, Г, Д и Е.» заменить словами «с кодовыми номерами 1, 2, 3 и 4».

23. В подпункте «б» пункта 372 слова «т.е. на расстоянии 900 – 1200 метров от посадочного порога ВПП вначале ВПП со стороны захода на посадку.» заменить словами «на расстоянии менее 1200 м перед посадочным порогом ВПП.».

24. В пункте 374 слова «6-10 метров» заменить словами « 10 ± 1 м (30 ± 3 фут)».

25. В пункте 376 слова «на мачте датчика параметров ветра.» заменить словами «в месте, обеспечивающем репрезентативность измерений для всего комплекса ВПП.».

26. Пункт 378 изложить в следующей редакции:

«378. Средства отображения метеоинформации должны устанавливаться:

а) на аэродромах ВПП (направлений) точного захода на посадку I, II, IIIA категорий и захода на посадку по приборам с кодовыми номерами 3 и 4 – в аэродромных диспетчерских пунктах, в рабочих помещениях синоптиков и наблюдателей (контрольный);

б) для ВПП (направлений) захода на посадку по приборам с кодовыми номерами 1 и 2 оборудование является рекомендуемым.».

27. В пункте 379 слова «(блоками индикации)» исключить.

28. В пунктах 382 и 386 слова «классов Г, Д и Е» заменить словами «с кодовыми номерами 1 и 2».

29. Пункт 383 после слов «50 км» дополнить словами «(27 м.миль)».

30. В пункте 385 слова «классов А, Б и В» заменить словами «с кодовыми номерами 3 и 4».

31. В пункте 387:

в подпункте «а» слова «(2-3 значения в зависимости от количества датчиков)» заменить словами «(в начале, середине и конце ВПП)»;

подпункт «б» изложить в следующей редакции:

«б) метеорологическая дальность видимости (в начале, середине и конце ВПП) при инструментальных наблюдениях и одно при визуальных наблюдениях;»;

в подпункте «д» слова «, исправленное на магнитное склонение» исключить;

подпункт «з» изложить в следующей редакции:

«з) давление, приведенное к уровню моря по стандартной атмосфере (QNH) и

давление, приведенное к уровню порога ВПП (QFE);».

32. В пунктах 388, 391, 392, 396 и пункте 8 приложения № 61 слова «(блоки индикации)» исключить.

33. В подпункте «а» пункта 397 после слова «давлении» дополнить словами «, приведенном к уровню моря и».

34. В абзаце третьем пункта 403 слова «классов Д, Е» заменить словами «с кодовым номером I».

35. Наименование раздела XIII изложить в следующей редакции:

«XIII. Поисковое и аварийно-спасательное обеспечение полетов».

36. В подпункте «в» пункта 424 аббревиатуру «АСК» заменить словами «команду по обеспечению спасательных работ (далее КОСР)».

37. В подпункте «г» пункта 425 аббревиатуру «АСК» заменить аббревиатурой «КОСР».

38. В пункте 429 слова «наземной поисково-спасательной группы» заменить словами «наземной группы по обеспечению спасательных работ (далее НГОПСР)».

39. Подпункт «г» пункта 432 изложить в следующей редакции:

«г) план действий в аварийных ситуациях на территории и в районе ответственности аэропорта (аэродрома). План разрабатывается и утверждается эксплуатантом. Информационный материал в помощь соответствующему органу по разработке плана приведён в Приложении № 69.».

40. Пункт «2» Приложения № 69 признать утратившим силу.

41. Пункты 433, 434 и 435 признать утратившими силу.

42. Приложение № 1 изложить в редакции согласно Приложению 1 к настоящим изменениям и дополнениям.

43. Приложение № 2 изложить в редакции согласно Приложению 2 к настоящим изменениям и дополнениям.

44. Таблицу № 1 Приложения № 5 изложить в редакции согласно Приложению 3 к настоящим изменениям и дополнениям.

45. Таблицу № 2 Приложения № 5 изложить в редакции согласно Приложению 3 к настоящим изменениям и дополнениям.

46. Таблицу № 3 Приложения № 5 изложить в редакции согласно Приложению 3 к настоящим изменениям и дополнениям.

47. Таблицу № 4 Приложения № 5 изложить в редакции согласно Приложению 3 к настоящим изменениям и дополнениям.

48. Таблицу № 5 Приложения № 5 изложить в редакции согласно Приложению 3 к настоящим изменениям и дополнениям.

49. Приложение № 19 изложить в редакции согласно Приложению 4 к настоящим изменениям и дополнениям.

50. Приложение № 26 изложить в редакции согласно Приложению 5 к настоящим изменениям и дополнениям.

51. Приложение № 60 изложить в редакции согласно Приложению 6 к настоящим изменениям и дополнениям

52. Приложение № 62 изложить в редакции согласно Приложению 7 к настоящим изменениям и дополнениям.

53. Приложение № 64 изложить в редакции согласно Приложению 8 к настоящим изменениям и дополнениям.

54. Настоящие изменения и дополнения согласованы с Центром гидрометеорологической службы при Кабинете Министров Республики Узбекистан и Национальной авиакомпанией «Узбекистон хаво йуллари».

Генеральный директор Центра
гидрометеорологической службы при
Кабинете Министров Республики Узбекистан

27 сентября 2016 год



Чуб В.Е.

Генеральный директор Национальной
авиакомпания «Узбекистон хаво йуллари»

27 сентября 2016 год



Тян В.Н.

Приложение 1
к изменениям и дополнениям, вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан»
(АП РУз-153)

«Приложение № 1
к Авиационным правилам Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Кодовое обозначение аэродромов

Элемент 1		Элемент 2		
Кодовый номер	Расчетная для типа ВС длина ЛП в стандартных условиях	Кодовая буква	Размах крыла	Расстояние между внешними
1.	Менее 800м	A	до 15м, но не включая 4,5м	до 4,5 м, но не включая 4,5м
2.	от 800 до 1 200м но не включая 1200 м	B	от 15 до 24 м, но не включая 24 м	от 4,5 до 6м, но не включая 6 м
3.	от 1200 до 1800 м, но не включая 1800 м	C	от 24 до 36 м, но не включая 36 м	от 6 до 9м, но не включая 9 м
4.	1 800 м и более	D	от 36 до 52 м, но не включая 52 м	от 9 до 14м, но не включая 14 м
5.		E	от 52 до 65 м, но не включая 65 м	от 9 до 14 м, но не включая 14 м
6.		F	от 65 до 80 м, но не включая 80 м	от 14 до 16 м, но не включая 16 м
A. Расстояние между внешними кромками основного шасси.				

Кодовое обозначение аэродрома - кодовый номер и буква, выбранные для целей планирования аэродромов, - определяются в соответствии с характеристиками самолетов, для которых предназначено данное аэродромное сооружение или средство.

Кодовые номера и буквы обозначения аэродрома имеют значения, указанные в таблице.

Кодовый номер для элемента 1 определяется из колонки 1 таблицы, при этом выбирается кодовый номер, соответствующий наибольшей величине расчетной длины летной полосы для типа самолета, для которого предназначена данная ВПП.

Кодовая буква для элемента 2 определяется из колонки 3 таблицы, при этом

выбирается кодовая буква, которая соответствует наибольшему размаху крыла или наибольшему расстоянию между внешними колесами основного шасси в зависимости от того, что соответствует более высокой кодовой букве самолета, для которого предназначено данное сооружение или средство.»

Приложение 2
к изменениям и дополнениям, вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан»
(АП РУз-153)

«Приложение № 3
к Авиационным правилам Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Таблица №1:

Кодовый номер	Кодовая буква					
	A	B	C	D	E	F
1	18м	18м	23 м	-	-	-
2	23 м	23 м	30 м	-	-	-
3	30 м	30 м	30 м	45 м	-	-
4	-	-	45 м	45 м	45 м	60 м

Ширина ВПП, оборудованной для точного захода на посадку должна быть не менее чем 30 м, когда указан кодovый номер 1 или 2.

Когда указана кодовая буква D или E и ширина ВПП меньше 60м, следует предусматривать для ВПП боковые полосы безопасности ВПП;

Боковые полосы безопасности ВПП следует располагать симметрично по обе стороны ВПП таким образом, чтобы общая ширина ВПП и ее боковых полос безопасности составляла не менее:

60 м, когда указана кодовая буква D или E, и 75 м, когда указана кодовая буква F.

Поверхность боковой полосы безопасности, примыкающей к ВПП, следует располагать на одном уровне с поверхностью ВПП и ее поперечный уклон не должен превышать 2,5%.

Боковую полосу безопасности ВПП следует подготавливать или сооружать таким образом, чтобы она могла, при выкатывании самолета за пределы ВПП, выдержать нагрузку, создаваемую самолетом, не вызывая у него конструктивных повреждений, или нагрузку наземных транспортных средств, которые могут передвигаться по боковой полосе безопасности.

Таблица № 2

Кодовая буква	Минимальное удаление от края площадки разворота
A	1,5 м
B	2,25 м
C	3 м, если площадка разворота предназначена для использования самолетами с базой колесного шасси менее 18 м; 4,5м, если площадка разворота предназначена для использования самолетами с базой колесного шасси, равной 18 м или более
D	4,5 м
E	4,5 м
F	4,5 м

Примечание. Понятие "база колесного шасси" означает расстояние от носового шасси до геометрического центра основного шасси.

Продольные и поперечные уклоны площадки разворота на ВПП должны в достаточной степени предотвращать скопление воды на поверхности и способствовать быстрому стоку поверхностных вод. Уклоны должны быть такими же, как у ВПП, с которой площадка стыкуется;

Прочность площадки разворота на ВПП должна быть, по крайней мере, такой же, как и ВПП, с которой она стыкуется и которую она обслуживает, при этом необходимо обратить должное внимание на то обстоятельство, что движение на площадке разворота будет осуществляться на пониженной скорости и с крутыми разворотами, в результате чего покрытие будет подвергаться более высоким нагрузкам».

Примечание. Если покрытие площадки разворота на ВПП является не жестким, поверхность должна быть способной противостоять силам горизонтального сдвига, создаваемым пневматиками основного посадочного шасси при выполнении маневров разворота.

Поверхность площадки разворота на ВПП не должны иметь неровностей, которые могут вызвать повреждение самолета, использующего данную площадку разворота.

Площадки разворота на ВПП должны обеспечиваться боковыми полосами безопасности такой ширины, чтобы предотвращать эрозию поверхности струей реактивного двигателя выполняющего разворот самого большого самолета, для которого предназначена эта площадка, и повреждение двигателей самолета любым возможным инородным предметом.

Примечание. Минимальная ширина боковых полос безопасности должна рассчитываться с учетом внешнего двигателя самого большого самолета и, таким образом, может быть больше, чем ширина боковых полос безопасности соответствующей ВПП.».

Приложение 3
к изменениям и дополнениям, вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан «Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации Республики Узбекистан»
(АП РУз-153)

«Приложение № 5
к Авиационным правилам Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Таблица № 1

Кодовая буква	Размах крыла, м	Расстояние между внешними колесами основного шасси А
А	до 15м, но не включая 4,5м	до 4,5 м, но не включая 4,5м
В	от 15 до 24 м, но не включая 24 м	от 4,5 до 6м, но не включая 6 м
С	от 24 до 36 м, но не включая 36 м	от 6 до 9м, но не включая 9 м
Д	от 36 до 52 м, но не включая 52 м	от 9 до 14м, но не включая 14 м
Е	от 52 до 65 м, но не включая 65 м	от 9 до 14 м, но не включая 14 м
F	от 65 до 80 м, но не включая 80 м	от 14 до 16 м, но не включая 16 м

Кодовая буква для элемента 2 определяется из колонки 3 таблицы, при этом выбирается кодовая буква, которая соответствует наибольшему размаху крыла или наибольшему расстоянию между внешними колесами основного шасси в зависимости от того, что соответствует более высокой кодовой букве самолета, для которого предназначено данное сооружение или средство.

Таблица № 2.

Кодовая буква	Ширина РД, м
F	25,0
Е	23,0
Д	18,0
С	15,0
В	10,5
А	7,5

Для самолетов с индексом С при колее шасси по внешним авиацинам до 7,5 м допускается ширина РД, равная 15 м. Для самолетов с индексом А при колее шасси по внешним авиацинам до 9,5 м допускается ширина РД, равная 18 м, а при колее шасси по внешним авиацинам до 12,5 м допускается ширина РД, равная 21 м.

Таблица № 3.

Кодовая буква	Общая ширина РД и двух укрепленных обочин, м
D	38,0
E	44,0
F	60,0

Для самолетов с индексом F при расстоянии между осями внешних двигателей до 27 м. допускается общая ширина РД и двух укрепленных обочин, равная 31 м. Для самолетов с индексом F при колее шасси по внешним авиашинам до 12,5 м. допускается общая ширина РД и двух укрепленных обочин, равная 39 м.

Таблица № 4.

Кодовая буква	Радиус закругления РД, м
A	19.5
B	28.5
C	40.5
D	59.5
E	72.5
F	87.5

Таблица № 5.

Кодовая буква	Расстояние между осевой линией РД и неподвижными препятствиями, м
A	12,0
B	16,5
C	22,5
D	33,5
E	40,0
F	47,5

* 55 м для самолетов с размахом крыла от 65 до 75 м и колес шасси по внешним авиашинам до 10,5 м. Указанные в таблице № 5 расстояния не относятся к путям руления самолетов на перроне.»

Приложение 4
к изменениям и дополнениям,
вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан
«Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз-153)

«Приложение № 19
к Авиационным правилам
Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Наименование оборудования	ВПП (направление) точного захода на посадку		
	I категория	II категория	III категория
Оборудование системы точного захода на посадку Светосигнальное оборудование Радиолокационная станция обзора летного поля	PMС (ILS)-I ОВИ-I -	PMС (ILS)-II ОВИ-II РЛС ОЛП ¹	PMС (ILS)-III ОВИ-III РЛС ОЛП

¹ Рекомендуемое оборудование.».

Приложение 5
к изменениям и дополнениям,
вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан
«Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз–153)

«Приложение № 26
к Авиационным правилам
Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Требования к параметрам вторичного радиолокатора (ВРЛ)

№ п/п	Наименование параметров	Единица измерения	Требования к параметрам		
			ВРЛ для УВД в районе ОВД	ВРЛ для УВД в районе аэроузла	ВРЛ для УВД в районе аэродрома
1.	Зона действия ВРЛ, не менее	км	400	250	150
2.	Минимальная дальность действия ВРЛ, не более	км	2	2	1,5
3.	Вероятность правильного обнаружения ВС, не менее		0,9	0,9	0,9
4.	Среднеквадратическая ошибка определения координат цели (без учета ошибок ответчика) на выходе АПОИ, не более:				
	– азимута,	градус	0,25	0,2	0,2
	– дальности,	м.	300	200	200
5.	Вероятность получения дополнительной информации при нахождении одного ВС в основном лепестке диаграммы направленности и при отсутствии мешающего потока запросных и ответных сигналов, не менее		0,98	0,98	0,98
6.	Вероятность объединения координатной и дополнительной информации, не менее		0,9	0,9	0,9
7.	Точность совмещения координатных отметок ОРЛ–Т (ОРЛ–А) и ВРЛ (без учета ошибок ответчика) должна быть не хуже:				
	– по дальности	м.	500	500	500

	– по азимуту для совмещенного	угл. мин	8	8	8
	– по азимуту для автономного	угл. мин	30	30	30
8.	Режимы работы		А и С	А и С	А и С
9.	Период обновления информации, не более	с	10	6	6
10.	Рабочая частота:				
	– несущая частота сигналов запроса	МГц	1030	1030	1030
	– несущая частота сигналов ответа		1090	1090	1090
11.	Разрешающая способность по координате:				
	-по дальности, не хуже	м	1000	1000	1000
	-по азимуту, не хуже	град.	4	4	4

».

Приложение 6
к изменениям и дополнениям,
вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан
«Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз-153)

«Приложение № 60
к Авиационным правилам
Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Метеооборудование	ВПП (взлета и посадки), обеспечивающие посадку по минимуму I категории	Не категорированные ВПП (направления взлета и посадки), Кодовые цифры	
		3, 4	1, 2
1. Датчики метеорологической дальности видимости. Для одного и двух направлений взлета и посадки ВПП.	3	3	-
2. Щиты-ориентиры видимости: -для одного направления взлета и посадки ВПП, комплект; -для двух направлений взлета и посадки ВПП.*	1	1	1
	2	2	1
3. Датчики высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) для направлений ВПП, оборудованных системами точного захода на посадку или по приборам: -для одного направления взлета и посадки ВПП, комплект; -для двух направлений взлета и посадки ВПП, комплект.	1	1	1
	2	2	
4. Датчики высоты нижней границы облаков (вертикальной видимости) для направлений ВПП, где средний маркер не используется (отсутствует БПРМ): -для одного направления взлета и	-	1	1

посадки ВПП, комплект; -для двух направлений взлета и посадки ВПП, комплект.	-	2	1
5. Датчики ветра: -для одного направления взлета и посадки ВПП, комплект; -для двух направлений взлета и посадки ВПП.	1 2	1 2	1 1
6. Датчики атмосферного давления	Для аэродромов всех категорий - 1		
7. Датчики температуры и влажности воздуха.	Для аэродромов всех категорий - 1		
8. Средства отображения метеоинформации	Для аэродромов всех категорий количество определяется в соответствии с п. 378 § 4 и п. 387 § 5 главы XI.		

* Оборудование является рекомендуемым.».

Приложение 7
к изменениям и дополнениям,
вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан
«Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз-153)
«Приложение № 62
к Авиационным правилам
Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

Метеовеличины	Критерии ВПП (направлений) точного захода на посадку или класс ВПП захода на посадку по приборам	Диапазон измерения	Предел допустимой погрешности измерения
1. Видимость	Все ВПП	от 20 до 150 м от 150 до 250 м от 250 до 2000 м	$\pm 20\%$ $\pm 15\%$ $\pm 10\%$
2. Высота нижней границы облаков (вертикальная видимость), h	IIIА категория	от 15 до 100 м (от 50 фут до 330 фут) от 100 до 1000 м (от 330 фут до 3330 фут)	± 15 м (50 фут) $\pm (0,1h + 10)$ м
	II категория	от 30 до 100 м (от 100 фут до 330 фут) от 100 до 1000 м (от 330 фут до 3330 фут)	± 20 м (60 фут) $\pm (0,1h + 10)$ м
	I категория и некатегорированные	от 60 до 100 м (от 200 фут до 330 фут) от 100 до 1000 м (от 330 фут до 3330 фут)	± 20 м (60 фут) $\pm (0,1h + 10)$ м
3. Направление ветра	Все ВПП	от 0 до 360 ⁰	$\pm 10^0$
4. Скорость ветра, осредненная за 2 и 10 мин	Все ВПП	от 1,5 до 10 м/с (от 3 до 19 уз) от 10 до 40 м/с (от 19 уз до 78 уз)	± 1 м/с (2 уз) $\pm 10\%$
5. Максимальная скорость ветра за прошедшие 10 или 2 мин	Все ВПП	от 3 до 10 м/с (от 6 до 19 уз) от 10 до 50 м/с (от 19 до 98 уз)	± 2 м/с (4 уз) $\pm 10\%$

6. Атмосферное давление	Все ВПП	от 600 до 1080 гПа	$\pm 0,5$ гПа
7. Температура воздуха	Все ВПП	от -60 до $+50^{\circ}$ С	$\pm 1^{\circ}$ С
8. Относительная влажность воздуха	Все ВПП	от 30 до 100 %	± 5 % при температуре выше 0° С, ± 10 % при температуре ниже 0° С

».

Приложение 8
к изменениям и дополнениям,
вносимым в Авиационные правила
Республики Узбекистан
«Нормы годности к эксплуатации аэродромов
гражданской и экспериментальной авиации
Республики Узбекистан» (АП РУз-153)

«Приложение № 64
к Авиационным правилам
Нормы годности к эксплуатации аэродромов
в гражданской и экспериментальной авиации

№ п/п	Наименование объекта (электроприемника)	На ВПП (направлении) захода на посадку по приборам		На ВПП (направлении) точного захода на посадку I категории		На ВПП (направлении) точного захода на посадку II и III категорий	
		Категория электро- приемника	Допустимое время перерыва в электро- питании, с	Категория электро- приемника	Допустимое время перерыва в электро- питании, с	Категория электро- приемника	Допустимое время перерыва в электро- питании, с
1.	Светосигнальное оборудование (ССО):						
	- для обеспечения посадки и взлета;	I ¹	60	ОГ	15 ²	ОГ	I
	- для обеспечения руления по аэродрому:						
	а) боковые огни РД и неуправляемые указатели;	I ¹	60	I	15	I	15
	б) управляемые указатели, стоп- огни, осевые огни РД	-	-	-	-	ОГ	I
2.	ОСП (БПРМ, ДПРМ)	I	60	I	60	I	60
3.	РМС:						
	- КРМ	I	60	I ³	30 ⁴	ОГ	0
	- ГРМ	I	60	I ³	30 ⁴	ОГ	0

	- внутренний МРМ	-	-	-	-	I	I
	- ближний МРМ	I	60	I	60 ⁴	I	I
	- дальний МРМ	I	60	I	60 ⁴	I	10 ⁴
4.	Диспетчерские пункты ДПК, ПДП (ДПСР), ДПР: - средства авиационной воздушной связи; - диспетчерские пульты и средства наземной авиационной связи	I ¹	I	ОГ	I	ОГ	I
		I ¹	60	ОГ	15 ²	ОГ	I
5.	Диспетчерский пункт СДП: - средства авиационной воздушной связи; - диспетчерские пульты	I ¹	I ¹	I	I	I	I
		I ¹	60	I	60	I	15
6.	Метеооборудование	I ^{1,5}	60	I ⁵	60	I ⁵	60
7.	Объекты радиолокационного контроля и радионавигации: - ОРЛ-А - РЛС ОЛП - АРП - МРЛ - ОПРС (ДПРС) - VOR - DME	I ⁶	60	I	60	I	60
		-	-	-	-	I	15 ⁷
		I ^{1,5}	60	I	60	I	60
		II	-	II	-	II ⁸	60
		II	-	I	60	I	60
		I	60 ⁴	I	60 ⁴	I	60 ⁴
		I	60 ⁴	I	60 ⁴	I	60 ⁴
8.	Вычислительный центр аэродромной АС УВД	-	-	ОГ	По технической документации завода	ОГ	По технической документации завода

					изготовителя		изготовителя
9.	Радиоцентры						
	- ПРЦ	I ¹	60	I	60	I	30
	- ПрРЦ	I ¹	60	I	60	I	30
10.	Заградительные огни аэродромных препятствий	I ⁵	60	I ⁵	60	I ⁵	60

¹ При двух вводах электроэнергии на объект от внешних независимых источников электроснабжения на аэродромах с кодовым номером I установку автономных агрегатов допускается не предусматривать. При оборудовании указанных аэродромов огнями малой интенсивности время перерыва для ССО – 120 с.

² При подаче электроэнергии от двух внешних источников к ТП указанных объектов, установленных на аэродроме, имеющем в своем составе ВПП точного захода на посадку I категории, время переключения электропитания с одного источника на второй должно быть не более: при установке АВР на низкой стороне 0,4 кВ – 1 с, при установке АВР на высокой стороне – 5 с.

³ Электроснабжение КРМ и ГРМ, установленных на аэродроме, имеющем в своем составе ВПП точного захода на посадку I категории, должно осуществляться от трех источников, как правило, от трансформаторных подстанций других объектов РТО и ССО по двум кабельным линиям с переключением источников на ТП этих объектов.

⁴ При наличии в комплектах указанных объектов химических источников и переключающих устройств время перерыва электропитания не должно превышать 1 с.

⁵ Электропитание указанных объектов допускается по одной кабельной линии от ближайших объектов с шин питания электроприемников первой категории.

⁶ При наличии на указанных объектах постоянного обслуживающего персонала электроснабжение допускается осуществлять по второй категории надежности электроснабжения.

⁷ При установке РЛС ОЛП на аэродроме, имеющем в своем составе имеющем в своем составе ВПП точного захода на посадку III категории, время перерыва электроснабжения не должно превышать 1 с (должно быть предусмотрено питание от автономного дизель-генератора, резервируемого сетью).

⁸ Рекомендуемое время переключения электропитания МРЛ на резервный источник электроэнергии не более 120 с.,».