

Распоряжение Минтранса РФ от 24.08.2005 N
ИЛ-79-р

(ред. от 29.06.2012)

"О введении в действие Методических
рекомендаций по летным проверкам ~~наземных~~
~~средств радиотехнического обеспечения~~
~~полетов, авиационной электросвязи и~~ систем
светосигнального оборудования гражданской
авиации"

документ содержит только данные про ССО!

МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ

РАСПОРЯЖЕНИЕ
от 24 августа 2005 г. N ИЛ-79-р

**О ВВЕДЕНИИ В ДЕЙСТВИЕ МЕТОДИЧЕСКИХ РЕКОМЕНДАЦИЙ
ПО ЛЕТНЫМ ПРОВЕРКАМ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ, АВИАЦИОННОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ И СИСТЕМ
СВЕТОСИГНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

В соответствии с Федеральным законом от 19 марта 1997 г. N 60-ФЗ "Воздушный кодекс Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 1997, N 12, ст. 1383; 1999, N 28, ст. 3483; 2004, N 35, ст. 3607; 2005, N 13, ст. 1078), Постановлением Правительства Российской Федерации от 30 июля 2004 г. N 395 "Об утверждении Положения о Министерстве транспорта Российской Федерации" (Собрание законодательства Российской Федерации, 2004, N 32, ст. 3342) и в целях реализации Приказа Министерства транспорта Российской Федерации от 18 января 2005 г. N 1 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации" (зарегистрирован Минюстом России 10 марта 2005 года, регистрационный N 6383):
(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Ввести в действие прилагаемые [Методические рекомендации](#) по летным проверкам наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации.
(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Министр
И.ЛЕВИТИН

Приложение
к распоряжению Минтранса России
от 24 августа 2005 г. N ИЛ-79-р

**МЕТОДИЧЕСКИЕ РЕКОМЕНДАЦИИ
ПО ЛЕТНЫМ ПРОВЕРКАМ НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ
РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ, АВИАЦИОННОЙ
ЭЛЕКТРОСВЯЗИ И СИСТЕМ СВЕТОСИГНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ**

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

I. ОБЩИЕ ПОЛОЖЕНИЯ

1. Методические рекомендации по летным проверкам наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации (далее - МР ЛП ГА) разработаны в соответствии с Приказом Министерства транспорта Российской Федерации от 18 января 2005 г. N 1 "Об утверждении Федеральных авиационных правил "Летные проверки наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования гражданской авиации" (зарегистрирован Минюстом России 10 марта 2005 г., регистрационный N 6383), стандартами и рекомендациями Международной организации гражданской авиации (ИКАО), принятыми для проведения летных проверок наземных средств радиотехнического обеспечения полетов, авиационной электросвязи и систем светосигнального оборудования (далее - наземные средства РТОП, связи и системы ССО), а также с учетом опыта эксплуатации наземных средств РТОП, связи и систем ССО в организациях гражданской авиации и опыта эксплуатации воздушных судов-лабораторий (далее - ВСЛ), оборудованных специальной аппаратурой летного контроля.
(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

2. Настоящие Методические рекомендации определяют методику проведения летных проверок наземных средств РТОП, связи и систем ССО и предназначены для инженерно-технического и летного персонала авиационных предприятий-эксплуатантов ВСЛ, диспетчерского состава служб управления воздушным движением (далее - служба УВД), инженерно-технического персонала служб эксплуатации радиотехнического оборудования обеспечения полетов и связи (далее - служба ЭРТОС), инженерно-технического персонала служб электросветотехнического обеспечения полетов (далее - служба ЭСТОП) организаций, осуществляющих деятельность в области гражданской авиации.
(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

3 - 8. Исключены. - Распоряжение Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р.

VIII. МЕТОДИКИ ЛЕТНЫХ ПРОВЕРОК ПАРАМЕТРОВ И ХАРАКТЕРИСТИК СИСТЕМ СВЕТОСИГНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ

84. Системы светосигнального оборудования (далее - системы ССО), установленные на аэродромах, вертодромах, посадочных площадках, обеспечивают соответственно световое обозначение ВПП и ее участков, подходов к ним, рулежных дорожек (далее - РД) и их расположение, а также управление движением по аэродрому, вертодрому, посадочной площадке с целью предоставления пилотам визуальной информации при выполнении взлета, посадки и рулении воздушных судов.

(п. 84 в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

85. Исключен. - Распоряжение Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р.

86. Летные проверки систем светосигнального оборудования рекомендуется проводить в сумерки или в темное время суток при видимости не менее 5 км и высоте нижней границы облачности не менее 300 м.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

При летных проверках систем ССО полеты ВСЛ осуществляются по схеме предпосадочного маневра, который является типовым для захода на посадку на данном аэродроме с последующим снижением по глиссаде и уходом на второй круг.

87. Соответствие параметров системы ССО эксплуатационным требованиям проверяется визуально командиром воздушного судна (бортовым оператором АЛК на ВСЛ), регистрация осуществляется с помощью фото-, кино- и другой аппаратуры.

(п. 87 в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Распоряжением Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р в приложение N 3 были внесены изменения.

88. Схемы расположения и цвета огней различных систем светосигнального оборудования аэродромов гражданской авиации приведены в приложении N 3 (не приводится).

Перечень требований к летной проверке систем ССО приведен в [Приложении N 4](#), а формы отчета о летной проверке - в [Приложении N 6](#).

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

89. Регистрация (фотографирование фотоаппаратом или запись на видеокамеру) выполняется при заходе ВСЛ (ВС) на посадку в течение времени, необходимого для получения полных сведений об огнях приближения и ВПП.

Материалы регистрации (проявленная фотопленка с указанием даты летной проверки и номера ВСЛ (ВС), на котором выполнялась проверка, электронная запись (кинолента) с видеокамеры) хранятся в организации, осуществляющей эксплуатацию системы ССО (службе ЭСТОП), не менее одного года.

К акту летной проверки прикладываются четыре наиболее качественных фотографии системы ССО форматом не менее 10 x 15 см (распечатки), на обратной стороне которых указываются: наименование аэродрома, направление посадки, дата летной проверки, фамилия БО АЛК (представителя службы ЭСТОП), выполнявшего проверку, и ставится печать организации, осуществляющей эксплуатацию системы ССО, или электронная запись с видеокамеры на диске, заверенном аналогично фотографиям.

(п. 89 в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

90. При летной проверке выполняется сопоставление фактического состава системы ССО, схемы расположения огней, их цвета с требованиями нормативно-технических документов.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Проверка схемы расположения огней системы ССО выполняется следующим образом: диспетчер посадки включает огни на ту ступень яркости, при которой не создается слепящего действия командиру ВСЛ (ВС) при данных метеоусловиях для огней:

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

системы ОМИ - 2-я кнопка/группа;

системы ОВИ - 3-я (4-я) кнопка/группа.

Проверка рулежного ССО осуществляется путем визуального наблюдения за наличием, цветом огней и аэродромных знаков при рулении ВСЛ (ВС) по рулежной дорожке и ВПП перед взлетом и после посадки.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

При рулении ВСЛ (ВС) по РД и выруливании ВСЛ (ВС) с РД на ВПП, с ВПП на РД, с одной рулежной дорожки на другую, с рулежной дорожки на перрон проверяются аэродромные знаки, огни маркировки критической зоны, боковые и осевые рулежные огни.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

В процессе проверки рулежного светосигнального оборудования определяется отсутствие заметных отклонений в расположении огней и аэродромных знаков, фиксируются пропуски, цвет огней и аэродромных знаков.

Проверка огней приближения, световых горизонтов и входных огней осуществляется при заходах ВСЛ (ВС) на посадку по схеме предпосадочного маневра, который является типовым для данного аэродрома с последующим снижением по глиссаде с удаления 4 - 5 км от порога ВПП и уходом на второй круг, при этом осуществляется регистрация огней системы ССО в соответствии с требованиями, приведенными в [пункте](#)

89.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Соответствие расположения огней системы ССО схеме, утвержденной для данного направления посадки, цвет огней в подсистемах должны подтверждаться материалами регистрации.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Огни системы ССО считаются исправными и правильно отрегулированными, если 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.

91. Объем негорящих (отсутствующих) огней в подсистемах системы ССО определяется следующим образом: диспетчер посадки включает огни согласно требованиям, приведенным в [пункте 90](#). Визуальное наблюдение и регистрация огней в подсистемах осуществляется согласно требованиям, приведенным в [пунктах 89](#) и [90](#). Визуально или по материалам регистрации определяется количество негорящих (отсутствующих) огней и их объем в процентах, а также отсутствие или затенение двух огней подряд в соответствующей подсистеме по формуле:

$$N = \frac{X}{Z} \times 100\%,$$

где:

X - количество негорящих (отсутствующих) огней системы ССО;

Z - общее количество огней системы ССО.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Объем негорящих (отсутствующих) огней в подсистемах системы ССО соответствует требованиям, приведенным в таблице 6.1 [Приложения N 4](#).

92. Оценка яркости огней в подсистемах системы ССО выполняется следующим образом: диспетчер посадки включает огни согласно требованиям, приведенным в [пункте 90](#). Визуальное наблюдение и регистрация огней в подсистемах системы ССО осуществляется согласно требованиям, приведенным в [пунктах 89](#) и [90](#). Визуально или по материалам регистрации определяются наличие и место расположения огней с большей или меньшей яркостью от среднего фона светосигнальной картины.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Яркость огней в подсистемах системы ССО считается правильно отрегулированной, если отсутствуют огни, резко отличающиеся от других по яркости, а аэродромные знаки не создают слепящего действия и их символы четко различаются с расстояния 100 - 125 м.

93. Световая маркировка осевых огней ВПП проверяется следующим образом: диспетчер посадки включает огни согласно требованиям, приведенным в [пункте 90](#). Визуальное наблюдение и фотографирование осевых огней ВПП осуществляется согласно требованиям, приведенным в [пунктах 89](#) и [90](#). В процессе захода ВСЛ оцениваются соответствие цвета и чередование цвета огней на участках:

900 - 300 м от конца ВПП;

300 м от конца ВПП;

на остальной части ВПП.

По команде с борта ВСЛ (ВС) диспетчер посадки дает указание инженерно-техническому персоналу ТП-ОВИ на отключение одной из кабельных линий питания осевых огней ВПП.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Визуальное наблюдение и фотографирование осевых огней ВПП осуществляется согласно требованиям, приведенным в [пунктах 89](#) и [90](#). При этом оцениваются сохранение цветовой маркировки осевых огней и равномерность расстояния между огнями на участке 900 - 300 м от конца ВПП.

Световая маркировка осевых огней ВПП соответствует требованиям, приведенным в таблице 6.1 [Приложения N 4](#).

94. Работа устройства дистанционного управления проверяется следующим образом: диспетчер посадки по команде с борта ВСЛ (ВС) последовательно переключает группы огней с первой по последнюю кнопки (группу), а затем - с последней по первую. Каждый цикл переключений выполняется по два - три раза в течение одного захода ВСЛ с выдержкой 2 - 3 секунды между включениями кнопок (групп).

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Визуально с борта ВСЛ наблюдается соответственно увеличение или уменьшение яркости огней в подсистемах системы ССО.

Устройство дистанционного управления считается правильно отрегулированным, если изменение яркости огней в подсистемах происходит без темнового промежутка.

95. Правильность набора групп и яркости огней системы ССО проверяется следующим образом: диспетчер посадки осуществляет переключение огней в подсистемах согласно требованиям, приведенным в [пункте 90](#), и сообщает на борт ВСЛ номер кнопки/группы включенных огней.

Визуально проверяется правильность включения групп огней в соответствии с таблицами 1, 2, 3 [Приложения N 4](#), а также увеличение или уменьшение яркости тех огней, которые предусмотрены для каждой кнопки (группы) на ПОУ диспетчера посадки.

96. Время переключения огней системы ССО при переходе на автономный источник электроснабжения определяется следующим образом: по команде БО АЛК диспетчер посадки дает

указание инженерно-техническому персоналу ТП-ОВИ (ТП-ОМИ) о переводе электроснабжения ОВИ с одного внешнего источника на другой, а затем - на автономный источник электроснабжения (ДГА). Для системы ОМИ электроснабжение переводится только на ДГА.

Хронометраж выполняется БО АЛК по секундомеру. В момент погасания светосигнальной картины (или ее части) включается секундомер, а при восстановлении светосигнальной картины - выключается. Показание секундомера соответствует времени переключения огней системы ССО при переходе с одного внешнего источника на другой (автономный) источник электроснабжения.

Время перехода с одного внешнего источника на другой (автономный) источник приведено в таблице 6.1 [Приложения N 4](#).

97. Время переключения огней системы ССО с огнями высокой интенсивности при переходе на автономный источник электроснабжения определяется следующим образом: по команде с борта ВСЛ (ВС) диспетчер посадки дает указание инженерно-техническому персоналу ТП-ОВИ о переводе электроснабжения ОВИ на автономный источник электроснабжения (ДГА). Переход на автономный источник электроснабжения считается правильно отрегулированным, если изменение яркости огней в подсистемах происходит без темнового промежутка.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Для системы с огнями малой интенсивности (ССО с ОМИ) электроснабжение переводится только на ДГА.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Хронометраж выполняется экипажем ВСЛ (ВС) по секундомеру. В момент погасания светосигнальной картины (для ССО с ОМИ) включается секундомер, а при восстановлении светосигнальной картины - выключается. Показание секундомера соответствует времени переключения огней системы ССО с ОМИ при переходе с одного внешнего источника на другой (автономный) источник электроснабжения.

(в ред. распоряжения Минтранса России от 29.06.2012 N MC-82-р)

Для определения величины углов системы визуальной индикации глиссады РАРІ (АРАРІ) - глиссадных огней (ГО) осуществляется полет ВСЛ с выполнением предпосадочного маневра, который является типовым для захода на посадку на данном аэродроме со снижением по траекториям, отличающимся от номинальной глиссады на углы $\pm 30'$, $\pm 10'$ для системы РАРІ и $\pm 15'$ для системы АРАРІ, до высоты принятия решения - 60 м с последующим уходом на второй круг.

Диспетчер посадки включает систему визуальной индикации глиссады РАРІ (АРАРІ) в соответствии с таблицей группового набора огней по ступеням яркости для данного направления захода ВС на посадку (аэродрома).

АЛК работает в режиме определения угла наклона глиссады в соответствии с РЭ АЛК и использованием информации о траектории маневрирования ВСЛ от наземной СТИ, которая работает в режиме слежения "точно" по углу места (каналу глиссады) или от бортовой СНС. Исходный угол глиссады на наземной СТИ устанавливается на $30'$ выше номинального угла глиссады для системы РАРІ (на $15'$ выше номинального угла - для системы АРАРІ), и осуществляется слежение за носовой частью ВСЛ в автоматическом или ручном режиме.

Измерения выполняют после выхода ВСЛ из четвертого разворота на посадочной прямой, при наличии устойчивой информации о траектории полета ВСЛ, на максимально возможном удалении. Измерения завершают после прохода воздушным судном-лабораторией точки "В" (БПРМ).

При заходе ВСЛ на посадку по системе РАРІ выше глиссады на $30'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает три внешних огня белого цвета и четвертый огонь (внутренний, ближайший к ВПП) попеременно белого или красного цвета и пилотирует ВСЛ таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг (рисунок 5 приложения N 3).

При заходе ВСЛ на посадку по системе АРАРІ выше глиссады на $15'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает внешний огонь белого цвета, внутренний огонь попеременно красного и белого цвета и пилотирует ВСЛ таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг (рисунок 5 приложения N 3).

По команде БО АЛК оператор СТИ в последующих заходах устанавливает значение исходного угла глиссады на аппаратуре СТИ, отличающееся на величину $+10'$, $-10'$, $-30'$ для системы РАРІ ($-15'$ для системы АРАРІ) от номинального угла глиссады данного направления посадки.

При заходе ВСЛ на посадку по системе РАРІ выше глиссады на $10'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает два внешних огня белого цвета, третий огонь (внутренний) попеременно белого или красного цвета, четвертый огонь (внутренний) красного цвета и пилотирует ВСЛ таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг.

При заходе ВСЛ на посадку по системе РАРІ ниже глиссады на $10'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает первый огонь (внешний) белого цвета, второй огонь (внешний) попеременно белого или красного цвета, два внутренних огня красного цвета и пилотирует ВСЛ таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг.

При заходе ВСЛ на посадку по системе РАРІ ниже глиссады на $30'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает один огонь (внешний) попеременно белого или красного цвета, остальные огни красного цвета и пилотирует ВСЛ таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг.

При заходе ВСЛ на посадку по системе АРАРІ ниже глиссады на $15'$ командир ВС (БО АЛК) наблюдает внешний огонь попеременно красного и белого цвета, внутренний огонь красного цвета и пилотирует ВСЛ

таким образом, чтобы во время снижения наблюдалась эта комбинация огней до высоты ухода на второй круг.

В момент точного наблюдения требуемой светосигнальной комбинации огней визуальной индикации глиссады PAPI (ARAPI) командир ВС подает команду "ОТСЧЕТ", при этом регистрируются текущие значения угла глиссады (тэта). В процессе захода ВСЛ выполняется не менее 10 отсчетов.

По измеренным значениям текущего угла визуальной индикации глиссады (тэта) вычисляется значение угла данного глиссадного огня (для системы визуальной индикации глиссады PAPI: тэта +30', тэта +10', тэта -10', тэта -30'; для системы визуальной индикации глиссады ARAPI: тэта +15', тэта -15').

Результаты измерений используются для составления отчета о проверке правильности установки углов системы визуальной индикации глиссады PAPI (ARAPI).

98. Сравнительная оценка траектории полета ВС при заходе на посадку с использованием системы визуальной индикации глиссады (PAPI/ARAPI) и глиссады РМС осуществляется при полете ВСЛ по схеме предпосадочного маневра, который является типовым для захода на посадку на данном аэродроме с последующим снижением по глиссаде и дальнейшим уходом на второй круг.

Командир воздушного судна выполняет пилотирование ВСЛ по сигналам РМС инструментальной посадки с точным выдерживанием глиссадной планки пилотажно-навигационного прибора в центре шкалы, при этом второй пилот и БО АЛК наблюдают за комбинацией огней системы визуальной индикации глиссады и фиксируют информацию в бортовом журнале и на регистрирующей аппаратуре АЛК.

При проверке соответствия траектории снижения ВС по системе визуальной индикации глиссады PAPI и глиссаде РМС командир ВС, второй пилот и БО АЛК наблюдают следующую информацию (комбинацию огней) о положении воздушного судна относительно глиссады:

ВС снижается по глиссаде или близко к ней - два огня, расположенные ближе к ВПП, - красные, а два огня, расположенные дальше от ВПП, - белые;

ВС снижается выше глиссады - один огонь, расположенный ближе к ВПП, - красный, а три огня, расположенные дальше от ВПП, - белые; еще выше глиссады - все огни белые;

ВС снижается ниже глиссады - три огня, расположенные ближе к ВПП, - красные, а огонь, расположенный дальше от ВПП, - белый; еще ниже глиссады - все огни красные.

При проверке соответствия траектории снижения ВС по системе визуальной индикации глиссады ARAPI и глиссаде РМС командир ВС, второй пилот и БО АЛК наблюдают следующую информацию (комбинацию огней) о положении воздушного судна относительно глиссады:

ВС снижается по глиссаде или близко к ней - один огонь красный и один огонь белый;

ВС снижается выше глиссады - два огня белые;

ВС снижается ниже глиссады - два огня красные.

Измерения величины углов глиссадных огней и сравнительная оценка соответствия траектории снижения ВС по системе визуальной индикации глиссады и глиссаде РМС систем визуальной индикации других типов выполняются аналогично.

4.14. Системы светосигнального оборудования

Таблица 4.14.1

СИСТЕМЫ ССО, СТО

N п/п	Наименование параметра, характеристика	Ед. изм.	Требование к параметру и характеристике			
			ОМИ	ОВИ-I	ОВИ-II	ОВИ-III
1	2	3	4	5	6	7
1	Схема расположения огней системы ССО (маркеров СТО)		Соответствие расположения и цвета огней схеме, утвержденной для систем ССО (приложение N 3)			
2	Объем негорящих (отсутствующих) огней в подсистемах: огни приближения и СТ боковые огни приближения входные огни посадочные огни и огни знака приземления ограничительные огни огни зоны приземления осевые огни ВПП	%		15 - - - 15 15 - - 5 <*>	5 5 5 5 25 10 5	5 5 5 5 25 10 5
3	Яркость огней в подсистемах		Яркость огней в подсистемах - одинаковая			
4	Световая маркировка осевых огней ВПП на участках <u><1></u> : 300 м от конца ВПП 300 - 900 м от конца ВПП остальная часть ВПП		- - -	Красные огни Чередующиеся красные и белые огни или попарное чередование красных и белых огней Белые огни		
5	Работа устройств дистанционного управления	Отсутствие темного промежутка при переключениях групп огней				
6	Правильность набора групп и яркости огней с ПОУ диспетчера	См. таблицы 6.2 и 6.3 <u>Приложения N 4</u>				
7	Углы системы визуальной индикации глиссады (ГО) для групп <u><2></u> : N 1 N 2 N 3 N 4 (ближайшая к ВПП)	угл. мин.	-15 +/- 1 +15 +/- 1	-30 +/- 1 (-35 +/- 1) -10 +/- 1 (-15 +/- 1) +10 +/- 1 (+15 +/- 1) +30 +/- 1 (+35 +/- 1)		
8	Время переключения огней при переходе на автономный источник электроснабжения, не более	сек.	60	15		
9	Соответствие траекторий полета ВС при заходе на посадку с использованием визуальной индикации глиссады (световой глиссады) и глиссады РМС		Визуальное наблюдение одного красного и одного белого огня	Визуальное наблюдение двух красных и двух белых огней		

<1> Для системы ОВИ-I - при установке на ВПП осевых огней.

<2> При наличии в схеме размещения системы ССО огней визуальной индикации глиссады (РАРІ, АРАРІ) отклонения вверх от глиссады имеют знак "+", вниз - знак "-".

**ССО - РЕГУЛИРОВАНИЕ ЯРКОСТИ ОГНЕЙ
СИСТЕМ ОВИ-I, ОВИ-II, ОВИ-III**

Метеорологическая дальность видимости, км (время суток)	Номер группы (кноп- ки)	Ступени яркости огней, %								
		Огни прибли- жения		Огни ВПП (вход- ные, боковые, ограничитель- ные) и КПП			Огни зоны при- зем- ления	Осе- вые огни ВПП	Глис- сад- ные огни	Рулеж- ные огни и знаки
		КО	ПО	КО	ПО	Линзо- вые				
1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11
> 6 (ночь)	1	30	-(1) <1>	10	-(1) <2>	1	1	1	10	30
6 - > 4 (ночь) > 8 (сумерки)	2	100	-(1) <3>	30	-(3) <4>	3	1	1	10	30
4 - > 2 (ночь) 8 - > 5 (сумерки)	3	100	3	30	3	3 <5>	3	3	30	30
2 - > 1 (ночь) 5 - > 1 (сумерки)	4	-	10	30	10	10	10	10	30	100
<= 1 (ночь, сумерки) 2 - > 1 (день)	5	-	30	30	30	30	30	30	100	100
<= 1 (день)	6	-	100	30	100	100	100	100	100	100

<1> В скобках указаны ступени яркости прожекторных огней приближения при отсутствии огней кругового обзора.

<2> В скобках указаны ступени яркости прожекторных входных и ограничительных огней ВПП при отсутствии огней кругового обзора.

<3> В скобках указаны ступени яркости прожекторных огней приближения при отсутствии огней кругового обзора.

<4> В скобках указаны ступени яркости прожекторных входных и ограничительных огней ВПП при отсутствии огней кругового обзора.

<5> При схеме расположения огней приближения по центральному ряду (рисунки 4 и 6 приложения N 3). Допускается использование линзовых огней в 3 группе на 10% ступени яркости.

Примечание. В графе 11 таблицы 6.2 указаны рекомендуемые значения ступеней яркости рулежных огней. При использовании рулежных огней с силой света более 10 кд допускается использовать яркость на одну ступень ниже.

Таблица 4.14.3

ССО - РЕГУЛИРОВАНИЕ ЯРКОСТИ ОГНЕЙ СИСТЕМЫ ОМИ

Метеорологическая дальность видимости, км (время суток)	Ступени яркости огней (% силы света)			
	огни приближения и ВПП	рулежные огни и знаки <*>	глиссадные огни	огни ВПП высокой интенсивности
1	2	3	4	5
> 4 (ночь)	3 - 4 (10 - 30)	4 (30)	3 (10)	1 (1)
4 - > 2 (ночь)	4 - 5 (30 - 100)	4 (30)	4 (30)	2 (3)
<= 2 (день и ночь)	5 (100)	5 (100)	5 (100)	3 (10)

<*> Допускается совместное регулирование яркости рулежных огней (знаков) и огней ВПП.

Примечания.

1. В графе 3 таблицы 4.17 указаны рекомендуемые значения ступеней яркости рулежных огней. При использовании рулежных огней с силой света более 10 кд допускается использовать яркость на одну ступень ниже.

2. В графе 5 таблицы 4.17 указаны ступени яркости огней ВПП из систем ССО с огнями высокой интенсивности при их совместном использовании с огнями приближения из системы ОМИ.

3. Схемы расположения огней системы ОВИ-I соответствуют рисункам 1 - 4 приложения N 3. Огни приближения системы ОВИ-I белого цвета устанавливаются на продолжении осевой линии ВПП на протяжении 900 м от порога ВПП (не менее 870 м) с продольными интервалами, равными 30 +/- 3 м (рисунок 1 приложения N 3).

Огни световых горизонтов белого цвета располагаются на линиях, перпендикулярных осевой линии ВПП, на расстоянии 300 +/- 12 м (рисунок 1 приложения N 3) и на расстояниях от порога ВПП соответственно 150 +/- 6 м; 300 +/- 12 м; 450 +/- 18 м; 600 +/- 33 м; 750 +/- 55,5 м (рисунок 2 приложения N 3).

Боковые огни ВПП системы ОВИ-I белого цвета устанавливаются по всей длине ВПП в виде двух параллельных рядов на равном расстоянии от осевой линии ВПП и не далее 3,0 м от края ВПП. На последних 600 м ВПП в направлении посадки боковые огни излучают желтый цвет. Огни в рядах размещаются с интервалами не более 60 м (рисунок 3 приложения N 3).

Входные огни зеленого цвета устанавливаются на линии, перпендикулярной осевой линии ВПП, не далее 3,0 м с внешней стороны от порога, двумя группами с интервалом между группами, соответствующим расстоянию между маркировочными полосами зоны приземления. При этом крайний входной огонь устанавливается на продолжении линии посадочных огней. Огни в группе устанавливаются с равными интервалами (рисунок 3 приложения N 3).

4. Схемы расположения огней систем ОВИ-II и ОВИ-III соответствуют рисункам 6 - 9 приложения N 3. Огни приближения и световых горизонтов - белого цвета на участке 300 - 900 м от порога ВПП устанавливаются на продолжении осевой линии ВПП на протяжении 900 м от порога ВПП (не менее 870 м) с продольными интервалами, равными 30 +/- 3 м. Боковые огни приближения красного цвета на участке 300 +/- 12 м (рисунок 6 приложения N 3).

Огни световых горизонтов белого цвета располагаются на линиях, перпендикулярных осевой линии ВПП, на расстояниях от порога соответственно 150 +/- 6 м; 300 +/- 12 м; 450 +/- 18 м; 600 +/- 33 м; 750 +/- 48 м. На участке протяженностью 270 м от порога ВПП система огней состоит из линейных огней приближения белого цвета, двух рядов боковых огней красного цвета. Два световых горизонта находятся на расстоянии 150 +/- 6 м и 300 +/- 12 м от порога ВПП. Каждый линейный огонь приближения состоит не менее чем из четырех арматур, размещенных равномерно на расстоянии 1 +/- 0,1 м друг от друга. Продольное расстояние между огнями приближения составляет 30 +/- 3 м или 25 +/- 2,5 м (рисунок 7 приложения N 3).

Огни боковых рядов красного цвета размещаются симметрично осевой линии ВПП с продольными интервалами, равными интервалам между огнями приближения. Расстояние между внутренними арматурами боковых огней равно расстоянию между соответствующими арматурами огней зоны приземления и составляет 18 - 22,5 м.

Огни светового горизонта, расположенного на расстоянии 150 +/- 6 м от порога ВПП, равномерно размещаются между линейными огнями приближения центрального ряда и рядами боковых огней концевой полосы безопасности в количестве не менее двух в группе. Световой горизонт, расположенный на расстоянии 300 +/- 12 м от порога ВПП, имеет ширину 30 +/- 3 м и состоит из огней, равномерно размещенных по обе стороны от линейных огней приближения (рисунок 7 приложения N 3).

Входные огни зеленого цвета устанавливаются на линии, перпендикулярной осевой линии ВПП, не далее 3,0 м с внешней стороны от порога, равномерно между рядами посадочных огней ВПП с интервалом 3 +/- 0,3 м, при этом крайние входные огни устанавливаются на продолжении линии посадочных огней (рисунок 8 приложения N 3).

Боковые огни ВПП системы ОВИ-II и ОВИ-III белого цвета устанавливаются по всей длине ВПП в виде двух параллельных рядов на равном расстоянии от осевой линии ВПП и не далее 3,0 м от края ВПП. На последних 600 м ВПП в направлении посадки боковые огни излучают желтый цвет. Огни в рядах размещаются с интервалами не более 60 м (рисунок 8 приложения N 3).

Ограничительные огни красного цвета устанавливаются на линии, перпендикулярной осевой линии ВПП, на расстоянии не более 3 м с внешней стороны от конца ВПП. Огни устанавливаются по всей ширине ВПП с интервалом через один входной огонь. Это же количество ограничительных огней может располагаться двумя группами с интервалом между группами не более половины расстояния между рядами посадочных огней (рисунок 8 приложения N 3).

Осевые огни ВПП устанавливаются на осевой линии по всей длине взлетно-посадочной полосы с интервалом 15 +/- 1,5 м и состоят из огней:

красного цвета на участке 300 м от конца ВПП;

чередующихся огней красного и белого цвета или по два красных и два белых на участке 300 - 900 м от конца ВПП;

белого цвета на остальном участке ВПП (рисунок 8 приложения N 3).

Огни зоны приземления белого цвета устанавливаются на участке первых 900 +/- 30 м от порога ВПП в виде двух продольных рядов линейных огней, симметричных относительно осевой линии ВПП (рисунок 8). Расстояние между внутренними огнями рядов линейных огней составляет 18 - 22,5 м. Каждый линейный

огонь состоит из трех арматур при расстоянии между ними 1,5 +/- 0,1 м и имеет общую ширину 3 +/- 0,2 м. Продольное расстояние между огнями составляет 30 +/- 3,0 м (допускается продольное расстояние 25 +/- 2,5 м).

5. Схемы расположения огней системы ОМИ соответствует рисункам 11 - 14 приложения N 3. Огни приближения системы ОМИ (одинарные или линейные) белого цвета устанавливаются на продолжении осевой линии ВПП на протяжении не менее 900 м от порога ВПП с продольным интервалом между огнями, равным 60 +/- 5 м (рисунок 11 приложения N 3). На ряде аэродромов протяженность линии огней приближения системы ОМИ составляет 420 м (рисунок 12 приложения N 3). Световой горизонт белого цвета располагается на расстоянии, равном 300 +/- 12 м от порога ВПП (рисунки 11 и 12 приложения N 3). Ширина светового горизонта составляет 30 +/- 3 м (18 +/- 2 м). Боковые огни системы ОМИ белого цвета устанавливаются по всей длине ВПП в виде двух параллельных рядов на равном расстоянии от осевой линии ВПП и не далее 3,0 м от края ВПП. На последних 600 м ВПП в направлении посадки боковые огни излучают желтый цвет. Огни в рядах размещаются с интервалами не более 60 м (рисунок 13 приложения N 3). Входные огни зеленого цвета устанавливаются на линии, перпендикулярной осевой линии ВПП, не далее 3,0 м с внешней стороны от порога ВПП, двумя группами в количестве не менее пяти в группе (рисунок 13 приложения N 3).

6. Схемы расположения систем ССО при смещенном пороге соответствуют рисункам 4, 9 и 14 приложения N 3. Огни приближения системы ОМИ между началом ВПП и смещенным порогом могут не устанавливаться. При смещении порога более чем на 300 м световой горизонт заменяется двумя фланговыми горизонтами, расположенными на расстоянии 300 +/- 12 м от смещенного порога ВПП. Боковые (посадочные) огни ВПП между началом ВПП и смещенным порогом излучают красный цвет в направлении захода на посадку, а в случае использования этого участка ВПП для взлета - желтый цвет в обратном направлении.

7. Схема расположения рулежных огней систем ССО соответствует рисунку 10 приложения N 3. Боковые рулежные огни синего цвета располагаются по обеим сторонам рулежной дорожки на расстоянии не более 3,0 м от края РД с интервалом не более 60,0 м, на закругленных участках РД огни устанавливаются с меньшим интервалом, который определяется радиусом кривизны РД.

8. Схемы расположения системы огней приближения должны соответствовать рисунку 15. Система огней приближения должна состоять не менее чем из трех огней, расположенных в одном ряду с одинаковыми интервалами 30 +/- 3 м, и светового горизонта длиной 18 +/- 2 м на расстоянии 90 +/- 9 м от периметра зоны FATO. Огни, образующие световой горизонт, должны располагаться по горизонтальной прямой перпендикулярно линии огней осевой линии и делиться этой линией пополам. Интервалы между огнями светового горизонта должны составлять 4,5 +/- 0,5 м. Для обеспечения большей заметности траектории конечного этапа захода на посадку могут быть установлены за световым горизонтом дополнительные огни с одинаковым интервалом 30 +/- 3 м. В зависимости от окружающих условий огни, расположенные за световым горизонтом, могут быть огнями постоянного излучения или бегущими проблесковыми огнями. Бегущие проблесковые огни могут быть полезными там, где наличие окружающих огней затрудняет опознавание системы. Если установлена система огней приближения для осуществления неточных заходов, то такая система должна быть длиной не менее 210 м. Огни постоянного излучения и бегущие проблесковые огни являются всенаправленными белыми огнями. Для корректировки интенсивности огней в зависимости от метеоусловий следует предусматривать соответствующее управление яркостью: для огней постоянного излучения - 100%, 30% и 10%, для проблесковых огней - 100%, 10% и 3%.

9. Схема расположения огней зоны конечного этапа захода на посадку и взлета (FATO). Огни зоны FATO должны устанавливаться на посадочной площадке, расположенной на уровне поверхности земли, предназначенной для использования ночью, за исключением тех случаев, когда зона FATO и зона TLOF совпадают. Огни зоны FATO должны располагаться вдоль границ зоны. Огни должны размещаться равномерно со следующими интервалами:

а) в том случае, когда зона имеет форму квадрата или прямоугольника, интервалы составляют не более 50 м при расположении минимум четырех огней на каждой стороне, включая один огонь в пределах каждого угла;

б) в том случае, когда зона имеет любую другую форму (в том числе форму круга), интервалы составляют не более 5 м при наличии не менее десяти огней.

Огни зоны FATO являются всенаправленными огнями постоянного излучения белого цвета. Высота огней не должна превышать 45 см над уровнем земли или снега.

10. Схема размещения огней зоны приземления и отрыва (TLOF) показана на рисунках 16, 17. Система огней зоны TLOF должна устанавливаться на посадочной площадке, предназначенной для использования ночью. Система огней зоны TLOF на посадочной площадке, расположенной на уровне поверхности, должна состоять из одного или нескольких следующих средств:

а) огней периметра; или

б) прожекторов; или

в) наборов сегментированных точечных источников света (ASPSL) или люминесцентных блоков (LP), когда применение огней периметра и прожекторов непрактично и когда имеются огни зоны FATO.

Система огней зоны TLOF на посадочной площадке, приподнятой над поверхностью или находящейся на судне или плавучей платформе, должна состоять из:

а) огней периметра; и

б) ASPSL и/или LP и/или прожекторов.

Примечание. На посадочной площадке, приподнятой над поверхностью или находящейся на судне или плавучей платформе, для обеспечения наземных структурных ориентиров в дополнение к огням периметра лучше всего следует устанавливать ASPSL в виде герметизированных полос светодиодов (LED). Огни периметра зоны TLOF должны располагаться по краю зоны, объявленной для использования ночью в качестве зоны приземления и отрыва, или в пределах расстояния, равного 1,5 м от края зоны. Огни периметра зоны TLOF должны размещаться равномерно с интервалами не более 3 м для посадочных площадок, приподнятых над поверхностью или находящихся на судне или плавучей платформе, и не более 5 м для посадочных площадок, расположенных на поверхности.

Интервал между огнями периметра зоны TLOF в месте примыкания РД может быть более 5 м и составлять величину, определяемую шириной РД.

Там, где зона приземления и отрыва представляет собой круг, огни:

а) должны располагаться на прямых линиях по схеме, которая будет обеспечивать пилотов информацией о величине сноса. Минимальное количество огней равно четырем огням на каждой стороне, включая огонь в каждом углу;

б) если пункт "а" не применим, то должны равномерно устанавливаться по периметру зоны приземления и отрыва. Минимальное количество огней должно быть не менее 14.

Огни периметра зоны TLOF должны устанавливаться на посадочных площадках, приподнятых над поверхностью, таким образом, чтобы схема их расположения не могла быть видна пилоту, находящемуся ниже уровня зоны приземления и отрыва.

Огни периметра зоны TLOF на посадочных площадках, размещенных на судах или плавучих платформах, должны устанавливаться таким образом, чтобы схема их расположения не могла быть видна пилоту, находящемуся ниже уровня зоны приземления и отрыва, при горизонтальном расположении посадочной площадки.

Огни периметра зоны TLOF должны быть всенаправленными огнями зеленого цвета постоянного излучения. На посадочных площадках, где отсутствуют посторонние источники света и/или установлена система визуальной индикации глиссады HAPI, допускается использование всенаправленных огней желтого цвета постоянного излучения.

ASPSL или LP должны быть зеленого цвета. Высота огней периметра зоны TLOF посадочных площадок, приподнятых над поверхностью или находящихся на судах или плавучих платформах, не должна превышать 25 см. Высота огней периметра зоны TLOF посадочных площадок, расположенных на поверхности, не должна превышать 45 см. Прожекторы зоны TLOF располагаются таким образом, чтобы не создавать блики для пилотов, находящихся в полете. Схема установки и направление прожекторов выбираются таким образом, чтобы создавался минимум теней.

11. Схемы расположения прожекторов зоны TLOF показаны на рисунке 16. Высота прожекторов зоны TLOF посадочных площадок, приподнятых над поверхностью или находящихся на судах или плавучих платформах, не должна превышать 25 см. Высота прожекторов зоны TLOF посадочных площадок, расположенных на поверхности, не должна превышать 45 см. Средний уровень горизонтальной освещенности прожекторами, измеренный на поверхности зоны приземления и отрыва, должен составлять, по крайней мере, 10 люкс при коэффициенте равномерности освещения (среднее к минимуму) не более 8:1. На посадочных площадках, расположенных на уровне поверхности, люминесцентные блоки располагаются вдоль маркировки, обозначающей границу зоны приземления и отрыва. Если зона приземления и отрыва имеет форму круга, люминесцентные блоки располагаются по прямым линиям, обозначающим пределы указанной зоны. На посадочных площадках, расположенных на уровне поверхности, минимальное количество блоков в зоне приземления и отрыва равно девяти. Общая длина люминесцентных блоков в схеме не превышает 50% длины указанной схемы. Предусматривается четное число с минимальным количеством в три блока на каждой стороне зоны приземления и отрыва, включая блок в каждом углу. Люминесцентные блоки располагаются равномерно с расстоянием между концами смежных блоков не более 5 м на каждой стороне зоны приземления и отрыва. На посадочных площадках, приподнятых над поверхностью, или находящихся на судах или плавучих платформах, люминесцентные блоки не должны устанавливаться рядом с огнями периметра. Их следует располагать вдоль маркировки зоны приземления, которая наносится или совпадает с маркировкой обозначения вертодрома. Люминесцентный блок имеет минимальную ширину 6 см. Арматура блока имеет цвет маркировки, которую он обозначает. Люминесцентные блоки не должны выступать над поверхностью более чем на 2,5 см.

12. Боковые огни рулежной дорожки (РД). Боковые огни РД должны устанавливаться на рулевых дорожках, предназначенных для использования в ночное время, за исключением того, что они могут не устанавливаться там, где, учитывая характер операций, ориентирование может обеспечиваться путем освещения поверхности или иными способами. Боковые огни РД на прямолинейном участке РД должны устанавливаться с одинаковым продольным интервалом не более 60 м. Огни на повороте устанавливаются с меньшими интервалами. Огни должны располагаться как можно ближе к краям РД или за краями на расстоянии не более 3 м. Боковые огни РД должны быть огнями синего цвета постоянного излучения. Высота огней не должна превышать 45 см.

13. Прожекторное освещение препятствий. На посадочных площадках, предназначенных для использования ночью, препятствия освещаются прожекторами, если нет возможности выставить на них заградительные огни. Прожекторы для освещения препятствий должны располагаться таким образом, чтобы полностью освещать препятствие и, насколько это практически возможно, не ослеплять пилотов

вертолетов. Прожекторное освещение препятствий должно быть таким, чтобы создавать яркость по крайней мере 10 кд/кв. м.

14. Дистанционное управление светосигнальными средствами. Аппаратура дистанционного управления для системы светосигнального оборудования должна обеспечивать управление светосигнальными средствами, задействованными на посадочной площадке, и контроль их состояния.

Примечание. Под управлением светосигнальными средствами понимается их включение, выключение. Также должно быть предусмотрено оперативное выключение вертодромного маяка для предотвращения ослепления пилота на близком расстоянии от маяка. Для корректировки интенсивности огней в зависимости от метеоусловий следует предусматривать соответствующее управление яркостью: для огней постоянного излучения - 100%, 30% и 10%, для проблесковых огней - 100%, 10% и 3%.

Пульт оперативного управления светосигнальным оборудованием и сигнализация его состояния должны размещаться на рабочем месте диспетчера-информатора, обеспечивающего заход на посадку, посадку, взлет и руление воздушных судов. Пульт оперативного управления должен обеспечивать раздельное включение и выключение всех подсистем огней, задействованных на посадочной площадке. При переключении ступеней яркости огней с пульта оперативного управления светосигнальным оборудованием не должно быть темного промежутка.

ФОРМЫ АКТОВ
ЛЕТНЫХ ПРОВЕРОК НАЗЕМНЫХ СРЕДСТВ РАДИОТЕХНИЧЕСКОГО
ОБЕСПЕЧЕНИЯ ПОЛЕТОВ, АВИАЦИОННОЙ ЭЛЕКТРОСВЯЗИ И СИСТЕМ
СВЕТСИГНАЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ АЭРОДРОМОВ

13. Формы актов летных проверок систем ССО аэродромов (реквизит "наименование организации" пишется в соответствии с наименованием, указанным в учредительных документах организации, осуществляющей эксплуатацию систем ССО аэродромов).

(наименование организации, осуществляющей эксплуатацию наземных средств РТОП и связи)

ПРЕДСТАВЛЯЮ НА УТВЕРЖДЕНИЕ

УТВЕРЖДАЮ

Руководитель службы ЭРТОС _____
(лицо, ответственное за эксплуатацию средств РТОП)

_____ (наименование должности руководителя организации)

_____ (наименование организации)

_____ в соответствии с учредительными документами

_____ в соответствии с учредительными документами)

_____ организации, осуществляющей эксплуатацию наземных

_____ средств РТОП и связи)

_____ (подпись)

_____ (инициалы, фамилия)

_____ (подпись)

_____ (инициалы, фамилия)

М.П.

"__" _____ 20__ г.

"__" _____ 20__ г.

АКТ
летной проверки системы ССО

_____ с МК - ____° в аэропорту _____
(ОМИ, ОВИ-I, II, III, РАРІ, АРАРІ) (наименование аэропорта)

В период с "__" _____ 20__ г. по "__" _____ 20__ г. экипажем ВСЛ (ВС) _____ (тип ВС)

борт. N _____, оборудованным

_____ N _____
(тип АЛК/бортового оборудования) (зав. номер) (наименование авиапредприятия-эксплуатанта ВСЛ (ВС))
проведена _____ летная проверка
(вид летной проверки: ввод, годовая, специальная)

системы ССО _____.
(ОМИ, ОВИ-I, II, III, РАРІ, АРАРІ и т.д.)

Летную проверку выполняли:

Командир воздушного судна

_____ (фамилия, инициалы)

Бортовой инженер-оператор
(при использовании ВСЛ)

_____ (фамилия, инициалы)

_____ (должность лица, ответственного за
эксплуатацию системы ССО)

_____ (фамилия, инициалы)

Проверка и измерения параметров и характеристик системы ССО _____

_____ (ОМИ, ОВИ-I, II, III, РАРІ, АРАРІ)

проводились в соответствии с требованиями Федеральных авиационных правил "Летные проверки наземных средств РТОП, связи и систем ССО аэродромов ГА", утвержденных Приказом Минтранса России от 18 января 2005 г. N 1 (зарегистрирован Минюстом России 10 марта 2005 г., регистрационный N 6383).

Результаты проверки и измерений параметров и характеристик системы ССО приведены в [таблице](#) приложения к акту летной проверки системы ССО.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Система светосигнального оборудования _____
(тип ОМИ, ОВИ-I, II, III, РАР-I, АРАР-I и т.д.)
в аэропорту _____ с МК - _____
(наименование аэропорта)
соответствует (не соответствует - указать причину) требованиям к системе ССО по _____ категории и
пригодна для эксплуатации без ограничений (с ограничениями - указать причину).

Приложения:

1. Таблица - результаты проверки и измерений параметров и характеристик системы ССО
_____ в 2 (3) экз. на _____ листах.
(тип ОМИ, ОВИ-I, II, III, РАР-I, АРАР-I и т.д.)

2. Материалы объективного контроля: фотографии системы ССО _____ аэродрома
(ОМИ, ОВИ-I, II, III)
_____ в одном(двух) экз. форматом 10 x 15 (13 x 18)
(наименование аэропорта)
для организации, осуществляющей эксплуатацию системы ССО, - службе ЭСТОП.

Акт составлен в двух (трех) экземплярах:

экз. N 1 - организации, осуществляющей эксплуатацию системы ССО (при вводе системы ССО в
эксплуатацию и продлении срока действия удостоверения (сертификата) годности к эксплуатации
системы ССО - 2 экземпляра), - службе ЭСТОП;

экз. N 2 - авиационному предприятию, на эксплуатации которого находятся воздушные суда-лаборатории.

Летную проверку проводили:

Командир ВСЛ (ВС) _____ "___" _____ 20__ г.
(подпись) (дата)

Бортовой инженер-оператор _____ "___" _____ 20__ г.
(при использовании ВСЛ) (подпись) (дата)

_____ "___" _____ 20__ г.
(должность лица, ответственного за эксплуатацию системы ССО) (подпись) (дата)

Таблица 13.1

**РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ И ИЗМЕРЕНИЙ ПАРАМЕТРОВ
И ХАРАКТЕРИСТИК ОМИ, СТО**

N п/п	Наименование параметров, характеристик	Единица измерения	Результаты проверки, измерений
1	2	3	4
1	Номинальный угол глиссады снижения с МК - _____ п	град., мин.	
2	Схема расположения и цвет огней (маркеров)	соответствие схеме	
3	Яркость огней в подсистемах: огни приближения и визуальной инди- кации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни	соответствие	
4	Работа устройств дистанционного управления	соответствие	
5	Правильность набора групп и яркости огней с ПОУ диспетчера	соответствие	
6	Углы настройки ГО N 1 (тэта - 15' +/- 1) N 2 (тэта + 15' +/- 1) - ближайший к ВПП	град., мин.	
7	Соответствие траекторий полета ВС при заходе на посадку с использова- нием системы визуальной индикации глиссады и глиссады РМС	соответствие	

Бортовой инженер-оператор _____
(при использовании ВСЛ) (фамилия, инициалы) _____ (подпись)
"___" _____ 20__ г.
(дата)

(должность лица, ответственного (фамилия, инициалы) _____ (подпись)
за эксплуатацию системы ССО)
"___" _____ 20__ г.
(дата)

**РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ И ИЗМЕРЕНИЙ ХАРАКТЕРИСТИК
ОВИ-І БЕЗ ОСЕВЫХ ОГНЕЙ**

N п/п	Наименование параметров, характеристик	Единица измерения	Результаты проверки, измерений
1	2	3	4
1	Номинальный угол глиссады снижения с МК - _____ п	град., мин.	
2	Схема расположения и цвет огней	соответствие	
3	Объем негорящих огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни	%	
4	Яркость огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни рулежные огни и указатели	соответствие	
5	Работа устройств дистанционного управления	соответствие	
6	Правильность набора групп и яркости огней с ПОУ диспетчера	соответствие	
7	Углы настройки ГО N 1 (тэта - 30' +/- 1) N 2 (тэта - 10' +/- 1) N 3 (тэта + 10' +/- 1) N 4 (тэта + 30' +/- 1) - ближайший к ВПП	град., мин.	
8	Соответствие траекторий полета ВС при заходе на посадку с использованием системы визуальной индикации глиссады и глиссады РМС	соответствие	

Бортовой инженер-оператор _____
(при использовании ВСЛ) (фамилия, инициалы) (подпись)

"__" ____ 20__ г.
(дата)

(должность лица, ответственного за эксплуатацию системы ССО) (фамилия, инициалы) (подпись)

"__" ____ 20__ г.
(дата)

**РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ И ИЗМЕРЕНИЙ ХАРАКТЕРИСТИК
ОВИ-I С ОСЕВЫМИ ОГНЯМИ**

N п/п	Наименование параметров, характеристик	Единица измерения	Результаты проверки, измерений
1	2	3	4
1	Номинальный угол глиссады снижения с МК - _____ [°] п	град., мин.	
2	Схема расположения и цвет огней	соответствие	
3	Объем негорящих огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни осевые огни ВПП	%	
4	Яркость огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни рулежные огни и указатели осевые огни ВПП	соответствие	
5	Световая маркировка осевых огней ВПП на участках: 300 м от конца ВПП 300 - 900 м от конца ВПП остальная часть ВПП	соответствие	
6	Работа устройств дистанционного управления	соответствие	
7	Правильность набора групп и яркости огней с ПОУ диспетчера	соответствие	
8	Углы настройки ГО N 1 (тэта - 30' +/- 1) N 2 (тэта - 10' +/- 1) N 3 (тэта + 10' +/- 1) N 4 (тэта + 30' +/- 1) - ближайший к ВПП	град., мин.	
7	Соответствие траекторий полета ВС при заходе на посадку с использова- нием системы визуальной индикации глиссады и глиссады РМС	соответствие	

Бортовой инженер-оператор _____
(при использовании ВСЛ) (фамилия, инициалы) (подпись)

"___" _____ 20__ г.
(дата)

(должность лица, ответственного (фамилия, инициалы) (подпись)
за эксплуатацию системы ССО)

"___" _____ 20__ г.
(дата)

**РЕЗУЛЬТАТЫ ПРОВЕРКИ И ИЗМЕРЕНИЙ ХАРАКТЕРИСТИК
ОВИ-II И ОВИ-III**

№ п/п	Наименование параметров, характеристик	Единица измерения	Результаты проверки, измерений
1	2	3	4
1	Номинальный угол глиссады снижения с МК - _____ [°] п	град., мин.	
2	Схема расположения и цвет огней	соответствие	
3	Объем негорящих огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни осевые огни ВПП	%	
4	Яркость огней в подсистемах: огни приближения и визуальной индикации глиссады входные огни посадочные огни и знака приземления ограничительные огни рулежные огни и указатели осевые огни ВПП	соответствие	
5	Световая маркировка осевых огней ВПП на участках: 300 м от конца ВПП 300 - 900 м от конца ВПП остальная часть ВПП	соответствие	
6	Работа устройств дистанционного управления	соответствие	
7	Правильность набора групп и яркости огней с ПОУ диспетчера	соответствие	
8	Углы настройки ГО N 1 (тэта - 30' +/- 1) N 2 (тэта - 10' +/- 1) N 3 (тэта + 10' +/- 1) N 4 (тэта + 30' +/- 1) - ближайший к ВПП	град., мин.	
9	Соответствие траекторий полета ВС при заходе на посадку с использова- нием системы визуальной индикации глиссады и глиссады РМС	соответствие	

Вортовой инженер-оператор _____
(при использовании ВСЛ) (фамилия, инициалы) (подпись)

"___" _____ 20__ г.
(дата)

(должность лица, ответственного за эксплуатацию системы ССО) (фамилия, инициалы) (подпись)

"___" _____ 20__ г.
(дата)