



ORDIN

**cu privire la aprobarea amendamentului nr.03 la actul tehnico-normativ
„Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea
aerodromurilor”, ediția 04**

nr. 42/GEN din 21.10.2020

Monitorul Oficial nr.286-292/1099 din 06.11.2020

* * *

În temeiul articolului 7 alineatul (3) punctul 1) litera b) din [Codul aerian al Republicii Moldova nr.301/2017](#), precum și al punctului 10 alineatul 1) litera b) din Regulamentul cu privire la organizarea și funcționarea Autorității Aeronautice Civile, aprobat prin [Hotărârea Guvernului Republicii Moldova nr.133/2019](#), întru executarea atribuțiilor ce revin Autorității Aeronautice Civile în calitate de autoritate administrativă de certificare, supraveghere continuă și control în domeniul aviației civile, pentru asigurarea concordanței cu Standardele și Practicile Recomandate (SARPs) a Organizației Aviației Civile Internaționale urmare a aprobării Amendamentului 15 la Anexa 14, volumul I „Aerodromuri. Proiectarea și exploatarea aerodromurilor” la [Convenția privind aviația civilă internațională](#), luând în considerație Scrisoarea de stat OACI 073e referitor la modificarea datei de aplicare a noului format global de evaluare și raportare a condițiilor suprafeței pistei (GRF),

ORDON:

1. Se aprobă amendamentul nr.03 la actul tehnico-normativ „Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea aerodromurilor”, ediția 04, conform Anexei la prezentul ordin.
2. Autoritatea Aeronautică Civilă va pune la dispoziția tuturor persoanelor interesate Anexa la prezentul ordin prin publicarea pe pagina web oficială www.caa.md, la rubrica „Cadrul normativ – Cerințele tehnice”.
3. Amendamentul nr.03 la actul tehnico-normativ „Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea aerodromurilor”, ediția 04, se aplică din data publicării prezentului ordin în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.
4. Prezentul ordin intră în vigoare la data publicării în Monitorul Oficial al Republicii Moldova.

DIRECTOR

Eugeniu COȘTEI

Nr.42/GEN. Chișinău, 21 octombrie 2020.

**Anexă la Ordinul
nr. 42/GEN din 21 octombrie 2020**

Actul tehnico-normativ „Cerințele tehnice privind proiectarea și exploatarea aerodromurilor” ediția 04, aprobat prin Ordinul nr. 58/GEN din 30.10.2019 (Monitorul Oficial al Republicii Moldova, 2019, nr. 338-343, art. 1892), cu modificările ulterioare, se modifică după cum urmează:

1. În tot textul actului în limba de stat sintagma ‘Aplicabil până la 04 noiembrie 2020 [Ordinul nr. 58/GEN din 30 octombrie 2019]’ se substituie cu sintagma ‘Aplicabil până la 03 noiembrie 2021 [Ordinul nr. 42/GEN din 21.10.2020]’.
2. În tot textul actului în limba rusă sintagma ‘Применяется до 04 ноября 2020 года [Приказ № 58/GEN от 30 октября 2019 г.]’ se substituie cu sintagma ‘Применяется до 03 ноября 2021 года [Приказ № 42/GEN от 21.10.2020 г.]’.
3. În tot textul actului în limba de stat sintagma ‘Aplicabil începând cu 05 noiembrie 2020 [Ordinul nr. 58/GEN din 30 octombrie 2019]’ se substituie cu sintagma ‘Aplicabil începând cu 04 noiembrie 2021 [Ordinul nr. 42/GEN din 21.10.2020]’
4. În tot textul actului în limba rusă sintagma ‘Применяется начиная с 05 ноября 2020 года [Приказ № 58/GEN от 30 октября 2019 г.]’ se substituie cu sintagma ‘Применяется начиная с 04 ноября 2021 года [Приказ № 42/GEN от 21.10.2020 г.]’
5. **Capitolul I, punctul 1.1 Definiții, abrevieri și simboluri** se modifică după cum urmează:
 - 1) Definiția **Număr de clasificare a aeronavei (ACN)**
 - a) în limba de stat:
 - i) după definiție se completează cu Nota 1 cu următorul conținut:
‘Nota 1. - aplicabil până la 27 noiembrie 2024’;
 - ii) ‘**Notă**’ devine *‘Nota 2’*.
 - b) în limba rusă ‘определение **Классификационное число воздушного судна (ACN)**’
 - i) после определения дополняется Примечанием 1 следующего содержания:
‘Примечание 1. - Применяется до 27 ноября 2024 года’;
 - ii) ‘**Примечание**’ становится ‘**Примечание 2**’.
 - 2) Definiția **Număr de clasificare a pavajului (PCN)** se expune în următoarea redacție:
 - a) în limba de stat ‘**Număr de clasificare a pavajului (PCN)**. Număr care exprimă capacitatea portantă a pavajului artificial.
Notă. - aplicabil până la 27 noiembrie 2024’
 - b) în limba rusă *‘Классификационное число покрытия (PCN)*. Число, выражающее несущую способность искусственного покрытия.
Примечание. - применяется до 27 ноября 2024 года’.
 - 3) Definiția **Pistă instrumentală** punctul d)
 - a) în limba de stat se expune în următoarea redacție:

- ‘d) *Pistă echipată pentru apropiere de precizie de categoria III*. Pistă echipată de mijloace vizuale și nevizuale, destinate asigurării operațiunilor de aterizare urmând o operațiune de apropiere instrumentală de tip B cu altitudinea relativă de decizie (DH) mai puțin de 30 m (100 picioare) sau fără limitare privind înălțimea de decizie și cu raza de vizibilitate pe pistă de cel puțin 300 m sau fără restricții privind vizibilitate pe pistă’
- b) în limba rusă ‘определение **Оборудованная взлетно-посадочная полоса**’ пункт d) изложить в следующей редакции:
‘d) *ВПП, оборудованная для точного захода на посадку по категории III*. ВПП, оборудованная визуальными и не визуальными средствами, предназначенными для обеспечения посадки после выполнения захода на посадку по приборам типа B с относительной высотой принятия решения (DH) менее 30 м (100 фут) или без ограничения по высоте принятия решения и при дальности видимости на ВПП не менее 300 м или без ограничений по дальности видимости на ВПП’.
- 4) Abrevierea **ACN Număr de clasificare a aeronavei** se completează cu Notă cu următorul conținut:
- a) în limba de stat:
‘*Notă*. - *aplicabil până la 27 noiembrie 2024*’;
- b) în limba rusă ,сокращение **ACN Классификационное число воздушного судна**’ дополнить Примечанием следующего содержания:
‘*Примечание*. - *применяется до 27 ноября 2024 года*’.
- 5) Abrevierea **PCN Număr de clasificare a pavajului** se completează cu Notă cu următorul conținut:
- a) în limba de stat:
‘*Notă*. - *aplicabil până la 27 noiembrie 2024*’;
- b) în limba rusă ,сокращение **PCN Классификационное число покрытия**’ дополнить Примечанием следующего содержания:
‘*Примечание*. - *применяется до 27 ноября 2024 года*’.
- 6) Se completează cu următoarele abrevieri:
- a) în limba de stat:
- | | |
|-------------|--|
| ADP | Permis de conducere în zona controlată |
| E | Modul de elasticitate |
| WHMP | Programul de prevenire a prezenței periculoase a păsărilor și a animalelor sălbatice |
| WIP | Lucrările se efectuează |
- b) în limba rusă:
- | | |
|-------------|---|
| ADP | Допуск к вождению в контролируемой зоне |
| E | Модуль упругости |
| WHMP | Программа предотвращения опасного присутствия птиц и диких животных |
| WIP | Работа выполняется |

6. Capitolul I, punctul 1.4.4 Nota 2 se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘Nota 2. - Scopul sistemului de management al siguranței constă în faptul ca operatorul de aerodrom să dispună de o abordare organizată și structurată referitoare la managementul siguranței pe aerodrom. Anexa 19 la Convenția privind aviația civilă internațională "Sistemul de management al siguranței" conține prevederi privind managementul siguranței aplicabile aerodromurilor certificate. Material cuprinzător de ghidare a sistemelor de management al siguranței este prezentat în Manualul de management al siguranței (SMM) (Doc 9859) și Manualul pentru certificarea aerodromurilor (Doc.9774). Procedurile privind managementul schimbărilor, desfășurarea evaluărilor în domeniul siguranței, raportarea și analiza riscurilor privind siguranța pe aerodromuri, asigurarea siguranței operațiunilor pe pistă și monitorizarea continuă întru asigurarea cerințelor tehnice relevante, întru evaluarea și atenuarea impactului riscului identific, sunt prezentate în documentul PANS-AERODROMURI (Doc 9981).’

b) în limba rusă:

‘Примечание 2. - Система управления безопасностью полетов предназначена для того, чтобы эксплуатант аэродрома осуществлял организованный и упорядоченный подход к управлению безопасностью полетов на аэродроме. В Приложении 19 "Управление безопасностью полетов" содержатся положения об управлении безопасностью полетов, применимые к сертифицированным аэродромам. Всеобъемлющий инструктивный материал по системам управления безопасностью полетов приводится в Руководстве по управлению безопасностью полетов (РУБП) (Doc 9859) и в Руководстве по сертификации аэродромов (Doc 9774). Порядок управления осуществлением изменений, проведения оценки безопасности полетов, представления данных и проведения анализов, касающихся событий в области безопасности полетов на аэродромах, обеспечения безопасности операций на ВПП, а также осуществления постоянного мониторинга для обеспечения соблюдения соответствующих технических требований, с тем чтобы оценить и смягчить воздействие выявленных факторов опасности и риска, изложен в документе PANS-Аэродромы (Doc.9981).’

7. Capitolul I, punctul 1.6 Proiectarea aerodromurilor după titlul punctului se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Notă. – aplicabil până la 2 Noiembrie 2022’

b) în limba rusă:

‘Примечание. – применяется до 2 ноября 2022’.

8. Capitolul I, punctul 1.6.2 se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Notă. - *Îndrumări cu privire la planificarea utilizării terenurilor și protecția mediului este cuprinsă în partea a 2-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (Doc 9184)’;*

b) în limba rusă:

‘Примечание. *Инструктивный материал по планированию использования земельных участков и охране окружающей среды содержится в части 2 Руководства по проектированию аэропортов (Doc.9184)’*

9. Capitolul I, punctul 1.7.4 după Tabelul 1-1 Codul de referință al aerodromului se completează cu 2 Note cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Nota 1. *Material de ghidare, privind planificarea cu luarea în considerare a aeronavei, a cărei anvergură depășește 80 m, este cuprinsă în partea 1 și 2 din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (Doc 9157).*

Nota 2. - *Proceduri pentru efectuarea unui studiu de compatibilitate a aerodromului care implică operarea aeronavelor cu vârfuri de aripi rabatabile care corespund a două litere de cod, este cuprinsă în documentul "Reguli privind serviciile de navigație aeriană. Aerodromuri" (PANS-Aerodromuri, Doc 9981). Informații suplimentare sunt cuprinse în performanța aeronavei, furnizată de producător pentru orientare în proiectarea aeroportului.’*

b) în limba rusă:

‘Примечание 1. *Инструктивный материал, касающийся планирования, с учетом самолетов, размах крыла которых превышает 80 м, содержится в частях 1 и 2 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157).*

Примечание 2. *Порядок проведения исследования совместимости аэродрома, касающегося эксплуатации самолетов со складывающимися законцовками крыла, которые соответствуют двум кодовым буквам, изложен в документе "Правила аэронавигационного обслуживания. Аэродромы" (PANS-Аэродромы, Doc.9981). Дополнительные сведения содержатся в летно-технических характеристиках воздушного судна, представляемых изготовителем для руководства по проектированию аэропортов.’*

10. Capitolul II, punctul 2.5.5, 2 Note se substituie cu o Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Notă. - *Cerințele pentru determinarea datelor privind obstacolele din zonele 2 și 3 sunt prezentate în apendicele 8 la PANS-AIM (Doc 10066)’*

b) în limba rusă:

‘Примечание. *Требования к определению данных о препятствиях в районах 2 и 3 приведены в добавлении 8 документа PANS-AIM (Doc.10066).’*

11. Capitolul II, punctul 2.6 Rezistența sistemului rutier aeroportuar, după titlul punctului se completează cu o Notă cu următorul conținut:

- a) în limba de stat:
„Notă. - aplicabil până la 27 noiembrie 2024”
- b) în limba rusă:
“Примечание. - Применяется до 27 ноября 2024 года”

12. Capitolul II, punctul 2.9.1, Nota se completează în final cu următoarea propoziție:

- a) în limba de stat:
“Proceduri concrete privind lucrările care se efectuează pe suprafața de lucru precum și notificări despre astfel de lucrări, sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc 9981)”
- b) în limba rusă:
“Конкретные процедуры, касающиеся выполняемых работ на рабочей площадке и уведомления о таких работах, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981)”

13. Capitolul III, punctul 3.4.6, Nota 3 se expune în următoarea redacție:

- a) în limba de stat:
“Nota 3. - Atenție deosebită trebuie acordată construcției și întreținerii sistemului de evacuare a apelor pluviale de tip deschis pentru evitarea atragerii animalelor sălbatice, în special a păsărilor. După necesitate, se poate acoperi cu plasă. Proceduri de control al păsărilor și faunei sălbatice sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc 9981). Material suplimentar de ghidare este cuprins în partea 3-a din Manualul serviciilor aeroportuare (Doc 9137).”
- b) în limba rusă:
“Примечание 3. - Особое внимание необходимо уделять конструкции и обслуживанию водоотвода ливневых вод открытого типа в целях предотвращения привлечения диких животных, особенно птиц. При необходимости его можно накрывать сеткой. Процедуры защиты от птиц и диких животных изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981). Дополнительный инструктивный материал содержится в части 3 Руководства по аэропортовым службам (Doc.9137).”

14. Capitolul III, punctul 3.4.7 se expune în următoarea redacție:

- a) în limba de stat:
“3.4.7 Pe orice parte a benzii pistei, echipată pentru abordare de precizie, delimitată de marginile inferioare ale suprafețelor de tranziție interioară, obiectele staționare nu sunt permise, cu excepția celor care îndeplinesc cerințele relevante pentru fragilitate, cuprinse în Cap. 5, mijloace vizuale necesare navigației aeriene, sau acele care sunt necesare pentru asigurarea siguranței zborurilor și care ar trebui să fie localizate pe banda pistei. Existența obiectelor staționare pe acesta parte a benzii pistei atunci când pista se operează, nu se permite.”

Notă. Pentru informații despre caracteristicile suprafeței de tranziție internă, a se vedea secțiunea 4.1 din capitolul IV.’

b) în limba rusă:

3.4.7 На любой части ЛП ВПП, оборудованной для точного захода на посадку, ограниченной нижними краями внутренних переходных поверхностей, не допускается наличие неподвижных объектов, кроме удовлетворяющих соответствующим требованиям к ломкости, содержащимся в главе 5, визуальных средств, необходимых для аэронавигации, или тех объектов, которые необходимы для обеспечения безопасности полетов воздушных судов и которые должны располагаться на ЛП.

Не допускается наличие подвижных объектов в этой части ЛП во время использования ВПП для посадки или взлета.

Примечание. Информация о характеристиках внутренней переходной поверхности содержится в разделе 4.1 главы IV.’

15. Capitolul III, punctul 3.6.3 Lățimea prelungirilor degajate se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘3.6.3 Atunci când este posibil, prelungiri degajate, se întinde în ambele direcții de la linia centrală extinsă a pistei la o distanță de cel puțin:

- a) 75 m pentru piste echipate;
- b) egală cu jumătate din lățimea benzii pistei pentru pistele neechipate.’

b) în limba rusă:

‘3.6.3 По возможности, полоса, свободная от препятствий, простирается в каждую сторону от продолженной осевой линии ВПП на расстояние, как минимум:

- a) 75 м для оборудованных ВПП;
- b) равное половине ширины летной полосы ВПП для необорудованных ВПП.’

16. Capitolul III, punctul 3.9 Căi de rulare se modifică după cum urmează:

a) în limba de stat:

i) se completează cu o Notă nouă care va fi Nota 2 cu următorul conținut:

‘Nota 2. Informații privind sistemul standardizat de desemnări relative a căilor de rulare, care poate fi folosit pentru creșterea conștientizării situaționale și ca o măsură eficientă pentru a preveni incursiunile pe pistă, este cuprins în punctul 5.4.3.’

ii) Nota 2 devine Nota 3.

b) în limba rusă:

i) дополнить новым примечанием, которое будет Примечание 2 следующего содержания:

‘Примечание 2. - Информация о стандартизированной системе условных обозначений РД, которые могут использоваться для

повышения степени ситуационной осведомленности и в качестве эффективной меры предотвращения несанкционированных выездов на ВПП, содержится в пункте 5.4.3’.

ii) Примечание 2 становится Примечанием 3.

17. Capitolul III, punctul 3.9.1 se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Notă. Partea a 2-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (OACI Doc.9157) conține material instructiv privind schemele de dislocare și sistem standardizat cu privire la desemnările relative a căilor de rulare’.

b) în limba rusă:

‘Примечание. В части 2 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157) приводится инструктивный материал относительно схем расположения и стандартизированной системы условных обозначений РД’.

18. Capitolul III, punctul 3.12.6 în final după cuvintele ,mijloacelor de radionavigație’ se completează după cum urmează:

a) în limba de stat:

,sau nu iese dincolo de suprafața de tranziție interioară.

Notă. Material instructiv privind dislocarea pozițiilor de așteptare la pistă, este cuprins în Partea a 2-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (OACI Doc 9157.)’

b) în limba rusă:

,или не выступает за внутреннюю переходную поверхность.

Примечание. - Инструктивный материал, касающийся расположения мест ожидания у ВПП, приводится в части 2 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157).’

19. Capitolul III, punctul 3.12.7 se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘3.12.7 În cazul în care zona de așteptare, o poziție de așteptare la pistă sau o poziție de așteptare pe drum sunt la o cotă superioară celei a pragului, distanța specificată în Tabelul 3-2 trebuie să fie mărită în continuare cu câte 5 m pentru fiecare metru cu care zona sau poziția este mai ridicată decât pragul.’

b) în limba rusă:

‘3.12.7 Если превышение площадки ожидания, места ожидания у ВПП или места ожидания на маршруте движения для ВПП с кодовым номером 4, оборудованной для точного захода на посадку, больше превышения порога ВПП, указанное в таблице 3-2 расстояние дополнительно увеличивается на 5 м для каждого метра превышения площадки или места ожидания над порогом ВПП.’

20. Capitolul III, punctul 3.13.2 Tabelul 3-2 ,Distanța minimă între axul unei piste și zonei de așteptare, o poziție de așteptare pentru pistă sau o poziție de așteptare pe ruta de mișcare la sol:’ se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

Табелул 3-2. Distanța minimă între axul unei piste și zonei de așteptare, o poziție de așteptare pentru pistă sau o poziție de așteptare pe ruta de mișcare la sol:

Tipul pistei	Cifra de cod			
	1	2	3	4
Neinstrumentală	30 m	40 m	75 m	75 m
Apropiere de neprecizate	40 m	40 m	75 m	75 m
Apropiere de precizie categoria I	60 m ^b	60 m ^b	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b}
Apropiere de precizie categoriile II și III	-	-	90 m ^{a,b}	90 m ^{a,b}
Pista decolări	30 m	40 m	75 m	75 m

a. În cazul în care zona de așteptare, o poziție de așteptare la pistă sau o poziție de așteptare pe ruta de mișcare la sol este la o cotă inferioară celei a pragului, distanța poate fi micșorată cu câte 5 m pentru fiecare metru cu care cota zonei sau a poziției este mai mică decât cea a pragului, cu condiția să nu penetreze suprafața interioară de tranziție.

b. Distanța ar putea fi mărită, pentru a evita perturbarea mijloacelor de radionavigație, în special a mijloacelor de radionavigație pentru pantă și pentru direcție. Informații despre zonele critice și sensibile ILS și M LS sunt cuprinse în apendicele C și G la anexa 10, respectiv volumul I (a se vedea, de asemenea, 3.12.6).

Notă 1. - Distanța de 90 m pentru cifra de cod 3 sau 4 se referă la un avion cu înălțimea ampenajului de 20 m, o distanță între bot și partea cea mai de sus a ampenajului de 52,7 m și o înălțime a botului de 10 m - ținut în așteptare la un unghi față de axul pistei de 45° sau mai mult, fiind în afara zonei degajate de obstacole și care nu este considerat pentru calcularea OCA/H.

Notă 2. - Distanța de 60 m pentru cifra de cod 2 se referă la un avion cu înălțimea ampenajului de 8m, o distanță între bot și partea cea mai de sus a ampenajului de 24,6 m și o înălțime a botului de 5,2 m - ținut în așteptare la un unghi față de axul pistei de 45° sau mai mult și în afara zonei degajate de obstacole.

Notă 3. - Pentru cifra de cod 4, atunci când lățimea limitei interioare a suprafeței interioare de apropiere depășește 120 m, poate avea loc necesitatea de distanță, mai mare de 90 m, pentru a se asigura că aeronava în așteptare nu intră în zona liberă de obstacole. Exemplu, distanța de 100 m se referă la un avion cu înălțimea ampenajului de 24 m, o distanță între bot și partea cea mai de sus a ampenajului de 62,2 m și o înălțime a botului de 10 m ținut în așteptare la un unghi față de axul pistei de 45° sau mai mult și fiind în afara zonei degajate de obstacole.

b) în limba rusă:

Таблица 3-2. Минимальное расстояние от осевой линии ВПП до площадки ожидания, места ожидания у ВПП или места ожидания на маршруте движения:

Тип ВПП	Кодовый номер ВПП			
	1	2	3	4
Необорудованная ВПП	30 метров	40 метров	75 метров	75 метров
ВПП неточного захода на посадку	40 метров	40 метров	75 метров	75 метров
ВПП точного захода на посадку по категории I	60 метров ^b	60 метров ^b	90 метров ^{a,b}	90 метров ^{a,b}
ВПП точного захода на посадку по категориям II и III	-	-	90 метров ^{a,b}	90 метров ^{a,b}
Взлетная ВПП	30 метров	40 метров	75 метров	75 метров

a. Если превышение площадки ожидания, места ожидания у ВПП или места ожидания на маршруте движения ниже порога ВПП, расстояние может сокращаться на 5 м для каждого метра понижения порога над площадкой ожидания или места ожидания у ВПП, но таким образом, чтобы не нарушать внутреннюю переходную поверхность.

b. Это расстояние, возможно, следует увеличить, с тем чтобы избежать помех работе радионавигационных средств, в частности глиссидного и курсового радиомаяков. Информация относительно критических и чувствительных зон ILS и M LS содержится соответственно в дополнениях С и G к тому I Приложения 10 (см. также п. 3.12.6).

Примечание 1. Расстояние 90 м для кодового номера 3 или 4 установлено с учетом воздушного судна, высота хвостовой части которого составляет 20 м, расстояние от носовой части до наивысшей точки хвостовой части 52,7 м и высота носовой части – 10 м, место ожидания которого находится под углом в 45° или более относительно осевой линии ВПП за пределами зоны, свободной от препятствий, и которое не учитывается при расчете OCA / H.

Примечание 2. Расстояние 60 м для кодового номера 2 установлено с учетом воз душного судна, высота хвостовой части которого составляет 8 м, расстояние от носовой части до наивысшей точки хвостовой части 24,6 м и высота носовой части –

5,2 м, место ожидания которого находится под углом в 45° или более относительно осевой линии ВПП за пределами зоны, свободной от препятствий.

Примечание 3. Для кодового номера 4, в тех случаях, когда ширина внутренней границы внутренней поверхности захода на посадку превышает 120 м, может потребоваться расстояние, превышающее 90 м, для обеспечения того, чтобы ожидающее воздушное судно не нарушало зону, свободную от препятствий. Например, расстояние 100 м установлено с учетом воздушного судна, высота хвостовой части которого составляет 24 м, расстояние от носовой части до наивысшей точки хвостовой части 62,2 м и высота носовой части – 10 м, место ожидания которого находится под углом 45° или более относительно осевой линии ВПП за пределами зоны, свободной от препятствий.

21. Capitolul V, punctul 5.3.19.3 se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘5.3.19.3 În cazul în care este posibil, trebuie să fie prevăzută o lumină a liniei de oprire în poziția intermediară de așteptare, când este de dorit de suplimentat marcajele cu lumini și de asigurat controlul traficului prin intermediul mijloacelor vizuale.’

b) în limba rusă:

‘5.3.19.3 По возможности следует предусматривать огонь линии "стоп" у промежуточного места ожидания, когда желательно дополнить маркировку огнями и обеспечить управление движением с помощью визуальных средств.’

22. Capitolul V, punctul 5.3.22 Lumini de protecție a pistei, Nota se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘**Notă.** Incursiunile pe pistă pot avea loc în toate condițiile de vizibilitate sau condițiile meteorologice. Utilizarea luminilor de protecție a pistei în pozițiile de așteptare la pistă, poate fi o măsură eficientă pentru a preveni incurșiunile pe pistă. Luminile de protecție a pistei, avertizează piloții și șoferii de vehicule care se află pe căile de rulare, că se apropie de o intrare pe pistă. Există două configurații standard ale luminilor de protecție a pistei, așa cum este arătat în Figura 5-29.’

b) în limba rusă:

‘**Примечание.** Несанкционированные выезды на ВПП могут иметь место в любых условиях видимости или погоды. Использование огней защиты ВПП на местах ожидания у ВПП может входить в число эффективных мер предотвращения несанкционированных выездов на ВПП. Огни защиты ВПП предупреждают находящихся на РД пилотов и водителей транспортных средств о том, что они приблизились к месту въезда на ВПП. Существуют две стандартные конфигурации огней защиты ВПП, показанные на рис. 5-29.’

23. Capitolul V, punctul 5.3.22.1 se completează cu 2 Note cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘**Nota 1.** Atunci când este necesar, luminile de protecție a pistei în configurația B pot suplimenta configurația A.

‘**Nota 2.** Material de îndrumare privind proiectarea, exploatarea și instalarea luminilor de protecție a pistei în configurația B sunt cuprinse în Partea 4-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (Doc. 9157).’

b) în limba rusă:

Примечание 1. Когда представляется необходимым, огни защиты ВПП в конфигурации В могут дополнять конфигурацию А.

Примечание 2. Инструктивные указания относительно проектирования, эксплуатации и размещения огней защиты ВПП в конфигурации В содержатся в части 4 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157).’

24. Capitolul V se completează cu un punct nou care va fi punctul 5.3.22.3.1 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘5.3.22.3.1 Acolo unde există mai multe poziții de așteptare la pistă, la intersecția pista/calea de rulare, se aprinde doar setul de lumini de protecție a pistei, asociate cu poziția de așteptare la pista active (în lucru).’

b) în limba rusă:

‘5.3.22.3.1 Там, где имеются несколько мест ожидания у ВПП, в месте пересечения ВПП/РД включается только комплект огней защиты ВПП, связанных с местом ожидания у рабочей ВПП.’

25. Capitolul V, punctele 5.3.22.4 și 5.3.22.5 se expun în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘5.3.22.4 Luminele de protecție a pistei în configurația А, trebuie amplasate pe fiecare parte a căii de rulare din partea de așteptare, lângă marcajul poziției de așteptare la pistă.

5.3.22.5 Luminele de protecție a pistei în configurația В, trebuie amplasate transversal la calea de rulare, pe partea de așteptare lângă marcajul poziției de așteptare la pistă.’

b) în limba rusă:

‘5.3.22.4 Огни защиты ВПП в конфигурации А располагаются по каждую сторону РД на стороне ожидания маркировки места ожидания у ВПП.

5.3.22.5 Огни защиты ВПП в конфигурации В располагаются поперек РД на стороне ожидания маркировки места ожидания у ВПП.’

26. Capitolul V, punctul 5.3.22.9 se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

‘5.3.22.9 Fasciculul luminos trebuie să fie unidirecțional și indică în galben direcția de apropiere către poziția de așteptare la pistă

Nota. indicații instructive privind orientarea și îndrumarea luminilor de protecție a pistei sunt cuprinse Partea 4-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (Doc.9157).’

b) în limba rusă:

‘5.3.22.9 Световой луч является однонаправленным и указывает желтым цветом направление подхода рулящего к месту ожидания у ВПП.

Примечание. Инструктивные указания относительно ориентации и наводки огней защиты ВПП содержатся в части 4

27. Capitolul V, punctele 5.3.27 – 5.3.29 REZERVAT se modifică în 5.3.27 – 5.3.28 REZERVAT.

28. Capitolul V se completează cu punctul 5.3.29 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

5.3.29 Luminile liniei „ieșirea interzisă” („No-entry bar”)

Notă. Incursiunile pe pistă pot avea loc în toate condițiile de vizibilitate sau condițiile meteorologice. Utilizarea luminilor liniei „No-entry bar” poate fi o măsură eficientă pentru a preveni incursiunile pe pistă.

Aplicabilitate

5.3.29.1 Luminile liniei „No-entry bar” trebuie instalate transversal căii de rulare, care se preconizează a fi utilizată doar ca calea de rulare de ieșire, pentru a ajuta la prevenirea accesului neintenționat la această cale de rulare.

Locație

5.3.29.2 Luminile liniei „No-entry bar” trebuie instalate transversal căii de rulare numai la sfârșitul căii de rulare de ieșire, unde este de dorit de împiedicat vehiculele să intre pe pistă de decolare/aterizare într-o direcție greșită.

5.3.29.3 Luminile liniei „No-entry bar” trebuie instalate împreună cu semnul „No-entry bar” și / sau marcajul „No-entry bar”.

Specificații

5.3.29.4 Luminile liniei „No-entry bar” constă din lumini unidirecționale care indică în roșu direcția (direcțiile) de apropiere către pistă și să instalează la intervale regulate care nu depășesc 3 m.

Notă. Lumini suplimentare sunt uniform instalate atunci când este nevoie de ridicat vizibilitatea.

5.3.29.5 În cazuri când luminile adâncite a liniei „No-entry bar” nu pot fi văzute de pilotul aeronavei, de exemplu, din cauza zăpezii sau a ploii, sau când pilotul trebuie să oprească aeronava atât de aproape de lumini, că ele se află în afară vederii pilotului datorită proiectării aeronavei, trebuie instalată o pereche de lumini suplimentare asupra solului.

5.3.29.6 Intensitatea luminii roșii și unghiurile de împrăștiere a luminilor liniei „No-entry bar” îndeplinesc cerințele tehnice prezentate în fig. A2-12 - A2-16 Apendicele 2.

5.3.29.7 În cazuri când luminile liniei „No-entry bar” sunt parte componentă a sistemului avansat de ghidare și control al mișcării pe sol, și unde, din punct de vedere operațional, sunt necesare intensități mai mari pentru a menține o anumită viteză de mișcare la sol în condiții de vizibilitate foarte scăzută sau într-o zi luminoasă, Intensitatea luminii roșii și unghiurile de împrăștiere a luminilor liniei „No-entry bar” îndeplinesc cerințele tehnice prezentate în fig. A2-17, A2-18 sau A2-19 Apendicele 2.

Nota. În general, luminile liniei „No-entry bar” de mare intensitate sunt utilizate numai atunci, cînd acest lucru este absolut necesar și după ce s-au făcut cercetări specifice.

- 5.3.29.8 În cazul în care este necesară o armătură pentru asigurare a fasciculului larg, intensitatea luminii roșii și unghiurile fasciculului de lumină "No-entry bar" trebuie să îndeplinească cerințele tehnice, de pe fig. A2-17 sau A2-19 apendicele 2.
- 5.3.2.9 Luminile de linie ale centrului a căii de rulare, instalate în spatele luminilor de linie „No-entry bar”, nu sunt vizibile cînd se privesc spre pistă, din direcția căii de rulare.’

b) în limba rusă:

‘5.3.29 Огни линии "выезд запрещен”

Примечание. Несанкционированные выезды на ВПП могут иметь место в любых условиях видимости или погоды. Использование огней линии "выезд запрещен" может входить в число эффективных мер предотвращения несанкционированных выездов на ВПП.

Применение

- 5.3.29.1 Огни линии "выезд запрещен" следует устанавливать поперек РД, которую предполагается использовать в качестве только выводной РД для оказания помощи в предотвращении непреднамеренного доступа на эту РД.

Расположение

- 5.3.29.2 Огни линии "выезд запрещен" следует устанавливать поперек РД в конце только выводной РД, где желательно предотвратить выезд транспорта на ВПП в неверном направлении.
- 5.3.29.3 Огни линии "выезд запрещен" следует устанавливать совместно со знаком "выезд запрещен" и/или маркировкой "выезд запрещен".

Характеристики

- 5.3.29.4 Огни линии "выезд запрещен" должны состоять из однонаправленных огней, указывающих красным цветом заданное направление(я) подхода к ВПП и устанавливаемых с одинаковыми интервалами, не превышающими 3 м.
- Примечание. Когда необходимо повысить заметность, равномерно устанавливаются дополнительные огни.*
- 5.3.29.5 В тех случаях, когда утопленные огни линии "выезд запрещен" не могут быть видны пилоту воздушного судна, например вследствие снега или дождя, или когда пилоту требуется остановить воздушное судно настолько близко к огням, что они оказываются за пределами видимости пилота из-за конструкции воздушного судна, следует устанавливать пару дополнительных надземных огней.
- 5.3.29.6 Интенсивность *красного* огня и углы рассеивания луча огней линии "выезд запрещен" отвечают техническим требованиям, приведенным соответственно на рис. A2-12 – A2-16 добавления 2.

5.3.29.7 В тех случаях, когда огни линии "выезд запрещен" определены в качестве компонентов усовершенствованной системы управления наземным движением и контроля за ним, и где с эксплуатационной точки зрения требуются более высокие значения интенсивности для поддержания определенной скорости наземного движения в условиях очень слабой видимости или яркого дня, интенсивность красного огня и углы рассеивания луча огней линии "выезд запрещен" должны соответствовать техническим требованиям, приведенным на рис. А2-17, А2-18 или А2-19 добавления 2.

Примечание. Как правило, огни линии "выезд запрещен" высокой интенсивности используются только в том случае, когда это абсолютно необходимо, и после проведения конкретного исследования.

5.3.29.8 В тех случаях, когда необходима арматура, обеспечивающая широкий луч, интенсивность красного огня и углы рассеивания луча огней линии "выезд запрещен" должны соответствовать техническим требованиям, приведенным на рис. А2-17 или А2-19 добавления 2.

5.3.29.9 Осевые огни РД, установленные за огнями линии "выезд запрещен", если смотреть в направлении ВПП, не видны, если смотреть со стороны РД.'

29. Capitolul V, Tabelul 5-4. Distanțe de amplasare a panourilor de dirijare pentru rulajul la sol, inclusiv a panourilor de ieșire de pe pistă:

a) în limba de stat în **coloana Fața (min)**, cifrele se modifică, după cum urmează:

cifra ,400' devine cifra ,300'

cifra ,600' devine cifra ,450'

cifra ,800' devine cifra ,600'.

b) în limba rusă Таблица 5-4 Расстояния для установки знаков управления рулением, включая знаки схода с ВПП, в колонке **Лицевая сторона (мин.)**:

цифру '400' заменить на цифру '300'

цифру '600' заменить на цифру '450'

цифру '800' заменить на цифру '600'.

30. Capitolul V, punctele 5.4.3.35 – 5.4.3.37 se expun în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

'5.4.3.35 Calea de rulare este indicată printr-un semn care este utilizat pe aerodrome o singură dată și constă dintr-o literă, două litere sau o combinație între o literă sau litere și un număr.

5.4.3.36 Atunci când se stabilesc indicative pentru căile de rulare, trebuie evitată folosirea a cuvintelor cum ar fi „inner” sau „outer”.

5.4.3.37 La desemnarea căilor de rulare, literele I, O sau X nu sunt utilizate, pentru a evita confuzia cu numerele 1, 0 și marcaje care indică închiderea mișcării.'

b) în limba rusă:

'5.4.3.35 РД обозначается указателем, который на аэродроме используется только один раз и состоит из одной буквы, двух букв или сочетания буквы или букв и номера.

5.4.3.36 При обозначении РД, по мере возможности, следует избегать использования таких слов, как "внутренний" и "внешний".

5.4.3.37 При обозначении РД буквы I, O или X не используются, с тем чтобы избежать путаницы с цифрами 1, 0 и маркировкой, указывающей на закрытие движения.’

31. Capitolul V, după punctul 5.4.3.37 se completează cu 2 puncte noi, care vor fi punctele 5.4.3.38 și 5.4.3.39 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

5.4.3.38 Folosirea numerelor pe suprafața de manevră trebuie rezervată numai pentru indicativele de piste.

5.4.3.39 Indicatoarele pozițiilor de parcare trebuie să fie diferite de indicatoarele a căilor de rulare.’

b) în limba rusă:

5.4.3.38 Использование номеров на площади маневрирования резервируется для обозначения ВПП.

5.4.3.39 Указатели мест стоянки на перроне должны отличаться от указателей РД.’

32. Capitolul VI, punctul 6.1. Obiecte care se marchează și/sau luminează se modifică după cum urmează:

1) Notă devine Nota 1;

2) se completează cu o Notă nouă care va fi Nota 2 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Nota 2. - Un sistem autonom de detectare a aeronavelor poate fi instalat pe un obstacol (sau pe un grup de obstacole, cum ar fi o fermă eoliană) sau lângă ea și este preconizat pentru aprinderea balizajului luminos numai atunci, când acest sistem detectează o aeronavă, care se apropie de obstacol, pentru a reduce impactul iluminării asupra populației locale. Material instructiv privind proiectarea și instalarea sistemelor autonome de detectare a aeronavelor, este cuprins în Partea 4-a din Manualul privind proiectarea aerodromurilor (Doc.9157). Disponibilitatea acestui material de orientare nu implică necesitatea furnizării unui astfel de sistem.’

b) în limba rusă:

‘Примечание 2. Автономная система обнаружения воздушных судов может быть установлена на препятствии (или группе препятствий, таких как парк ветряных электростанций) или вблизи него и предназначена для включения светоограждения только в том случае, если эта система обнаруживает воздушное судно, приближающееся к препятствию, в целях уменьшения воздействия света на местное население. Инструктивный материал по проектированию и установке автономных систем обнаружения воздушных судов содержится в части 4 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157). Наличие такого инструктивного материала не подразумевает необходимости предоставления такой системы.’

33. Capitolul VII, punctul 7.1.4 se modifică după cum urmează:

- 1) Notă devine Nota 1;
- 2) se completează cu o Notă nouă care va fi Nota 2 cu următorul conținut:
 - a) în limba de stat:
‘Nota 2. - Proceduri de planificare, coordonare, control și supraveghere a securității lucrărilor care se efectuează pe suprafața de lucru, sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc.9981).’
 - b) în limba rusă:
‘Примечание 2. Процедуры планирования, координации, контроля и надзора за безопасностью работ, выполняемых в рабочей площади, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981).’

34. Capitolul VII, punctul 7.4.1 se modifică după cum urmează:

- 1) Notă devine Nota 1;
- 2) se completează cu o Notă nouă care va fi Nota 2 cu următorul conținut:
 - a) în limba de stat:
‘Nota 2. - Proceduri de planificare, coordonare, monitorizare și supraveghere a siguranței lucrărilor în zona de mișcare sunt plasate în PANS-Aerodrome (Doc.9981).’
 - b) în limba rusă:
‘Примечание 2. Процедуры планирования, координации, контроля и надзора за безопасностью работ, выполняемых в рабочей площади, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981).’

35. Capitolul IX, punctul 9.1.5 se completează cu două Note cu următorul conținut:

- a) în limba de stat:
‘Nota 1. - Material instructiv privind factorii umani este cuprins în Manualul de instruire a factorilor umani (Doc.9683).’
Nota 2. - Principii și proceduri generale privind instruirea personalului aeroportuar, inclusiv programe de pregătire și testare a competențelor, sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc.9981).’
- b) în limba rusă:
‘Примечание 1. Инструктивный материал по аспектам человеческого фактора содержится в Руководстве по обучению в области человеческого фактора (Doc.9683).’
Примечание 2. Общие принципы и процедуры обучения аэродромного персонала, включая программы подготовки и проверки компетенции, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981).’

36. Capitolul IX, punctul 9.2.5 se completează cu două Note cu următorul conținut:

- a) în limba de stat:
‘Nota 1. - Material instructiv privind definirea categoriilor de aerodrome, inclusiv cele destinate operării transportului de marfă în legătură cu salvarea și antiincendiu a se vedea Partea 1 din Manualul privind serviciile aeroportuare (Doc.9137).’
Nota 2. - Principii și proceduri generale privind instruirea personalului aeroportuar, inclusiv programe de pregătire și testare a competențelor,

sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc.9981) Material instructiv suplimentar privind instruirea personalului, echipamente de urgență pentru condiții dificile și alte mijloace și servicii pentru asigurare operațiunilor de căutare, salvare și antiincendiu, sunt cuprinse în apendicele 17 din prezentul document și în Partea 1 din Manualul serviciilor aeroportuare (Doc.9137).'

b) în limba rusă:

Примечание 1. См. часть I Руководства по аэропортовым службам (Doc.9137) в отношении инструктивного материала, касающегося определения категорий аэродромов, в том числе предназначенных для обеспечения грузовых перевозок, применительно к целям спасания и борьбы с пожаром.

Примечание 2. Принципы и процедуры обучения персонала, включая программы подготовки и проверки компетентности, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981). Дополнительный инструктивный материал, касающийся обучения персонала, аварийно-спасательного оборудования для сложных условий и других средств и служб обеспечения поисково-спасательных и противопожарных операций, приводится в Дополнении 17 настоящего документа и в части I Руководства по аэропортовым службам (Doc.9137).'

37. Capitolul IX, punctul 9.4.3 se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

Nota. - Cap.1 și 6 din Partea II PANS-Aerodromuri, (Doc.9981) cuprinde Proceduri de prevenire prezenței periculoase a păsărilor și a animalelor sălbatice pe aerodromuri și în jurul acestora, care prevede introducerea unui program de prevenire a prezenței periculoase a păsărilor și a animalelor sălbatice (WHMP), evaluarea riscului de coliziune cu păsări și animale sălbatice, reglementarea utilizării terenurilor și instruirea personalului. Material instructiv suplimentar este cuprins în Partea 3-a din Manualul privind serviciile aeroportuare (Doc.9137).'

b) în limba rusă:

Примечание. Процедуры защиты от опасного присутствия птиц и диких животных на аэродромах и в их окрестностях, предусматривающие введение программы предотвращения опасного присутствия птиц и диких животных (WHMP), оценку риска столкновения с птицами и дикими животными, регулирование землепользования и подготовку персонала, изложены в главах I и 6 части II PANS-Аэродромы (Doc.9981). Дополнительный инструктивный материал содержится в части 3 Руководства по аэропортовым службам (Doc.9137).'

38. Capitolul IX, punctul 9.5.2 se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

Nota. - Proceduri privind asigurarea siguranței operaționale a activității pe platformă, sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc.9981). Material instructiv privind serviciu de organizare a activității pe platformă este cuprins în Partea 8-a din Manualul serviciilor aeroportuale (Doc.9137) și

în Manualul privind sisteme de dirijare a traficului la sol și control asupra acestuia (Doc.9476).’

b) în limba rusă:

‘Примечание. Процедуры обеспечения безопасности деятельности на перроне изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981). Инструктивный материал по службе организации деятельности на перроне приводится в части 8 Руководства по аэропортовым службам (Doc.9137) и в Руководстве по системам управления наземным движением и контроля за ним (Doc.9476).’

39. Capitolul IX, punctul 9.5.7 se completează cu Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Nota. - *Proceduri de instruire a personalului operațional și asigurare siguranței activităților pe platformă, sunt cuprinse în Cap. 1 și 7 Partea II PANS-Aerodromuri (Doc.9981).*’

b) în limba rusă:

‘Примечание. Процедуры обучения эксплуатационного персонала и обеспечения безопасности деятельности на перроне изложены в главах 1 и 7 части II PANS-Аэродромы (Doc.9981).’

40. Capitolul IX, punctul 9.7 Folosirea vehiculelor pe aerodrom, Nota 1 și Nota 2 se înlocuiesc cu Nota 1, Nota 2 și Nota 3 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

‘Notă 1. - *Proceduri pentru stabilirea modului de admitere la conducere în zona controlată (ADP) precum și cerințe de siguranța unităților de transport/echipamente, inclusiv tematica instruirii a personalului, sunt cuprinse în Cap. 9 Partea II din PANS-Aerodromuri (Doc.9981).*

Notă 2. - *Îndrumări cu privire la operațiunile cu vehicule pe un aerodrom sunt cuprinse în Suplimentul 18 din prezentul document, dar privind dirijarea traficului unităților de transport – în Manualul privind sisteme de dirijare a traficului la sol și control asupra acestuia (Doc.9476).*

Notă 3. - *Căile de acces situate pe suprafața de mișcare a aerodromului să fie rezervate utilizării exclusive de către personalul aerodromului și de alte persoane autorizate, iar accesul persoanelor neautorizate la clădirile publice de pe aerodrom să nu necesite folosirea unor astfel de căi de acces.*’

b) în limba rusă:

‘Примечание 1. Процедуры установления порядка допуска к возждению в контролируемой зоне (ADP) и требования к безопасности транспортных средств/оборудования, включая тематику обучения персонала, изложены в главе 9 части II PANS-Аэродромы (Doc.9981).

Примечание 2. Инструктивный материал по эксплуатации аэродромных транспортных средств содержится в Дополнении 18 настоящего документа, а в отношении правил регулирования движения транспортных средств – в Руководстве по системам управления наземным движением и контроля за ним (Doc.9476).

Примечание 3. Дороги, расположенные на рабочей площади, предназначаются для исключительного использования персоналом аэродрома и другими имеющими разрешение лицами и посторонним лицам для прохода к общественным зданиям не придется пользоваться такими дорогами.'

41. Capitolul IX, punctul 9.9.5 se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

'9.9.5 Orice echipament sau instalație necesare pentru scopuri de navigație aeriană sau siguranța zborurilor și care trebuie amplasate pe sau lângă banda unei piste cu apropiere de precizie de categoria I, II sau III și care:

- a) sunt situate la mai puțin de 240 m de capătul benzii și până la:
 - 1) 60 m de prelungirea axului pistei, unde cifra de cod 3 sau 4; sau
 - 2) 45 m de prelungirea axului pistei, unde cifra de cod 1 sau 2; sau
- b) străpunge suprafața interioară de apropiere, suprafața interioară de tranziție sau suprafața de aterizare întreruptă;

trebuie să fie frângerile și montate cât mai jos posibil.'

b) în limba rusă:

'9.9.5 Любое оборудование или установка, которые необходимы для обеспечения аэронавигации или безопасности полетов воздушных судов и должны располагаться на летной полосе или вблизи этой полосы ВПП, оборудованной для точного захода на посадку по категории I, II или III, и которые:

- a) располагаются в пределах 240 м от конца полосы или в пределах:
 - 1) 60 м от продолжения осевой линии ВПП с кодовым номером 3 или 4; или
 - 2) 45 м от продолжения осевой линии ВПП с кодовым номером 1 или 2; или
- b) выступают за пределы внутренней поверхности захода на посадку, внутренней переходной поверхности или поверхности ухода на второй круг при прерванном заходе на посадку;

являются ломкими и устанавливаются как можно ниже.'

42. Capitolul X, punctul 10.1.2 se modifică după cum urmează:

1) Notă devine Nota 1;

2) se completează cu o Notă nouă, care va fi Nota 2 cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

'Nota 2. - Principii și proceduri generale pentru instruirea personalului aerodromului, inclusiv programe de pregătire și testare a competențelor, sunt cuprinse în PANS-Aerodromuri (Doc.9981).'

b) în limba rusă:

'Примечание 2. Общие принципы и процедуры обучения аэродромного персонала, включая программы подготовки и проверки компетенции, изложены в PANS-Аэродромы (Doc.9981).'

43. Apendice 4 Cerințe privind proiectarea panourilor de dirijare pentru circulația la sol, punctul 10, coloana Înălțimea feței (minimă) se expune în următoarea redacție:

a) în limba de stat:

'Înălțimea feței (minimă)

300 mm
450 mm
600 mm'

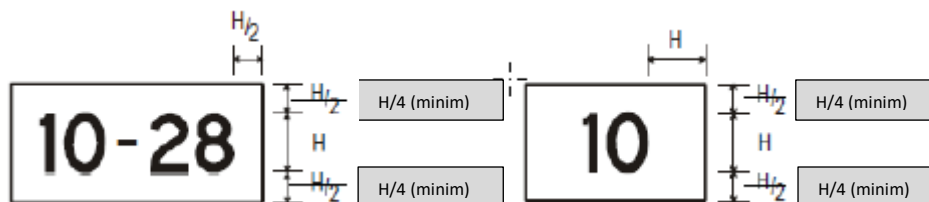
- b) în limba rusă:
,Высота лицевой стороны (мин)
300 мм
450 мм
600 мм'.

44. Apendice 4 Cerințe privind proiectarea panourilor de dirijare pentru circulația la sol, punctul 11 se completează cu Notă cu următorul conținut:

- a) în limba de stat:
,**Notă.** - *Material de ghidare suplimentar privind determinarea lățimii feței unui semn este conținut în partea 4 a Manualului privind proiectarea aerodromurilor (Doc 9157).*'
- b) în limba rusă:
'**Примечание.** - *Дополнительный инструктивный материал, касающийся определения ширины лицевой стороны знака, содержится в части 4 Руководства по проектированию аэродромов (Doc.9157).'*'

45. Apendice 4 Cerințe privind proiectarea panourilor de dirijare pentru circulația la sol, punctul 11 se completează după Notă cu Figura A4-4 Dimensiunea semnelui

- a) în limba de stat:



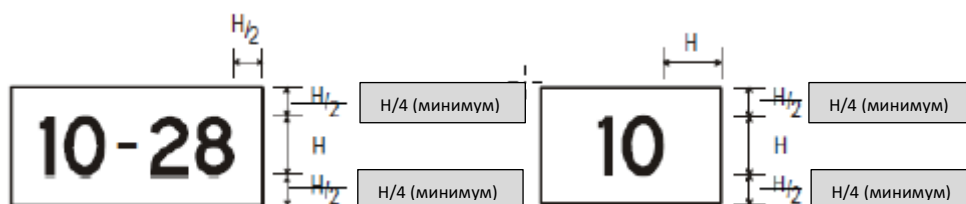
A. Semn cu două simboluri a pistei

B. Semn cu un simbol a pistei

Figura A4-4. Dimensiunile semnelui

Nota explicativă la Figura A4-4: "H" înseamnă înălțimea înscrierii.

- b) în limba rusă:



A. Знак с двумя обозначениями ВПП

B. Знак с одним обозначением ВПП

Рис. А4-4. Размеры знака

Пояснительное примечание к рис. А4-4: "H" означает высоту надписи.

46. Suplimentul 19 Metode ACN-PCN de comunicare a rezistenței pavajului, după titlu, se completează cu o Notă cu următorul conținut:

a) în limba de stat:

'Notă. - aplicabil până la 27 noiembrie 2024'

b) în limba rusă:

'Примечание. - Применяется до 27 ноября 2024 года'.