

## ДОПОЛНЕНИЯ ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ

### Дополнение 1 Количество, расположение и направление ВПП

#### *Расположение и направление*

1.1 При выборе расположения и направления ВПП следует учитывать многие факторы. Не пытаясь дать исчерпывающий перечень этих факторов и не анализируя их влияние, видимо, полезно указать те из них, которые чаще всего требуют изучения. Эти факторы могут быть подразделены на четыре группы:

1. *Вид полетов.* Следует обратить внимание, в частности, на то, будет ли аэродром использоваться в любых метеорологических условиях или только в визуальных и предназначен ли он для дневных и ночных полетов или же только для дневных.
2. *Климатологические условия.* Для определения коэффициента использования ВПП следует изучить распределение ветра. При этом следует принимать во внимание следующие замечания:

- a) Статистические данные о ветре, применяемые при расчете коэффициента использования, обычно составляются по показателям скорости и направления ветра, а точность получаемых результатов в большой степени зависит от методики распределения наблюдений за этими показателями. При отсутствии достаточно надежных данных относительно фактического распределения обычно принимается унифицированное распределение, поскольку для большинства наиболее благоприятных направлений ВПП это обычно приводит к несколько заниженной величине коэффициента использования.

- b) Максимальные средние значения боковых составляющих ветра, приведенные в п. 3.1.3 Главы 3 настоящего документа, считаются нормальным условием. На каком-либо аэродроме по ряду причин может возникнуть необходимость принимать в расчет не максимальные, а уменьшенные величины. Эти причины обуславливаются:

- 1) вероятностью множества вариантов в части характеристик пилотирования и максимально допустимых боковых составляющих ветра и различных типов самолетов (включая перспективные) в пределах каждой их трех групп, указанных в п. 3.1.3 Главы 3 настоящего документа;
- 2) преобладанием и характером порывов ветра;
- 3) преобладанием и характером турбулентности;
- 4) наличием вспомогательной ВПП;
- 5) шириной ВПП;
- 6) состоянием поверхности ВПП: наличие воды, снега и льда на ВПП значительно снижает допустимую величину боковой составляющей ветра;
- 7) силой ветра при ограниченной боковой составляющей ветра.

Следует также анализировать случаи плохой видимости и/или низкой облачности. Следует учитывать частоту повторения этих случаев, а также направление и скорость ветра при этом.

3. Рельеф в районе аэродрома, подходов к нему и окрестностей, в частности:

- a) выдерживание поверхностей ограничения препятствий;
- b) использование земли в настоящее время и в будущем. Выбор направления и расположения, по возможности, следует производить с таким расчетом, чтобы особо уязвимые районы, например жилые массивы, школы и больницы, не испытывали неудобств, связанных с шумом. Подробная информация по этому вопросу содержится в части 2 Руководства по проектированию аэродромов (Doc 9157, ИКАО);
- c) длина ВПП в настоящее время и в будущем;
- d) расходы на строительство;
- e) возможность установки соответствующих не визуальных и визуальных средств для захода на посадку и посадки.

4. Воздушное движение в окрестностях аэродрома, в частности:

- a) близость других аэродромов или маршрутов ОВД;
- b) плотность воздушного движения;
- c) правила управления воздушным движением и схемы ухода на второй круг.

#### *Количество ВПП в каждом направлении*

1.2 Количество ВПП, которое должно быть предусмотрено в каждом направлении, зависит от количества взлетов и посадок воздушных судов.