


**ГОСУДАРСТВЕННОЕ АГЕНСТВО ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ ПРИ  
КАБИНЕТЕ МИНИСТРОВ КЫРГЫЗСКОЙ РЕСПУБЛИКИ**

Утверждаю  
ВРИО. Директора  
Государственного агентства  
гражданской авиации при Кабинете  
Министров Кыргызской Республики  
 Бостонов Д.К.

« 17 » мая 2023г.



**ИНСТРУКТИВНЫЙ МАТЕРИАЛ  
ПО КООРДИНАЦИИ С ОРГАНАМИ ПО  
ЗЕМЛЕПОЛЬЗОВАНИЮ**

г. Бишкек 2023г.



---

**СОДЕРЖАНИЕ**

<b>РЕГИСТРАЦИЯ ПОПРАВКИ И ДОПОЛНЕНИЙ .....</b>	<b>2</b>
<b>СОДЕРЖАНИЕ .....</b>	<b>3</b>
<b>Глава 1.     Общее положение.....</b>	<b>4</b>
<b>1.1. Цель .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2. Требования .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3. Законодательство, стандарты и технические ссылки .....</b>	<b>5</b>
<b>1.4. Ответственность .....</b>	<b>5</b>
<b>Глава 2.     Планирование землепользования .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1. Несовместимое землепользование .....</b>	<b>6</b>
<b>2.2. Совместимое землепользование .....</b>	<b>6</b>
<b>Глава 3.     Механизм координации .....</b>	<b>7</b>
<b>Глава 4.     Контроль за землепользованием .....</b>	<b>8</b>
<b>4.1. Введение защиты от высотного зонирования .....</b>	<b>8</b>
<b>4.2. Приобретение .....</b>	<b>8</b>
<b>4.3. Покупка земли .....</b>	<b>8</b>
<b>4.4. Сервитут .....</b>	<b>8</b>
<b>Глава 5.     Шаги, которым должен следовать оператор аэродрома ...</b>	<b>9</b>

## **Глава 1. Общее положение**

### **1.1. Цель**

Целью настоящего инструктивного материала является руководство по разработке механизма координации с органами землепользования и другими государственными учреждениями для содействия выполнению требования о контроле за препятствиями. Кроме того, это руководство даст некоторое представление о тех эксплуатационных факторах аэропорта, которые могут повлиять на землепользование за пределами границ собственности аэропорта.

### **1.2. Требования**

1.2.1. Для аэродромов должны быть подготовлены карты поверхности ограничения препятствий (OLS) типа А. Старая диаграмма типа А должна быть подготовлена, по крайней мере, на основе следующих данных:

- а) Траектория захода на посадку по OLS и взлета;
- б) переходная поверхность вдоль обеих сторон взлетно-посадочной полосы;
- с) внутренняя горизонтальная поверхность аэропорта;
- д) коническая поверхность аэропорта;
- е) внешняя горизонтальная поверхность аэропорта.

Для подготовки карты OLS типа А необходимо подготовить продольный профиль зоны траектории захода на посадку/взлета и зону траектории полета. Зона траектории полета представляет собой четырехугольную зону воронкообразного типа шириной 180 метров в 60 метрах от конца взлетно-посадочной полосы, которая увеличивается до максимальной ширины 1800 метров на расстоянии 10 км. Зона, заключенная в воронку с продольным уклоном 1,2%, от 60 метров от конца взлетно-посадочной полосы до 15 км. Расстояние будет представлять собой участок траектории полета. Объекты (природные и рукотворные), которые проникают выше этого склона в пределах зоны траектории полета и за ее пределы на расстоянии до 45 км от КТА (контрольной точки аэропорта), будут рассматриваться как препятствия. Этими препятствиями могут быть высотные сооружения, башни, мачты, деревья и земля. Согласно АПКР-4, карта аэродромных препятствий типа А должна быть подготовлена в радиусе 45 км от КТА, и препятствия должны быть выявлены выше 120 метров от высоты аэропорта. Необходимо собрать данные о рельефе местности и препятствиях на высоте более 120 метров. Объекты, проникающие выше горизонтальной, конической и переходной поверхностей, будут рассматриваться как препятствие.

1.2.2. Поверхности, описанные в Руководстве по разработке стандартных процедур полета по приборам, должны быть подготовлены для аэродромов. Поверхности PANS-OPS предназначены для использования разработчиками процедур при построении процедур полета по приборам и для определения минимальных безопасных высот для каждого сегмента процедуры. Процедура и/или минимальные высоты могут варьироваться в

зависимости от скорости самолета, используемого навигационного оборудования и, в некоторых случаях, оборудования, установленного на самолете.

### **1.3. Законодательство, стандарты и технические ссылки**

1.3.1. Статья 10 и Статья 94., Воздушного кодекса Кыргызской Республики, уполномочило ОГА КР запрещать, ограничивать и согласовывать любые сооружения и/или объекты (подвижные или неподвижные), которые может создать помехи или опасность для полетов воздушного судна.

1.3.2. Определения и стандарты для создания OLS содержатся в требованиях гражданской авиации к аэродромам (АПКР 14), "Аэродромы". Отдельные функции поверхностей OLS и PANS-OPS описаны в Руководстве ИКАО по обслуживанию аэропортов (DOC 9137), часть 6: Управление препятствиями.

### **1.4. Ответственность**

Ответственность за ограничение препятствий и контроль за ними возложена на эксплуатанта аэродрома. Это включает в себя ответственность за контроль за препятствиями на территории аэродрома и за организацию устранения или снижение высоты существующих препятствий за пределами границ аэродрома. И любое развитие или предлагаемое строительство вблизи аэродрома, которое может создать препятствие, эксплуатант аэродрома должен согласовать с ОГА КР и полномочными государственными органами Кыргызской Республики. Зона ответственности эксплуатанта аэродрома должна включать, по крайней мере, следующее:

- наблюдение за поверхностью для выполнения полета для борьбы с препятствиями;
- проверку высоту физических сооружений;
- инспектирование вокруг аэродромов на наличие появления препятствий;
- предоставление информации в ОГА КР, других полномочных государственных органов Кыргызской кой Республики;
- ответственное лицо и должность сотрудников.

## **ГЛАВА 2. Планирование землепользования**

Планирование землепользования является важным средством обеспечения того, чтобы земля, прилегающая к аэропорту или находящаяся в непосредственной близости от него, соответствовала видам деятельности и целям, совместимым с обычной деятельностью аэропорта, включая посадку и взлет воздушных судов.

### **2.1. Несовместимое землепользование**

Несовместимое землепользование в аэропортах или вблизи них может привести к созданию опасностей для авионавигации и снижению полезности аэропортов из-за препятствий на траекториях полета. Например, любое землепользование, которое может привести к появлению высоких сооружений, перекрытию прямой видимости с диспетчерской вышки на все части аэродрома, ухудшению видимости пилота (например, из-за ослепляющих огней, дыма и т.д.), возникновению электронных отклонений в системах навигационного наведения или привлечению птиц, будет запрещено. Считается несовместимым видом землепользования. Например, при определенных обстоятельствах открытая свалка может привлечь птиц. Если регулярно разрешается сжигание на открытом воздухе, это также может создать опасность задымления. Поэтому необходимы ограничения вблизи аэропортов и воздушных трасс для защиты воздушных судов в полете.

### **2.2 Совместимое землепользование**

Совместимое землепользование достигается, когда использование прилегающей собственности не оказывает негативного влияния на выполнение полетов из аэропорта и само по себе не подвергается негативному воздействию таких полетов. Высота объектов инфраструктуры должна быть ограничена ниже поверхностей, ограничивающих аэродромные препятствия. Жилые дома и другие виды землепользования вблизи аэропортов должны оставаться совместимыми с аэропортами и коридорами захода на посадку/вылета из аэропортов.

### **ГЛАВА 3. Механизм координации**

Орган гражданской авиации Кыргызской Республики (ОГА КР) несет главную ответственность за установление критериев ограничения препятствий и предоставление рекомендаций и помощи тем, кто непосредственно связан с контролем за препятствиями. Эти критерии должны иметь форму поверхностей ограничения препятствий и должны быть совместимы с указанными в АПКР-14, часть 1.

В дополнение к установлению критериев, ОГА КР, будет координировать свои действия с органами землепользования, когда будет разработан план застройки земель вблизи аэродрома таким образом, чтобы не происходило нарушений над поверхностями ограничения препятствий в интересах безопасности полетов воздушных судов (эксплуатанов аэродрома будет иметь меморандум о взаимопонимании с органами землепользования). В непосредственной близости от аэродрома органы землепользования координируют свои действия с оператором аэродрома по развитию землепользования.

Подробное описание препятствий должно быть включено в отчеты до зонирования или планирования земельных участков вблизи аэродрома. Отчет или опрос должны включать как минимум:

- идентификация или обозначение препятствия;
- тип препятствия;
- положение препятствия, представленное географическими координатами в градусах, минутах, секундах и десятых долях секунды;
- высота препятствия и расстояние до ближайшего метра или фута;
- маркировка препятствий, а также тип и цвет освещения препятствий (если таковое имеется);
- при необходимости указание на то, что список препятствий доступен в электронном виде в (AIP).

В АПКР 15 также предусмотрено ведение данных о препятствиях.

Данные о препятствиях должны содержать цифровое представление вертикальной и горизонтальной протяженности препятствий. Набор данных о препятствиях также может быть использован для координации и связи между местным органом землепользования и администрацией аэродрома.

## **ГЛАВА 4. Контроль за землепользованием**

### **4.1. Контроль за землепользованием**

Основное преимущество зонирования заключается в том, что оно может способствовать совместимому землепользованию. Используемое в пределах своих ограничений, зонирование является наиболее предпочтительным методом контроля землепользования для достижения совместимости аэродрома с окружающей средой как с точки зрения контроля высоты, так и с точки зрения контроля землепользования. Меры контроля за зонированием требуют тщательной адаптации, чтобы они соответствовали как характеристикам аэродрома, так и особым условиям, влияющим на землепользование. Важно, чтобы недвижимость в аэропорту и за его пределами была надлежащим образом зондирована, чтобы можно было осуществить необходимую застройку аэропорта.

### **4.2. Приобретение**

Стратегии приобретения для контроля за землепользованием и обеспечения совместимости наиболее эффективны, поскольку они используются в превентивном режиме. В качестве превентивной стратегии методы приобретения, как правило, менее противоречивы и затратны в реализации. Однако важно отметить, что стратегии приобретения также могут использоваться в качестве "корректирующих" действий, когда несоответствия уже существуют. Эксплуатантам аэродромов следует рассматривать стратегии приобретения, описанные в этом разделе, как превентивные, так и корректирующие действия.

### **4.3. Покупка земли**

Покупка земли аэропортом/ государством - самая позитивная из всех форм контроля за землепользованием, но обычно она самая дорогая. Предпочтительно, чтобы органы землепользования попытались защитить другие земли в окрестностях аэропорта путем комплексного планирования и зонирования, прежде чем напрямую приобретать их, поскольку метод положительного контроля является менее дорогостоящим.



## **ГЛАВА 5. Эксплуатант аэродрома**

Эксплуатант аэродрома, согласовывает с органами землепользования соответствующие меры контроля за землепользованием/зонированием до начала застройки земель вблизи своего аэропорта. Предусматриваются надлежащие меры предосторожности для предотвращения несовместимых видов землепользования или высотных препятствий в непосредственной близости от границ аэропорта. Постоянный мониторинг может обеспечить пространство для будущего развития/расширения аэропорта. Ниже описаны конкретные усилия, которые эксплуатант аэродрома может предпринять для контроля совместимости землепользования вокруг своего аэропорта:

- помочь органам местного самоуправления (далее – МСУ), пониманию того, как работает аэропорт, схемы полетов в аэропорту и типа воздушного судна, эксплуатируемого в аэропорту. Также оказание органам МСУ, понять, как аэропорт приносит пополнение налогами в местный бюджет МСУ, экономике и здоровью, благосостоянию и безопасности населения;
- оставаться вовлеченными, поскольку землепользование является изменчивым и подчиняется общественному процессу, который постоянно меняется. Оставаясь вовлеченным, эксплуатант аэродрома может влиять на совместимость земельных участков и связанной с ними застройки вокруг аэропорта;
- быть в курсе действий по землепользованию, предлагаемых управлением по землепользованию и всеми органами МСУ в окрестностях аэропорта;
- оказывать помощь органам МСУ в понимании требований АПКР 14 о выдаче сертификатов аэропортов и особых потребностей в обеспечении безопасности и эффективности работы аэропортов;
- убедиться, что план планировки аэропорта обновлен таким образом, чтобы он отражал текущее использование воздушных судов, относящихся к критически важным воздушным судам, все текущие объекты в аэропорту и желаемое развитие в течение периода планирования, а также текущую информацию о землепользовании и контроле за землепользованием;
- предоставить копии текущего плана планировки аэропорта в полномочные государственные органы Кыргызской Республики по землепользованию;
- посещать совещания по планированию по вопросам землепользования и застройки в непосредственной близости от аэропорта;
- приглашать должностных лиц органов МСУ, и проектировщиков войти в состав комитета по борьбе с представителями живой природы, чтобы информировать их о планах и потребностях аэропорта. Продолжая заниматься местными вопросами землепользования и местными комплексными планами, эксплуатант аэродрома, может обеспечить доведение потребностей своего аэропорта до сведения органов МСУ, который имеет полномочия контролировать использование прилегающих земель посредством зонирования или других мер контроля.