



**ПРОЕКТ  
МАЛА АВІАЦІЯ КАРПАТ - НОВІ ПІДХОДИ ДЛЯ  
ПОКРАЩЕННЯ МОБІЛЬНОСТІ ЛЮДЕЙ І ТОВАРІВ У  
КАРПАТСЬКОМУ РЕГІОНІ**



Дана публікація була підготовлена за фінансової підтримки Європейського Союзу. За її зміст несе відповідальність виключно Міжнародна Асоціація Інституцій Регіонального Розвитку «MAIPP» та не обов'язково відображає погляди Європейського Союзу.

[info@huskroua-cbc.eu](mailto:info@huskroua-cbc.eu) [www.huskroua-cbc.eu](http://www.huskroua-cbc.eu)  
[www.iardi.org](http://www.iardi.org)

HUSKROUA/1901/7.1/0053

## Мета проекту

Основною метою проекту є створення стійкої платформи для ефективної транскордонної мобільності людей та товарів шляхом налагодження малого авіаційного сполучення з використанням існуючої прикордонної авіаційної інфраструктури, посилення співпраці між прикордонними органами самоврядування, професійними установами та авіаційними компаніями.

## Скорочені практичні рекомендації створення аеродрому

Рішення сільської ради територіальних громад щодо розвитку на їх територіях малої авіації, має великі перспективи для економічного зростання самої громади та України, в цілому. Використання літаків малої авіації є перспективним для патрулювання кордонів, охорони правопорядку, виконання пошуково-рятувальних робіт, доставки пошти і господарських вантажів, сільського господарства, патрулювання лісових масивів, спостереження за протипожежною безпекою, евакуації людей та надання термінової медичної допомоги, доступу у важкодоступні місця і райони зі слабо розвиненими транспортними комунікаціями. Крім того, мала авіація є перспективною та популярною у сфері бізнесу, розвитку туризму та повітряного спорту.

При розробці проектної документації на нове будівництво, реконструкцію, розширення, капітальний ремонт та технічне переоснащення існуючих аеродромів цивільної авіації обмеженого та приватного використання, необхідно звертатись до документів, законів України, наказів профільних міністерств та служб, вимог ДБН та ДСТУ, стандартів та рекомендацій Міжнародної організації цивільної авіації ICAO та Міжнародної асоціації повітряного транспорту IATA.

Вибір місця розташування аеродрому, головним чином визначається наявною можливістю будівництва льотної смуги (ЛС) та злітно-посадкового майданчика (ЗПМ). Вибір напрямку та розміщення ЛС залежить від метеорологічних факторів, наявності перешкод на приаеродромній території, напрямку та розміщення ЛС сусідніх аеродромів, перспективи розвитку аеродрому, перспективи розвитку прилеглих до аеродрому населених пунктів, рельєфу місцевості, тощо. Тип повітряного судна (ПС) та інтенсивність його експлуатації є основою для планувальних рішень аеродрому. Для розрахунків, ПС групуються відповідно до їх класифікації, дальності польоту та максимальної злітної маси. Керівництво з льотної експлуатації конкретних типів ПС, їх льотно-технічні характеристики та геометричні розміри, необхідні для проектування як аеродрому в цілому, так і окремих його елементів.



Приватний аеропорт малої авіації «Косино» в Закарпатській області. Розмір посадкової смуги: 600x20м. Висота над рівнем моря: 236м. Покриття: асфальт. Координати: N48 15 12 E022 29 55.

Технічні вимоги до аеродромів обмеженого використання (АОВ) та аеродромів приватного використання визначаються багатьма показниками. Одним із них є технічні характеристики літаків, що впливає на планування довжини та ширини ЛС. Призначається кодове позначення АОВ. Наприклад код 1А, означає що довжина ЛС для ПС може бути до 800м при розмаху крила літака до 15м. Код 2В, означає що довжина ЛС для ПС може бути 800-1200м при розмаху крила літака 15-24м. Злітно-посадкові смуги (ЗПС) на АОВ можуть бути з природною поверхнею (ґрунт) або з штучного покриття. Довжина ЗПС повинна забезпечувати достатні наявні дистанції, що відповідають типу ПС, для якого спроектована ЗПС. Ширина ЗПС визначається максимальною злітною масою (МЗМ) та відстанню між зовнішніми колесами основного шасі (ВЗКОШ). Наприклад, якщо МЗМ складає 2000-5700кг при ВЗКОШ 4,5-6м, ЗПС може бути шириною 15м, або якщо МЗМ складає більше 5700кг при ВЗКОШ 6-9м, ЗПС має бути шириною 23м.

В разі відсутності інформації щодо льотно-технічних характеристик ПС, для яких розрахована ЗПС, або аеродром проектується не під конкретний тип ПС, а на перспективу розвитку не менше 10 років, то фактична довжина головної ЗПС визначається виходячи із орієнтовної довжини ЗПС у стандартних умовах, яка має наступні значення для аеродромів кодів 4F, 4E - 3200м, 4D - 2600м, 4C, 3C - 1800м, 3B - 1300м, 2B, 2A - 1000м, 1B, 1A - 500м з застосуванням поправочних коефіцієнтів на місцеві умови. Віддалення ЗПС ЗПМ для польотів літаків від межі населеного пункту повинно становити не менше 500м від кінця ЗПС у напрямку зльоту та 150м від бічних меж ЗПС.

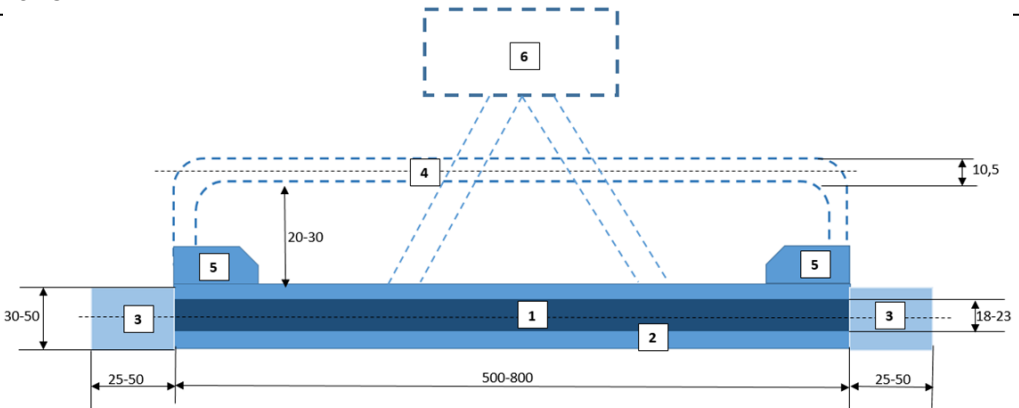


Схема аеродрому 1,2 категорії з майданчиками розвороту для аеродрому з перспективою з'єднувальної рульової доріжки.

1. ЛС-Льотна смуга; 2. ЗПС – злітно-посадкова смуга; 3. КСБ – кінцева смуга безпеки; 4. РД, ЗРД- рульова доріжка, з'єднувальна рульова доріжка. 5. МР – майданчик розвороту. 6. МС – місце стоянки повітряного судна.

ЗПС повинна знаходитись у межах ЛС, що включає ділянки, розташовані до порогу і за кінцем ЗПС довжиною не менше 50м коли вказаний кодівий номер 2, та 25м коли вказаний кодівий номер 1. ЛС повинна простиратися на відстань 30-40м у поперечному напрямку по обидва боки від осі ЗПС, але не менше ніж 20м з кожного боку ЗПС. При неможливості забезпечення заданих сумарних розмірів ЗПС та ЛС допускається зменшувати довжину та ширину ЗПС і ЛС за умови відповідності їх льотно-технічним характеристикам ПС, збереження загальних умов безпеки польотів та відсутності за ними ярів, значних нахилів місцевості. Загальний поздовжній ухил між кінцями ЗПС не повинен перевищувати 2 %. При облаштуванні ЗПС необхідно враховувати нахили поверхні для стоку дощової та талої води. При розташуванні РД паралельно до ЗПС відстань між межами ЗПС та РД повинна бути не менше 20 м.

Проектування аеродрому може включати у себе багато інших елементів, серед яких: кінцеві зони безпеки, смуги вільні від перешкод, кінцеві смуги гальмування, місця очікування біля ЗПС і місця очікування на маршруті руління, вертикальне планування, інженерне обладнання аеродромів, візуальні аеронавігаційні засоби, маркування елементів ЗПС, забезпечення світловими та електричними системами, радіотехнічне та метеорологічне забезпечення, аварійно-рятувальне та протипожежне забезпечення польотів, авіапаливозабезпечення та інше.  
До того часу, коли аеродром не отримав сертифікацію, на його ЗПС можна здійснювати посадку, зліт та використовувати як точку геолокації.

## Послідовність дій територіальної громади створення аеродрому.

1. Включення проекту аеродрому малої авіації та супутньої інфраструктури аеродрому до Стратегії розвитку територіальної громади на період до 2027р. та План заходів її реалізації на 2024-2027рр. Рекомендовано включити до розділів: Операційна ціль та/або Операційне завдання Стратегії або до Проект Плану заходів реалізації Стратегії.
2. Передбачення функціонального призначення земельної ділянки для реалізації Проекту аеродрому малої авіації у Комплексному плані просторового розвитку територіальної громади, який включає як Генеральні плани населених пунктів, так і земельні території поза межами населених пунктів, незалежно від форм власності земельних територій.
3. Розроблення і затвердження детального плану територій для будівництва аеродрому малої авіації та супутньої інфраструктури.
4. Здійснення процедур оцінки впливу на довкілля. Але, зазвичай злітно-посадкова смуга для аеродрому малої авіації становить від 600м до 1200м, отже, плановане будівництво при цьому не потребуватиме здійснення процедур «Про оцінку впливу на довкілля».
5. Розроблення проектно-кошторисної документації на будівництво аеродрому малої авіації і супутньої інфраструктури та її експертиза.
6. Будівництво аеродрому малої авіації і супутньої інфраструктурної та відповідний технічний нагляд.
7. Прийомка затвердженого будівництва аеродрому малої авіації і супутньої інфраструктури в експлуатацію.
8. Сертифікація об'єкту.

**ГОЛОВНИЙ ПАРТНЕР:** Міжнародний аеропорт Сату Маре (Румунія)  
**ПАРТНЕРИ:**

- Агентство регіонального розвитку та транскордонного співробітництва «Закарпаття» Закарпатської обласної ради (Україна)
- Міжнародна Асоціація інституцій регіонального розвитку «МАІРР» (Україна)
- Асоціація регіонального розвитку Карпатського Євросередині (Угорщина)
- Регіональна інноваційна Агенція RIA (Словаччина)

**ФІНАНСУВАННЯ ЄС:** 999 997,56 €