

PARTNERSHIP WITHOUT BORDERS

4

NEWSLETTER

ІНФОРМАЦІЙНИЙ БЮЛЕТЕНЬ

Carpathian Small Aviation – new approaches for mobility of persons and goods in Carpathian region.



Мала Авіація Карпат - нові підходи для покращення мобільності людей і товарів у Карпатському регіоні.

Tips for choosing a location and type of airfield.

The choice of the location of the airfield is mainly determined by the available possibility of constructing a flight strip. The choice of the direction and location of the airstrip depends on meteorological factors, the presence of obstacles on the airfield territory, the direction and location of the airstrips of neighboring airfields, the prospects for the development of the airfield, the prospects for the development of settlements adjacent to the airfield, the topography of the area, etc.

Technical requirements for limited use airfields and private use airfields are determined by many indicators. One of them is the technical characteristics of the aircraft, which affects the planning of the length and width of the flight strip. The code designation of limited-use airfields is assigned. For example, code 1A means that the length of the flight lane for an aircraft can be up to 800 m with a wingspan of up to 15 m. Code 2B means that the length of the flight lane for an aircraft can be 800–1200 m with a wingspan of 15–24 m. Runways at limited-use airfields may have a natural surface (soil) or an artificial surface.

The length of the runway must provide sufficient available distances corresponding to the type of aircraft for which the runway is designed. The width of the runway is determined by the maximum take-off weight and the distance between the outer wheels of the main landing gear. For example, if the maximum take-off weight is 2,000–5,700 kg with a width of 4.5–6 m, the runways may be 15 m wide, or if the maximum take-off weight is more than 5,700 kg with a distance between the outer wheels of the main landing gear of 6–9 m, the runways should be 23 m wide.

Поради до вибору місця розташування та типу аеродрому.

Вибір місця розташування аеродрому, головним чином визначається наявною можливістю будівництва льотні смуги. Вибір напрямку та розміщення льотні смуги залежить від метеорологічних факторів, наявності перешкод на при аеродромній території, напрямку та розміщення льотні смуги сусідніх аеродромів, перспективи розвитку аеродрому, перспективи розвитку прилеглих до аеродрому населених пунктів, рельєфу місцевості, тощо.

Технічні вимоги до аеродромів обмеженого використання та аеродромів приватного використання визначаються багатьма показниками. Одним із них є технічні характеристики літаків, що впливає на планування довжини та ширини льотні смуги. Призначається кодове позначення аеродромів обмеженого використання. Наприклад код 1А, означає що довжина льотні смуги для ПС може бути до 800м при розмаху крила літака до 15м. Код 2В, означає що довжина льотні смуги для повітряного судна може бути 800–1200м при розмаху крила літака 15–24м. Злітно-посадкові смуги на аеродромів обмеженого використання можуть бути з природною поверхнею (ґрунт) або з штучного покриття.

Довжина злітно-посадкові смуги повинна забезпечувати достатні наявні дистанції, що відповідають типу повітряного судна, для якого спроектована злітно-посадкові смуги. Ширина злітно-посадкові смуги визначається максимальною злітною масою та відстанню між зовнішніми колесами основного шасі. Наприклад, якщо максимальна злітна маса складає 2000–5700кг при ВЗКОШ 4,5–6м, злітно-посадкові смуги може бути шириною 15м, або якщо максимальна злітна маса складає більше 5700кг при відстані між зовнішніми колесами основного шасі 6–9м, злітно-посадкові смуги має бути шириною 23м.

В разі відсутності інформації щодо льотно-

In the absence of information on the flight technical characteristics of the aircraft for which the runways are calculated, or the airfield is not designed for a specific type of aircraft, but for a development perspective of at least 10 years, the actual length of the main runway is determined based on approximate length of runways under standard conditions, which has the following values for airfields of codes 4F, 4E – 3200m, 4D – 2600m, 4C, 3C – 1800m, 3B – 1300m, 2B, 2A – 1000m, 1B, 1A – 500m with the application correction coefficients for local conditions.

The sequence of actions of the territorial community of the creation of the airfield.

1. Inclusion of the project of the small aviation airfield and the accompanying infrastructure of the airfield in the Strategy for the development of the territorial community for the period until 2027. and the Plan of measures for its implementation for 2024–2027. It is recommended to include in the sections: Operational goal and/or Operational task of the Strategy or in the Draft Plan of measures for the implementation of the Strategy.
2. Provision of the functional purpose of the land plot for the implementation of the Small Aviation Airport Project in the Comprehensive Plan for the Spatial Development of the Territorial Community, which includes both General Plans of settlements and land areas outside the boundaries of settlements, regardless of the forms of ownership of land areas.
3. Development and approval of a detailed plan of territories for the construction of a small aviation airfield and related infrastructure.
4. Implementation of environmental impact assessment procedures. But, usually, the runway for a small aviation airfield is from 600m to 1200m, therefore, the planned construction will not require the implementation of procedures "On assessment of the impact on the environment".
5. Development of design and estimate documentation for the construction of a small

технічних характеристик повітряного судна, для яких розрахована злітно-посадкові смуги, або аеродром проектується не під конкретний тип повітряного судна, а на перспективу розвитку не менше 10 років, то фактична довжина головної злітно-посадкові смуги визначається виходячи із орієнтовної довжини злітно-посадкові смуги 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.

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.

aviation airfield and related infrastructure and its examination.

6. Construction of a small aviation airfield and related infrastructure and appropriate technical supervision.

7. Acceptance of the approved construction of the small aviation airfield and related infrastructure into operation.

8. Object certification.

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.

Lead Applicant:

Satu Mare International Airport (Romania)

Partners:

- Agency of Regional Development and Cross-Border Cooperation "Transcarpathia" of Transcarpathian Regional Council (Ukraine)
- International Association of Regional Development Institutions "IARDI" (Ukraine)
- Regional Development Association for the Carpathian Euroregion (Hungary)
- Regional Innovation Agency (Slovakian)

EU Contribution: 999 997,56 €

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 Євроregionу (Угорщина)
- Регіональна інноваційна Агенція RIA (Словаччина)

Фінансування ЄС: 999 997,56 €

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

This publication was produced with the financial support of the European Union. Its contents are the sole responsibility of International Association of Regional Development Institutions IARDI and do not necessarily reflect the views of the European Union.

Держави-члени Європейського Союзу вирішили об'єднати свої ноу-хау, ресурси і долі. Разом вони побудували зону стабільності, демократії та стійкості розвиток при збереженні культурного різноманіття, толерантності та індивідуальних свобод. Європейський Союз прагне ділитися своїми досягненнями та цінностями з країнами і народами за її межами.

Програма ENI CBC Угорщина-Словаччина Румунія-Україна 2014-2020 передбачає фінансування ЄС для сталого розвитку вздовж кордону України з Угорщиною, Словаччиною та Румунія допомагає зменшити різницю в рівнях життя та вирішувати загальні проблеми через ці кордони.