



**МИНИСТЕРСТВО ТРАНСПОРТА
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(МИНТРАНС РОССИИ)**

**ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)**

ЗАМЕСТИТЕЛЬ РУКОВОДИТЕЛЯ

Ленинградский пр-т, д. 37, корп. 2, Москва,
ГСП-3, 125167, Телетайп 111495
Тел. (499) 231-50-09, факс (499) 231-55-35
e-mail: rusavia@favt.gov.ru

Начальникам и руководителям
МТУ Росавиации

07.05.2025 № Исх-16842/04

На № _____ от _____

О возможности использования источников
света различных типов

В связи с поступающими запросами относительно использования в единой системе светосигнального оборудования источников света различных типов (галогеновых и твердотельных) на аэродромах гражданской авиации, прошу довести до операторов на подконтрольных территориях информационное письмо ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» (прилагается) «О поэтапной замене на действующих аэродромах светосигнального оборудования с лампами накаливания на оборудование с твердотельными источниками».

Приложение: на 3 л. в 1 экз.



Н.В. Андрианова

Дунаев Д.Н.
8 (495) 645 8555 (5450)



ФЕДЕРАЛЬНОЕ АГЕНТСТВО
ВОЗДУШНОГО ТРАНСПОРТА
(РОСАВИАЦИЯ)

ФЕДЕРАЛЬНОЕ ГОСУДАРСТВЕННОЕ
УНИТАРНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ
«ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОЕКТНО-
ИЗЫСКАТЕЛЬСКИЙ И НАУЧНО-
ИССЛЕДОВАТЕЛЬСКИЙ ИНСТИТУТ
ГРАЖДАНСКОЙ АВИАЦИИ
«АЭРОПРОЕКТ»

(ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект»)

Ленинградское шоссе д.7, Москва, 125171
Телефон: (499)150-02-22, факс: (499)150-32-83
e-mail: info@aeroproject.ru
ОКПО 01131572, ОГРН 1027700559512,
ИНН/КПП 7712037050/774301001

Федеральное агентство
воздушного транспорта
Начальнику Управления
аэропортовой деятельности

Логачевой Ю.Л.

rusavia@favt.gov.ru

30.04.2025 № Исх-01/3743

На № Исх.-14953/04 от 21.04.2025

О поэтапной замене светосигнального оборудования
на действующих аэродромах

Уважаемая Юлия Леонидовна!

Специалистами ФГУП ГПИ и НИИ ГА «Аэропроект» рассмотрено поступившее от Вас обращение об анализе поэтапной замены системы светосигнального оборудования с галогенными источниками света на ССО с твердотельными источниками. По результатам рассмотрения сообщаем следующее.

При поэтапной замене на действующих аэродромах светосигнального оборудования с лампами накаливания на оборудование с твердотельными источниками света возникает ряд проблем ввиду невозможности использования в одной подсистеме ССО огней с разными источниками света.

Различные варианты использования огней с галогенными и твердотельными источниками света приведены в главе 12.12 «Сочетание технологий». Дос 9157 ИКАО. Руководство по проектированию аэродромов. Электрические системы. Издание второе, 2017г.

Согласно данному документу, в одной подсистеме светосигнального оборудования запрещается использование огней с галогенными и твердотельными источниками света, за небольшим исключением.

Ниже приведен перечень видов светотехнического оборудования, в котором используется сочетание твердотельных источников и ламп накаливания:

1. Надземные огни защиты ВПП. В отдельной установке в каждой паре надземных огней на обеих сторонах рулежной дорожки должна использоваться одна технология.

2. Углубленные огни защиты ВПП. В отдельной установке во всех огнях системы углубленных огней должна использоваться одна технология.

3. Огни линии «стоп». В отдельной установке во всех огнях системы углубленных огней линии «стоп» должна использоваться одна технология.

При установке надземных дополнительных огней линии «стоп» в них должна использоваться одна технология на обеих сторонах рулежной дорожки. Однако в них может использоваться технология, отличная от технологии, используемой в углубленных огнях линии «стоп».

4. Огни зоны приземления. В отдельной установке во всех огнях системы огней зоны приземления должна использоваться одна технология.

5. Огни осевой линии ВПП. В отдельной установке во всех огнях системы огней осевой линии ВПП должна использоваться одна технология.

6. Посадочные огни ВПП. В каждой отдельной установке во всех огнях системы посадочных огней ВПП, включая желтые огни опасной зоны в конце ВПП, должна использоваться одна технология.

7. Входные огни ВПП, ограничительные огни ВПП и огни концевой полосы торможения. В каждой отдельной установке во всех входных огнях ВПП, ограничительных огнях ВПП и огнях концевой полосы торможения должна использоваться одна технология.

Примечание 1. В системах посадочных огней ВПП, входных огней ВПП, ограничительных огней ВПП и огней концевой полосы торможения могут использоваться различные технологии, отличные от используемых в огнях осевой линии и зоны приземления соответствующей ВПП.

8. Знаки места ожидания у ВПП. В отдельном месте ожидания у ВПП в знаках по обеим сторонам рулежной дорожки должна использоваться одна технология.

9. Знаки промежуточного места ожидания. В отдельном промежуточном месте ожидания в знаках по обеим сторонам рулежной дорожки могут использоваться разные технологии.

10. Огни указателя скоростной выводной рулежной дорожки (RETIL). В отдельной установке в огнях RETIL должна использоваться одна технология.

11. Огни системы визуальной индикации глиссады (РАPI). На отдельном концевом участке ВПП в огнях РАPI должна использоваться одна технология.

12. Системы огней приближения. На отдельном концевом участке ВПП в белых огнях постоянного свечения системы огней приближения должна использоваться одна технология

12.1. Во всех импульсных огнях системы огней приближения должна использоваться одна технология, но она может отличаться от технологии, используемой в белых огнях постоянного свечения.

12.2. Во всех боковых огнях системы огней приближения красного цвета должна использоваться одна технология, но она может отличаться от технологии, используемой в белых огнях постоянного свечения.

12.3. Во всех зеленых огнях порога ВПП и фланговых горизонтов системы огней приближения должна использоваться одна технология, но она может отличаться от технологии, используемой в белых огнях приближения постоянного свечения.

13. Огни РД. В огнях РД на одном участке должна использоваться одна технология.

Примечание 1. «Участок» определяется как часть РД, ограниченная пересечениями с другими РД или ВПП и точками начала/конца кривых.

Примечание 2. В случае протяженных РД, обслуживающих ВПП и пересекающихся с множеством других РД, может быть предпочтительно использовать одну технологию на всех участках.

Примечание 3. В огнях осевой линии РД и боковых рулежных огнях в пределах одного участка могут использоваться разные технологии.

Учитывая вышеперечисленные ограничения по совместному использованию огней с разными источниками света, возникают проблемы при поэтапной замене систем ССО на ИВПП и РД.

При выполнении проектных работ необходимо предусматривать этапы реконструкции таким образом, чтобы реконструкции подлежали участки аэродрома с полной заменой ССО на данном участке. При этом не допуская сочетание огней с разными (твердотельными и галогенными) источниками света в одной подсистеме.

При поэтапной замене огней ВПП, имеющей в своем составе боковые посадочные огни, осевые огни ВПП и огни зоны приземления, следует соблюдать следующую очередность.

В первую очередь следует выполнить полную замену боковых посадочных огней с лампами накаливания на огни с твердотельными источниками света, и только после этого можно приступить к замене осевых огней и огней зоны приземления.

Эта последовательность вызвана тем, что в случае первоочередной замены осевых огней ВПП и огней зоны приземления на огни с твердотельными источниками света, боковые посадочные огни с галогенными источниками света воспринимаются как желтые на фоне белых осевых огней ВПП и огней зоны приземления.

Не следует в одном кабельном «кольце» объединять огни разных подсистем и имеющие разные источники света (боковые посадочные огни ВПП и ограничительные огни, боковые посадочные огни ВПП и входные огни, огни приближения и входные огни).

Первый заместитель генерального директора



И.Н. Гайнулина

Хохлов В.А.
(499) 550-34-03 доб. 3-75