



**Комитет Ассоциации Вертолетной Индустрии  
по посадочным площадкам и наземному обеспечению  
(Комитет «ПП»)**

**АНАЛИТИЧЕСКИЙ ОБЗОР**

На основании [Уведомления Росстандарта](#) о разработке проекта Изменения № 1 к Своду правил «Посадочные площадки. Правила проектирования» (СП 511.1325800.2022) (Разработчик Минстрой России), специалистами комитета по посадочным площадкам и наземному обеспечению Ассоциации Вертолетной Индустрии (АВИ) рассмотрены:

1. СП 511.1325800.2022 «Посадочные площадки. Правила проектирования» (повторно) (далее – **СП511**);
2. Изменение № 1 к СП 511.1325800.2022 «Посадочные площадки. Правила проектирования» (далее – **Изменения №1**).

СП511 и Изменения № 1 противоречат национальным и международным документам:

- Требования Воздушного кодекса Российской Федерации;
- Требования Федеральных авиационных правил Российской Федерации;
- Правила классификации и постройки морских судов Российского морского регистра судоходства (часть XVII);
- Рекомендации ИКАО, а именно Приложению 14 к Конвенции о международной гражданской авиации «Аэродромы». Том II Вертодромы (издание 5-е, 2020), ИКАО, Doc 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021).

В частности, по следующим вопросам:

- Обслуживание воздушного движения. Разработчики СП511 и Изменений №1 применяют устаревшие нормы, применяющиеся для аэродромов с организацией полноценного диспетчерского обслуживания и не учитывают требования ФАП-293 по полётно-информационному обслуживанию и аварийному оповещению.
- Оснащение посадочных площадок оборудованием и установка зданий и сооружений. Вопросы оснащения оборудованием посадочных площадок для обеспечения полётов и обслуживания пассажиров делегированы Воздушным кодексом РФ Министерству транспорта России. Разработчики СП511 и предлагаемых Изменений №1 взяли на себя полномочия по вышеобозначенному вопросу и предъявляют завышенные требования, противоречащие Воздушному кодексу РФ, зачастую, скопированные из требований, применяемых к гражданским аэродромам и аэропортам.

- Проектирование посадочных площадок (далее – ПП) морских (речных) судов и морских буровых установок (далее - МБУ). Объём информации по этому вопросу составляет не более 10 процентов от нормативных и не отражает принципиальные ключевые моменты проектирования, например, расчет секторов и поверхностей ограничения препятствий на ПП для зон FATO/TLOF вообще не рассматривается. Не отражены правила проектирования элементов ПП морских (речных) судов и МБУ - швартовочных узлов для крепления вертолета на ПП и задерживающих сетей по кромке ПП.
- В СП511 не отражена маркировка элементов ПП морских (речных) судов и МБУ:
  - максимально допустимой массы вертолета;
  - значения D;
  - названия ПП;
  - сектора ПП, свободного от препятствий;
  - запрещенного для посадки сектора и т.д..

**Таблица анализа и противоречий и несоответствий СП511 и Изменений № 1**

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
1	СП511, п. 4.7	4.7 Посадочные площадки для вертолётов, расположенные на морских и речных судах, на плавучих платформах, следует считать посадочными площадками на палубах (палубными посадочными площадками – вертопалубами).	<p>Противоречит ст. 40 Воздушного кодекса РФ. Понятие «вертопалуба» отсутствуют в нормативных документах РФ.</p> <p>Такое понятие есть в Приложении 14 Конвенции о международной гражданской авиации «Аэродромы», Том 2 «Вертодромы», гл. 1.1: «Вертопалуба. Вертодром, расположенный на неподвижном или плавающем объекте в открытом море, например на разведочной и/или эксплуатационной установке, используемой для добычи нефти или газа».</p> <p>В этом документе трактовка дана ВЕРТОДРОМУ, а не вертолетной посадочной площадке.</p> <p>Также в этом же документе отдельно дано понятие «Палубный вертодром»:</p> <p>«Палубный вертодром. Расположенный на судне вертодром, который может представлять собой специально оборудованный или не оборудованный специально вертодром. Специально оборудованный палубный вертодром представляет собой вертодром, специально предназначенный для выполнения полетов вертолетами. Не</p>	<p>Воздушный кодекс РФ, ст. 40;</p> <p>Приложение 14 «Аэродромы», Том 2 «Вертодромы»;</p> <p>Российский морской регистр судоходства (РМРС)</p>

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
			<p>оборудованный специально палубный вертодром представляет собой вертодром, для которого используется площадка на судне, которая может выдерживать вертолет, но специально для такой цели не предназначена».</p> <p>Таким образом, в СП511 в нарушение международного и воздушного законодательства РФ с ошибками и самовольной трактовкой введено определение «вертопалуба», смешивающее 2 понятия - вертопалуба и палубный вертодром.</p> <p>Российский морской регистр судоходства (РМРС), Правила классификации и постройки морских судов (часть XVII), п. 6.1.2 «Определения»: «Вертолетная палуба – специально оборудованное на судне место для взлета и посадки вертолетов, включающее всю конструкцию, противопожарные средства и другое оборудование, необходимое для безопасной эксплуатации вертолетов».</p> <p>По определению РМРС вертолетная палуба судна, это палуба, на которой размещена ПП и другое оборудование, необходимое для эксплуатации вертолетов.</p>	
2	СП511, п. 4.9 и Изменения №1 п. 4.9а; п. 4.9б	4.9 Состав объемных зданий и сооружений наземной инфраструктуры посадочных площадок определяется на этапе разработки технического задания на проектирование с учетом функционального назначения посадочной площадки в соответствии с действующими нормативными и правовыми актами.	<p>В соответствии со статьей 40 (п. 7) Воздушного кодекса, посадочная площадка не предполагает наличия какой-либо инфраструктуры:</p> <p><i>«7. Посадочная площадка - участок земли, льда, поверхности сооружения, в том числе поверхности плавучего сооружения, либо акватория, предназначенные для взлета, посадки или для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.»</i></p> <p>Появление на участке земли каких-либо сооружений «однозначно относит» объект уже к категории «аэропорт» или «аэродром»:</p>	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69; ФАП-262

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
		<p>Изменения №1 к СП511:</p> <p>4.9а. Для посадочных площадок с нерегулярным пассажиропотоком для размещения диспетчерских служб, кратковременного пребывания пассажиров (вахт, экспедиций и т.п.), хранения имущества и других целей по заданию на проектирование допускается применять мобильные здания.</p> <p>4.9б. Проектирование пассажирских зданий с пропускной способностью менее 90 пасс/час следует осуществлять в соответствии с заданием на проектирование и учетом приложения БСП 478.1325800.2019.</p>	<p>1. Аэродром - участок земли или акватория с расположенными на нем зданиями, сооружениями и оборудованием, предназначенный для взлета, посадки, руления и стоянки воздушных судов.</p> <p>3. Аэропорт - комплекс сооружений, включающий в себя аэродром, аэровокзал, другие сооружения, предназначенный для приема и отправки воздушных судов, обслуживания воздушных перевозок и имеющий для этих целей необходимое оборудование.</p> <p>СП511 и Изменения №1 в нарушение существующего порядка требований к аэропорту, аэродрому и посадочной площадке самостоятельно устанавливают требования по организации инфраструктуры на посадочной площадке. Это противоречит как ВК РФ, так и ФАП-262, ФАП-69. СП511, по сути, переписан с ФАП 262, описывающих требования, предъявляемые к аэродромам.</p>	
3	п. 5.7. Изменений №1	Для ГВПП значения минимальной длины в стандартных условиях, приведенные в таблице 5.1, необходимо увеличивать на 10%.	Чем обусловлено данное заключение? ФАП-69 не предусматривает таких требований. Как быть с уже построенными ГВПП по стандартам СП511? На некоторых ПП увеличение будет невозможно. Что тогда - закрывать ПП?	ФАП-69
4	СП511, п. 5.8	Посадочные площадки для самолётов подразделяются на классы А, Б, В, Г, Д, Е. Класс посадочной площадки для самолетов определяется классом её ВПП. Класс ВПП посадочной площадки для	Классификация посадочных площадок по классам в ФАП-69 и других нормативных документах не установлена.	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
		самолётов определяется исходя из длины ВПП в стандартных условиях по таблице 5.1.		
5	п. 5.10 Изменений №1	Дополнить абзацем в следующей редакции: «Если в эксплуатационной документации ВС, планируемых для выполнения полетов на посадочной площадке для самолетов, указана иная ширина ГВПП, то ширина ГВПП должна быть принята, исходя из эксплуатационной документации ВС с максимальным размахом крыла вне зависимости от класса посадочной площадки.	П.5.10 СП511 противоречит П.5 ФАП-69. Требования по значениям ширины ВПП в п.5.10 СП511 соответствуют требованиям п.2.12. ФАП-262 "Требования, предъявляемые к аэродромам, предназначенным для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов". Классификация посадочных площадок по классам в ФАП-69 и других нормативных документах не установлена. Какая цель преследуется классификацией посадочных площадок? Как её в дальнейшем связывать и использовать с требованиями действующих ФАП?	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69; ФАП-262
6	СП511, п. 5.34-5.43	Введены требования для посадочных площадок авиации общего назначения	Ни ВК РФ, ни ФАП-69 или другие ФАП не вводят таких требований.	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69
7	п. 5.37 Изменений №1	СП511. Для ВПП длиной более 1200 м следует предусматривать устройство торцевой зоны безопасности длиной не менее 90 м за торцом ВПП на всю ее ширину.	Противоречит требованиям ФАП-69. Там подобное требование имеется.	ФАП-69
8	СП511, п. 5.46-5.52	Требования к зоне ФАТО вертолётной посадочной площадки	Требования СП511 противоречат п. 18-22 ФАП-69.	ФАП-69
9	СП511, п. 5.90-5.98	Требования к зоне TLOF палубной посадочной площадки. Например, п. 5.92 «Зона TLOF может быть любой конфигурации, при этом должна иметь размеры позволяющие:	В нормативных документах РФ, ФАП и др. данные требования не установлены. Такие требования имеются в международных документах, например Дос 9261 «Руководство по вертодромам». Например: <i>3.3.6 Учитывая изложенные выше соображения, кроме тех случаев,</i>	ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021)

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
		<p>- вписать в нее круг, диаметром не менее одного расчетного D самого большого вертолета, для эксплуатации которого предназначена посадочная площадка – для вертолетов с максимальной взлетной массой более 3175 кг;</p> <p>- вписать в нее круг, диаметром не менее 0,83 расчетного D самого большого вертолета, для эксплуатации которого предназначена посадочная площадка - для вертолетов с максимальной взлетной массой <u>менее 3175 кг.</u></p>	<p><i>когда результаты исследования/ оценки риска указывают на иное (см. добавление I-A), минимальный размер проектируемой новой TLOF для вертолетов с одним несущим винтом будет соответствовать зоне, в которой можно разместить круг размером не менее, чем габаритная длина, включая винты, наибольшего вертолета, на обслуживание которого рассчитана вертопалуба. Для вертолетов с МТОМ, <u>равной 3175 кг или менее, разрешается на основе оценки риска (см. добавление I-A) использовать TLOF размером менее 1 D, но не менее 0,83 D.</u></i></p> <p>Но п.5.92 СП511 противоречит п.3.3.6. Дос 9261 «Руководство по вертодромам» и вводит собственную градацию размера зоны TLOF. При этом не предоставлена информация о проведении оценки рисков для подтверждения таких критериев.</p>	
10	СП511, Раздел 6	<p>Раздел 6 «Объекты инфраструктуры посадочных площадок» Например:</p> <p>п. 6.1 При проектировании посадочных площадок для самолётов, предназначенных для коммерческих воздушных перевозок и авиационных работ, следует предусматривать оснащение посадочных площадок необходимыми зданиями, сооружениями и оборудованием в зависимости от их назначения, района размещения, интенсивности полётов</p>	<p>ФАП-69 не предусматривает оснащение посадочных площадок необходимыми зданиями, сооружениями и оборудованием. Обязательным требованием является наличие ветроуказателя.</p> <p>СП511 в нарушении существующего порядка требований к аэропорту, аэродрому и посадочной площадке самостоятельно устанавливает требования по организации инфраструктуры на посадочной площадке и установке на ней различного оборудования. Это противоречит как ВК РФ, так и ФАП-262, ФАП-69.</p> <p>СП511, по сути, переписан с ФАП 262, описывающих требования, предъявляемые к аэродромам.</p>	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69 ФАП-262



№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
		воздушных судов, прогнозных значений объемов пассажирских и грузовых перевозок, планируемых к осуществлению авиационных работ.		
11	п. 6.2 Изменений №1	После слов «- сооружения периметрового ограждения посадочной площадки (при необходимости);» дополнить следующим: «- патрульная дорога с грунтовым или искусственным покрытием (при необходимости);»	ФАП-69 не предусматривает оснащение посадочных площадок необходимыми зданиями, сооружениями и оборудованием. СП511 в нарушении существующего порядка требований к аэропорту, аэродрому и посадочной площадке самостоятельно устанавливают требования по организации инфраструктуры на посадочной площадке и установке на ней различного оборудования. Это противоречит как ВК РФ, так и ФАП-262, ФАП-69.	Воздушный кодекс РФ; ФАП-262; ФАП-69
12	СП511, Приложение А	СП511, Приложение А «Маркировочные знаки и маркеры элементов посадочных площадок».	СП 511 установлены требования к оборудованию посадочных площадок маркировочными знаками и маркерами <u>как для аэродромов</u> . Например, указанных в Приложении А на схеме Рисунка А.3 из 9-ти маркировочных знаков только № 2 и № 6 соответствуют требованиям п. 13 и Приложение № 1 ФАП-69. Требования СП511 полностью соответствуют ФАП-262, Приложение № 19 к Правилам (п.п. 4.224, 4.226, 4.228, 4.229, 4.230).	ФАП-69 ФАП-262
13	Изменения №1, Приложение А, п. А.2	Дополнить пункт следующим предложением: «Маркировочные знаки ГВПП должны быть белого цвета.»	Требование противоречит другим пунктам документа СП511 по цвету знаков. Например, п. А.19 - Входной маркер - ... в зимний период - в черный! и т.д. А.21. Противоречивое само требование по цвету знаков: например, посадочный маркировочный знак белого цвета зимой на заснеженной поверхности виден не будет! Его обычно делают чёрным или красным. Также, как и маркеры зоны приземления, маркер центра ВПП (жёлтый) и др. знаки.	ФАП-69
14	Изменения №1,	Слово «может» заменить на «могут».	Противоречит п.33 и Приложению 6 ФАП-69. В данном пункте указано требование как - "должны иметь"!	ФАП-69

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
	Прил. А, п.А.22			
15	Изменение №1, Приложение А, п. А.25	Пункт А.25. Дополнить следующими абзацами: «На искусственном покрытии осевые линии РД маркируются пунктирной линией желтого или оранжевого цвета шириной 0,15 м и длиной 1,5 м с разрывами 3,0 м. Маркировочные знаки края РД должны состоять из двух сплошных линий желтого цвета шириной по 0,15 м с интервалом 0,15 м между ними.»	Требования данного пункта не совпадают с требованиями п. 36 ФАП-69. Дополнительно устанавливаются требования по маркировке края РД.	ФАП-69
16	Изменение №1, Приложение А, п.А.27	Пункт А.27. Дополнить пунктом А.27а в следующей редакции: А.27а На МС и перронах посадочных площадок с искусственным покрытием должны быть нанесены маркировочные знаки (рисунок А.11а): - осей руления ВС (линий заруливания, разворота, выруливания); - разделительных осей путей руления спецтранспорта; - Т-образных знаков остановки ВС ... и далее.	Требование по маркировке взято из ФАП-262, п. 4.33. Применяются избыточные требования, как для аэродрома! ФАП-69 подобных требований не устанавливает.	ФАП-69
17	СП 511, Приложение Е	Оборудование посадочных площадок	Требования Приложения Е противоречат ст. 40 ВК РФ, ФАП-69, ФАП-128, ФАП-293, ФАП-297 в части установки на посадочных площадках различного оборудования.	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69; ФАП-128; ФАП-293; ФАП-297



№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
			Состав оборудования взят из требований для аэродромов.	
18	СП 511, Приложение Е, п. Е1.	Е.1 Взлетно-посадочная полоса и рулежные дорожки посадочных площадок для самолётов, предназначенных для использования в ночное время или в сложных метеоусловиях, должны быть оборудованы системой ССО, сформированной наземными аэронавигационными огнями. Элементы системы светосигнального оборудования, маркеров со светоотражающим покрытием <u>должны иметь сертификат типа, выданный органом,</u> уполномоченным Правительством Российской Федерации, подтверждающий их соответствие сертификационным требованиям, а также технической документации организации-изготовителя [1, подпункт 3 пункт 2 статья 8].	<p>Этот пункт читается как обязательное наличие сертификата типа на светосигнальное оборудование для всех посадочных площадок без исключения. В СП511 указывается, что «наличие сертифицированных элементов системы светосигнального оборудования устанавливается Воздушным кодексом». Статья 8 Воздушного кодекса действительно предусматривает сертификацию светосигнального и метеорологического оборудования, но только на <u>сертифицированных аэродромах</u> - для коммерческих перевозок на самолетах вместимостью более двадцати человек.</p> <p><i>Ст.8 ВК РФ:</i></p> <p><i>1. Обязательной сертификации органом, уполномоченным Правительством Российской Федерации, в порядке, установленном федеральными авиационными правилами, подлежат:</i></p> <p><i>1) аэродромы, предназначенные для осуществления коммерческих воздушных перевозок на самолетах пассажироместимостью более чем двадцать человек, а также аэродромы, открытые для выполнения международных полетов гражданских воздушных судов;</i></p> <p><i>3) светосигнальное и метеорологическое оборудование, устанавливаемое на сертифицированных аэродромах, предназначенных для взлета, посадки, руления и стоянки гражданских воздушных судов, а также радиотехническое оборудование и оборудование авиационной электросвязи, используемые для обслуживания воздушного движения.</i></p>	Воздушный кодекс РФ; ФАП-69

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
19	Изменение №1, Приложение Е, п. Е.1	В первом абзаце заменить слова: «в сложных метеоусловиях» на «днем при видимости не менее 2000 м для самолетов и не менее 1000 м для вертолетов».	Противоречит требованиям п.8.31 ФАП-128. ФАП-128 не делает разницу по включению ССО для самолетов и вертолетов, а устанавливает общее требование по его использованию.	ФАП-128
20	СП511, Приложение Е, п. Е.33	«Е.33 На вертопалубе, где отсутствует сектор свободный от препятствий, и на посадочной площадке, находящейся на уровне поверхности или приподнятой над поверхностью, систему НАРІ следует устанавливать или с левой, или с правой стороны зоны FATO».	Дос 9261 «Руководство по вертодромам»: Определения: «Сектор, свободный от препятствий. Сектор не менее 210°, который расширяется наружу на расстояние, обеспечивающее свободное прохождение траектории вылета вертолета, для обслуживания которого предусмотрена TLOF, и в пределах которого не допускаются никакие препятствия выше уровня TLOF». «3.2.1.4. Основным критерием расположения вертопалубы является необходимость обеспечить большой сектор, свободный от физических препятствий, для захода на посадку/вылета вертолетов, а также достаточный вертикальный запас для многодвигательных вертолетов на потерю высоты после взлета в случае отказа двигателя. В этой связи, при проектировании предусматривается свободный от препятствий сектор минимум 210° с нисходящим уклоном относительно посадочной площадки, по крайней мере, в пределах 180° этой дуги». Несоответствие рекомендациям Дос 9261.	ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021)
21	СП511, Приложение Е, п. Е.89	«Е.89 Указатель должен представлять собой усеченный конус, изготовленный из легкой ткани, размерами, указанными в таблице Е.6».	Установленные СП511 требования по длине ветроуказателя на ПП, приподнятых над поверхностью, и вертопалубах, противоречат рекомендациям ИКАО. ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам»: «5.2.4. Ветроуказатель должен представлять собой усеченный конус, изготовленный из подходящей	ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021)

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
			легкой ткани, <i>минимальной</i> длины по крайней мере 1,2 м, диаметром на широком конце по крайней мере 0,3 м и диаметром на узком конце по крайней мере 0,15 м».	
22	СП511, Приложение Е, п.Е.137	В таблице Е.8 пункта Е.137 раздела «Радиотехническое оборудование» для выполнения полетов на ПП по ПВП исключена приводная радиостанция (ОПРС).	Противоречит требованиям Дос 9261. Трудно представить, как обеспечить безопасность полетов при отсутствии ОПРС на морском судне (МБУ) при выполнении полетов над полностью безориентирной местностью в открытом море.	ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021)
23	СП511, Приложение Е, п.Е.166, 167.	«Е.166 Аппаратура документирования звуковой информации должна состоять из аппаратуры записи и аппаратуры воспроизведения». «Е.167 Аппаратура документирования должна иметь два комплекта аппаратуры записи (основной и резервный)».	По нашему мнению, два комплекта аппаратуры документирования для ПП явно избыточны. Вместе с тем, не введена необходимость наличия систем видеозаписи на ПП, что позволило бы решить весьма важный вопрос – получить средство объективного контроля для расследования авиационных происшествий.	---
24	СП511, Приложение Е, п.Е.175 - 176	Е.175 <u>Управление воздушным движением</u> на посадочных площадках в условиях полёта по ППП должно осуществляться с КДП. Е.176 Оснащение КДП должно позволять <u>диспетчеру</u> выполнять свои функции по <u>управлению полётами ВС</u> .	В СП511 указан устаревший термин «управление воздушным движением». Данный термин сейчас используется только в Госавиации. В гражданской авиации предоставляется «обслуживание воздушного движения» подразумевает наличие специального органа ОВД предоставляющего: диспетчерское обслуживание, полётно-информационное обслуживание и аварийное оповещение. ФАП-293 (глава 8, п. 8.1.2), ФАП-128 (п. 3.88) - на неконтролируемых аэродромах, посадочных площадках <u>диспетчерское обслуживание</u> не предоставляется. Как правило, предоставляется полётно-информационное обслуживание. Если имеется выделенное воздушное пространство, то наименование органа «аэродромная служба	ФАП-293; ФАП-128

№	Пункт	Редакция СП511 или Изменений № 1	Несоответствия	Нормативный документ
			полётной информации». Если воздушного пространства нет, то наименование органа будет - «служба полётной информации».	
25	Изменения №1, Приложение Е, п.Е.178	Пункт Е.178. Исключить слово «на КДП».	Аббревиатура «КДП» упоминается в п. Е.175, Е.176 и др.	---
26	СП511, Приложение Е, п.Е.182		В таблице Е.9. п. Е.182 раздела «Метеорологическое оборудование» для выполнения полетов на ПП по ПВП исключено оборудование для определения метеорологической оптической дальности видимости (МОД), что в условиях отсутствия наземных ориентиров и невозможности установки щитов-ориентиров, исключает получение одного из основных параметров метеобеспечения. Несоответствие требованиям Дос 9261 и ФАП-60.	ИКАО, Дос 9261 «Руководство по вертодромам» (издание 5-е, 2021); ФАП-60
27	Изменения №1, Приложение Е, п.Е.207	Пункт Е.207. Дополнить пункт предложением «Допустимо использование на посадочной площадке мобильных электронных универсальных метеостанций.».	Какие метеопараметры при этом должны измеряться? Количество метеопараметров необходимо привести в соответствие с требованиями ФАП-60.	ФАП-60

#### Выводы:

- В связи с несовершенством и наличием большого количества противоречий и неточностей допущенных в СП511, рекомендуется полностью пересмотреть документ применительно к самолетным и вертолетным посадочным площадкам, расположенным на поверхности и приподнятым над поверхностью земли.
- Требования к посадочным площадкам для вертолетов (вертопалубам), расположенным на морских и речных судах, на плавучих платформах из СП511 – рекомендуется исключить.